

Département du Pas de Calais
Arrondissement de Lens
Syndicat Mixte des Transports Artois Gohelle

Communes de
Avion, Billy Montigny, Carvin, Dourges, Fouquières les Lens,
Harnes, Hénin Beaumont, Lens, Libercourt, Liévin,
Loison sous Lens, Loos en Gohelle, Méricourt,
Montigny en Gohelle, Noyelles Godault, Noyelles sous Lens,
Oignies, Sallaumines, Vendin le vieil.

ENQUÊTE PUBLIQUE
UNIQUE

Du

16 août 2016 au 15 septembre 2016

Objet:

projet de création de quatre lignes de bus à haut niveau de service sur une partie des communautés d'agglomération de Lens – Liévin et Hénin – Carvin.

- L'enquête publique préalable à la demande de D.U.P
- La mise en compatibilité des PLU, des communes de Carvin, Hénin-Beaumont, Libercourt, et Loos en Gohelle.
- L'enquête parcellaire

Rapport
sur le
Déroulement de l'enquête

Sommaire

| | |
|-------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| I. Liste des pièces jointes au rapport. | 4 |
| II. Chronologie de l'enquête. | 4 |
| 1. Présentation de l'enquête publique. | 5 |
| 1.1. Préambule. | 5 |
| 1.1.1 Historique. | 5 |
| 1.1.2. Procédure administrative. | 6 |
| 1.1.3. Le maître d'ouvrage. | 6 |
| 1.2. Objet de l'enquête. | 7 |
| 1.2.1. Nature et caractéristiques du projet. | 8 |
| 1.2.2. Objectifs du projet. | 9 |
| 1.2.3. Variantes étudiées. | 9 |
| 1.3. Procédures liées au projet. | 15 |
| 1.3.1. L'enquête publique. | 15 |
| 1.3.2. L'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique. | 15 |
| 1.3.3. La Mise en Compatibilité des PLU. | 15 |
| 1.3.4. L'enquête parcellaire. | 15 |
| 1.3.5. Loi sur l'eau. | 15 |
| 1.4. Cadre juridique. | 16 |
| 1.4.1. Cadre juridique de l'enquête publique. | 16 |
| 1.4.2. Particularité de l'enquête publique unique. | 17 |
| 1.4.3. Cadre juridique de la DUP. | 18 |
| 1.4.4. Cadre juridique de la Mise en Compatibilité des PLU. | 18 |
| 1.4.5. Cadre juridique de l'enquête parcellaire. | 20 |
| 1.4.6. La loi sur l'eau. | 20 |
| 1.5. Concertation. | 21 |
| 1.5.1. Délibération fixant les modalités de la concertation. | 21 |
| 1.5.2. Déroulement de la concertation. | 22 |
| 1.5.3. Bilan de la concertation. | 23 |
| 1.6. Consultation administrative. | 24 |
| 1.5.3. Entretien avec le maître d'ouvrage. | 32 |
| 1.5.3.1. Réunion du 28 juin 2016 | 32 |
| 1.5.3.2. Réunion de présentation sur site. | 33 |
| 1.5.3.2. Transmission du Procès verbal de synthèse des observations. | 34 |
| 1.5.3.2. Réunion SMT AG. | 34 |
| 1.6. Pièces constituant les dossiers soumis à enquête publique unique. | 34 |
| 1.6.0. Guide lecture | 34 |
| 1.6.1. Notice de présentation non technique du projet. | 34 |
| 1.6.2. Pièce A – Notice juridique. | 34 |
| 1.6.3. Pièce B - Plans de situation. | 35 |
| 1.6.4. Pièce C – Notice explicative. | 35 |
| 1.6.5. Pièce D – Plan général des travaux. | 35 |
| 1.6.6. Pièce E – Caractéristiques générales des ouvrages. | 35 |
| 1.6.7. Pièce F – Etude d'impact.- Etude d'impact / Résumé Non Technique. | 35 |
| 1.6.7.1. Etude d'impact. | 35 |
| 1.6.7.2. Etude d'impact – Résumé Non Technique. | 36 |
| 1.6.8. Pièce G - Estimation sommaire des dépenses. | 37 |
| 1.6.9. Pièce H – Evaluation économique et sociale. | 37 |

| | |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------------|
| 1.6.10. Pièce I – dossier de mise en compatibilité des documents d’urbanisme | 38 |
| 1.6.11. Pièce J – Bilan de la concertation | 39 |
| 1.6.12. Pièce K – avis de l’autorité environnemental | 39 |
| 1.6.13. Pièce K bis – Avis des services de l’état –Mémoire en réponse. | 39 |
| 1.6.14. Dossier d’enquête parcellaire | 39 |
| 1.6.15. Registre d’enquête. | 40 |
| 1.7. Mise à disposition des dossiers. | 40 |
| 1.7.1. Mise à disposition en mairie | 40 |
| 1.7.2. Lieux de dépôt des dossiers. | 41 |
| 1.7.3. Communication du dossier. | 42 |
| 2. Déroulement de l’enquête publique. | 43 |
| 2.1. Organisation de l’enquête publique. | 43 |
| 2.1.1 Désignation de la commission d’enquête. | 43 |
| 2.1.2 Organisation de l’enquête. | 43 |
| 2.1.3. L’Arrêté de mise à enquête publique unique. | 44 |
| 2.2. Publicité de l’enquête. | 44 |
| 2.2.1 Préambule. | 44 |
| 2.2.1. Publicité légale et réglementée. | 44 |
| 2.2.1.1. Dans la presse. | 44 |
| 2.2.1.2. Publicité sur le territoire des communes. | 45 |
| 2.2.1.2.1. Modalités d’affichage en Mairie et autres lieux. | 45 |
| 2.2.1.3 .Site internet préfecture du Pas de Calais. | 47 |
| 2.2.1.4. Publicité sur les lieux prévus pour la réalisation du projet. | 47 |
| 2.2.1.4. Spécificité de la publicité de l’enquête parcellaire. | 50 |
| 2.2.2 Publicité complémentaire. | 51 |
| 2.3 Déroulement des permanences. | 54 |
| 2.4 Procédure de fin d’enquête. | 62 |
| 2.4.1. Bilan comptable des permanences | 62 |
| 3. Contribution publique. | 63 |
| 3.1. Examen comptable des observations. | 63 |
| 3.2. Traitement des observations. | 63 |
| 3.3. Propositions – Contre propositions. | 92 |
| 3.4. Procès- verbal de synthèse des observations. | 95 |
| 3.5. Mémoire en réponse du SMT AG. | 96 |
| 3.5.1Contenu du mémoire en réponse, aux observations | 96 |
| 3.5.1.1. Thèmes Généraux | 96 |
| 3.5.1.2. Réponses adaptées au questionnement. | 98 |
| 3.4.1.3. Prise en compte des propositions | 136 |
| 3.4.1.4. Réponses apportées par le SMT aux observations relatives au parcellaire. | 142 |
| Conclusion du Rapport. | 147 |

I. Liste des pièces jointes au rapport.

| |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. Dossier d'enquête, mis à la disposition du public, dans chaque mairie des 19 communes retenues (version dématérialisée); |
| 2. Les 19 registres recueillis à l'issue de l'enquête; |
| 3. Courriers reçus au cours de l'enquête ; |
| 4. Le Procès verbal de constat d'huissier |
| 5. Le Procès verbal de synthèse des observations |
| 6. Le mémoire en réponse. |

II. Chronologie de l'enquête.

| | |
|------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 28.04.2016 | Délibération 2016/51 du SMT AG autorisant : ~ La transmission du dossier modifié à Mm la Préfète pour instruction ; ~ La demande d'ouverture d'une enquête publique unique. |
| 17.05.2016 | Demande de M. le président du SMT AG, relative à l'ouverture d'une enquête publique unique dans le cadre du projet de Bus à Haut Niveau de Service sur les Agglomérations de Lens 6liévin et Hénin-Carvin. |
| | Demande de Mme la Préfète, auprès de Mme la Présidente du Tribunal administratif de Lille pour désignation d'une commission d'enquête. |
| 26.05.2016 | Désignation de la commission d'enquête |
| 30.05.2016 | Prise en compte du dossier par la commission d'enquête ; |
| 23.06.2016 | Réunion Préfecture (deux présidents de commissions) ; |
| 28.06.2016 | Réunions : Commissions - SMT AG / commissions – SMT AG /préfecture / commissions ; |
| 07.07.2016 | Réunion commission projet Bulles 1-3-5-7 |
| 01.08.2016 | Dépôt des registres en mairie des 19 communes ; commission |
| 02.08.2016 | Réunion explicative, visite des lieux impactés sur les tracés; |
| 12.08.2016 | réunion commission. |
| 16.08.2016 | Permanences mairies : Lens, Liévin, Hénin Beaumont ; |
| 17.08.2016 | Permanence mairie de Sallaumines |
| 18.08.2016 | Permanence mairie de Carvin |
| 22.08.2016 | Permanence mairie de Loos en Gohelle |
| 23.08.2016 | Permanence mairie de Harnes |
| 24.08.2016 | Permanence mairie de Vendin le Vieil |
| 25.08.2016 | Permanence mairie d'Avion |
| 26.08.2016 | Permanence mairie d'Oignies |
| 29.08.2016 | Permanence mairie de Billy Montigny |
| 30.08.2016 | Permanence mairie de Noyelles sous Lens |
| 31.08.2016 | Permanence mairie de Lens |
| 01.09.2016 | Permanences mairies de Loison sous Lens, Montigny en Gohelle |
| 02.09.2016 | Permanence mairie de Méricourt |
| 03.09.2016 | Permanence mairie de Libercourt |
| 06.09.2016 | Permanence mairie de Carvin |
| 07.09.2016 | Permanence mairie de Hénin Beaumont |
| 10.09.2016 | Permanence mairie de Dourges |
| 12.09.2016 | Permanence mairie de Fouquières les Lens |
| 13.09.2016 | Permanence mairie de Noyelles Godault |
| 14.09.2016 | Permanence mairie de Lens |
| 15.09.2016 | Permanences mairie de Hénin Beaumont, Liévin |
| 16.09.2016 | Collecte des registres dans chaque mairie |
| 23.09.2016 | Remise du PV de synthèse des observations au SMT AG |
| 07.10.2016 | Réception du mémoire en réponse aux observations |
| 17.10.2016 | Transmission rapport / Conclusions et Avis (Préfecture 62 – Tribunal Administratif de Lille. |

1. Présentation de l'enquête publique.

1.1. Préambule.

L'augmentation de l'attractivité des pôles urbains génère une augmentation de la demande de déplacement. Afin de répondre à cette demande, le Syndicat Mixte des Transports Artois Gohelle (SMT AG), s'appuyant sur le Plan de Déplacement Urbain (PDU) approuvé par délibération du SMT AG, datée du 25 juin 2015, qui vise une gestion multimodale cohérente des déplacements a décidé de donner de la cohérence entre aménagement du territoire et développement des transports collectifs.

Pour ce faire, le SMT AG, projette la création de 6 lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS¹) appelées Bulles 1, 2, 3, 5, 6 et 7 sur le territoire dudit PDU, et ce, sur deux secteurs, Béthunois (lignes Bulles 2 et 6) et Lensois (lignes Bulles 1,3,5 et 7).

Chaque espace, fait, respectivement, l'objet d'une enquête publique unique, relative aux lignes :

1. Bulles 1, 3, 5, et 7;
2. Bulles 2 et 6.

L'enquête publique unique dans ce rapport concerne les BNHS 1, 3, 5 et 7, projet qui s'étend sur une distance de 73 km, ponctuées de 115 stations ou arrêts, lesquelles impactent les intercommunalités de Lens-Liévin (C.A.L.L) et Hénin-Carvin (C.A.H.C).

1.1.1 Historique.

En 2007/2008 suite aux études de faisabilité d'un Transport Collectif en Site Propre (TCSP²), la délibération du 13 juin 2008, du conseil syndical du SMT AG, retient le projet de tramway ferroviaire comme le mode le plus approprié, pour sa faculté de structuration et d'aménagement du cœur de l'agglomération ainsi que pour les connections futures avec les projets de Tram-train de Lille Métropole.

Au titre de l'article L300-2 du code de l'urbanisme, des concertations ont été réalisées sur l'ensemble du territoire concerné.

- > 6 décembre 2012, la délibération du SMT AG, fait état du changement de mode de transport pour se diriger vers le Bus à Haut Niveau de Service.
- > 3 nov. au 12 décembre 2014- Concertation préalable BHNS (Bulles 1, 3, 5,6 et 7).
- > 18 février 2015,

Approbation du bilan de la concertation publique préalable au projet de BHNS pour les lignes Bulles 1, 3, 5,6 et 7.

Le conseil syndical renouvelle l'engagement du SMT Artois –Gohelle, à poursuivre son projet de Bus à Haut Niveau de Service pour les lignes :

- Bulle 1 : Liévin/Lens/Hénin Beaumont/Noyelles Godault ;
- Bulle 2 : Beuvry /Béthune/Bruay-la Buissière/Houdain/ Barlin ;
- Bulle 3 : Vendin le Vieil/Lens/Avion ;
- Bulle 5 : Lens /Harnes/Carvin Libercourt ;
- Bulle 6 : Bruay la Buissière/Divion/Calonne Ricouart/Auchel ;
- Bulle 7 : Libercourt/Dourges/Hénin Beaumont ;

¹ Le **BHNS** est un TCSP caractérisé par un véhicule routier répondant au code de la route (limité à 24,50m en longueur).

Par une approche globale (matériel roulant, infrastructure, exploitation), le BHNS assure un niveau de service continu supérieur aux lignes de bus conventionnelles (fréquence, vitesse, régularité, confort, accessibilité) et s'approche des performances des tramways français. Le bus est ici considéré dans sa conception la plus large. Il peut être guidé (guidage matériel ou immatériel) ou non guidé, à motorisation thermique, électrique ou hybride.

² **Transport Collectif en Site Propre.**

Système de transport public de voyageurs, utilisant une voie ou un espace affectés à sa seule exploitation, bénéficiant généralement de priorités aux feux et fonctionnant avec des matériels allant des autobus aux métros, en passant par les tramways.

1.1.2. Procédure administrative.

Selon la législation applicable, ce projet a été soumis à enquête publique, du mardi 16 août 2016 au jeudi 15 septembre 2016 inclus.

Basée sur l'Art. L 123-1 du code de l'environnement :

«l'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement mentionnées à l'article L 123-2.

Les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête sont prises en considération par le maître d'ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision».

Cet article définit le rôle de l'enquête publique, et affirme l'objectif légitime du droit à l'information des citoyens et la participation du public, qui peut exprimer son avis lors d'élaborations de projets susceptibles d'affecter l'environnement, notamment pour la création de lignes de Bus à Haut Niveau de Service.

Dans le cadre de cette procédure :

Désignée par Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Lille territorialement compétent, une commission d'enquête publique indépendante, composée de trois titulaires et un suppléant, a conduit l'enquête publique unique, selon les modalités prescrites par l'arrêté, daté du 6 juillet 2016, de Madame la Préfète du Pas de Calais.

Cette commission a :

- Veillé au respect de la procédure, issue du code de l'environnement ;
- S'est tenue à la disposition, Informé et écouté le public, lors des permanences, prévues dans chacune des mairies désignées ;
- Rédigé un rapport unique, relatant les faits, et donné dans ses conclusions, document séparé son avis personnel et motivé, sur chacun des objets de l'enquête publique unique.

1.1.3. Le maître d'ouvrage.

Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle (SMT – AG)

Siège : 39, rue du 14 juillet - 62303 LENS cedex

Site internet : www.smt-artois-gohelle.fr

Le SMT - AG, Autorité Organisatrice de Transport Urbain (AOTU), structure publique régie par le Code Général de Collectivités Territoriales, est le 7ème Périmètre de Transports Urbains (PTU) de France, de par son étendue et sa population.

115 communes font parties de son périmètre d'intervention, dont Béthune, Bruay-la-Buissière, Carvin, Hénin-Beaumont, Lens, Liévin, Nœux-les-Mines, soit environ une population de 600 000 habitants.



Le Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle est l'établissement public qui est en charge de la mobilité et plus particulièrement du réseau de transports en commun TADAO sur les agglomérations de Lens-Liévin, Hénin-Carvin et Béthune-Bruay.

TADAO, réseau du SMT Artois Gohelle, est principalement exploité par la société Kéolis Artois, il complète le

réseau de transports en commun de la CALL, CAHC et d'Artois Comm.

Le réseau urbain de transport en commun TADAO correspond à :

- ~ 12 millions km parcourus chaque année,
- ~ Une fréquentation en hausse de 8% à fin décembre 2014 par rapport à 2013,
- ~ 20 000 scolaires transportés chaque jour,
- ~ 3 000 points d'arrêt,
- ~ Plus de 425 autobus et autocars mobilisés aux heures de pointe,
- ~ 210 circuits scolaires pour 82 établissements desservis,
- ~ 50 lignes de bus,
- ~ 5 boutiques TADAO.

Compétences du SMT-AG

Le rôle du SMT AG est l'organisation des transports urbains, la conception et la mise en œuvre d'une politique cohérente en matière de transport à l'échelle de l'aire géographique constituée par les 3 agglomérations membres :

- > Artois Comm pour le secteur Béthune.
- > Communauté d'agglomération de Lens-Liévin ;
- > Communauté d'agglomération de Hénin-Carvin.

Le SMT AG est amené à exercer sur son périmètre les compétences suivantes :

- > Etude, aménagement, organisation, gestion et amélioration des transports collectifs ;
- > Transport scolaire ;
- > Plan de déplacements urbains (PDU) : Mise à l'étude, réalisation, mise en œuvre et suivi ;
- > 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/autopartage permettant de renforcer la multi-modalité des pôles de transports en commun ;
- > Etudes, 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 aux voiries de Transports en Commun en Site Propre nouvellement créées.

Au regard de ses compétences, le Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle (SMT AG) assure la maîtrise d'ouvrage du projet, objet de cette enquête.

1.2 Objet de l'enquête.

Dans le prolongement du schéma d'organisation des déplacements sur le territoire Artois-Gohelle du 4 juin 2013 et suite à l'approbation du Plan de Déplacement Urbain (P.D.U), le 25 juin 2015, propre aux trois communautés d'agglomération (Artois-Comm, C.A.L.L,C.A.H.C).

Le SMT-AG, a projeté, en qualité de maître d'ouvrage, la réalisation de six lignes structurantes de Bus à Haut Niveau de Service, respectueuses de l'environnement, en complément des liaisons T.E.R existantes, afin de répondre aux besoins croissants.

Quatre de ces six lignes (Bulle 1-3-5 et 7) situées sur le territoire des Communautés d'Agglomération de Lens-Liévin et Hénin-Carvin représentent un tracé de 73 kilomètres, avec 115 stations et arrêts, positionnés pour répondre aux attentes des utilisateurs et tenir compte des contraintes.

Afin d'obtenir l'adhésion du plus grand nombre d'usagers, cette réalisation devra :

- ~ se faire autour d'un maillage de qualité en articulant l'offre classique avec les lignes structurantes ;
- ~ Assurer une garantie des performances ;
- ~ Renvoyer une nouvelle image du transport collectif ;

Cette procédure a en conséquence pour objet, au regard des articles L123-6 et R123-7 du code de l'environnement, l'organisation d'une Enquête Publique Unique relative à :

- ~ L'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique qui permet à une collectivité territoriale de s'approprier la maîtrise foncière privée, afin de réaliser un projet d'aménagement dans un but d'utilité publique.

Procédure, nécessaire au regard de l'article 545 du code civil : « *Nul ne peut être contraint de céder sa propriété, si ce n'est pour cause d'utilité publique et moyennant une juste et préalable indemnité* ».

- ~ L'enquête publique préalable à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées, pour la circonstance, les P.L.U relatifs aux communes de Carvin, Hénin Beaumont, Libercourt et Loos en Gohelle ;

La Déclaration d'Utilité Publique ne peut-être prise que si l'opération est compatible avec les documents d'urbanisme. La procédure de mise en compatibilité du PLU, en application du Code de l'urbanisme est une procédure particulière de modification du PLU, diligentée par l'Etat ;

- ~ L'enquête parcellaire, en vue de déterminer des parcelles à exproprier, ainsi qu'à la recherche des propriétaires, des titulaires de droits réels et autres intéressés.

1.2.1. Nature et caractéristiques du projet.

Le projet :

- ~ Devra répondre à un aménagement correspondant aux problématiques des Communautés d'Agglomération concernées, soit 4 lignes appelées Bulles 1-3-5-7 traversant avec plus ou moins d'incidences 22 communes ;
- ~ Repose sur le schéma global de mobilité du P.D.U ;
- ~ a été soumis aux différents acteurs et habitants sous la forme de concertations préalables.

Il en résulte la proposition de création de liaisons:

- ~ Bulle 1 (24 km) : Est-Ouest entre Liévin et Hénin-Beaumont, via le centre-ville de Lens.
- ~ Bulle 3 (14 km) : Nord-Sud entre Avion au Sud et Vendin le Vieil au Nord.

Les lignes Bulles 1 et 3 ont une fonction prononcée de rabattement sur les gares de Lens et Hénin Beaumont et desservent également des centres urbains correspondant aux zones à plus forte densité du territoire.

- ~ Bulle 5 (22km) : entre, le centre-ville de Lens, à la gare de Libercourt, via les centres-villes de Harnes et Carvin. Cette ligne assure les liens entre les pôles d'échanges, pôles de vie et zones d'activités importantes du territoire.
- ~ Bulle 7 (13km) : entre la gare de Libercourt à celle d'Hénin Beaumont, Via Oignies, Dourges et Noyelles Godault.

Les Bulles 5 et 7 assure une liaison entre Lens et Hénin Beaumont, via Carvin.

1.2.2. Objectifs du projet.

Ce projet se veut être un enjeu fort pour le SMT-AG et le réseau TADAO qui permettra à ces derniers d'offrir une image :

- ◆ Plus dynamique ;
- ◆ Plus attractive ;
- ◆ Plus moderne ;

Avec :

- ◆ Des amplitudes horaires adaptées,
- ◆ Des fréquences de passages accrues,
- ◆ Le scrupuleux respect des horaires de passage.

Dans le cadre de cette volonté du respect des horaires certains aménagements seront adaptés pour respecter les engagements de service :

- ◆ Couloirs spécifiques ;
- ◆ Priorités aux carrefours ;
- ◆ Information juste et instantanée ;
- ◆ Des équipements de qualité.

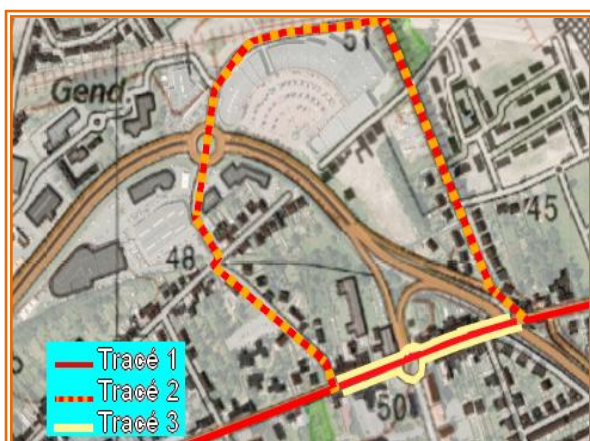
Principaux objectifs visés :

- ◆ Répondre aux besoins de déplacements, en adaptant l'offre de transports à l'évolution de la mobilité ;
- ◆ Desservir le cœur urbain de la CALL et CAHC; (amélioration de l'accessibilité en transport en commun, création de lignes structurantes connectées aux pôles d'échanges (gares ferroviaires, routières – parkings relais) tout en offrant un haut niveau de service.
- ◆ Donner une nouvelle image des transports en commun ;
- ◆ Favoriser le report modal de la voiture particulière vers les transports en commun, et développer les autres modes doux de déplacement, notamment par la création de pistes cyclables;
- ◆ Faire entrer le réseau de bus dans la troisième révolution industrielle, et diminuer les émissions de CO₂ ;
- ◆ Créer un lien social entre les quartiers d'habitats et les lieux publics ;
- ◆ Désengorger les voies des centres urbains ;
- ◆ Requalifier les espaces publics et donner une nouvelle attractivité aux territoires et au développement économique ;
- ◆ Desservir les principales zones d'activités des territoires,

Et ce, dans le respect des dispositions contenues au P.D.U.

1.2.3. Variantes étudiées.

1.2.3.1. Hypothèses tracé, commune de Liévin (Bulle 1).



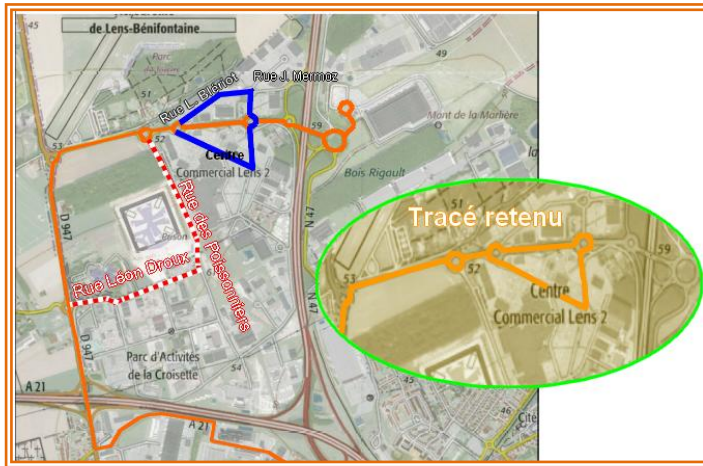
La solution (tracé 2) retenue, allonge la distance (900m) et le temps de parcours sans que celui-ci ne soit préjudiciable à la vitesse commerciale puisque la différence sera de 0,47 Km/h.

A contrario le tracé retenu dessert :

- ~ La Z.A.C de l'an 2000 ;
- ~ Les futures réserves du Louvres ;
- ~ Le centre commercial Cap-Liévin .

Par ailleurs ce choix est cohérent avec le développement urbain souhaité par la commune de Liévin.

1.2.3.5. Hypothèse tracé, commune de Vendin le Vieil (Bulle 3).



L'hypothèse de tracé présentée dans le cadre de la concertation via les rues Léon Drouot³ et des Poissonniers (pointillés rouge) n'a pas été retenue.

Afin d'obtenir une desserte plus efficace des zones d'activité, ainsi que celles à-venir du secteur, le tracé par le chemin de Loos et la route de la Bassée ayant été privilégié

Variante qui impliquait une diminution de la vitesse commerciale, ne répondait pas aux objectifs du projet (mauvaise desserte des équipements et commerces), et la rue Drouot n'est

pas adaptée au passage du BHNS.

Selon les documents cartographiques en possession de la commission d'enquête le tracé retenu pour le territoire de Vendin le Vieil est mentionné en orange sur la cartographie ci-dessus.

1.2.3.6. Hypothèse tracé, commune de Lens - Hôpital.

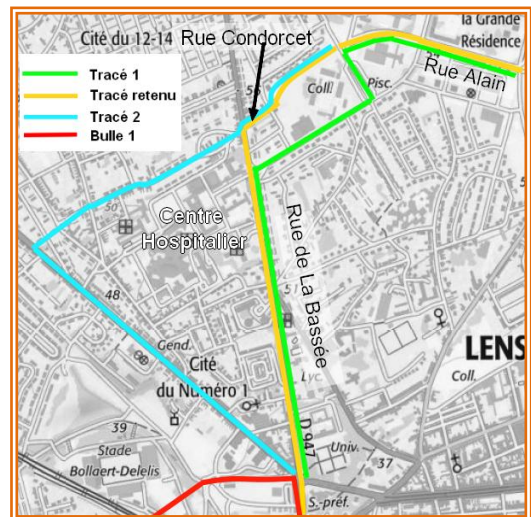
Tracé retenu :

Sortie de la rue Alain, le tracé traverse la place Bréhal, l'espace vert au nord du collège Jean Zay, emprunte la rue Condorcet, jusqu'au carrefour de la rue de La Bassée pour ensuite suivre le tracé 1 par la rue de La Bassée.

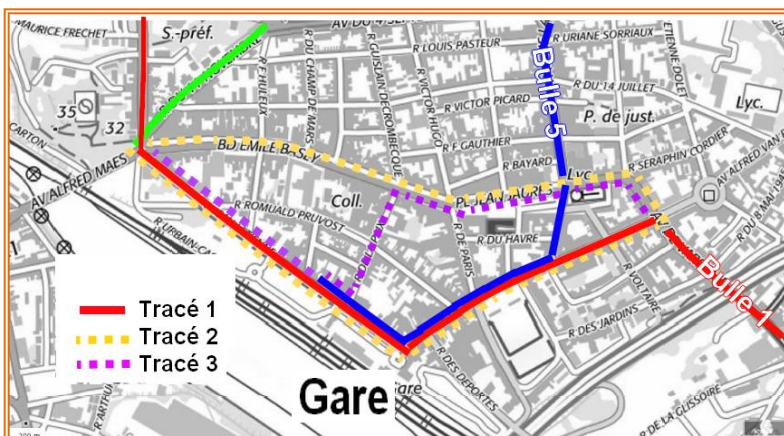
Tracé qui dessert correctement le centre hospitalier.

Le projet ANRU⁴ concernant la cité 12-14, est, au moment de la constitution du dossier, en phase de définition.

Un accompagnement par le SMT du projet ANRU est par ailleurs prévu.



1.2.3.7. Hypothèse tracé, commune de Lens – centre ville.



Sur les trois tracés envisagés, le 1 a été retenu et répond le mieux aux objectifs du projet, notamment :

Ceux relatifs au PDU, en desservant efficacement le centre-ville :

- ~ Le pôle d'échanges de la gare de Lens
- ~ En assurant le meilleur niveau de performance et de régularité pour le BHNS.

Par ailleurs ce choix n'impacte, ni par des travaux, ni de manière négative le commerce du centre ville.

³ Il s'agit de la rue Léon Drouot

⁴ Agence Nationale de Rénovation Urbaine.

1.2.3.11. Hypothèse tracé commune de Libercourt (bulle 5).

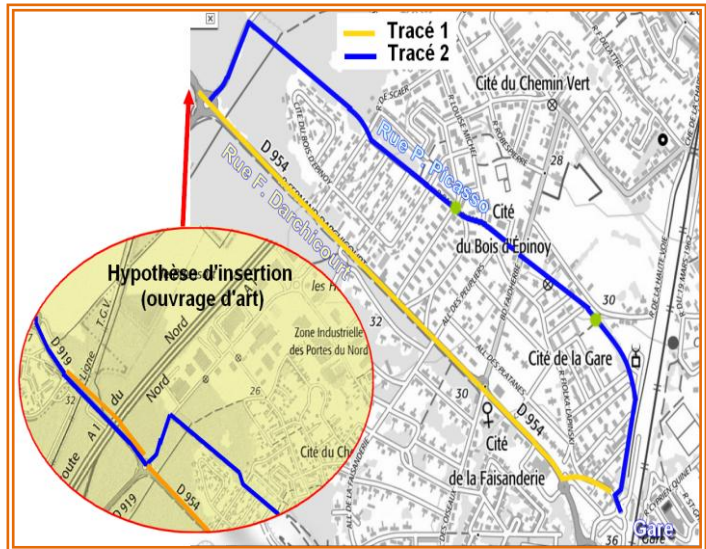
Hypothèse d'insertion (ouvrage d'art).

En raison du tracé, un ouvrage d'art entre Libercourt et Carvin un ouvrage d'art a été envisagé, pour le franchissement de la ligne TGV et l'autoroute A1.

La décision prise a été d'emprunter l'ouvrage d'art existant (impact minime sur l'environnement, meilleure maîtrise financière du projet, possibilité d'insertion sans reprise, sur l'ouvrage SNCF, d'une troisième voie pour bus).

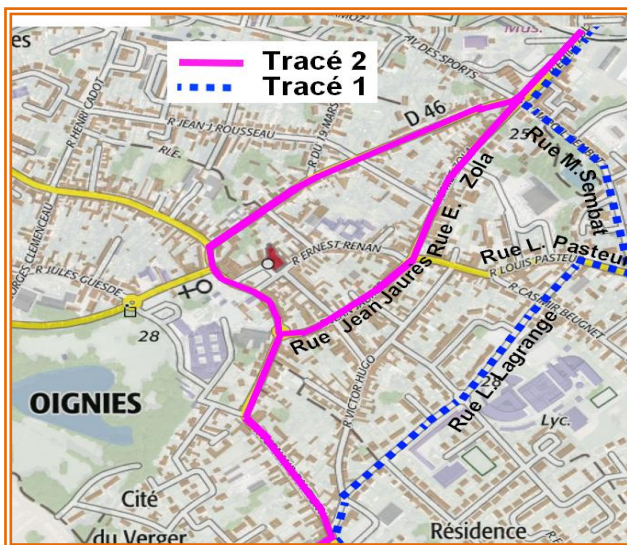
Le tracé 2, retenu (bleu) permet :

- Amélioration de la desserte du territoire communal (fosse 5 et Zone industrielle des portes Nord).
- Eviter la RD 954 et améliorer la performance du BHNS (vitesse)



Avec un inconvénient, les travaux engendrés (réaménagement de voirie, création de voirie sur le cavalier) ont un coût qui selon la notice devrait être limité.

1.2.3.12. Hypothèse tracé Oignies (bulle 7).



Le tracé 2, retenu, permet une meilleure desserte de centre ville d'Oignies et un nombre plus important d'équipements, sans pour autant s'éloigner de façon importante du lycée (250 m).

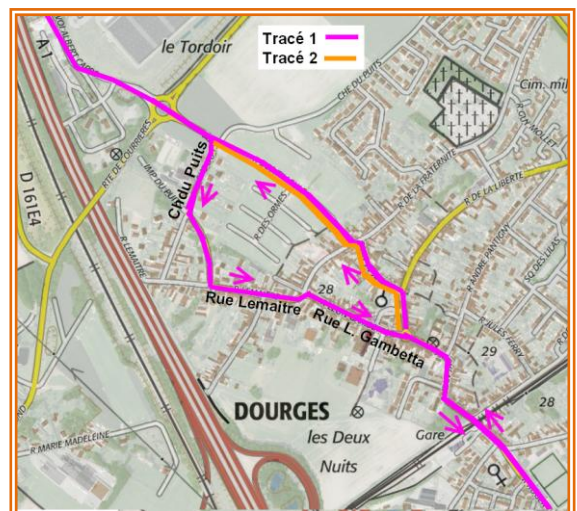
Il est en outre plus facile à mettre en œuvre, respect des contraintes financières, tout en répondant aux enjeux de desserte

1.2.3.13. Hypothèse tracé Dourges (bulle 7).

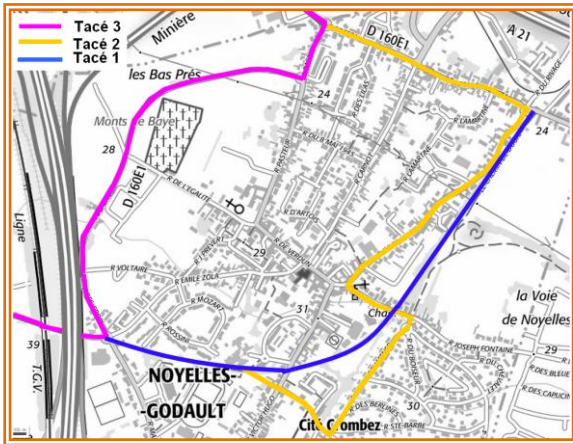
La solution 2 permet une desserte d'un plus grand nombre d'habitants, et d'accompagner le développement de la ville

Evite un passage plus contraint sur la rue Gambetta, en cas de double sens bus.

Répondant mieux aux objectifs du projet, elle a été retenue notamment pour la qualité de la desserte.



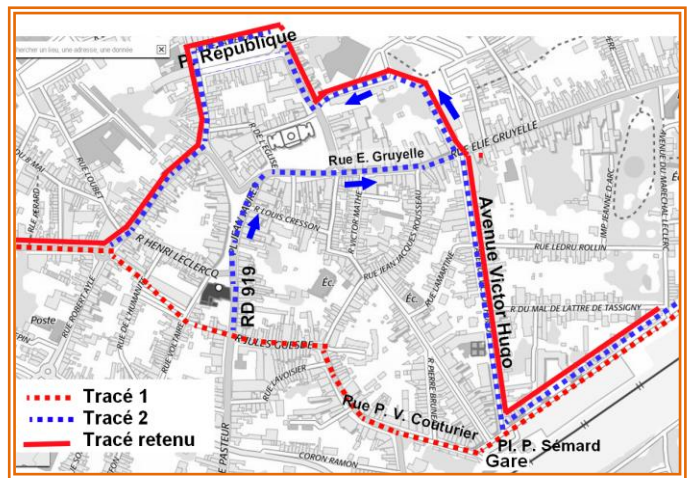
1.2.3.14. Hypothèse tracé commune de Noyelles Godault (bulle 7).



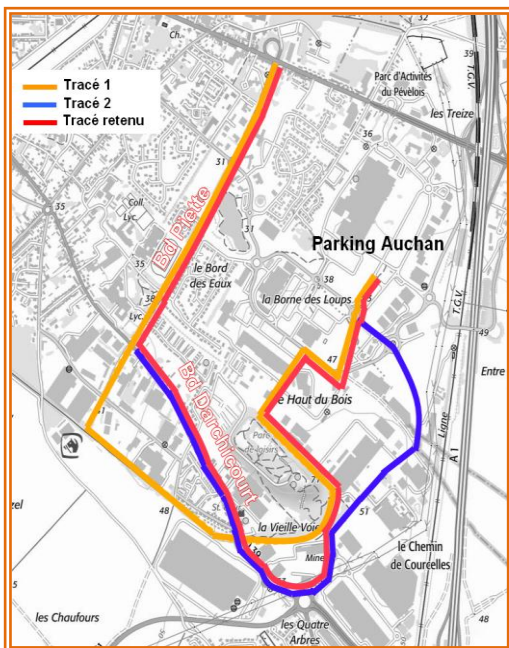
- L'hypothèse 3 retenue pour les raisons suivantes :
- En accord avec les attentes de la population ;
 - La solution 1 présentait des risques pour la sécurité au niveau du centre sportif Leo Lagrange ;
 - Forts impacts environnementaux, sur le tracé 1 (destruction d'un cavalier minier)
 - Le tracé 2 présente des contraintes techniques trop importantes
 - Le tracé 3, ne recense pas toutes les contraintes liées au 1 et 2

1.2.3.15. Hypothèse tracé commune d'Hénin Beaumont centre ville (bulle 1).

Le tracé retenu correspond à la volonté de développement du centre ville, souhaité par la municipalité, et permet d'assurer une meilleure desserte, avec une vitesse commerciale et régularité similaire pour les deux hypothèses.



1.2.3.16. Hypothèse tracé commune d'Hénin Beaumont - rue de Noyelles (bulle 1).



Solution retenue

En concertation avec la mairie, le tracé retenu, mixe les deux propositions :

Le tracé emprunte les rues :

- ◆ Boulevard J. Piette ;
- ◆ Boulevard F. Darchicourt ;
- ◆ Boulevard Edouard Thomas (RD 39) ; Chemin de Noyelles ;
- ◆ Passage au nord-est du centre de loisir du Pommier
- ◆ Passage sur terrain agricole vers le boulevard Wakefield
- ◆ Boulevard Wakefield;
- ◆ Boulevard Rufisque;
- ◆ Parking Auchan.

Ce tracé permet de cumuler une partie des avantages et intérêts des tracés 1 et 2 (desserte de la zone de loisir, vitesse commerciale, régularité), tout en évitant des impacts négatifs liés à la création de voiries sur le terrain agricole, et contraintes d'insertion sur

le cavalier minier sud (coût de voirie, impacts environnementaux, et contraintes d'insertion sur la partie nord du chemin de Noyelles.

1.3. Procédures liées au projet.

1.3.1. L'enquête publique.

La loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010, appelé grenelle II de l'environnement, a porté dans le chapitre III, réforme de l'enquête publique, et transposée au code l'environnement:

Notamment :

Titre II : information et participation des citoyens

Chapitre III : Enquêtes publiques relatives aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement.

Le décret n°2011-2018 du 29 décembre 2011 portant réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement précise la procédure ainsi que le déroulement de l'enquête publique prévue par le Code de l'environnement.

A ce titre, il facilite le regroupement d'enquêtes publiques en une enquête unique, en cas de pluralité de maîtres d'ouvrage ou de réglementations distinctes.

1.3.2. L'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.

La Déclaration d'Utilité Publique, est une procédure administrative qui permet de réaliser une opération d'aménagement, sur des terrains privés, frappés d'expropriation, précisément pour cause d'utilité publique; elle est obtenue à l'issue d'une enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.

L'enquête préalable à la DUP se rapporte au projet de création de quatre lignes de Bus à Haut Niveau de Services, bulles 1, 3, 5, 7 sur une partie du territoire des agglomérations de Lens – Liévin et Hénin – Carvin.

1.3.3. La Mise en Compatibilité des PLU.

Le projet de création de quatre lignes de Bus à Haut Niveau de Services, bulles 1, 3, 5, 7 fait l'objet d'une enquête publique préalable à une D.U.P, D.U.P qui se doit d'être compatible avec les documents d'urbanismes relatifs aux communes rattachées au projet.

Dans cette situation, la compatibilité n'étant pas avérée, au regard de l'article L123-14 du Code de l'urbanisme (référence légale applicable lors de la réalisation du dossier)..

Cette procédure est justifiée pour les documents d'urbanisme relatifs aux communes Carvin, Hénin-Beaumont, Libercourt, et Loos en Gohelle pour être en compatibilité avec le projet de création de quatre lignes de BHNS.

1.3.4. L'enquête parcellaire.

L'enquête parcellaire a pour but de :

Procéder contradictoirement à la détermination des parcelles à exproprier, ainsi qu'à la recherche des propriétaires, des titulaires de droits réels et autres intéressés.

Permettre aux propriétaires concernés par le projet, et risquant de subir une expropriation de leur propriété, pour la réalisation du projet, de connaître avec exactitude dans quelle mesure leurs biens seront concernés ;

Recueillir toutes informations utiles sur les éventuelles inexactitudes cadastrales (changement de propriétaire.....), afin d'identifier avec authenticité leurs propriétaires.

Si le périmètre est déterminé, avec exactitude avant la déclaration d'utilité publique et si l'expropriant est en mesure de dresser la liste des propriétaires, et le plan parcellaire, cette enquête peut être menée conjointement avec l'enquête préalable à la D.U.P.

Territoires présentés par le dossier soumis à enquête :

Le dossier présenté fait état des communes de :

Avion, Bénifontaine, Carvin, Dourges, Fouquières les Lens, Hénin Beaumont, Lens, Libercourt, Liévin, Noyelles Godault, Oignies, Sallaumines, Vendin le Vieil.

1.3.5. Loi sur l'eau.

Les fondements de la politique de l'eau actuelle sont principalement issus de :

- > La loi sur l'eau du 3 janvier 1992 qui, article 1^{er}, stipule : « L'eau fait partie du patrimoine commun de la nation. Sa protection, sa mise en valeur et le développement de la ressource utilisable, dans le respect des équilibres naturels, sont d'intérêt général.
- > La Loi sur l'Eau et les Milieux Aquatiques (LEMA) du 30 décembre 2006, qui découle en grande partie des directives européennes et notamment de la directive européenne cadre sur l'eau datée du 23 octobre 2000, transposée en droit français par la loi du 21 avril 2004, et codifiée pour partie au code de l'environnement.

Le code de l'environnement établit un régime d'autorisation ou de déclaration préalable pour certaines opérations ayant un impact sur les milieux aquatiques. Ces opérations sont définies dans une nomenclature figurant à l'article R 214-1 du Code de l'environnement qui les classe sous le régime de l'autorisation ou de la déclaration en fonction du degré d'atteinte potentielle au milieu aquatique.

1.4. Cadre juridique.

Le code de l'environnement :

Dispositions communes – Principes généraux.

Article L110-1 Modifié par la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte.

Extrait :

« I. - Les espaces, ressources et milieux naturels, les sites et paysages, la qualité de l'air, les espèces animales et végétales, la diversité et les équilibres biologiques auxquels ils participent font partie du patrimoine commun de la nation.

II. - Leur protection, leur mise en valeur, leur restauration, leur remise en état et leur gestion sont d'intérêt général et concourent à l'objectif de développement durable qui vise à satisfaire les besoins de développement et la santé des générations présentes sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs. »

1.4.1. Cadre juridique de l'enquête publique.

Code de l'environnement.

Champ d'application et objet de l'enquête publique.

Articles L123-1 et L123-2 ;

Article R 123-1.

Procédure et déroulement de l'enquête publique

L 123-3 à L123-19 ;

R123-2 à R123-23.

Etudes d'impact des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements

Articles L122-1 à L122_3_3

Articles L122.

I. — Les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements publics et privés qui, par leur nature, leurs dimensions ou leur localisation sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine sont précédés d'une étude d'impact.

Ces projets sont soumis à étude d'impact en fonction de critères et de seuils définis par voie réglementaire et, pour certains d'entre eux, après un examen au cas par cas effectué par l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement.

Au regard de la nomenclature, annexée à l'article R122-2 du code de l'environnement, fixant les catégories d'aménagements, d'ouvrages et de travaux susceptible d'être soumis à étude d'impact, certaines rubriques seraient concernées sous conditions :

**Annexe à l'article R122-2 du code de l'environnement.
Modifié par Décret n°2015-1783 du 28 décembre 2015 - art. 9.**

| | | |
|-------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 6° Infrastructures routières. | a) Travaux de création, d'élargissement, ou d'allongement d'autoroutes, voies rapides, y compris échangeurs. | |
| | b) Modification ou extension substantielle d'autoroutes et voies rapides, y compris échangeurs. | b) Modification ou extension non substantielle d'autoroutes et voies rapides, y compris échangeurs. |
| | c) Travaux de création d'une route à 4 voies ou plus, d'allongement, d'alignement et/ ou d'élargissement d'une route existante à 2 voies ou moins pour en faire une route à 4 voies ou plus. | |
| | d) Toutes autres routes d'une longueur égale ou supérieure à 3 kilomètres. | d) Toutes routes d'une longueur inférieure à 3 kilomètres. |
| | | e) Tout giratoire, dont l'emprise est supérieure ou égale à 0,4 hectare. |

Application au projet.

Le projet répond à une création de voirie sur l'ensemble des tronçons concernés par une mise en site propre, que ceux-ci s'effectuent sur des emprises de voiries existantes ou non :

Création de :

- ~ Site propre 2x1 voie en double sens ≈ 07,50 km
 - ~ Site propre 1x1 voie en double sens ≈ 15,00 km
 - ~ Site propre 1x1 voie en sens unique ≈ 02,40 km
- Soit ≈ 24,9 km

Le projet concerne la création d'une route d'une longueur supérieure à 3 kilomètres. A ce titre, le projet entre dans la catégorie des projets soumis à étude d'impact et doit faire l'objet d'une enquête publique au titre de l'article L123-2 du code de l'environnement et selon les modalités prévues à ce même code.

1.4.2. Particularité de l'enquête publique unique.

D'ordre législatif, l'article L123-6, ainsi que réglementaire, article R 123-7, du code de l'environnement, Il est précisé que 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.

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

Au regard des dossiers présentés :

- ~ L'enquête publique préalable à la demande de Déclaration d'Utilité Publique, du projet de création de quatre lignes de BHNS sur le territoire des communes mentionnées en 1^{ère} de l'arrêté préfectoral de mise à enquête publique
- ~ La Mise en compatibilité des PLU, des communes de Carvin, Hénin-Beaumont, Libercourt, et Loos en Gohelle.
- ~ L'enquête parcellaire.

La procédure d'enquête publique unique est applicable, et ce pour un délai minimum de 30 jours.

Comme prévu à l'article R123-7 du Code de l'Environnement, l'enquête unique fait l'objet :

- > **De l'ouverture d'un registre d'enquête unique,**
- > **De l'établissement d'un rapport unique** du commissaire enquêteur, dont la forme est mentionnée article R123-19, du Code de l'Environnement,

Le rapport comporte :

- 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;
- Eventuellement, les observations du responsable du projet, plan ou programme en réponse aux observations du public.

> **De conclusions motivées au titre de chacune des enquêtes publiques initialement requises.**

Concernant ce projet :

Les conclusions motivées sont rédigées indépendamment du rapport et sont relatives à:

1. L'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique ;
2. La mise en compatibilité du PLU pour chacune des communes(4) concernées ;
3. Enquête parcellaire.

1.4.3. Cadre juridique de la DUP.

Code Général de la Propriété des Personnes Publiques

Article L1112-2.

Les personnes publiques mentionnées à l'article L. 1 peuvent acquérir des immeubles et des droits réels immobiliers par expropriation. Cette procédure est conduite dans les conditions fixées par le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Au titre des articles L121-1 à L121-5 et R121-1 à R121-2 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, régissant la déclaration d'utilité publique, s'agissant d'une opération nécessitant des acquisitions foncières par procédure d'expropriation si besoin.

Article L110-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique

Extrait :

« 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 Ier de ce code ».

Le dossier présenté est soumis aux dispositions du code de l'environnement quant à l'organisation de l'enquête publique.

1.4.4. Cadre juridique de la Mise en Compatibilité des PLU.

Au regard du Code de l'urbanisme, la compatibilité n'étant pas avérée, l'enquête publique porte à la fois sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence».

Code l'urbanisme.

Article L123-14 du code de l'urbanisme applicable lors de la constitution du dossier (**abrogé au 1 janvier 2016**).

« Lorsque la réalisation d'un projet public ou privé de travaux, de construction ou d'opération d'aménagement, présentant un caractère d'utilité publique ou d'intérêt général, nécessite une mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme, ce projet peut faire l'objet d'une déclaration d'utilité publique ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet .

Dans ce cas, l'enquête publique porte à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général du projet et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ».

Article L153-54. Créé par Ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015.

« Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1 ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet, et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

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'Etat, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9.

Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint ».

Examen conjoint.

Pour faire suite à la convocation, datée du 08 avril 2016, de Madame la Sous Préfète de Lens, ayant pour objet l'examen conjoint relatif à la mise en compatibilité de PLU des communes de Carvin, Hénin Beaumont, Libercourt et Loos en Gohelle, selon les modalités fixées par le code de l'urbanisme.

Réunion du vendredi 29 avril 2016, en sous préfecture de Lens, sous la présidence de Madame la Sous-préfète de Lens.

Contenu de l'examen conjoint.

Instances représentées :

Mairie de Carvin- Mairie de Hénin Beaumont – la commission territoriale de Béthune Lens (CMAR) – la CALL – la CAHC – MDAD de Lens Hénin Conseil Départemental – le SMT AG – Setec Organisation – Société Artelia (MOE) – DDTM – Sous Préfecture de Lens.

Madame la Sous Préfète, ouvre la séance et rappelle l'objet de la réunion qui est d'examiner conjointement, entre services de l'état, collectivités et organismes concernés, le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Carvin, Hénin Beaumont, Libercourt et Loos en Gohelle pour permettre la réalisation du Bus à Haut Niveau de service sur les agglomérations de Lens Liévin et Hénin Carvin.

Présentation des tracés Bulles 1-3-5-7

Evocation des démarches relatives pour la mise en place de l'enquête publique, et ce jusqu'aux travaux.

Présentation des dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Commune de Carvin :

Cite les modifications concernées

Remarque est faite par la DDTM, qu'il n'existe pas de carte faisant un zoom sur l'emplacement réservé18 dans le dossier.

Le représentant de la mairie de Carvin précise que le document n'existe pas sur le fond de plan cadastral mais la réalisation peut être envisagée en collaboration avec le SMT pour y palier et ajouter au dossier définitif.

Aucune autre observation n'est relevée.

Commune de Libercourt.

Cite les modifications concernées

Aucune autre observation n'est relevée.

Commune de Hénin Beaumont.

Cite les modifications concernées

Remarque DDTM,

- Indique que le dossier doit analyser le PLU opposable de la commune et reprendre les mesures nécessaires à sa mise en compatibilité. Le dossier doit être conforté sur ce point.
- Demande si la modification porte bien sur le règlement d'urbanisme de la zone N en vigueur.

Réponse SMTAG, le règlement a été établi sur les documents d'urbanisme actuels en vigueur (règlement PLU du 23 septembre 2011) et qu'il n'a pas connaissance du futur règlement, PLU actuellement en cours de révision.

Mairie d'Hénin Beaumont.

Précise avoir collaboré avec le SMTAG sur le dossier et assure qu'il s'agit bien du règlement en vigueur.

DDTM.

Sollicite l'actualisation des Orientations d'Aménagement Particulières (OAP) de la ZAC Sainte Henriette avec le tracé actuel du Bus à Haut Niveau de Service

Pour cela, demande au SMTAG de transférer le schéma d'OAP de la ZAC Sainte Henriette (qui figure dans la partie 1 du dossier) dans la partie 2 « Mise en compatibilité ». Cette modification interviendra dans la version définitive du dossier.

Commune de Loos en Gohelle.

Cite les modifications concernées.

La mairie de Loos en Gohelle, excusée, a fait part de la même demande d'ajout de texte.

Aucune autre observation n'est relevée

Décision de non soumission à évaluation environnementale concernant la mise en compatibilité des PLU des communes de Carvin – Libercourt – Hénin Beaumont – Loos en Gohelle

Datée du 18 mars 2016, l'article 1^{er} mentionne.

La mise en compatibilité des PLU de Carvin, de Libercourt, d'Hénin Beaumont et de Loos en Gohelle, avec le projet de Bus à haut Niveau de Service (Bulles 1-3-5-7) sur les agglomérations de Lens Liévin et Hénin Carvin, n'est pas soumise à évaluation environnementale

1.4.5. Cadre juridique de l'enquête parcellaire.

Au titre des articles L131-1 à L132-4 et R131-1 à R132-4 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, régissant l'enquête parcellaire et l'arrêté de cessibilité, s'agissant d'une opération nécessitant des acquisitions foncières par procédure d'expropriation si besoin.

1.4.6. La loi sur l'eau.

Loi n° 2006-1772 du 30 décembre 2006 sur l'eau et les milieux aquatiques.

Toute personne qui souhaite réaliser un projet ayant un impact direct ou indirect sur le milieu aquatique, doit soumettre ce projet à l'application de la Loi sur l'eau par un dossier de déclaration ou d'autorisation

Le R214-1 du code de l'environnement, fait état de la nomenclature des opérations soumises à autorisation ou déclaration, permet d'établir si le projet est soumis à une procédure de Déclaration ou d'Autorisation au titre de la Loi sur l'eau.

Au regard du dossier les rubriques suivantes sont concernées :

*1.1.1.0. Sondage, forage, y compris les essais de pompage, création de puits ou d'ouvrage souterrain, non destiné à un usage domestique, exécuté en vue de la recherche ou de la surveillance d'eaux souterraines ou en vue d'effectuer un prélèvement temporaire ou permanent dans les eaux souterraines, y compris dans les nappes d'accompagnement de cours d'eau (**Déclaration**).*

Application au projet

Piézomètres notamment en phase travaux.

1.1.2.0. Prélèvements permanents ou temporaires issus d'un forage, puits ou ouvrage souterrain dans un système aquifère, à l'exclusion de nappes d'accompagnement de cours d'eau, par pompage, drainage, dérivation ou tout autre procédé, le volume total prélevé étant :

1° Supérieur ou égal à 200 000 m³/ an (A) ;

2° Supérieur à 10 000 m³/ an mais inférieur à 200 000 m³/ an (D).

Application au projet.

Les besoins en eau du chantier sont prélevés sur le réseau public, donc pas de forage ni ouvrage à prévoir. A titre indicatif, le volume d'eau nécessaire est estimé à 28 000 m3 pour toute la durée du chantier (1,5 ans), soit environ 18 670m3/an.

Non concerné par la nomenclature.

2.1.5.0. *Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant :*

1° Supérieure ou égale à 20 ha (A) ;

2° Supérieure à 1 ha mais inférieure à 20 ha **(Déclaration)**.

Application au projet.

Surface imperméabilisée estimée à 12,3 ha, dont 11,3 ha de création de voirie, 09 ha d'interception de bassin versant, et 0,1 ha pour le parking relai créé sur un espace vert sur la commune de Méricourt (les autres parkings relais sont déjà aménagés sur les zones artificialisées).

2.2.4.0. *Installations ou activités à l'origine d'un effluent correspondant à un apport au milieu aquatique de plus de 1 t/ jour de sels dissous (Déclaration).*

Application au projet.

Salage des voiries en cas de verglas.

1.5. Concertation.

Du 3 novembre 2014 au 12 décembre 2014 la concertation permettait, la participation du public, des associations locales ainsi que des habitants concernés par les tracés, au processus d'élaboration des décisions administratives en permettant d'être associés, en amont de l'enquête publique, à la conception de ce projet.

À ce titre, la concertation est utilisée par les collectivités publiques pour favoriser la contribution citoyenne, et constitue en la circonstance l'implication des habitants dans une démarche de co-construction d'un projet de territoire.

Le texte applicable pour la période de cette concertation, correspond à l'article L300-2 du code de l'urbanisme.

Le dossier « Bilan de concertation », mis à disposition du public, fait état de la concertation relative aux lignes Bulles 1, 3,5 ,6 et 7.

Ce chapitre fait référence à la concertation menée pour le projet relatif au BHNS 1,3, 5 et 7.

1.5.1. Délibération fixant les modalités de la concertation.

Délibération n°87/2014 du Comité Syndical du SMT AG en date du 10 juillet 2014 définissant les objectifs et modalités de la nouvelle concertation préalable à la réalisation du projet de TCSP "Bulles".

Laquelle :

- > **Décide** la mise en œuvre d'une nouvelle concertation préalable concernant le projet de Transport en Commun en Site Propre sur les axes identifiés L1, L2 et B2 au sein des communes concernées ayant pour but de répondre à l'objectif d'information des habitants, des associations locales et de toutes les personnes concernées afin qu'ils puissent s'exprimer sur le projet présenté, notamment par rapport à son intégration urbaine, en tenant compte du développement urbanistique et économique.
- > **Valide** les modalités de mise en œuvre de la concertation préalable :
 - ◆ Création d'un dossier de consultation permettant au public de prendre connaissance des caractéristiques du projet ;
 - ◆ La mise à disposition d'un registre de recueil des observations de la population ;
 - ◆ Plusieurs réunions publiques ;
 - ◆ Des expositions ouvertes au public ;
 - ◆ Une information sur le site Internet du SMTC Artois-Gohelle ;
 - ◆ Un magazine distribué en toutes boîtes sur les communes concernées ;
 - ◆ Des Flyers d'information rappelant les dates de réunions publiques ;

- ♦ Des affiches dans les bus et lieux publics.

- > **Précise** que la présente délibération sera transmise aux Collectivités concernées.
Délibération adoptée à l'unanimité (12 voix) du comité syndical.

1.5.2. Déroulement de la concertation.

Réunions de concertation.

Douze réunions de concertation sur le projet ont été organisées sur le territoire des communes concernées par le tracé des bulles 1, 3, 5 et 7.

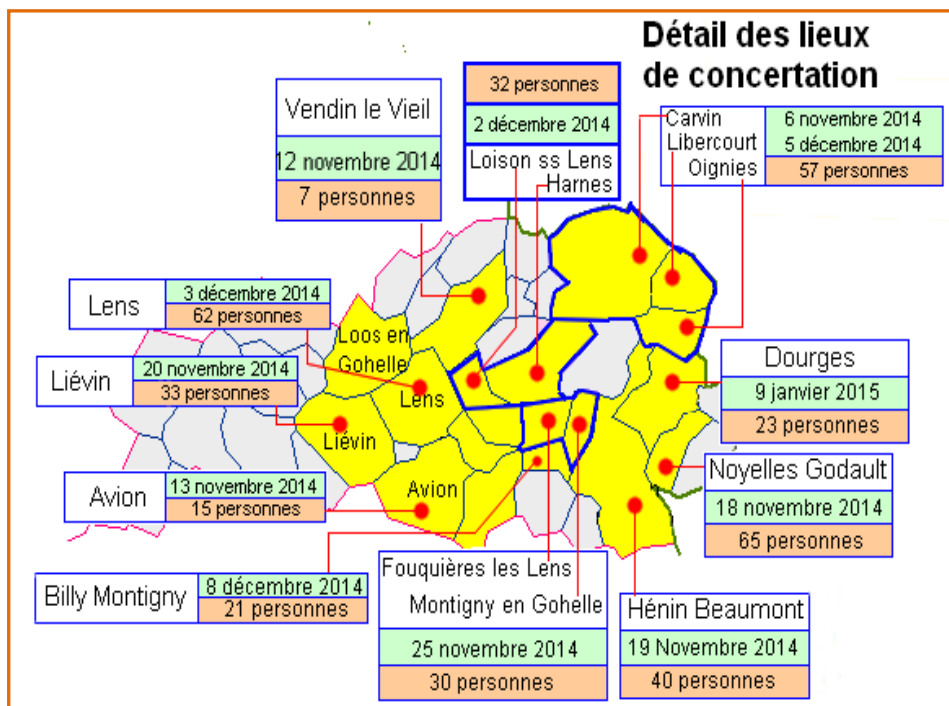
Lieux d'organisation des réunions de concertation :

Avion, Billy Montigny, Carvin, Dourges, Fouquières les Lens, Harnes, Hénin Beaumont, Lens, Libercourt, Liévin, Loison sous Lens, Montigny en Gohelle, Noyelles Godault, Oignies, Vendin le Vieil.

Publicité.

- > 1 communiqué diffusé à l'ensemble des médias locaux, régionaux et communaux de la presse écrite ou radio.
- > Un numéro spécial dédié entièrement à cette concertation "infos SMT" consacré aux communes concernées par les Bulles 1, 3, 5, 7, et **diffusés dans toutes les boîtes aux lettres** des communautés d'agglomération de Lens / Liévin et Hénin / Carvin.
Les informations recueillies sur le site de l'INSEE fait état de 106718 logements pour la CALL et 52920 pour la CAHC, ce qui représenterait 159438 logements en 2013.
- > Affiches format 40x60 dans les bus TADAO, les boutiques du réseau et mairies concernées.
- > Dans chaque mairie concernée, qui le souhaitait, ainsi qu'aux sièges de la CAHC et de la CALL, était aménagée une borne d'accueil.
- > Les sites Internet, les journaux communaux et des intercommunalités ont en fonction de leurs délais de parution:
 - ♦ Soit annoncé,
 - ♦ Soit rendu compte de la concertation.

Les réunions publiques:



Les réunions publiques ont été présentées et expliquées de manière la plus complète possible le projet, les différentes options possibles, et répondu aux questions et de recueilli l'avis des personnes présentes.

Après présentation du SMT AG et du projet Bulles par les représentants du SMT AG, s'est instauré un débat avec les participants.

Prise de connaissance du dossier de concertation – Expression.

Le dossier de concertation et registres d'expression étaient à la disposition du public dans chacune des mairies concernées, et ce pendant les heures normales d'ouverture de celles-ci. En complément aux modalités évoquées ci dessus, un numéro vert (0 800 409 209) fut mis à leur disposition et le restera pendant toute la durée du projet.

La cartographie retrace les lieux, dates et participation du public à ces réunions :

1.5.3. Bilan de la concertation.

Délibérations du SMT AG en date du 18 février 2015 sur la validation du bilan de la concertation préalable à la réalisation du projet de BHNS "bulles 1, 3, 5, 6 et 7 (axes identifiés L1, L2 et B2);

Délibération n°2015/15/CS :

- 1 a : **Approuve** le bilan de la concertation publique préalable au projet de BHNS pour les lignes Bulles 1, 3, 5, 6, et 7 et **autorise** sa reproduction et sa diffusion ainsi que sa mise à disposition auprès du public.

Adopté à l'unanimité (12 voix).

Délibération n°2015/16/CS :

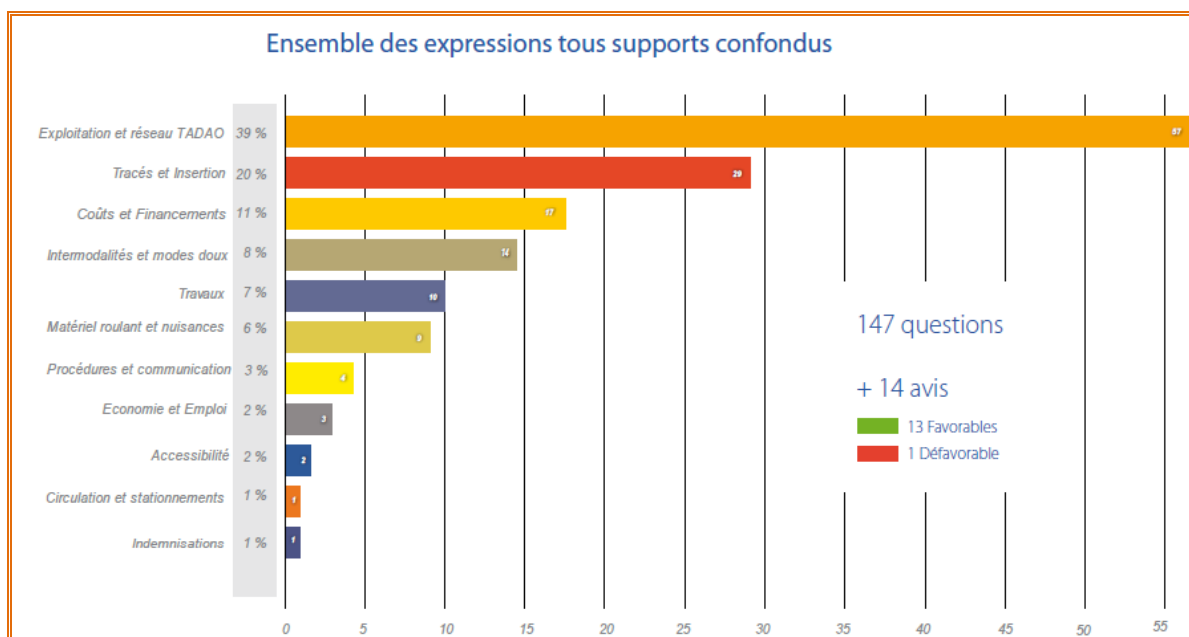
- 1 b : **Renouvelle** l'engagement du SMT Artois-Gohelle à poursuivre son projet de bus à haut niveau de service :

- ◆ *Bulle 1 : Liévin / Lens / Hénin-Beaumont / Noyelles-Godault ;*
- ◆ *Bulle 3 : Vendin-le-Veil / Lens / Avion ;*
- ◆ *Bulle 5 : Lens / Harnes / Carvin / Libercourt ;*
- ◆ *Bulle 7 : Libercourt / Dourges / Hénin-Beaumont.*

Adopté à l'unanimité (12 voix).

Ont été recensés :

- ~ Dix sept remarques ou questions furent posées sur les registres au cours de la concertation dont : Oignies (1), Libercourt (1), Avion (2), Hénin Beaumont (3), Liévin (7), Lens (1), Sallaumines (2).
- ~ 16 courriels et 6 courriers de demande d'information ou de remarques ont été enregistrés au SMT Artois-Gohelle, le n° vert quant à lui ne reçu qu'un seul appel.
- ~ Tous supports confondus, 147 questions furent posées et 14 avis formulés dont 13 favorables et 1 défavorable.



Origine pièce J dossier d'enquête.

L'ensemble des questions ainsi que les réponses du SMT AG et avis formulés sont repris et explicités dans la **pièce J**, bilan de la concertation de la page 14 à 29.

Commentaire de la CE

Après lecture de la pièce J, il s'avère que le SMT AG, dans ses réponses a apporté de nombreuses réponses au questionnement recueillis pendant la période de concertation.

Sans ces précisions apportées, à l'issue de cette concertation, il est certain que l'enquête publique, démarche administrative finalisant la procédure, avant décision de l'autorité préfectorale, aurait été soumis à une activité beaucoup plus intense de la part du public.

1.6. Consultation administrative.

Dans le cadre d'une démarche de dialogue continu avec l'ensemble des parties prenantes, le S.M.T-A.G a entrepris une phase de consultation avec les instances reprises, ci-après, sous la forme de tableaux simplifiés tirés des dossiers K et K Bis et reprenant la synthèse des réponses apportées par le pétitionnaire.

| |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Pas de Calais Avis de service urbanisme Unité Planification Territoriale Stratégique et Opérationnelle. |
| <u>Sur l'Utilité du projet.</u> |
| rappelle le contenu de l'article L1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique |
| informe sur les critères jurisprudentiels d'appréciation de l'utilité publique d'une opération en vérifiant cumulativement les critères suivants : <ul style="list-style-type: none">> l'opération vise à satisfaire un besoin d'intérêt général ;> l'expropriation est la seule solution possible ;> les avantages de l'opération sont supérieurs à ses inconvénients. |
| La notice explicative (Pièce C) et la mise en perspective des choix et variantes étudiées localement participent de manière satisfaisante à la démonstration de l'utilité publique du projet. |
| <u>Réponse du SMT AG</u> <i>ne nécessite pas de réponse.</i> |
| <u>Compatibilité avec SCOT Lens- Liévin et Hénin – Carvin.</u> |
| Concernant le S.C.O.T (L.L.H.C), le D.O.G parle d'un TCSP alors que le projet BHNS présente des sections banalisées. Le tracé projeté actuellement n'est pas totalement en cohérence avec le tracé de principe du TCSP présenté page 48 du D.O.G, notamment pour ce qui traite des itinéraires et plus particulièrement celui de la boucle allant vers CARVIN. En conséquence, les prescriptions sur la surdensité autour du TCSP sera conforme à celui retranscrit page 29 du D.O.G L'étude d'impact (Pièce F) analyse de manière complète la compatibilité du projet avec les orientations environnementales, de développement urbain et de développement économique contenues dans le D.O.G du S.C.O.T. Ces éléments pourraient être repris dans le dossier de M.E.C des documents d'urbanisme. |
| <u>Réponse du SMT AG</u> <i>Les dossiers portent sur la M.E.C des P.L.U et ou P.OS des communes concernées. L'étude d'impact démontre la compatibilité du projet avec le S.C.O.T. Les dossiers de M.E.C.D.U. ne traitent pas du S.C.O.T et aucun élément à ce sujet n'est à ajouter au dossier communal.</i> |
| <u>Compatibilité avec les PLU.</u> |
| Même si le projet n'a pas obligation à formalité au titre du code de l'urbanisme, il doit impérativement respecter les dispositions opposables légales des P.L.U. |
| <u>Réponse du SMT AG</u> |

La compatibilité des documents d'urbanisme des communes traversées par le projet a été analysée dans le chapitre V&2 de l'étude d'impact.

Remarques d'ordre général concernant l'ensemble des communes

Le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme présente des éléments des projets de révision de certains P.L.U (PADD et OAP du projet du P.L.U de HENIN-BEAUMONT). Même s'il est nécessaire d'intégrer pleinement le projet du BHNS dans les procédures en cours, c'est au travers de l'association du SMT en qualité de personne publique associée que cette prise en compte doit être garantie. Dans le cadre de la présente enquête publique unique, portant notamment sur la M.E.C des P.L.U, seules les mesures nécessaires à la MEC des documents opposables doivent être présentées. Les modifications concernant les OAP et le PADD du PLU opposables de Hénin Beaumont, devront, le cas échéant, compléter le dossier.

Réponse du SMT AG

La Préfecture a demandé que le projet figure dans les P.L.U dont l'arrêt est prévu fin 2015.

La MEC du PLU d'HENIN-BEAUMONT est nécessaire quelle que soit la version étudiée. Le dossier MECDU a donc été réalisé sur la base du P.L.U actuellement validé. L'ensemble des documents opposables a été analysé. La compatibilité avec le projet P.L.U prochainement validé, a été analysée, sur la base du dossier URBYCOM en charge de la révision. Les modifications apportées mettent donc en compatibilité avec le P.L.U actuel mais aussi le futur.

Au sujet des emplacements réservés dans les P.L.U des communes concernées par le tracé, seule Carvin a fait l'objet d'une inscription (ER N°18 sur la ZAC de l'ancienne Gare. Or l'usage des emplacements réservés semble le meilleur afin de garantir une faisabilité opérationnelle du projet au regard de la maîtrise foncière sur les propriétés privées. Il serait bon d'assurer la lisibilité et la précision du tracé reporté sur les plans fournis. L'échelle utilisée ne permet pas une lecture aisée de la délimitation exacte de ces emplacements réservés sur la commune de Carvin. D'autre part la superficie des emplacements réservés est déterminée par l'emprise nécessaire à la réalisation des équipements projetés et doit être délimitée avec précision.

Réponse du SMT AG.

Les emprises de l'emplacement N°18 à Carvin affinées et actualisées. Le plan modifié montre le respect strict des limites de la ZAC. L'emprise du N°18 de 1,1 Ha respecte la bande des 18m de large prévue pour un TCSP au sein du dossier de création de cette Z.A.C.

Concernant les modifications apportées à la rédaction des articles 2 des règlements des zones nécessitant une MEC, il est proposé de revoir le libellé introduit à cet article.

Réponse du SMT AG :

Le libellé proposé par la Préfecture est repris dans les dossiers MECDU.

Remarques particulières.

Le tableau annexé au dossier K Bis reprend le détail des observations, par commune et en référence au pré - avis concernant la MEC des PLU.

Réponse du SMT AG :

Le tableau en question prend compte des observations par commune.

Cadre de vie et environnement.

Unesco-patrimoine-cadre de vie.

Le projet traverse plusieurs périmètres remarquables ou classés. Afin de préserver le visuel des éléments patrimoniaux remarquables, il y aura lieu de rechercher les aménagements, signalétiques, mobiliers urbains les plus en adéquation.

Les perspectives et les covisibilités devront également être travaillées. La publicité devra être évitée en périmètre UNESCO ou Monument Historique. Travailler également l'insertion depuis les points de vue pertinents du paysage et les ouvertures visuelles sur les terrils « Sainte-Henriette » et terril 92.

Réponse du SMT AG :

Voir réponse faite à l'A.E.

Déplacement Transport – Emission de Gaz à effet de serre (GES).

Le projet répond à la prise en compte, des principaux enjeux de l'état sur cette thématique.

Le projet est compatible avec le PDU, et répond aux travaux en cours sur le plan climat. les zones desservies trouvent du sens avec l'armature urbaine actuelle et certains projets stratégiques du territoire (éco quartier Sainte Henriette, ZAC centralité), par contre d'autres projets structurants ne sont pas desservis ce qui est regrettable (Nouvel hôpital de Lens/Loos, éco quartier de Loos).

Biodiversité-Boisement-Agriculture.

- Finaliser la mesure compensatoire pour la destruction d'habitats et espèces associées.
- Prendre en compte les boisements compensatoires uniquement sur des parcelles en délaissé urbain ou routier, en friches ou boisées mais avec un intérêt écologique moindre ou à qualifier.
- Envisager un classement EBC aurait pu être retenu. En aucun cas les boisements ne doivent contribuer à la consommation d'espace agricole sans analyse fine de la situation.

Réponse du SMT AG :

Voir réponse faite à l'A.E

Chapitre 2-1 Patrimoine Naturel Biodiversité.

La Gestion des Eaux.

Réglementation.

la Création de quatre lignes BHNS, est soumise à déclaration loi sur l'eau au titre des articles L 214-1 et suivants du code de l'environnement.

cette déclaration concerne les rubriques :

2.1.5.0 : « rejets d'eaux pluviales ».

1.1.1.0 : « sondage, forage »

2.2.4.0 : « effluent »

(instruction DDTM62)

Eaux usées.

Il manque dans le cadre de l'instruction Loi sur l'Eau l'autorisation de rejet du gestionnaire de réseau.

Réponse du SMT AG :

Elle sera fournie.

Communauté d'agglomération de Lens Liévin.

arrêté n°159

article 1^{er}

le SMT Artois Gohelle, 39 rue du 14 juillet à Lens, est autorisé, dans les conditions fixées par le présent arrêté, à déverser ses eaux pluviales, dans le collecteur unitaire, via un branchement situé à l'angle du rond point de Ribnick et de la rue Hoche à Liévin, vers le réseau public d'assainissement de l'unité technique n°4.

Communauté d'agglomération de Hénin Carvin.

courrier daté du 07 juillet 2016

autorise le SMT AG à rejeter ses eaux pluviales en trois points du réseau, avec un débit de fuite de 3 l / ha/s

Eaux pluviales.

Le projet de BHNS engendrera une augmentation des surfaces imperméabilisées principalement par la création du site propre et par la création de voiries nouvelles (estimées à environ 12,3 ha).

Deux solutions principales sont ainsi envisagées pour la gestion des eaux pluviales :

- rejet des eaux dans le réseau existant dans le cas d'utilisation des voiries existantes ;

- création d'un dispositif d'assainissement par infiltration dans le cas de nouveaux aménagements de voiries.

Le projet empruntant majoritairement des infrastructures existantes, il n'y a pas de nouveau bassin versant naturel intercepté.

Plusieurs mesures seront mises en place afin d'éviter les risques de pollution des sols et des eaux pendant les travaux.

Périmètre de protection.

Plusieurs périmètres éloignés et rapprochés de captages AEP sont interceptés par l'aire d'étude du projet.

Par ailleurs, le tracé intercepte les périmètres de protection rapprochés des captages AEP

| |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| d'Avion et de Liévin. Un avis d'un hydrogéologue agréé désigné par l'A.R.S est nécessaire. |
| <u>Réponse du SMT AG :</u> <i>Il sera demandé</i> |
| <u>Demande d'avis d'un hydrogéologue agréé, par courrier adressé à L'ARS le 17 mars 2016.</u> |
| <u>Compatibilité SDAGE et SAGE.</u> |
| L'étude d'impact reprend les dispositions du SDAGE 2016-2021 susceptibles de concerner son activité et met en avant l'ensemble des mesures prévues sur le site Le SAGE Marque-Deûle est en cours d'élaboration. |
| <u>Les risques</u> |
| Il y a lieu de compléter les données concernant le risque lié aux cavités souterraines et à l'activité minière dans l'étude d'impact. Se rapprocher du site GEORISQUE |
| <u>Réponse du SMT AG</u> <i>L'actualisation des données sur le nombre et le type de cavités souterraines a été réalisée pour les communes concernées. Le tableau page 24 du k BIS récapitule cette information pour l'ensemble des communes, les noms de celles concernées par l'actualisation ayant été mis en gras.</i> |
| <u>Conclusion.</u> |
| Un avis favorable est émis pour l'aspect D.U.P du Projet. Le dossier de MEC des documents d'urbanisme devra être complété par le traitement des emplacements réservés, par la rédaction du libellé introduit à l'article 2 des règlements de zones nécessitant une MEC et par la prise en compte des remarques particulières. Il conviendra également de revoir le dossier : <ul style="list-style-type: none"> > la prise en compte des remarques concernant les cavités souterraines et les risques miniers. > La prise en compte des remarques concernant la problématique du patrimoine minier UNESCO > la prise en compte des remarques concernant les mesures compensatoires. |
| <u>Réponse du SMT AG</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Les observations relatives au dossier de MEC ont été prises en compte directement dans ce dossier. Les réponses aux observations du tableau annexé à l'avis figurant dans le présent mémoire.</i> ▪ <i>Les remarques concernant les cavités souterraines sont prises en compte dans le document y ayant trait.</i> ▪ <i>Les problématiques liées au patrimoine minier UNESCO et aux Mesures compensatoires sont traitées dans le mémoire en réponse à l'A.E ;</i> |
| <u>Unité départementale de l'Architecture et du Patrimoine.</u> |
| <u>Pièce A - Notice Juridique.</u> |
| Expliciter d'avantage les différentes autorisations nécessaires pour ce projet aux abords des monuments historiques et dans le bien inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO. Rappeler les articles L621-31 et L621-32 du code du Patrimoine ainsi que l'article R111-21 du code de l'urbanisme. |
| <u>Réponse du SMT AG</u> <i>Les observations ont été prises en compte directement dans les pièces concernées.</i> <u>Notice juridique :</u> Page 21,3.3 <u>Notice explicative</u> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Faute de précision quant à l'insertion, cet élément a été porté dans le § 2.3.4. p.15 Patrimoine et archéologie.</i> 2. <i>Complétude du chapitre insertion à partir de la page 32, ajout des éléments listés.</i> 3. <i>Satisfaction donnée page 68.</i> |
| <u>Plan Général des Travaux</u> |

Cette observation a été reprise dans l'actualisation de la thématique Patrimoine dans la pièce C et dans la réalisation d'une carte de synthèse.

Pièce C- Notice explicative.

1. Etablir la liste exhaustive des abords de monuments historiques et des éléments du bien UNESCO. Revoir les termes employés à ce sujet, parfois inexacts et porteurs de confusion.
2. Ajouter les monuments historiques et les éléments de bien UNESCO dans les insertions des bulles.
3. Produire une carte reprenant les 4 tracés ainsi que les arrêts et stations, superposés aux limites des abords de monuments historiques, de la ZPPAUP de CARVIN et des limites des éléments du bien UNESCO.

Réponse du SMT AG :

Voir ci-dessus

Pièce D – Plan Général des travaux

Selon le choix de lisibilité graphique entre les pièces C et D, il est judicieux d'ajouter, dans cette pièce sur les différents tracés des différentes BULLES, les limites des abords des Monuments historiques concernés, les limites de la ZPPAUP de CARVIN et les limites des éléments du bien UNESCO pour une meilleure lisibilité des impacts des aménagements du BHNS.

Réponse du SMT AG : Voir ci-dessus.

Pièce D - Etude d'impact-Chapitre 3 : Analyse des effets du projet et mesures envisagées.

il est noté pièce D-Etude d'impact. En réalité il s'agit de la pièce E.

En plus des éléments du Bien UNESCO, rédiger la liste des monuments historiques impactés dans leurs abords ainsi que la ZPPAUP de CARVIN.

De plus en fonction des textes y afférents, l'architecte devra être consulté pour les aménagements urbains en abords des monuments historiques concernés dans la ZPPAUP de CARVIN, et dans les éléments du bien UNESCO.

Seul l'architecte des BDF est compétent dans ce domaine. (réponse du SMT AG : En accord)

Réponse du SMT AG :

Les différents tracés interceptent les abords des monuments historiques suivants voir tableau 3 p 31 ;

Il en va de même pour la ZPPAUP de Carvin et notamment de son Hôtel de Ville

Conclusion.

On note une large confusion entre les différents aspects du patrimoine. Les monuments historiques, la ZPPAUP et les éléments du bien UNESCO ne sont pas clairement mis en avant pour permettre d'apprécier l'impact du projet sur ces espaces protégés.

Réponse du SMT AG

Les compléments apportés répondent à ces observations.

Agence Régionale de la Santé.

Volet sol et eau.

Plusieurs périmètres de protection de captage d'eau destinée à la consommation humaine sont concernés (Estevelles-Vendin le Vieil –Lens – Hénin Beaumont- Noyelles Godault – Courcelles les Lens – Liévin – Avion). Seuls 2 P.P.E des captages de LIEVIN et AVION sont concernés véritablement par le tracé BHNS. Pour le PPE de LIEVIN, le nouvel aménagement devait faire l'objet d'une consultation d'un hydrogéologue agréée, ses conclusions sont absentes du dossier.

Nuisances sonores.

La prise en considération des préconisations de l'OMS montre que 2 ou 3 points de

| |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>mesures sur 24 seraient acceptables.</p> <p>Devant ce constat, il serait souhaitable que pour les zones résidentielles traversées de choisir des revêtements spéciaux pour la chaussée permettant une meilleure absorption des bruits de roulement.</p> |
| <p><u>Réponse du SMT AG :</u></p> <p><i>Les relevés acoustiques ont été réalisés au regard de la réglementation.</i></p> <p><i>Les nuisances sonores à venir n'auront pas pour origine exclusive le B.H.N.S. Toutefois le SMT – AG s'engage à rechercher toutes les possibilités pour améliorer cette situation (utilisation d'enrobé plutôt que le béton- véhicules hybrides électriques).</i></p> |
| <p style="text-align: center;">Qualité de l'air.</p> |
| <p>Le projet du B.HN.S est en accord avec les dispositions du Plan de Protection de l'Atmosphère et le S.R.C.A.E. Il aurait été souhaitable de multiplier les études dans le temps afin d'obtenir une meilleure pertinence.</p> |
| <p><u>Réponse du SMT AG.</u></p> <p><i>On trouve l'ensemble de ces données en annexe N°1 (page 61) du volet Air et Santé de l'étude d'impact.</i></p> |
| <p>le courrier d'accompagnement de l'Avis de l'ARS dernier alinéa.</p> |
| <p>Après analyse du dossier par mes services, l'ARS est favorable au projet de BHNS, tout en recommandant une certaine prudence dans son traitement de la traversée des périmètres de protection éloignés des captages d'eau destinées à la consommation humaine, ainsi que l'exposition au bruit</p> |
| <p style="text-align: center;">Conclusion de l'avis de l'A.R.S.</p> |
| <p>Le projet de BHNS tel que présent ambitionne d'attirer des automobilistes et d'autres usagers vers les transports en commun par une amélioration significative de la qualité de service de transport.</p> <p>cette ambition est réaliste compte tenu du très faible usage actuel des transports par rapport à l'intérêt de liaisons entre les différents pôles urbains du territoire. L'amélioration du service doit augmenter le potentiel d'usage des transports en commun.</p> <p>La combinaison avec les autres modes de déplacements, en particuliers les modes actifs (cyclistes, marche) et ferroviaire est intégrée aux parties du projet qui nécessiteront des réaménagements de voirie.</p> <p>Certains points du dossier méritent d'être traités avec prudence et devraient faire l'objet d'autres études complémentaires. Il s'agit en particulier de la traversée des périmètres de protection éloignés des captages d'eau destinée à la consommation humaine, ainsi que la nouvelle exposition au bruit de zones résidentielles jusque là calmes.</p> |
| <p><u>Réponse du SMT AG :</u></p> <p><i>Voir mesures prises ci-dessus.</i></p> |

Avis de l'Autorité environnementale

Le projet de création de lignes du Bus « Bulles » au sein des Communautés d'Agglomérations de Lens – Liévin / Hénin -Carvin nécessite une étude d'impact (Article R122-2 du Code de l'Environnement) et un avis de l'Autorité Environnementale (Article L122-1 du code de l'Environnement).

Ce dernier a fait l'objet d'une analyse, objet d'un courrier en date du 18 mars 2016, établi par la DREAL (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire- 44, rue de Tournai à Lille), au nom de Monsieur le Préfet de la Région Nord- Pas de Calais-Picardie.

Pour traiter de cette partie, nous avons repris l'ensemble des éléments, sous forme de tableau, où figurent côte à côte, pour chaque thème, les avis de l'A.E et les réponses de la S.M.T-AG.

Avis de l'Autorité Environnementale.

Présentation du projet.

Création de 4 lignes de BHNS, sur voies banalisées ou en site propre, appelées Bulles et traversant 21 communes au sein des communautés d'agglomérations de Lens -Liévin et Hénin - Carvin, soit dans un milieu essentiellement urbain mais pouvant également concerner des espaces naturels et agricoles.

Rappel des caractéristiques de chaque ligne. L'objectif est d'améliorer la qualité de l'offre et leur performance pour répondre aux besoins de déplacements et rendre plus attractif leur usage.

Des mesures sont prises pour permettre une augmentation du niveau de service. L'aménagement prévoira des voiries et des systèmes de gestion des eaux pluviales associés. Seront créées 114 stations, 2 ouvrages d'Art et un parking relais ainsi qu'une piste cyclable le long du tracé de la BULLE 1 et partiellement le long des trois autres lignes.

Réponse SMT AG

Il s'agit là d'un rappel des grands principes du projet et de son contexte. Factuelle, elle ne contient pas de recommandations.

Qualité de l'étude d'impact et prise en compte de l'environnement dans le projet.

L'autorité environnementale, considère que l'étude d'impact est globalement conforme à l'article R 122-5 du code de l'environnement.

Le projet est dans son ensemble correctement présenté, notamment l'offre de service des lignes.

L'A.E considère que les principaux enjeux du projet sont liés à la préservation et à la mise en valeur du patrimoine naturel et paysager, à l'urbanisation et aux déplacements.

Réponse SMT AG

Voir nombreuse planches explicatives pages 8,9 et 10 du dossier K

Patrimoine naturel.

Les relevés entrepris montrent la présence d'une importante biodiversité du fait de la diversité des habitats, de la faune et de la flore. Les impacts du projet sont essentiellement localisés au terriil Sainte-Henriette, au bois d'Epinoy et au campus EURALOGISTIC (marais d'Oignies). On en trouve également au niveau du tronçon du cavalier du Mont Solau.

Une haie multi-strate sera créée pour compenser la destruction de la vigne vierge qui participe à la fonction de corridor écologique .Il y a lieu de s'attarder d'avantage sur les mesures compensatoires.

L'A.E estime, que l'Etat initial est correctement réalisé et que les mesures compensatoires envisagées sont intéressantes mais doivent être approfondies. Pour les zooms 5,8 et 9, l'A.E regrette que la compensation ait été privilégiée à l'évitement et la réduction.

Réponse SMT AG

Pour le terriil Sainte Henriette il est à préciser que cette zone est déjà concernée par le développement d'un éco-quartier et la création des habitations et structures correspondantes conditionne le passage du BHNS. Les éventuelles atteintes aux habitats et à la biodiversité sont donc imputables exclusivement au projet éco-quartier.

Pour le zoom 9 (tracé au niveau de la zone du campus Euralogistic à Oignies, le tracé proposé pour le BHNS permet d'éviter la friche et les pelouses rases sèches d'intérêt identifiées lors du diagnostic. De plus il a été acté que la circulation se ferait sur des routes et pistes existantes pour éviter toutes destructions. Toutes les mesures seront prises pour assurer la protection du pied de gesse des bois.

Pour le zoom 8 (Libercourt) en phase chantier et exploitation. Il existe à cet endroit une zone d'enjeu écologique fort qui nécessite que les travaux et principalement ceux de terrassement aient lieu en dehors de la période de mobilité des groupes, soit entre novembre et mi-janvier. Il sera installé 3 crapauducs.

Le passage de toute la petite faune sera préservé.

Le tracé par le Mont Solau a été modifié répondant ainsi à une mesure d'évitement.

Un maximum de mesures d'évitement a été recherché (Modification du tracé à Noyelles-Goualt- Modification du tracé à Carvin-Mont Solau- Modification campus d'Oignies- Choix es

périodes d'intervention sur le zoom 8 à Libercourt.

Des mesures de réduction ont également été prises notamment sur le zoom 8.

Néanmoins certaines mesures de compensations s'imposent.

- ~ Mesure de compensation N°1 Acquisition foncière d'une friche ou friche minière.
- ~ Mesure de compensation N°2 Boisements et zones humides
- ~ Mesure de compensation N°3 Recréation des alignements d'arbres existants.
- ~ Mesure de compensation N°4 Création d'un gîte pour chiroptères.
- ~ Mesure de suivi par un écologue en phase chantier.
- ~ Etablissement d'un tableau des impacts résiduels du projet.
- ~ Gestion et suivi des mesures compensatoires (création de mare de compensation-aide pour le choix des essences (arbres et arbustes)-Gestion- Lutte contre les espèces exotiques envahissantes.

Eau.

L'avis d'un hydrogéologue agréé devra être versé au dossier dans le cadre de l'instruction au titre de la Loi sur L'Eau.

Réponse SMT AG

Cet avis sera demandé.

Patrimoine Paysager, Architectural et culturel.

Dans l'ensemble, il est fait peu de cas des effets du projet sur le patrimoine paysager et architectural. Il est recommandé de travailler l'insertion visuelle des ouvrages d'art et des équipements en surélévation de la ligne de bus.

Réponse SMT AG.

Un soin particulier sera apporté à l'insertion urbaine et paysagère des ouvrages d'art (OA de Ste-Henriette) et des équipements en surélévation, à plus forte raison dans un environnement urbain à forte valeur patrimoniale

Aménagement du Territoire.

Les lignes présentent le risque d'une ouverture à l'urbanisation d'espaces naturels et agricoles. Afin d'encadrer l'étalement urbain le long du tracé des lignes, il conviendrait de supprimer « l'arrêt crématorium » à Vendin le Vieil et d'indiquer le zonage des P.L.U en vigueur.

Réponse SMT AG

Il a été demandé de présenter et justifier les mesures éventuelles d'encadrement de l'urbanisation induit au droit des arrêts des projets bulle. En outre la SMT-AG recherche une politique cohérente en matière de transport à l'échelle d'un territoire autour de trois communautés d'agglomérations. Cette structure recherche également, au travers des bulles 1-3-5 et 7 de définir une offre performante au service de l'attractivité d'un territoire et au service d'une population en partie précaire. Non compétente en matière de planification urbaine, la SMT-AG voit ses projets s'inscrire dans des zones urbanisables dans les documents d'urbanisme actuels.

Le BHNS ne modifiera en rien une zone agricole ou naturelle.

Dans l'élaboration de ses projets BULLES, la SMT-AG a été assistée par l'agence de l'urbanisme de l'Artois.

Les trois niveaux, d'intensification urbaine identifiée ont fait l'objet d'un tableau pages 21-22-23 et 24 du dossier pièce K.

Transport et déplacements.

Le futur réseau Bulles devra voir l'adaptation des plans de circulation, notamment :

- ~ Carrefour Bollaert - Lens
- ~ Intersection rue des Fusillés et Bd Schweitzer à Hénin Beaumont

Gestion des nuisances associées à la création de nouveaux itinéraires de circulation pour les bus illustrés dans l'étude acoustique.

Le bilan du stationnement est présenté dans la notice explicative et repose essentiellement sur de l'existant.

Pour MERICOURT, il y a lieu de préciser la teneur du parc à créer. L'offre de stationnement de manière générale paraît insuffisante. Par le biais du report modal, on peut s'attendre et

ce de manière satisfaisante, à une baisse des matières d'émissions de gaz à effets de serre et de polluants atmosphériques, ce que conforterait la généralisation à long terme de bus hybrides.

Réponse SMT AG

L'insertion du BHNS induit une perte de stationnement. Globalement 2/10 pour les bulles 1 et 3, 4 % pour la bulle 5, pas de perte pour la bulle 7. Ces calculs sont en cours d'affinage.

Conclusions

L'étude d'impact est globalement conforme à l'article R.122-5 du code de l'environnement.

Le projet d'augmentation du niveau de service des lignes de bus Bulles 1, 3, 5 et 7 est de nature à faciliter la mobilité des habitants, à améliorer l'accessibilité des services et à favoriser un report modal de la voiture vers les transports en commun.

L'Autorité environnementale signale que le projet, tel que défini à ce stade, nécessitera une demande de dérogation pour les déplacements ou destructions d'espèces protégées.

Pour une meilleure prise en considération des enjeux environnementaux et sanitaires, l'Autorité environnementale recommande de renforcer le dossier sur les points suivants :

- > Insérer, dans le dossier de demande d'utilité publique, les éléments issus de la note complémentaire du 4 mars 2016 permettant d'encadrer l'urbanisation autour des stations ;
- > Etayer la justification du tracé et consolider le projet dans le secteur de Sainte-Henriette, eu égard aux effets cumulés du passage de la ligne de bus en site propre et de la création d'un ouvrage d'art dans un futur quartier d'habitations bordé par des infrastructures linéaires d'une part, et aux enjeux naturels et patrimoniaux du site d'autre part,
- > Développer l'argumentaire du choix du tracé aux niveaux du bois d'Epinoy et du campus Euralogistic en privilégiant l'évitement et la réduction de ses impacts sur les enjeux naturels,
- > Approfondir les réflexions sur les compensations des impacts sur la biodiversité et les traduire d'un point de vue opérationnel.

Réponse SMT AG

Une large réflexion à ce sujet, à savoir les espèces protégées, a conduit aux mesures suivantes.

Libercourt (les travaux seront réalisés uniquement sur l'emprise haute du cavalier, à la bonne période. Des crapauds seront réalisés.

Oignies (le passage sur la piste existante permettra d'éviter la Gesse des Bois.

Sainte Henriette (un gîte alternatif pour les chauves-souris sera créé et des espaces naturalisés suffisants seront laissés).

D'une manière générale, le dossier a été renforcé suite aux observations de l'Autorité Environnementale.

1.5.3. Entretien avec le maître d'ouvrage.

1.5.3.1. Réunion du 28 juin 2016

Présent : l'ensemble de la commission d'enquête.

11 heures à 13 heures : rencontre avec le SMT AG :

Les interlocuteurs sont : Fabrice SIROP, directeur général du SMT, Ludwig MAUDRICH responsable des grands projets au SMT, Benoît DESCAMPS, responsable communication, Frédérique THIBERVILLE, chargée de communication et un représentant du Cabinet SETEC, assistant le Maître d'Ouvrage.

Le rôle des commissions d'enquêtes, la place de la Préfecture dans le processus est explicitée.

Le travail à réaliser par le SMT est détaillé pour l'enquête parcellaire, en particulier le travail important sur les LRAR, le listing des retours et les affichages en mairies pour les adresses inconnues.

14h à 16 heures : le SMT expose le projet BULLES :

Benoît DESCAMPS, responsable de la communication au SMT, expose les grandes idées du projet BULLES lignes 2 et 6 pour la région de BETHUNE et lignes 1, 3, 5 et 7 pour la région de LENS. Il restitue le projet dans son historique et répond à quelques questions.

16h à 17 heures : intervention de la Préfecture

Les services de la Préfecture, représentés par M Franck BERTHEZ et Me Magali BARTOUX, dans un échange clair et précis, répondent aux questions des 2 commissions d'enquêtes :

- > afin de finaliser l'arrêté préfectoral, les dates, les horaires et les lieux proposés par les 2 présidents de commission seront communiqués le jeudi 30 juin ;
- > à la demande du SMT et afin de garantir la meilleure publicité possible dans les journaux communaux, la Préfecture communiquera ce calendrier au SMT le vendredi 1^{er} juillet ;
- > il n'y aura qu'une seule et unique enquête publique (DUP – Parcellaire - Mise en compatibilité de documents d'urbanisme) donc un seul registre par commune paraphé par le commissaire enquêteur ;
- > suite à la question du SMT sur la publication légale, la Préfecture rappelle que ce rôle lui incombe : l'avis sera publié dans la Voix du Nord et l'Avenir de l'Artois. La facture est à la charge du SMT ;
- > les dossiers complets seront déposés dans les mairies par le SMT dès que possible.

Après la fin de la réunion, les commissions se concertent séparément pour finaliser le projet de calendrier des permanences afin de contacter les mairies le lendemain pour confirmation ou problème éventuel.

1.5.3.2. Réunion de présentation sur site.

Lundi 1^{er} août 2016

Objet : parcours des 4 tracés : 1, 3, 5, 7.

Moyen de transport : Minibus du S.M.T-AG et son conducteur.

Présents :

La commission d'enquête : Messieurs BOLLE René (Président)- DUC Jacques et PHILIPPE Jean-Charles (Titulaires)-LY SIN CHENG Jean-Michel (suppléant) jusqu'à 12H00.

Représentants du SMT AG : Messieurs Olivier Déroulers et P. Défossez.

Départ: 09h00 - Parking Aréna Grand Stade de Liévin - Chemin des Manufactures.

Pause déjeuner : 12h30 à 14h00.

Retour: 17h30 - Parking Aréna Grand Stade de Liévin - Chemin des Manufactures.

Journée consacrée à la reconnaissance des tracés, et visualisation des lieux d'implantations des ouvrages envisagés.

Pendant la visite la commission s'est assurée de l'affichage de l'avis d'Enquête publique au regard de l'article R123-11 du code de l'environnement

Points d'affichage constatés par les membres de la commission.

Le maître d'ouvrage chargé de la publicité, au titre de l'article R123-11, dernier alinéa du code de l'environnement, a choisi l'installation de l'affichage de l'avis d'enquête, dans les abris bus, le long des lignes actuelles, qui empruntent les tracés du projet.

Lieux d'affichage vérifiés par la commission d'enquête (arrêts):

Stade Couvert Liévin – Defernez – Temple 9bis – Maes – Garin – Sous / Préfecture – Gare Routière Lens – République – Pont de Douai – Cimetière Est Lens – Fosse 13 – Hôtel de Ville – Vaillant – Cimetière Sallaumines – Sainte Barbe - Cocorico – Parc Urbain – Leclerc – Mitterrand - Bérégovoy - Birembaut – Verne – Sainte Henriette – Ecoparck – Europe – Borne des Loups – Dourges Gare – Harnes Mairie – Renoir Loison – Pont de Loison – A. Gérard Loison – Quentin – Cimetière Avion – Bourel – Hôpital – Alain – Vaillant Couturier – La Croisette – Lens II.

A cette occasion, il a été également conseillé, auprès des représentants du SMT AG :

- > D'étoffer la publicité déjà en place, le long des trajets concernés.
- > D'apporter la correction nécessaire quant à la hauteur des lettres d'imprimerie mentionnant « ENQUETE PUBLIQUE » qui visiblement ne respectait pas les 2 cm de hauteur obligatoire.

Pendant les trajets, au cours des arrêts, les membres de la commission ont affiné la connaissance du dossier, au travers d'un questionnement, vers les représentants du SMT-AG. (Les liaisons douces, notamment les pistes cyclables – l'énergie utilisée pour l'exploitation des BHNH – les modalités liées à l'expropriation et les éventuelles difficultés – les contraintes et difficultés rencontrées - etc...).

La commission souligne, que les éléments apportés par nos deux interlocuteurs représentant le SMT, ont permis d'appréhender le dossier d'une manière plus large et plus objective que l'étude littérale des pièces du dossier.

1.5.3.2. Transmission du Procès verbal de synthèse des observations.

Dans le délai prescrit, et selon les modalités de l'article R123-18 du code de l'environnement, le vendredi 23 septembre 2016, sous huitaine à la clôture de l'enquête publique, le Procès verbal de synthèse des observations a été remis au maître d'ouvrage.

1.5.3.2. Réunion SMT AG.

Le lundi 26 septembre 2016

9h00 à 12 h00, réunion avec M. le Directeur du SMT, et l'ensemble des personnels concernés par la gestion du projet soumis à enquête.

Au cours de cette réunion, la totalité des observations ont été présentées, mettant l'accent sur le fait que les propositions doivent être prises en compte, celles-ci faisant l'objet d'un chapitre dans le rapport d'enquête.

A l'ensemble des interventions, le maître d'ouvrage, s'est attaché à apporter des réponses verbales qui seront développées dans le mémoire en réponse.

1.6. Pièces constituant les dossiers soumis à enquête publique unique.

1.6.0. Guide lecture

Le guide de lecture permet de faciliter la prise de connaissance du dossier présenté à l'enquête publique pour le projet de ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) de Liévin – Lens – Hénin-Beaumont (LLHB)

1.6.1. Notice de présentation non technique du projet.

Etablie au titre de l'article R123-7 du code de l'environnement, dans le cadre de l'enquête publique unique le document relate :

- ~ La présentation du Syndicat Mixte des Transports – Artois Gohelle

Et présente les chapitres suivants :

La mobilité – le projet – les aménagements.

1.6.2. Pièce A – Notice juridique.

Traite :

- > Dans le préambule, il est rappelé : l'objet de l'enquête (présentation du projet, les raisons pour lesquelles le projet est soumis à enquête publique, le principe de l'enquête publique, la composition et l'objet de l'enquête concernée, ainsi que la mention des textes régissant l'enquête publique, le maître d'ouvrage du projet (SMT-AG)
- > L'insertion de l'enquête publique dans le processus d'élaboration du projet.
- > Le déroulement de la procédure d'enquête publique.
- > Les autres procédures associées au projet.
- > La présentation du tracé projeté. (4 lignes 1,3,5,7)

1.6.3. Pièce B - Plans de situation.

La cartographie:

- > Situe le projet par rapport à l'entité régionale.
- > Présente la bande d'étude, du projet.

1.6.4. Pièce C – Notice explicative.

Présente le projet, ainsi que les études et étapes antérieures de son élaboration, ayant conduit au choix de la variante retenue.

Sont traités les chapitres suivants :

- > l'objet de l'opération soumis à l'enquête publique, notamment l'utilité du projet soumis à enquête ;
- > le choix du projet soumis à l'enquête publique ;

Chapitre présentant le tracé retenu, ainsi que les différentes variantes mises à l'étude, et le choix retenu pour chacune d'elle ;

- > Présentation du projet soumis à enquête ;
- > Le calendrier de l'opération.

1.6.5. Pièce D – Plan général des travaux.

Mentionne et situe les grandes caractéristiques du projet, sur le territoire de chaque commune concernées.

Document cartographique, présentant :

- > L'ensemble des tracés ;
- > L'encartage cartographique, permet d'appréhender le positionnement des stations envisagées, ainsi que les modalités de circulation prévues, sur chaque site propre en projet.

1.6.6. Pièce E – Caractéristiques générales des ouvrages.

Présente les caractéristiques des ouvrages, existants et à réaliser, sur le tracé dans deux chapitres :

- > Caractéristiques générales de l'infrastructure du BHNS AG (tracé du projet – les stations – le projet paysager – les agencements cyclables – les P+R – les bâtiments des terminus et ouvrages divers – les carrefours à feux – eaux superficielles, souterraines et assainissement.
- > Description des ouvrages (diagnostic des ouvrages et ouvrages d'art existants – description des ouvrages d'art existants – description des ouvrages d'art existants.

51 figures et 7 tableaux, complètent les explications fournies.

1.6.7. Pièce F – Etude d'impact.- Etude d'impact / Résumé Non Technique.

1.6.7.1. Etude d'impact.

Aspects législatif et réglementaire

Code de l'environnement

L 122-1 - R 122-2

Le R122-5 en prévoit le contenu.

Notamment le résumé non technique de l'étude d'impact, qui dans cette situation fait l'objet d'un document indépendant, référencé également en pièce F

Contenu de l'étude d'impact soumis à enquête publique

- > **En préambule** sont évoqués : l'objet de l'étude d'impact- le contexte réglementaire – objectif et composition de l'étude d'impact) ;

- > **L'analyse de l'état initial du site et de son environnement.**
(Le site et son emprise, le milieu physique, le milieu naturel⁵, le milieu humain, les paysages et architecture, les risques, les aspects sanitaire et santé, l'interrelation entre les différentes thématiques, la synthèse des enjeux) ;
- > **L'esquisse des principales solutions de substitution examinées et justification du projet retenu.**
(Historique et philosophie du projet, description du projet, analyse des variantes et justification du projet retenu).
- > **L'analyse des effets du projet et mesures envisagées.**
(Présentation de la définition des notions d'impacts et de mesures compensatoires,
Les effets et mesures : sur le milieu physique, le milieu naturel, le milieu humain, le paysage, les risques naturels-industriels et technologiques, temporaires générés pendant la période de chantier,
Le Récapitulatif des effets et mesures du projet) ;
- > **L'analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus.**
(Présentation des projets connexes, prise en compte des effets cumulés dans l'étude d'impact, principaux effets cumulés des différents projets connus avec le projet de BHNS sur les agglomérations de Lens –Liévin et Hénin – Carvin.)
- > **Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme opposables – Articulation avec les plans, schémas et programmes - Prise en compte du Schéma Régional de Cohérence Ecologique.**
(Compatibilité du projet avec les documents de planification supra territoriaux (SCOT, PDU du SMT AG, PDU Lens – Liévin et Hénin – Carvin, PLH ;
Compatibilité du projet avec : les documents d'urbanisme, le SRCAE du nord Pas de Calais, le SDAGE Artois –Picardie, le SAGE Marquie Deûle le SRCE.),
- > **Effets attendus des mesures – Modalités de suivi et estimations du coût des mesures.**
- > **Analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité.**
(Évaluation des consommations énergétiques, coûts collectifs de l'impact sanitaire, effets du projet- monétarisation en avantages projet)
- > **Méthodes employées pour évaluer les effets du projet et difficultés rencontrées.**
(Études : Faune – Flore – Milieu naturel. Air et Santé. Acoustique. Trafic.
- > **Les auteurs des études.**
- > **Les annexes.**
(Étude acoustique - Etude air - Etude Faune-Flore étude d'impact et d'incidences Natura 2000 - Diagnostic qualité des sols. Modélisation du trafic Tableau des projets connexes. Tableau d'échanges avec la DDTM).

1.6.7.2. Etude d'impact – Résumé Non Technique.

Le résumé non technique de l'étude d'impact, a pour objectif de faciliter la prise de connaissance et la compréhension des informations contenues dans ladite étude.

Contenu du résumé Non technique

A. Présente le projet

⁵ Mention est faite dans ce chapitre que l'étude d'impact et d'incidences Natura 2000 réalisée se trouve en annexe 3 de l'Etude d'impact (pièce F).

- B. **Etat initial** : le site et son emprise – milieu physique – Milieu naturel – milieu humain – Paysage et architecture – Les risques – Sanitaire et santé – Pollution des Sols – Interrelation entre les différentes thématiques
- C. **Esquisse des principales solutions de substitution examinées et justification du projet retenu**
- D. **Analyse des effets du projet et mesure envisagées.**
- E. **Analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus.**
- F. **Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme opposables – Articulation avec les Plans, schémas et programmes – Prise en compte du Schéma Régional de Cohérence Ecologique.**
- G. **Effets attendus des mesures – Modalités de suivi et estimation du coût des mesures**
- H. **Analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité**
- I. **Noms et qualité des auteurs de l'étude d'impact.**

1.6.8. Pièce G - Estimation sommaire des dépenses.

Le service local des domaines, sollicité par Monsieur le président de la Société Mixte des Transports Artois Gohelle, a conformément aux dispositions de l'article 6- 1° du décret n°86-455 du 14 mars 1986 et en tenant compte à la fois d'une marge de négociation et d'une marge d'incertitude destinée à couvrir les préjudices non connus à ce jour, fourni une estimation sommaire et globale qui se chiffre à 8 250 000 €.

Cette estimation a fait l'objet d'un courrier daté du 16 octobre 2015 de :

La Direction Générale des Finances Publiques
Le directeur Départemental des finances publiques
Pole gestion publique
Service local du domaine
62034 Arras.

1.6.9. Pièce H – Evaluation économique et sociale.

- > **Un projet s'inscrivant dans une politique de transport cohérente ;**
- > **L'économie du projet ;**

Coûts d'investissement

Deux programmes d'investissements sont à considérer :

A. *Les investissements incontournables pour le réseau de bus classique, qui sont également programmés dans l'option Référence, et qui concernent les opérations suivantes :*

- ❖ Dépôt Quadraparc ;
- ❖ PRA de Lens-Bollaert ;
- ❖ Pôle d'échange multimodal de Libercourt ;
- ❖ SAE et billettique pour le réseau bus complémentaire ;
- ❖ Aménagements de Sainte-Henriette (hors Ouvrage d'Art) ;
- ❖ Travaux de mise en accessibilité des quais.

B. Les investissements pour un montant de 182,3 M€ HT liés au seul projet de BHNS, lesquels ont été établis sur la base des éléments calculés par le MOEG, dans le cadre de son AVP, complétés des éléments fournis par le SMT Artois-Gohelle.

Coûts d'exploitation

Les coûts d'exploitation par bus-km intègrent les coûts directement liés à l'exploitation, les frais de personnel, les frais généraux et les charges de structure

Ils intègrent également l'amortissement pour renouvellement du matériel roulant. Ils n'intègrent pas les coûts d'amortissement de l'infrastructure BHNS, qui sont estimés par ailleurs avec un taux d'amortissement de 0,6% annuel.

| Valeurs 2019 en € 2014 | Bus standard | BHNS |
|--------------------------------------------------|--------------|-----------|
| Coût d'exploitation par véhicule – km commercial | 5,330 €/km | 5,360€/km |

Bilan socio économique.

Les composants du calcul socio-économique de l'option Projet sont repartis dans les catégories suivantes :

Coûts des investissements TC,

- Coûts d'exploitation sur le réseau TC ;
- Les avantages :
- Gains de temps (anciens usagers TC, nouveaux usagers TC, usagers VP) ;
- Gains de sécurité (en rapport avec les nombres de tués, de blessés graves, de blessés légers, et les dégâts matériels) ;
- Gains de fonctionnement pour le réseau routier (coûts d'utilisation des VP, d'entretien de la voirie, et de stationnement) ;
- Gains environnementaux (bruit, pollution locale, gaz à effet de serre).

1.6.10. Pièce I – dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Procédure utilisée lorsque le PLU nécessite une mise en compatibilité, avec un projet public ou privé présentant un caractère d'utilité publique, ou d'intérêt général ayant fait l'objet d'une déclaration de projet ou d'une D.U.P.

Contenu du dossier :

En préambule:

- > Le contexte général, ainsi que la présentation du projet et des acteurs ;
- > Le contexte réglementaire.
- > Mise en compatibilité du P.L.U des communes de Carvin, Libercourt, Henin Beaumont et Loos en Gohelle.

Le contenu, de chaque mise en compatibilité, est structuré de la manière suivante :

- > L'analyse des pièces du document d'urbanisme (pour chaque commune) :
(Rapport de présentation. Projet d'Aménagement Durable. Orientations particulières. Règlement d'urbanisme. Plan de zonage)
- > La mise en compatibilité du P.L.U.

Commune de Carvin :

(M.E.C du plan de zonage, De la liste des emplacements réservés, Du P.A.D.D.

Commune de Libercourt :

(M.E.C du plan de zonage, De la liste des emplacements réservés, du règlement du zonage naturel (N), du règlement du zonage urbain (UH).

Commune de Hénin Beaumont :

(M.E.C du règlement du zonage naturel (N)

Commune de Loos en Gohelle :

(MEC du règlement du zonage à urbaniser (2AUe)

Les annexes :

- La décision de non soumission à évaluation environnementale de mise en compatibilité des PLU de Carvin, Libercourt, Hénin Beaumont et Loos en Gohelle, avec le projet de Bus à Haut Niveau de Service sur les agglomérations de Lens-

Liévin et Hénin – Carvin (Lignes Bulles 1, 3, 5,7), par déclaration d'utilité publique.

- Le procès verbal d'examen conjoint des personnes publiques associées, relatif à la mise en compatibilité des PLU de Carvin, Libercourt, Hénin Beaumont et Loos en Gohelle.

1.6.11. Pièce J – Bilan de la concertation

Fait l'objet d'un chapitre

1.6.12. Pièce K – avis de l'autorité environnemental

Fait l'objet d'un chapitre

1.6.13. Pièce K bis – Avis des services de l'état –Mémoire en réponse.

Fait l'objet d'un chapitre

1.6.14. Dossier d'enquête parcellaire

Article R131-3 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique

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.

Ce dossier contient :

Volet 1 : Notice de présentation de l'enquête parcellaire.

- Objet de l'enquête parcellaire
- Déroulement de l'enquête parcellaire
- Pièces du dossier d'enquête parcellaire
- Contenu du dossier d'enquête parcellaire

Volet 2 : constitué de plans parcellaires et états parcellaires des communes de :

Avion, Bénifontaine, Carvin, Dourges, Fouquières les Lens, Hénin Beaumont, Lens, Libercourt, Liévin, Noyelles, Godault, Oignies, Sallaumines, Vendin le Vieil.

→ plan parcellaire des terrains et bâtiments ;

Les parcelles identifiées par références cadastrales, sont représentées selon la légende suivante :



→ La liste des propriétaires : état parcellaire

Tableau utilisé

| Référence UF | désignation des biens | | | | | | Situation au 28/04/2016 | | | |
|--------------------|-----------------------------------------------|--|--|----------------------|--|--------------------------|-------------------------|--|--|--|
| N° parcelle | Syndicat Mixte des transports Artois –Gohelle | | | | | | | | | |
| | commune de | | | | | | | | | |
| | | | | inscrit à la matrice | | actuels ou présumés tels | | | | |
| Adresse / Lieu-dit | | | | | | | | | | |

Selon le dossier présenté sont concernée :

| Communes | Nbr. U.F | Nbr. Parcelles |
|---------------------|----------|----------------|
| Avion : | 4 | 5 |
| Bénifontaine, | 1 | 1 |
| Carvin, | 6 | 14 |
| Dourges, | 1 | 2 |
| Fouquières les Lens | 1 | 1 |
| Hénin - Beaumont | 25 | 48 |

| | | |
|--------------------|----|----|
| Lens, | 17 | 27 |
| Libercourt, | 6 | 23 |
| Liévin, | 5 | 10 |
| Noyelles - Godault | 8 | 20 |
| Oignies, | 1 | 1 |
| Sallaumines | 4 | 7 |
| Vendin le Vieil | 4 | 5 |

1.6.15. Registre d'enquête.

Article R123-13 du code de l'environnement.

Extrait :

« Pendant la durée de l'enquête, le public peut consigner ses observations, propositions et contre-propositions sur le registre d'enquête, établi sur feuillets non mobiles, coté et paraphé par le commissaire enquêteur ou un membre de la commission d'enquête, tenu à leur disposition dans chaque lieu où est déposé un dossier ».

Dans le cadre de cette enquête 19 communes ont été désignées et depositaires d'un dossier d'enquête.

En application à l'article R123-13, cité ci-dessus, dans chacune des mairies désignées au 1^{er} de l'arrêté préfectoral, daté du 6 juillet 2016 de Madame la préfète du Pas de Calais, un registre composé de 13 feuillets non mobiles a été :

- > Ouvert, coté et paraphé par le président de la commission d'enquête ;
- > Déposé, par un membre de la commission d'enquête, pour être joint aux pièces du dossier.

1.7. Mise à disposition des dossiers.

1.7.1. Mise à disposition en mairie

Article R123-10 du code l'environnement.

« Les jours et heures, ouvrables ou non, où le public pourra consulter un exemplaire du dossier et présenter ses observations sont fixés de manière à permettre la participation de la plus grande partie de la population, compte tenu notamment de ses horaires normaux de travail. Ils comprennent au minimum les jours et heures habituels d'ouverture au public de chacun des lieux où est déposé le dossier ; ils peuvent en outre comprendre des heures en soirée ainsi que plusieurs demi-journées, prises parmi les samedis, dimanches et jours fériés ».

L'application au projet.

Pièces consultables du dossier d'enquête publique unique:

1. Guide de lecture du dossier d'enquête publique ;
2. Pièce A - Notice juridique ;
3. Pièce B – Plan de situation ;
4. Pièce C – Notice Explicative ;
5. Pièce D – Plan général des travaux ;
6. Pièce E – Caractéristiques des ouvrages ;
7. Pièce F – Etude d'impact
8. Annexe 3 à l'étude d'impact : Etude d'impact et d'incidences Natura 2000 – volet Faune et flore.
9. Pièce F – résumé non technique de l'étude d'impact (pièce référencée à l'étude d'impact – contenu fait l'objet d'une pièce indépendante)
10. Pièce G – Appréciation sommaire des dépenses ;
11. Pièce H – Evaluation économique et sociale ;
12. Pièce I - Dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme ;
13. Pièce J - Bilan de la concertation ;
14. Pièce K – Avis de l'autorité Environnemental et Mémoire en réponse
15. Pièces K bis – Avis des services de l'Etat et mémoire en réponse ;

16. Dossier d'enquête parcellaire.

17. La note de présentation non technique du projet (au regard des articles L123-6 et R123-7 du code de l'environnement, articles relatifs à l'enquête publique unique)

18. Le registre d'enquête, destiné à recevoir les observations du public.

Le dépôt des pièces s'est effectué en deux phases

1. Par le maître d'ouvrage (SMT AG), les 11 et 12 juillet 2016 ;
Les pièces du dossier référencées de 1 à 16 ;
PV établi lors du passage dans chaque mairie.
2. Par un membre de la commission d'enquête, les 29 juillet et 01^{er} août 2016.
 - > La pièce 17 : note de présentation non technique ;
 - > Le registre d'enquête,

1.7.2. Lieux de dépôt des dossiers.

Le tableau, établi ci-dessous, mentionne :

1. Les communes désignées, mentionnées article 1^{er} de l'arrêté préfectoral portant enquête publique unique, ainsi que l'adresse administrative.
2. Les horaires habituels d'ouverture des mairies, dépositaires des pièces du dossier (détaillées au chapitre 1.7.1).
3. Les changements d'horaires de mairie, liées à la période estivale, et le lieu de consultation des pièces du dossier lorsqu'il est différent de l'adresse de la mairie principale.

| 1. Communes | 2. Horaires | 3. Observations |
|------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|
| Avion 62210 place Duclos | lundi 13h30/17h30 mardi au vendredi 8h30/12h - 13h45/17h30 samedi 8h30/12h | Août : lundi fermé consultation du dossier en mairie |
| Billy Montigny rue Jean Jaurès | lundi au vendredi 8h30/12h – 14h/18h samedi 8h30/12h | consultation du dossier en mairie |
| Carvin 62220 1 rue Thibaut | lundi 13h30/17h mardi au vendredi 8h/12h – 13h30/17h samedi 9h/12h (Etat civil) | consultation du dossier en mairie |
| Dourges 62119 rue Léon Gambetta | Lundi au vendredi 8h/12h – 14h/18h samedi 9h/12h | du dossier en mairie Août, ouverture 9h, fermeture le samedi |
| Fouquières les Lens 62740 35 rue Louis Pasteur | Lundi au vendredi (accueil) 9h/12h – 14h / 18h samedi 9h/12h (Etat civil) | consultation du dossier en mairie service urbanisme fermé 17h30 |
| Harnes 62440 35 rue des Fusillés | Lundi au vendredi 8h30/12h – 13h30/17h samedi 11h/12h (Etat civil) | consultation du dossier en mairie |
| Hénin Beaumont 62110 1 place Jean Jaurès | lundi au vendredi 8h30/12h – 13h30/18h juillet/août 14h/17h30 | consultation du dossier 39 rue, E. Gruyelle. Hénin Beaumont |
| Lens 62300 17 Bis pl Jean Jaurès, | lundi au vendredi 9h/12h30 – 13h30/18h | adresse consultation dossier : 83 rue Van Pelt à Lens |
| Libercourt 62820 rue Cyprien Quinet | lundi au vendredi 8h30/12h – 13h30/17h30 samedi 9h/12h | consultation du dossier en mairie |
| Liévin 62801 45 rue Edouard Vaillant | lundi au vendredi 8h/12h – 14h/18h samedi 9h/12h (Etat Civil) | consultation du dossier en mairie |

| | | |
|-----------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|
| Loison sous Lens 62218 52 rue Léon Blum | lundi au vendredi de 8h30 à 12h et de 13h30 à 17h samedi 10h/12h (Etat civil) | consultation du dossier en mairie Août, samedi 10h/11h |
| Loos en Gohelle 62750 1 place de la République | lundi au vendredi 9h - 12h et 14h - 18h samedi 10h - 12h (Etat civil) | consultation du dossier en mairie |
| Méricourt 62680 place Jean Jaurès | lundi au vendredi de 9h / 12h et de 13h30 à 18h ouverture les mardis jusque 19H00 | consultation du dossier en mairie. |
| Montigny en Gohelle 62640 14 rue Uriane Sorriaux | lundi au vendredi 08h30/ 12h00 - 13h30/17h30 samedi de 09h00 à 12h00 | consultation du dossier en mairie. |
| Noyelles Godault 62950 38 rue de Verdun | Lundi - Vendredi 08h45/12h00 - 13h30/17h30 | consultation du dossier en mairie. 12 septembre 2016 mairie fermée. |
| Noyelles sous Lens 62221 17 rue de la République | lundi au vendredi 8h30/12h - 13h30/17h samedi de 9h à 12h | consultation du dossier en mairie. |
| Oignies 62590 place de la IV République | lundi au vendredi : 8 H 30 /12 H 00 - 13 H 30/17 H 30 samedi 9H 00 à 12 H 00 | consultation du dossier en mairie. |
| Sallaumines 62430 place Ferrer | lundi au vendredi 9h/12h – 14h/18h30 samedi 10/12 (Etat civil) | consultation du dossier en mairie août mardis fermeture 17h30 |
| Vendin le Vieil 62880 rue Jean Jaurès | lundi au vendredi 8h15/12h00 13h30/17h30 | consultation du dossier en mairie |

1.7.3. Communication du dossier.

Article R123-9 du code l'environnement.

Extrait

Dernier alinéa.

« 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 ».

2. Déroulement de l'enquête publique.

2.1. Organisation de l'enquête publique.

2.1.1 Désignation de la commission d'enquête.

En application de l'article R 123-5 du code l'environnement :

Pour faire suite à la demande, de Madame la Préfète du Pas de Calais, auprès du Tribunal Administratif de Lille ;

Le 26 mai 2016, Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Lille a désigné la commission d'enquête et son suppléant, en vue de procéder à l'enquête publique unique se rapportant au :

Projet de création de quatre lignes de bus à haut niveau de service, bulles 1, 3, 5,7, sur une partie du territoire des communautés d'agglomération de Lens – Liévin et Hénin – Carvin.

Ont été désignés :

- > **M. René Bolle**, retraité de la fonction publique, en qualité de commissaire enquêteur titulaire, président de la commission d'enquête,
- > **M. Jacques Duc**, retraité de la fonction publique, en qualité de commissaire enquêteur titulaire, en d'empêchement de M. René Bolle, la présidence de la commission sera assurée par M. J. Duc ;
- > **M. Jean Charles Philippe**, cadre commercial, retraité. en qualité de commissaire enquêteur titulaire,
- > **M. Jean Michel Ly Sin Cheng**, conseiller en formation continue, en qualité de suppléant

Dans le cadre de l'article R123-4 du code l'environnement (Personnes susceptibles d'exercer les fonctions de commissaire enquêteur)

Extrait :

« Ne peuvent être désignés comme commissaire enquêteur, membre d'une commission d'enquête ou suppléant les personnes intéressées au projet, plan ou programme soit à titre personnel, soit en raison des fonctions qu'elles exercent ou ont exercées depuis moins de cinq ans, 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 du projet, plan ou programme soumis à enquête, ou au sein d'associations ou organismes directement concernés par cette opération ».

Application au projet

Les commissaires enquêteurs, titulaires et suppléant, ont signé et transmis à Mme la Présidente du Tribunal Administratif de Lille, une déclaration sur l'honneur attestant qu'ils n'ont aucun intérêt personnel lié au projet, objet de la présente enquête publique.

2.1.2 Organisation de l'enquête.

Avec la Direction des Politiques Interministérielles – Bureau des Procédures d'Utilité Publique et de l'environnement, les modalités de l'enquête ont été établies :

Communes désignées comme lieux d'enquête :

Avion, Billy Montigny, Carvin, Dourges, Fouquières les Lens, Harnes, Hénin
Beaumont, Lens, Libercourt, Liévin, Loison sous Lens, Loos en Gohelle,
Méricourt, Montigny en Gohelle, Noyelles Godault, Noyelles sous Lens,
Oignies, Sallaumines, Vendin le Vieil.

Dates d'enquête :

Du mardi 16 août 2016 au jeudi 15 septembre 2016, représentant 31 jours consécutifs.

Permanences prévues :

| Communes | Dates | Horaires |
|---------------------|------------|-------------|
| Avion | 28/08/2016 | 14h/17h |
| Billy-Montigny | 29/08/2016 | 14h/17h |
| Carvin | 18/08/2016 | 9h/12h |
| | 06/09/2016 | 14h/17h |
| Dourges | 10/09/2016 | 9h/12h |
| Fouquières les Lens | 12/09/2016 | 14h/17h |
| Harnes | 23/08/2016 | 14h/17h |
| Hénin - Beaumont | 16/08/2016 | 14h/17h |
| | 07/09/2016 | 14h/17h |
| | 15/09/2016 | 14h/17h |
| Lens | 16/08/2016 | 14h/17h |
| | 31/08/2016 | 14h/17h |
| | 14/09/2016 | 14h/17h |
| Libercourt | 03/09/2016 | 09h/12h |
| Liévin | 16/08/2016 | 09h/12h |
| | 15/09/2016 | 14h30/17h30 |
| Loison sous Lens | 01/09/2016 | 09h/12h |
| Loos en Gohelle | 22/08/2016 | 14h/17h |
| Méricourt | 02/09/2016 | 14h/17h |
| Montigny en Gohelle | 01/09/2016 | 09h/12h |
| Noyelles Godault | 13/09/2016 | 14h/17h |
| Noyelles sous Lens | 30/08/2016 | 14h/17h |
| Oignies | 26/08/2016 | 09h/12h |
| Sallaumines | 17/08/2016 | 09h/12h |
| Vendin le Vieil | 24/08/2016 | 09h/12h |

2.1.3. L'Arrêté de mise à enquête publique unique.

Selon les modalités issues de l'arrêté R123-9 du code de l'environnement, l'arrêté préfectoral, daté du 6 juillet 2016, de Madame la Préfète, a mis à enquête publique unique, le projet de création de quatre lignes de bus à haut niveau de service sur une partie des communautés d'agglomération de Lens – Liévin et Hénin – Carvin.

2.2. Publicité de l'enquête.

2.2.1 Préambule.

Afin de pouvoir participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement conformément à l'article 7 de la charte de l'environnement, le public doit être informé de l'organisation d'une enquête publique.

L'article L. 123-10 du code de l'environnement, a prévu que « l'information du public est assurée, par tous moyens appropriés, selon l'importance et la nature du projet,..... notamment par voie d'affichage sur les lieux concernés par l'enquête, par une publication locale ou par voie électronique ».

2.2.1. Publicité légale et réglementée.

Au regard de l'article R 123-11 du code de l'environnement :

2.2.1.1. Dans la presse.

Article R123-11.

Extrait :

1. - Un avis portant les indications mentionnées à l'article R. 123-9 à la connaissance du public est publié en caractères apparents quinze jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci dans deux journaux régionaux ou locaux

diffusés dans le ou les départements concernés. Pour les projets, plans ou programmes d'importance nationale,

Application au projet.

A la charge de Madame la Préfète

Le choix des deux journaux régionaux ou locaux, s'est effectué, au sein d'une liste établie par arrêté préfectoral, daté du 10 décembre 2015, de Mme la Préfète du Pas de Calais.

Choix des journaux :

La Voix du Nord et l'Avenir de l'Artois.

Première parution :

- ~ La Voix du Nord, édition du jeudi 28 juillet 2016 ;
- ~ L'Avenir de l'Artois, édition du jeudi 28 juillet 2016.

Seconde parution

- ~ La Voix du Nord, édition du 18 août 2016 ;
- ~ L'Avenir de l'Artois, édition du 18 août 2016.

2.2.1.2. Publicité sur le territoire des communes.

Article R123-11 du code de l'environnement

Extrait :

II.-L'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête désigne les lieux où cet avis doit être publié par voie d'affiches et, éventuellement, par tout autre procédé.

Pour les projets, sont au minimum désignées toutes les mairies des communes sur le territoire desquelles se situe le projet. [.....]. Cet avis est publié quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci.

...../.

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

Application au projet.

A la charge des maires.

L'article 2, de l'arrêté préfectoral, prescrivant l'ouverture de l'enquête publique unique, fait référence aux modalités relatives à la publicité de ladite enquête.

Les lieux désignés par l'autorité organisatrice, Mme la Préfète du Pas de Calais, sont :

Les communes de :

Avion, Billy Montigny, Carvin, Dourges, Fouquières les Lens, Harnes, Hénin
Beaumont, Lens, Libercourt, Liévin, Loison sous Lens, Loos en Gohelle,
Méricourt, Montigny en Gohelle, Noyelles Godault, Noyelles sous Lens, Oignies,
Sallaumines, Vendin le vieil.

2.2.1.2.1. Modalités d'affichage en Mairie et autres lieux.

Placées sous l'égide de l'autorité municipale de chaque commune désignée et mentionnée ci-dessus, l'affichage de l'avis d'enquête devait être visible et lisible, en permanence, quinze jours minimum avant le début de l'enquête, prévue le mardi 16 août 2016 et ce, jusqu'au 15 septembre 2016 inclus.

Le 29 juillet 2016 et le 01 août 2016, lors du dépôt du registre d'enquête, dans chacune des mairies concernées par la procédure d'enquête publique, la commission d'enquête s'est assurée, de la mise en application des modalités se rapportant à l'information du public par voie d'affiche, de l'avis d'enquête.

Le tableau ci-dessous retrace les modalités de publicité, légales et complémentaires sur chaque territoire communal.

| Mairies | Affichage mairie | | Autres modalités de publicité municipale. |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|--------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | intér. | extér. | |
| Avion 62210 place Duclos | X* | | commune visitée le 29 juillet 2016, en raison de la fermeture exceptionnelle du lundi pendant la période estivale. |
| Billy Montigny rue Jean Jaurès | | X | bulletin infos n° 32 du 05 août 2016 document disponible sur le site communal |
| Carvin 62220 1 rue Thibaut | | X | site internet de la commune de Carvin http://www.carvin.fr/carvinfr/agenda/2016/aout/permanence-enquete-publique-bulles.html + lien http://www.bulles-tadao.fr/enquete-publique/ |
| Dourges 62119 rue Léon Gambetta | | X | site internet de la commune de Dourges lien http://www.bulles-tadao.fr/enquete-publique/ |
| Fouquières les Lens 62740 35 rue Louis Pasteur | X* arrêté/ avis | | quatre panneaux dispersés sur le territoire de la commune. site internet commune (bande défilante annonçant l'enquête publique). |
| Harnes 62440 35 rue des Fusillés | X* | | site internet de la commune de Harnes http://www.ville-Harnes.fr/site/participez-a-lenquete-publique-du-projet-bulle-par-tadao/ + lien http://www.bulles-tadao.fr/ Bâtiments publics : > CCAS, Chemin de la 2 ^{ème} Voie > Maison des Initiatives Citoyennes, chemin de la 2 ^{ème} Voie > FPA Ambroise-Croizat, Allée des Platanes ; > Salle des fêtes, rue des Fusillés ; > Complexe sportif Bigotte, Avenue des Saules ; > Piscine, Avenue Henri Barbusse ; > Complexe éducatif Gouillard, Avenue Jeanne d'Arc ; > Police Municipale, rue Charles Debarge. |
| Hénin Beaumont 62110 1 place Jean Jaurès mairie principale service urbanisme, 39, rue Elie Gruyelle. (lieu habituel de consultation des dossiers) | | X | |
| Lens 62300 17 Bis pl. Jean Jaurès mairie principale. service urbanisme 83, rue Van Pelt. (lieu habituel de consultation des dossiers) | X* | | panneau d'information électronique sur le domaine public |
| Libercourt 62212 rue Cyprien Quinet | X* | | site internet de la commune de Libercourt. www.bullestadao.fr/enquete-publique Panneau numérique d'informations, situé entre la mairie et la gare de Libercourt. Télévision locale, écran disposé dans le hall d'accueil de la mairie. |
| Liévin 62801 45, rue Edouard Vaillant (Grand bureaux) | X* | X | site internet de la commune de Liévin. lien vers l'arrêté préfectoral bâtiments publics : > CAJ du vent de Bise rue du 8 mai 1945 > Centre culturel et social (quartier de Marichelles. Affichage extérieur). > Salle P Barras –centre culture et social « les hauts de Liévin » Rue Pasteur. > Espace Michel Bondeaux, rue de la Liberté. > Centre culturel et social – rue Ampère (affichage extérieur). |
| Hôtel de ville | X | | |

| Mairies | Affichage mairie | | Autres modalités de publicité municipale. |
|-------------------------------------------------------|---------------------------------------------|----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | intér. | extér. | |
| Loison sous Lens 62218 52 rue Léon Blum. | X* arrêté/ avis | | Panneau déroulant, place de Gaulle. |
| Loos en Gohelle 62750 1 place de la République. | X* arrêté/ avis | | |
| Méricourt 62680 place Jean Jaurès. | X* Avis X arrêté hall mairie | | |
| Montigny en Gohelle 62640 14, rue Uriane Sorriaux. | X* | | |
| Noyelles Godault 62950 38 rue de Verdun. | | X arrêté/ avis | site internet de la commune de Noyelles Godault. |
| Noyelles sous Lens 62221 17 rue de la République | X arrêté/ avis | | journal d'informations municipale 73 du mois d'août 2016 indique l'ouverture enquête publique sur les transports en commun. précise que le commissaire enquêteur sera en mairie de Noyelles sous Lens le mardi 30/08/2016 de 14h à 17h. |
| Oignies 62590 place de la IV République | X | | |
| Sallaumines 62430 place Ferrer | X 5 points d'affic hage | | site internet de la ville Flyers déposés chez les commerçants et professionnels. |
| Vendin le Vieil 62880 rue Jean Jaurès | | X | panneau d'informations numérique face à la mairie. |

- Visible et lisible de l'extérieur.

2.2.1.3 .Site internet préfecture du Pas de Calais.

L'avis d'enquête publique était consultable et téléchargeable sur le site internet de l'autorité compétente pour ouvrir l'enquête :

<http://www.pas-de-calais.gouv.fr/Publications/Consultation-du-public/Enquetes-publiques/Declarations-d-utilite-publique-Expropriations>

Sur ce même site les pièces suivantes étaient consultables et téléchargeables :

<http://www.pas-de-calais.gouv.fr/Publications/Consultation-du-public/Avis-de-l-autorite-environnementale/Declaration-d-utilite-publique>.

Pièce concernée :

BHNS Lensois : Décision de non soumission à évaluation environnementale concernant la mise en compatibilité des PLU des communes de Carvin – Libercourt – Hénin Beaumont – Loos en Gohelle.

2.2.1.4. Publicité sur les lieux prévus pour la réalisation du projet.

Article R123-11 du code de l'environnement.

Extrait :

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

Ces affiches doivent être visibles et lisibles de là ou, s'il y a lieu, des voies publiques, et être conformes à des caractéristiques et dimensions fixées par arrêté du ministre chargé de l'environnement.

Caractéristiques de l'affichage :

Arrêté du 24 avril 2012 fixant les caractéristiques et dimensions de l'affichage de l'avis d'enquête publique, mentionné à l'article R.123-11 du code de l'environnement.

Application au projet

A la charge du maître d'ouvrage

Modalités :

Les avis d'enquête publique, de format A2, ont été installés le long du tracé, et apposés dans les abris bus existants, non fermés, protégés des intempéries.

Commentaire Commission d'enquête.

Le 2 août 2016, lors de la visite des lieux, la commission d'enquête a constaté l'application des obligations de publicité à la charge du SMT AG,

Néanmoins, cette même commission, a sollicité auprès des représentants du SMT AG, exposant le projet:

- ~ D'accentuer la publicité dans le but d'une information, adaptée au projet.
- ~ Que soit pris en compte, l'arrêté du 24 avril 2012, notamment la hauteur des lettres mentionnant « ENQUETE PUBLIQUE », qui de visu serait légèrement inférieure au 2 cm prescrit.

Les représentants du SMT AG, se sont engagés, à tenir compte des remarques de la commission, liées à la publicité, pour une application dans les meilleurs délais.

La commission précise, que malgré cette erreur d'impression, pour avoir testé l'efficacité de l'affichage, sur la voie publique, placardé aux abris bus et protégé d'éventuelles intempéries. Le contenu, placé à hauteur de vue était lisible aisément, sans contrainte particulière.

Lieux d'affichage constatés par la commission d'enquête lors de la visite des lieux (arrêts):

Stade Couvert Liévin – Defernez – Temple 9bis – Maes – Garin – Sous / Préfecture – Gare Routière Lens – République – Pont de Douai – Cimetière Est Lens – Fosse 13 – Hôtel de Ville – Vaillant – Cimetière Sallaumines – Sainte Barbe - Cocorico – Parc Urbain – Leclerc – Mitterrand - Bérégovoy - Birembaut – Verne – Sainte Henriette – Ecoparck – Europe – Borne des Loups – Dourges Gare – Harnes Mairie – Renoir Loison – Pont de Loison – A. Gérard Loison – Quentin – Cimetière Avion – Bourel – Hôpital – Alain – Vaillant Couturier – La Croisette – Lens II.

Pour étayer les formalités d'affichage à la charge du maître d'ouvrage, le Syndicat Mixte des Transports d'Artois Gohelle, un procès verbal de constat d'huissier a été établi.

Les pièces communiquées à la commission d'enquête sont :

1. Le courrier d'accompagnement pour la transmission des pièces à Madame la Préfète du Pas de Calais ;
2. La copie du courrier attestant des formalités accomplies, au regard de l'article R123-11 du code de l'environnement, adressé à Madame la Préfète du Pas de Calais.
3. Une cartographie, localisant les lieux d'affichage.
4. Le procès verbal de constat d'huissier de la SCI Régis Trinel – Amélie Grave, Huissiers de justice associés.

Procès verbal de constat d'huissier.

Acte établi par : Société Civile Professionnelle Régis Trinel – Amélie Grave, Huissiers de justice associés, 09, rue Faidherbe – BP 183 – 62803 Liévin Cedex.

Date : le 08 août 2016.

Requérant : Syndicat Mixte des Transports Artois Gohelle,

39, rue du 14 juillet, CS 70173 – 62303 Lens Cedex.

Signale avoir rencontré M. Leduc, rue des Manufactures, lequel a exposé :

Qu'il y a lieu de constater l'affichage de l'avis d'enquête publique unique, concernant le projet de création de quatre lignes de Bus à Haut Niveau de service, sur les différentes communes traversées et d'en délivrer acte.

Constat des affichages, à partir de Liévin :

| | |
|---------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|
| 1. Rue du Marquage – Arrêt Stade Couvert. | 2. Liévin, rue Delattre de Tassigny –Arrêt Parc de Rollencourt. |
| 3. Liévin, rue Defernez – Arrêt Bus Centre Ville. | 4. Liévin, rue Defernez – Arrêt Bus Temple. |
| 5. Liévin, en Mairie. | 6. Liévin, rue Jean Jaurès – Arrêt bus Haute ville. |
| 7. Liévin, rue Jean Jaurès – arrêt Blum. | 8. Liévin, rue Jean Jaurès – Arrêt Cent Neuf. |
| 9. Liévin, rue Jean Jaurès – Arrêt bus Cité 9 bis. | 10. Lens, avenue Alfred Maes – Arrêt bus Ecole Maes. |
| 11. Lens, rue Maes – Arrêt de bus Garin. | 12. Lens, rue du 11 novembre – Arrêt de Bus Sous Préfecture. |
| 13. Lens, rue Bollaert – Arrêt de Bus Sous Préfecture | 14. Lens, Gare routière – abri bus intitulé : Gare Bus Quai I |
| 15. Lens, Gare routière – abri bus intitulé : Gare Bus Quai H | 16. Lens, Gare routière – abri bus intitulé : Gare Bus Quai B. |
| 17. Lens, rue de la Gare – arrêt république. | 18. Lens, Hôtel de ville |
| 19. Lens, rue de Varsovie – Arrêt de Bus Pont de Douai. | 20. Rue Darras – Arrêt Cimetière EST. |
| 21. Sallaumines, rue Constant Darras – Arrêt bus Epinette. | 22. Sallaumines, rue Constant Darras – Arrêt bus Fosse 13 |
| 23. Sallaumines, rue Lamendin – Arrêt de bus Hôtel de ville. | 24. Sallaumines, – deuxième Arrêt de bus Hôtel de ville. |
| 25. Sallaumines, en mairie. | 26. Sallaumines, rue Edouard Vaillant – Arrêt bus Vaillant. |
| 27. Rue Edouard Vaillant – Arrêt de bus Cimetière. | 28. Deuxième arrêt de bus Cimetière. |
| 29. Sallaumines, rue du G ^{al} de Gaulle – Arrêt Grosse berline. | 30. Sallaumines, rue du G ^{al} de Gaulle – Arrêt Joliot Curie. |
| 31. Deuxième abri bus rue Joliot Curie. | 32. Mairie de Noyelles sous Lens. |
| 33. Noyelles sous Lens, rue Roger Salengro – Abri bus sainte Barbe. | 34. Fouquières les Lens, rue Roger Salengro – Abri bus Cocorico. |
| 35. Fouquières les Lens, second Abri bus Cocorico. | 36. Billy Montigny, rue de la république – Abri bus Parc Urbain. |
| 37. Hôtel de ville Fouquières les Lens. | 38. Commune de Montigny en Gohelle. |
| 39. Billy Montigny, avenue de la République – Arrêt de Bus Leclerc. | 40. Deuxième arrêt de Bus Leclerc. |
| 41. Hôtel de ville Billy Montigny. | 42. Montigny en Gohelle, - Abri bus Mitterrand. |
| 43. Deuxième abri bus Mitterrand. | 44. Montigny en Gohelle, rue François Mitterrand – abris bus Bérégovoy. |
| 45. Montigny en Gohelle, Bd Allende – Abris bus Birembaut. | 46. Deuxième abris bus Birembaut. |
| 47. Hôtel de ville Hénin Beaumont. | 48. Hénin Beaumont, place Carnot – Abri bus Carnot. |
| 49. Hénin Beaumont, avenue des Fusillés – Abris bus Prévert. | 50. Hénin Beaumont, Bd Schweitzer – Arrêt de bus verne. |
| 51. Hénin Beaumont, Bd Schweitzer – Arrêt de bus Sainte Henriette. | 52. Hénin Beaumont, Bd Schweitzer – Abris bus Borne des Loups. |
| 53. Noyelles Godault, centre commercial – Abris bus Europe. | 54. Mairie Noyelles Godault. |
| 55. Mairie Dourges. | 56. Dourges, rue Roger Salengro – Abris bus Gare SNCF. |
| 57. Oignies, rue du 1er Mai – Abris bus Mairie. | 58. Mairie d'Oignies. |
| 59. Oignies, rue du 1er Mai Deuxième abris bus Mairie. | 60. Hôtel de ville Libercourt. |
| 61. Libercourt, Bd Darchicourt – Abris bus bois d' Epinoy. | 62. Carvin, rue Cyprien Quinet – Arrêt Pont de Grés. |
| 63. Carvin, rue Cyprien Quinet – Abris bus Aragon. | 64. Carvin, rue jean Moulin – Abris bus Quinet. |
| 65. Mairie de Carvin. | 66. Carvin, rue Florent Evrard – Abris bus Ronchois. |
| 67. Carvin, route de Lens –A bus Oran. | 68. Harnes, rue de Valmy – Abris bus Valmy. |
| 69. Hôtel de ville de Harnes. | 70. Harnes, rue Charles Debarge – Abris bus Mairie. |

| | |
|-----------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|
| 71. Loison sous Lens, toute d'Harnes – Abris bus Renoir. | 72. Mairie de Loison sous Lens. |
| 73. Loison sous Lens, rue Léon Blum – Arrêt Gare SNCF. | 74. Loison sous Lens, route de Loison – Abris bus Pont de Loison. |
| 75. Loison sous Lens, route de Lille – Abris bus rue A. Gérard. | 76. Deuxième abris bus rue A. Gérard |
| 77. Lens, route de Lille – Abris bus Cantin. | 78. Lens, route de La Bassée – Abris bus Hôpital. |
| 79. Deuxième abris bus Hôpital. | 80. Lens Grande Résidence, rue Alain – Arrêt de bus Alain. |
| 81. Deuxième arrêt de bus Alain. | 82. Lens, rue Vaillant Couturier – Abris bus Vaillant Couturier. |
| 83. Lens, route de La Bassée – Abri bus La Croisette. | 84. Vendin le Vieil, Centre commercial Cora Lens II. |
| 85. Mairie de Vendin le Vieil. | 86. Avion, rue Voltaire – Abri bus Bourel. |
| 87. Deuxième arrêt de bus Bourel. | 88. Avion, rue Pierre Semard – Abri bus Cimetière. |
| 89. Mairie d'Avion. | 90. |

Commentaire Commission enquête.

Pour faire suite à la demande de la commission d'enquête, d'accentuer l'impact de l'affichage de l'avis d'enquête sur les lieux prévus pour la réalisation du projet, la SMT AG, a matérialisé la demande par un ajout de lieux d'affichage.

Le SMT AG, par ailleurs, a sollicité la SCP Régis Trinel – Amélie Grave, pour établir un procès verbal de constat, retraçant le positionnement des lieux d'affichage de l'avis d'enquête publique, sur l'ensemble des tracés concernés.

La liste des points constatés, est établie sous forme de tableau ci-dessus.

2.2.1.4. Spécificité de la publicité de l'enquête parcellaire.

Au regard de l'article R131-6 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. 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 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.

| Communes | N° de parcelle | Propriétaires | Date envoi mairies | Affichage mairie |
|-------------------|----------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|------------------|
| Carvin | BN 186 | Electricité Réseau de Distribution France 34 place des Corolles – Tour EDF 92079 Paris La Défense Cedex | 04/08/2016 | 08 /08/2016 |
| | BN 294 | Mme Germaine Malbezin, (succession de) épouse de M. Robert Piéronne chez M. Bernard Piéronne 3 rue de l'Amiral Clovie- 75016 Paris 16 | 04/08/2016 | 08 /08/2016 |
| | BN 294 | M. Robert Jules Piéronne (succession de) Epoux de Mme Germaine Malbezin chez M. Bernard Piéronne 3 rue de l'Amiral Clovie- 75016 Paris 16 | 04/08/2016 | 08 /08/2016 |
| Henin Beaumont | AH 214 | Mme Geneviève Paule Louise Martigny (succession) veuve d'Antoine Goulard 62 rue de Rome – 75008 Paris | 04/08/2016 | 08/08/2016 |
| | BL 594 | M. Louis Désiré Georges (succession de) Epoux de Mme Huguette Simone Maillant 141 rue Elie Gruyelle – 62110 Hénin Beaumont | 04/08/2016 | 08/08/2016 |
| Lens | AI 87 | Mme Gabrielle Morineaux Epouse M. Jean Gorilliot 53 rue Paul Bert – 62300 Lens | 04/08/2016 | 18/08/2016 |
| | AW 640 | Mme Yvetta Zorzetto épouse de M. Guy Vinay Le beau site – 1 place V. Hugo – 76790 Etretat | 04/08/2016 | 18/08/2016 |
| | AI 459 | les copropriétaires de la parcelle AI 459 | 04/08/2016 | 18/08/2016 |

| | | | | |
|---------------------|--------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|------------|
| | | rue Paul Bert – 62300 Lens | | |
| | AI 459 | SCI Sylvie représentée par Mmes les gérantes Ovy OK et TAN Y 29 place de la République – 62300 Lens. | 04/08/2016 | 18/08/2016 |
| | AI 80 | SCI Sylvie représentée par Mmes les gérantes Ovy OK et TAN Y 29 place de la République – 62300 Lens | 04/08/2016 | 18/08/2016 |
| Noyelles Godault | AI 587 | Houillères Bassin du Nord Pas de Calais 6, rue des minimes – 59500 Douai | 04/08/2016 | 08/08/2016 |
| Sallaumines | AB 393 | Société de l'Épinette représentée par Madame Sylvie Degryse née Buisine SCI – rue Constant Darras 62430 Sallaumines | 04/08/2016 | 08/08/2016 |
| Vendin le Vieil | AN 283 | ENJACCA Société Civile Immobilière 710, avenue de la corniche d'azur - 83370 Saint - Aygulf | 04/08/2016 | 08/08/2016 |
| | AN 347 | SCI du fonds d'Amiens Société Civile Immobilière 25 Rue des trois Doms - 80500 Rubescourt | 04/08/2016 | 08/08/2016 |

2.2.2 Publicité complémentaire.

La publicité de l'avis d'enquête, organisée par voies législative et réglementaire, se doit d'être proportionnée à l'ampleur du projet.

Compléter, les démarches légales, par un supplément d'informations, sont nécessaires afin de donner la possibilité, dans le cadre de l'enquête publique, d'une participation active du public.

Syndicat Mixte des Transports – Artois Gohelle.

Lien internet : <http://www.bulles-tadao.fr/enquete-publique/>

Informations disponibles :

- Les dates d'enquête publique du 16 août 2016 au 15 septembre 2016 ;
- Le tableau des permanences, (dates, horaires et lieux) ;
- Les différentes phases de concertation (dossier de concertation, le magazine qui résume le dossier de concertation, le bilan de la concertation).Pièces téléchargeables ;
- Le lien <http://www.bulles-tadao.fr/dossier-complet-enquete-publique-bulles/>, permet d'accéder aux pièces du dossier, téléchargeables :
 - > Guide de Lecture ;
 - > Pièce A notice juridique final ;
 - > Pièce B – Plans de situation ;
 - > pièce C - Notice explicative final ;
 - > Pièce D – Plan général des travaux-
 - > Pièce E – Caractéristiques principales des ouvrages
 - > Pièce F – Etude d'impact_
 - > Pièce G – Estimation sommaire des dépenses
 - > Pièce H – Evaluation économique et sociale V4
 - > Pièce I – Dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme
 - > Pièce J – Bilan de concertation
 - > Pièce K – Avis de l'autorité environnementale et mémoire en réponse
 - > Pièce K bis – Avis des services de l'Etat et mémoire en réponse
 - > note de présentation non technique 1-3-5-7.

Par ailleurs, l'information suivante annonce :

« Le dossier d'enquête parcellaire, étant trop volumineux, ne peut pas être hébergé sur cette page. Pour toute demande de renseignement, veuillez-vous rendre dans une des mairies concernées par le projet ou nous adresser un mail via le formulaire contact en page d'accueil ».

Flyer.

Origine : Bulles- Tadao

De format A5, le document déposé en nombre dans chacune des mairies concernées par l'enquête publique, était à disposition du public.

Contenu du document :

- ~ Annonce de l'enquête publique du 16 août au 15 septembre 2016;
- ~ Argumente le projet ;
- ~ Mentionne les permanences assurées par les commissaires enquêteurs ;
- ~ Précise que : "le dossier sera accessible dès l'ouverture de l'enquête dans votre mairie et sur notre site, rubrique « enquête publique ».

Par ailleurs en marge de l'information relative à l'enquête, les informations suivantes sont mentionnées :

- ~ Le lien internet : www.bulles-tadao.fr
- ~ Bulles est un projet du Syndicat Mixte des transports Artois Gohelle, 39 rue du 14 juillet – CS70173 62303 Lens cedex.
- ~ Le n° vert **0800 409 209**.

Commentaire CE.

Le Flyers, fait partie des moyens de communication de proximité, intéressant dans le cadre d'une enquête publique.

Néanmoins pour ce qui concerne cette procédure il apparait que l'information fournie, relative aux permanences, concerne les deux enquêtes publiques ouvertes simultanément (Béthune et Lens).

La commission pense qu'un Flyers propre à chaque enquête, aurait permis, d'être dans la véracité des arrêtés préfectoraux, qui sont distincts.

CAHC : site internet lien vers <http://www.bulles-tadao.fr/>

Dépliant mairie de Noyelles sous Lens.

Informe de la réalisation de l'enquête publique relative au réseau Bulles ;
Evoque l'ensemble des lignes Bulles concernant le secteur Béthunois et Lensois ;
Indique la permanence se déroulant en mairie de Noyelles sous Lens.

Commune de Harnes.

Magazine d'information de la ville de Harnes « La Gazette Harnésienne » N° 304 de septembre 2016.

Rappel de l'enquête publique unique, jusqu'au 15 septembre 2016, concernant le projet de création de 4 lignes de BHNS (nomme les 19 communes désignées comme lieux d'enquête).

Mentionne : « Pus d'informations sur www.ville-harnes.fr »

Commune de Hénin Beaumont.

Magazine municipal. : « Hénin Beaumont / c'est vous / le magazine municipal qui parle de vous » N° 25 de septembre 2016.

Article titré : Création de 4 lignes de BHNS : Participez à l'enquête publique

Rappel : l'enquête publique unique est ouverte du 16 août 2016 au 15 septembre 2016, concernant le projet de création de quatre ligne de BHNS.

Un membre de la commission d'enquête se tiendra à la disposition du public pour recevoir ses observations les 7 et 15 septembre 2016 de 14h à 17 h, à la direction de l'aménagement du territoire de la mairie d'Hénin Beaumont (Espace Lumière, 39 rue Elie Gruyelle, 2^{ème} étage par ascenseur

Documents communiqués avant l'arrêté portant enquête publique.

Le Liévinois / le magazine d'informations des Liévinoises et Liévinois.

Magazine N° 242 / mai 2016 ;

Dossier relatif au projet Bulles ;

Dossier titré : Projet Bulles – un nouveau moyen de transport pour 2018

Parmi les explications communiquées, un emplacement réservé évoque l'enquête publique**.

Le Liévinois / le magazine d'informations des Liévinoises et Liévinois.

Magazine N° 245 de juin et juillet 2016

Dossier titré : Bulles / au-delà du bus

Le projet explique aux commerçants

Un encart « Donnez votre avis » indique : Quand ? Comment ? Pour qui ? Pourquoi ? Comment ?

Dans le volet Quand ? Les dates d'enquête mentionne du 16 août au 16 septembre **

Artois Com. Le Mag Le magazine d'information de la communauté d'agglomération.

Magazine juillet/août 2016

Chapitre transport – "Après la concertation place à l'enquête publique".

Indique les dates d'enquête du 16 août 2016 au 16 septembre 2016**

Mentionne : pour accéder à l'enquête publique <http://www.bulles-tadao.fr/>

L'Avenir de l'Artois du 30 juin 2016, page Liévin.

Titre : Travaux.

Les commerçants de la rue Défernez rassurés après leur pétition.

Après avoir lancé une pétition contre le blocage de la rue, lors des travaux pour le bus à haut niveau de service, les commerçants ont été reçus en mairie.

Dans cet article y est inséré un paragraphe intitulé : EN DETAILS – L'enquête publique**

Presse à compter du 6 juillet 2016 (date arrêté préfectoral de mise à enquête)

La Voix du Nord du 16 juillet 2016, édition Lens – Liévin

Titre : Donnez votre avis sur les futures lignes de bus Bulles

Mentionne les dates d'enquête publique : 16 août au 15 septembre 2016.**

Invite à se rendre dans les mairies, afin de prendre connaissance du dossier et coucher sur le papier les remarques

La Voix du Nord du 18 juillet 2016, édition Hénin, Carvin et alentours

Titre : « Bus à haut niveau de service : participez à l'enquête publique

Deux années d'études et de réunions avec les élus, les habitants...pour arriver à l'écriture de la future desserte du territoire. Mais avant de passer à la phase travaux, à chacun de donner son avis ».

La Voix du Nord du 19 août 2016, édition Hénin, Carvin et alentours

Titre : « Jusqu'au 15 septembre, la bulle va vous délier la langue....

Préalable à sa déclaration d'utilité publique, le projet Bulles du SMT Artois Gohelle entre dans son ultime phase de concertation, l'enquête publique, qui a commencé, ce mardi dans les 33 communes concernées ».

****Commentaire CE**

L'élaboration de certains de ces documents, s'est réalisée en amont de la date de l'arrêté portant ouverture d'enquête publique unique

Seul, ce document référent, daté du 6 juillet 2016, de Mme la Préfète du Pas de Calais établi les modalités exactes et précises de cette procédure, et ce au regard du code de l'environnement et du code l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Nous constatons donc certaines anomalies, à propos des modalités d'enquête notamment la date de fin d'enquête du 16 septembre en lieu et place du 15, et ce en raison de prise en compte d'informations non avérées, avant ladite date du 6 juillet 2016.

Radio « Chérie FM ».

29 août 2016, message du SMT AG sur l'antenne de Chérie FM.

Pendant 1 mn, le représentant du SMT retrace :

- ⇒ Les territoires concernés par le projet ;
- ⇒ Les permanences prévues dans les communes concernées, et assurées par les commissaires enquêteurs.
- ⇒ Les avantages liés au projet.

2.3 Déroulement des permanences.

En application de l'article 8 de l'arrêté préfectoral portant enquête publique unique, un membre de la commission d'enquête a assuré par sa présence, l'accueil du public dans chacune des mairies concernées par le projet.

Pendant ces permanences, la population avait la possibilité d'obtenir des informations, précisions sur le projet, mais également s'exprimer soit par écrit, soit de manière orale auprès du commissaire enquêteur.

Observations orales, comme celles écrites, prises en compte dans le rapport, ont fait l'objet d'une réponse de la part du maître d'ouvrage, le Syndicat des Transports d'Artois Gohelle.

Permanence 1 mairie de Liévin.

Mardi 16 août 2016, de 9h00 à 12h00

1. **M. Yves Paul** 135, rue du 4 septembre –62800 Liévin.
Intervention 1 – registre Liévin.
2. **M. Dominique Delouvin**, 85, rue Defernez- 62800 Liévin
Intervention 2 – registre Liévin.

Permanence 2, mairie de Lens.

Mardi 16 août 2016, de 14h00 à 17h00.

Particularité : le lieu de consultation des pièces du dossier se situe au 83 rue Van Pelt à Lens. (Lieu habituel de consultation des dossiers).

3. **Mme Claire Van-Rompu**, résidant à Liévin

Signale que sa future résidence se situe sur le territoire de Vendin le Vieil.

Consulte les tracés projetés, regrette :

- ~ L'absence de perspective à long terme
- ~ Le manque de desserte vers le centre bourg de Vendin le Vieil.

Demande :

- ~ Pourquoi n'existe-t-il pas de connexion vers Arras, avec les réseaux existants ;

Regrette :

- ~ l'absence d'extension vers Labassée - Lille et les Weppes

Mme Claire Van-Rompu argumentera ses propos verbaux, par courrier, et transmettra à la commission d'enquête.

Permanence 3 - mairie de Hénin Beaumont.

Mardi 16 août 2016, de 9h00 à 12h00

Particularité : le lieu de consultation des pièces du dossier se situe au 39 rue E. Gruyelle à Hénin Beaumont.

(Lieu habituel de consultation des dossiers d'enquête publique)

Visites de :

4. **Madame Montecer Francine.**
Intervention 1 – registre Hénin Beaumont
5. **Duquesnoy Chantal**

Intervention 2 du registre – Hénin Beaumont

6. **Mr Lahaye Claude** (magasin Matouvu).
Intervention 3 du registre – Hénin Beaumont
7. **Mme Petitainot**, 61 BD Basly. (annotation 4 du registre)
Intervention 4 du registre – Hénin Beaumont.
8. **M. Mme Lemahieu**, 35 rue Robert Aylé et 36 rue de l'Humanité – Hénin Beaumont
Intervention 5 du registre – Hénin Beaumont.

Permanence 4, mairie de Sallaumines.

Mercredi 17 août 2016, de 09h00 à 12h00

Visites de :

9. **M. Juskowiak Edouard** 20, rue du 1^{er} Mai - 62430 Sallaumines.
Intervention 1 du registre – Sallaumines.
10. **Mme Desprez Christiane** 35, rue de Vervins – Résidence les Ormes à Sallaumines.
Intervention 2 du registre – Sallaumines.

Permanence 5, mairie de Carvin.

Jeudi 18 août 2016, de 09h00 à 12h30.

Visites de :

11. **Mme Mehenni Hayet**, 1287 rue des Bucqueux à Carvin se présente à la permanence en mairie de Carvin, en qualité de Docteur au centre hospitalier d'Arras.



Signale s'inquiéter suite à la réception du document relatif à la notification, en application de l'article R131-6 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Selon les dires de Mme Mehenni, celle-ci craignait dans un premier temps être victime d'une expropriation de son habitation, ce qui la rendait légitimement inquiète.

Après consultations du dossier, il s'avère que la surface à acquérir, correspond à 57m² sur un total de 751 m² de la parcelle cadastrée AT 841.

La parcelle concernée, située rue Bucqueux sur le territoire de la commune de Carvin porte l'identification cadastrale AT 841 (pièce 6 du dossier parcellaire de l'enquête publique unique).

Au regard de l'état parcellaire du dossier les propriétaires se dénomment :

Dans l'ordre de l'état parcellaire :

- ~ Mme Maïza Hayet, épouse de m. Mehenni Lemnaouer.
- ~ M. Mehenni Lemnaouer, époux de Maïza Hayet.

Au cours de l'entretien, Mme Mehenni Ayet, a interpellé le commissaire enquêteur sur :

- ~ le fait que l'emprise foncière concernée par la procédure d'expropriation, se situe face à l'entrée de garage, ainsi que la fenêtre d'une pièce, lieu de vie.

Afin disposer d'éléments fiables, les sites Géoportail (le portail des territoires et des citoyens), ainsi que Google Earth, ont été consultés, en présence de notre interlocutrice, et ce avec son acquiescement.



Source fond de carte Google Earth

~ le détail des travaux prévus, sur cette parcelle.

Commentaire C.E.

Le dossier, ne dispose pas des éléments demandés à la parcelle,
Par contre, comme le prévoit l'article R 131-8 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, il a été demandé, à Mme Mehenni Ayet, de mentionner par écrit ses observations, lesquelles seraient évoquées avec le porteur de projet.

Mme Mehenni Ayet, ne s'est nullement élevée contre cette formalité légale.

Copie de la planche 6 de la pièce 6 (plans parcellaires de la commune de Carvin) a été communiquée à Mme Mehenni Ayet.

Concernant cette intervention.

11h30

Appel téléphonique d'une personne se présentant comme M. Mehenni, époux de Mme Mehenni Ayet.

Sans s'attarder sur des propos liminaires de M. Mehenni Lemnaouer, émis de manière incisive, il s'avère que celui-ci m'a fait part, avec énergie, de son mécontentement et incompréhension en raison du manque de réponse sur les travaux prévus sur sa parcelle, lors de la visite de son épouse, ce même jour, et qu'il était surpris de la pratique concernant le fait de demander un écrit.

Commentaire CE.

Il a été indiqué à cette personne :

- ~ que les éléments demandés ne figurent pas au dossier, donc de fait l'impossibilité de communiquer immédiatement l'information souhaitée.
- ~ quant à l'écrit, cette modalité était prévue par les textes, dans le cadre de l'enquête parcellaire.

En fin de conversation, m. Mehenni Lemnaouer m'a avisé, avoir contacté le SMT AG, et avoir reçu les indications nécessaires concernant sa parcelle.

Après contact avec le SMT AG, il s'avère que M. Mehenni Lemnaouer, a bien reçu toutes les informations de la part du maître d'ouvrage, et même été destinataire d'un plan mentionnant les travaux susceptibles d'être réalisés dans l'environnement de sa parcelle.

Selon les informations recueillies, il s'avère que tous les éléments étaient en possession de M. Mehenni avant la date du 18 août 2016 date de la visite de Mme Maïza Hayet, épouse Mehenni.

Il faut noter que M. Mehenni Lemnaouer avait :

- ~ Pris contact avec le SMT AG (selon ses déclarations phoniques, confirmé par le SMT AG).
- ~ Été destinataire d'un courriel le mercredi 17 août 2016, 16h05 et ce pour faire suite à un appel téléphonique de celui-ci et les informations suivantes lui ont été communiquées, avec transmission d'un plan présentant l'ensemble des mesures envisagées dans l'environnement résidentiel de M. et Mme Mehenni.
- ~ Été avisé par le SMT, que les travaux détaillés, à la parcelle ne figuraient pas au dossier



Copie d'écran - insertion du plan transmis par le SMT-AG

Contenu du courriel.

Suite à notre conversation téléphonique voici un extrait de l'aménagement projeté sur votre parcelle.

Le projet consiste en la réalisation d'un trottoir en enrobés assez large au niveau de votre entrée de garage.

Un carrefour à feux sera également installé au niveau de cette intersection.

Il ne s'agit donc pas d'achat de votre bâti.

A votre disposition pour plus d'informations.

En conclusion.

Apparemment au regard du questionnement développé par Mme Mehenni Hayet, celle-ci n'était pas en possession des informations transmises par courriel daté du 17 août 2016 à 16h05, veille du jour de la visite de Mme Mehenni Hayet.

12. M. et Mme DHAZE Pascal, 3 rue de la Haute Voie, 62820 Libercourt

Intervention 2 du registre – Carvin.

Sont dubitatifs sur la viabilité du projet, argumentant qu'actuellement les bus sont quasiment vides.

13. Mme Saidi de Libercourt.

Intervention 3 du registre – Carvin.

En fin de permanence se sont présentés :

- > Un représentant de la presse (Voix du Nord), venu s'informer sur le déroulement de l'enquête.
- > Le maître d'œuvre, pour consulter le registre d'enquête.

Permanence 6, mairie de Loos en Gohelle.

Lundi 22 août 2016, de 14h00 à 17h00.

Aucune visite.

Permanence 7, mairie de Harnes.

Mardi 23 août 2016, de 14h00 à 17h00.

Visite de :

14. **M. Philippe Skrzypczav,** d' Harnes.

S'est informé sur le matériel roulant, ainsi que les avantages qu'il pouvait avoir, en raison de sa situation de demandeur d'emploi.

N'a pas annoté le registre.

Permanence 8, mairie de Vendin le Vieil

Mercredi 24 août 2016, de 09h00 à 12h00.

Aucune visite.

Permanence 9, mairie d'Avion

Judi 25 août 2016, de 14h00 à 17h00.

Aucune visite.

Permanence 10, mairie d'Oignies.

Vendredi 26 août 2016, de 09h00 à 12h00.

Visites de :

15. **M. Roger Schulzic,**
Prise de connaissance du dossier – satisfait.
16. **M. Maurice Quenelle,** 12 rue Pantigny, Oignies.
Intervention 2 du registre – Oignies

Permanence 11, mairie de Billy Montigny

Lundi 29 août 2016, de 14h00 à 17h00.

Visites de :

17. **M. Richard Stanek.**
~ Souhaite que les travaux n'entraînent pas d'augmentation d'impôts.
~ Craint un manque de rentabilité, précise qu'actuellement les bus sont souvent vides
18. **Mme Céline Baudart,** Représentant les transports Baudart à Billy Montigny
Intervention 2 du registre – Billy Montigny.

Permanence 12, mairie de Noyelles sous Lens.

Mardi 30 août 2016, de 014h00 à 17h00.

Visites de :

19. **Monsieur Patrice Wetischek** 76, rue de Saint-Exupéry 62221 Noyelles sous Lens.
Intervention 1 du registre – Noyelles sous Lens.
20. **Madame Martine Saintobert** - commerçante "Style Dépôt" 44, rue Edouard Vaillant 62 Sallaumines
Intervention 2 du registre – Noyelles sous Lens.

Permanence 13, mairie de Lens.

Mercredi 31 août 2016 de 14h00 à 17h00

Visites de :

21. **Mme Mauricette Rolland,** 82, route de La Bassée, Lens
Venue s'informer sur les travaux à venir à proximité de son lieu d'habitation, et si elle se trouvait concernée par une éventuelle expropriation.
N'a pas annoté le registre.
22. **Monsieur Ludovic Wable,** 145 rue de Laon à Sallaumines.
Propriétaire des parcelles AM 1087, AM 1085P, et AM 443 P :
~ Signale que la limite de l'impact foncier concerne ses parcelles, et ne pas avoir été avisé de cet état de fait.
~ S'est informé sur la fréquence de passage des BHNS

~ Met en exergue le stationnement qui pénalise la circulation normale.

Si travaux, il devait y avoir sur ses parcelles :

~ Attire l'attention sur la présence d'un pylône EDF, qui alimente son habitation, et demande dans quelles conditions serait déplacé ce pylône, pour être le moins possible pénalisé.

Au cours de l'entretien, M. Wable signale que la mairie de Sallaumines a refusé de lui communiquer le courrier, joint au registre d'enquête et formulant des observations relatives au parcellaire le concernant, et établi par cette même mairie.

Dans ce courrier apparaissent les références cadastrales et nom du propriétaire M. Wable.

En possession d'une copie (original annexé au registre d'enquête de la commune de Sallaumines), au regard et l'application de l'article R 123-13 du code de l'environnement, une copie du courrier annexé audit registre, communiquée, ainsi que la copie du contenu de l'article cité ci-dessus ont été communiqué à M. Wable.

Article R123-13, du code de l'environnement.

Extrait :

« Les observations du public sont consultables et communicables aux frais de la personne qui en fait la demande pendant toute la durée de l'enquête ».

Monsieur Wable, n'a pas annoté le registre et devrait formuler ses observations par courrier.

Commentaire CE

Le président de la commission d'enquête, a contacté le service chargé de la gestion du dossier d'enquête, en mairie de Sallaumines, et de lui rappeler les modalités légales contenues au R123-13 du code de l'environnement.

23. **M. Florian Rémy**, responsable QHSE, établissement TT Plast, parc des activités "Les renardières, 62300 Lens".

Concerné par les modalités d'expropriation, est venu s'informer avec précision sur l'implantations des travaux, en raison d'une sortie existante, empruntée par des véhicules poids lourds.

Signale être en contact avec le SMT

La copie des planches du parcellaire le concernant lui a été communiquée

M. Rémy, n'a pas annoté le registre et devrait formuler ses observations par courrier.

Permanence 14, mairie de Montigny en Gohelle

Jeudi 1^{er} septembre 2016 de 09h00 à 12h00

24. **Mme Fleyrat et Mr Cnudde** 87 et 89 AV.F. Mitterrand

Intervention 1 du registre – Montigny en Gohelle.

25. **Mr Ramon Jean Louis** 12 chemin Drocourt Montigny en Gohelle.

Intervention 1 du registre – Montigny en Gohelle.

Permanence 15, mairie de Loison sous Lens

Jeudi 1^{er} septembre 2016 de 09h00 à 12h00

Aucune visite

Permanence 16, mairie de Méricourt

Vendredi 2 septembre 2016 de 14h00 à 17h00.

26. **Madame Irène Karas**, 1 rue Jules Guesde, 62680 Méricourt.

Intervention 1 du registre – Méricourt.

Permanence 17, mairie de Libercourt.

Samedi 3 septembre 2016 de 9h00 à 12h00

Visites de :

27. **Mme Isabelle Frémat**, de Carvin

Habitée des transports en commun desservant la commune de Carvin pour se rendre sur son lieu de travail, à Lens, est venue s'informer, sur le projet Bulles 5, ligne la concernant au quotidien.

Si, sur le principe, cette personne est sensible au projet, néanmoins elle attire l'attention sur quelques retours d'expériences de sa part notamment concernant :

~ Horaires non respectés

Souhaite :

~ Une fréquence de passage mieux adaptée qu'actuellement ;

~ Que la durée du trajet soit raisonnable ;

~ Un meilleur confort

~ Une meilleure prestation de service, liée comportement de certains conducteurs (pas d'attente que le passager soit installé pour démarrer, la radio musicale bruyante, demande d'arrêt non respecté)

~ Un dispositif facilitant la demande d'arrêt (trop éloigné des places assises.)

28. **Mme Brigitte Marchant**, demeurant à Libercourt.

Vice présidente du conseil citoyen, de la Haute Voie, à Libercourt

Notre interlocutrice, venue se documenter sur le projet, souhaitait disposer du détail des travaux relatif au cavalier,

S'inquiète, à savoir si le projet en l'état, prendra en compte le cadre de vie de ce secteur (cavalier) qui actuellement est une zone relativement calme, dont bénéficie les promeneurs, notamment les parents qui conduisent leurs enfants au centre scolaire situé au abords de l'emprise de la ligne.

Permanence 18, mairie de Carvin.

Mardi 6 septembre de 14h00 à 17h00

Visites de :

29. **Mr Serge Monpays** -459 rue de la gare-Carvin.

Intervention 4 du registre – Carvin.

30. **Mr Franck Rappa** -624 rue du Marais – Carvin.

Intervention 5 du registre – Carvin

31. **Mr et Mme Diévert**-1rue du Ronchois-Carvin.

Intervention 6 du registre – Carvin.

32. **Mme Provo** - 35 chemin vert – Carvin.

Intervention 7 du registre – Carvin.

33. **Mme Micheline Cuvelier**– Carvin.

Intervention 8 du registre – Carvin.

Permanence 19, mairie de Hénin Beaumont

Mercredi 7 septembre 2016 de 14h00 à 17h00

Visites de :

34. **Sté Hénin Automobiles** ZAC du Pont de Fenêtres 60740 St Maximin- Mme Mariscal

Propriétaire de la parcelle AV129 souhaite que la surface à acquérir soit limitée d'autant qu'ils ont un projet de clôture en cours. Mais un peu plus loin dans leur observation ils indiquent qu'il reste 14m qu'ils souhaiteraient voir retourner dans le domaine public. Ils indiquent qu'ils ont eu une réunion avec Mr Défossez (SMT) et Morillas (Artélia).

35. **Mr et Mme Guyot-Florcsak**, 25BIS gd rue 62490 Quièry Lamotte.

Intervention 7 du registre – Hénin Beaumont.

36. **Mme Dominique Willefert**, 67, rue Pasteur à Hénin Beaumont

Intervention 8 du registre – Hénin Beaumont

37. **Mr François Lenzion**, 446 rue E. Thomas 62110 Hénin Beaumont

Intervention 9 du registre – Hénin Beaumont.

38. **Mme Marie Prévost**, 144, rue de la concorde Hénin Beaumont

Intervention 10 du registre – Hénin Beaumont.

39. **M. Ludovic Wable**, 145 rue de Laon, 62430 Sallaumines

Dépôt courrier.

Permanence 20, mairie de Dourges

Samedi 10 septembre 2016 de 9h00 à 12h00

Visites de :

40. **M. Mme Roland-Thaddé Walczak Chevalier**, 15 rue du 14 juillet, à Dourges
Intervention 1 du registre – Dourges.
41. **Mr Claude Potier**, 7 rue du 14 juillet (ancien conseiller)
Intervention 2 du registre – Dourges.
42. **M. Amédée Gellez**, maire honoraire de Dourges (observation 3 du registre)
Intervention 3 du registre – Dourges.
43. **Mr et Mme Jean Luc Walczak**.
Intervention 4 du registre – Dourges.
44. **Collectif d'habitants des rues des Tilleuls et 14 juillet, à Dourges**
Intervention 5 du registre – Dourges.

Permanence 21, mairie de Fouquières les Lens.

Lundi 12 septembre 2016 de 14h00 à 17h00

Visite de :

45. **M. Michel Bobaert**, 1bis rue de Valenciennes à Sallaumines.
Déclare être propriétaire du bâtiment sis au 44 rue Edouard Vaillant.
Ce local est destiné à la vente meuble, et déclare être quant à la possibilité de pouvoir se faire livrer la marchandise en raison de la mise en application du projet.

Permanence 22, mairie de Noyelles Godault.

Mardi 13 septembre 2016 de 14h00 à 17h00

Visites de :

46. **Mme Schrieke** - 12 rue Rossini - Noyelles Godault.
Intervention 1 du registre – Noyelles Godault.
47. **M. Urbaniak Michel** - 20 rue Rossini - Noyelles Godault.
Intervention 2 du registre – Noyelles Godault.
48. **M. Oswald Patrick** - 9 rue Chopin - Noyelles Godault.
49. **M. Dubois J. Michel** -92 rue M. Thorez - Noyelles Godault.
50. **M. Marsy Guy** - 32 rue Rossini - Noyelles Godault.
Intervention 3 du registre – Noyelles Godault.

Permanence 23, mairie de Lens

Mercredi 14 septembre 2016 de 14h à 17h00
Aucune visite.

Permanence 24, mairie de Liévin

Judi 15 septembre 2016 de 14h30 à 17h30

Visites de :

51. **Michel RIVIERE 21** Rue Fabre d'Eglantine Liévin.
Intervention 3 – registre Liévin.
52. **M. et Mme Marc Pernisek**, 179, rue JB Defernez.
Intervention 4– registre Liévin.
53. **Monsieur KUCHEIDA Jean-Pierre** 3, avenue du Maréchal Juin, Liévin.
Intervention 5– registre Liévin.
54. **Madame Bernadette DILLIES** 8, rue J.P Defernez Liévin.
Intervention 6 – registre Liévin.
55. **Monsieur Patrick STEINEK** 2, bis Silas Goulet à Liévin.
Intervention 7 – registre Liévin.
56. **Monsieur Georges Jaremiewicz** 2, chemin du Marquage, Liévin.
Intervention 8 – registre Liévin.
57. **Madame Bernadette-Berrier-Bonnet** 14A, rue Faidherbe Liévin.
Intervention 9 – registre Liévin.
58. **Madame Lespinasse** 52, rue JP Defernez Liévin.

Intervention 10 – registre Liévin.

59. Territoires 62.

Intervention 11 – registre Liévin.

60. **Monsieur PRATTE Aurélien** 152, rue Jean Jaurès Liévin

Intervention 12 – registre Liévin.

Permanence 25, mairie de Hénin Beaumont.

Jeudi 15 septembre 2016 de 14h00 à 17h00.

Visites de :

61. **Mr Eugène BINAISSE**- Ancien Maire - Conseiller municipal.

Intervention 12 – registre Hénin Beaumont.

62. **Mr Georges Bétremieux** -16 rue Ste Henriette - Hénin Beaumont.

Intervention 13 – registre Hénin Beaumont.

63. **M. BROCHOT Hervé**- CARMI NORD.

Intervention 14 – registre Hénin Beaumont.

64. **Mme Marine Tondelier**, 105 rue Robert Aylé, 62110 Hénin Beaumont.

Intervention 15 – registre Hénin Beaumont.

65. **Mme MATAGNE** 97, rue Voltaire - Hénin Beaumont.

Intervention 16 – registre Hénin Beaumont

2.4 Procédure de fin d'enquête.

Le jeudi 15 septembre 2016, à l'heure habituelle de fermeture des lieux d'enquête, désignés par Madame la Préfète du Pas de calais, l'enquête publique unique relative au projet, citée en objet, était close.

La commission d'enquête a collecté les registres et documents annexés à ceux-ci :

~ Le jeudi 15 septembre 2016.

Communes de Liévin.

~ Le vendredi 16 septembre 2016.

Communes de Avion, Billy Montigny, Carvin, Dourges, Fouquières les Lens, Harnes, Hénin Beaumont, Lens, Libercourt, Loison sous Lens, Loos en Gohelle, Méricourt, Montigny en Gohelle, Noyelles Godault, Noyelles sous Lens, Oignies, Sallaumines, Vendin le Vieil.

2.4.1. Bilan comptable des permanences

| Communes | perm. | perm. | perm. | obs. |
|----------------------|-------|-------------------|-------|-----------|
| | 1 | 2 | 3 | orales |
| Avion | - | - | - | - |
| Billy-Montigny | 2 | - | - | 1 |
| Carvin | 3 | 5 | - | 2 |
| Dourges | 5 | - | - | 0 |
| Fouquières les Lens | 1 | - | - | 1 |
| Harnes | 1 | - | - | 1 |
| Hénin Beaumont | 5 | 6 | 5 | 0 |
| Lens | 1 | 3 | 0 | 4 |
| Libercourt | 2 | - | - | 2 |
| Loison sous Lens | - | - | - | - |
| Loos en Gohelle | - | - | - | - |
| Liévin | 2 | 10 | - | - |
| Méricourt | 1 | - | - | - |
| Montigny en Gohelle, | 2 | - | - | - |
| Noyelles Godault, | 5 | - | - | - |
| Noyelles sous Lens | 2 | - | - | - |
| Oignies | 2 | - | - | - |
| Sallaumines | 2 | - | - | - |
| Vendin le Vieil | - | - | - | - |
| Total | | 65 visites | | 11 |

3. Contribution publique.

Article L123-5 Modifié par LOI n° 2010-788 du 12 juillet 2010 - art. 236.

Extrait :

Le rapport doit faire état des contre-propositions qui ont été produites durant l'enquête ainsi que des réponses éventuelles du maître d'ouvrage.

Article R123-19 Modifié par Décret n°2011-2018 du 29 décembre 2011 - art. 3.

Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête établit un rapport qui relate le déroulement de l'enquête et examine les observations recueillies.

Le rapport comporte 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.

3.1. Examen comptable des observations.

| Communes | Nb d'interven ants registres | Nb courriers | Nb d'observations | obs. orales |
|----------------------|---------------------------------------|-----------------|----------------------|----------------|
| Avion | - | - | - | - |
| Billy-Montigny | 1 | 0 | 1 | 1 |
| Carvin | 8 | 0 | 8 | 2 |
| Dourges | 5 | 1 | 28 | - |
| Fouquières les Lens | 1 | 0 | 1 | 1 |
| Harnes | 0 | 1 | 5 | 1 |
| Hénin Beaumont | 16 | 1 | 35 | - |
| Lens | 0 | 12 | 20 | 4 |
| Libercourt | 1 | 0 | 3 | 2 |
| Liévin | 12 | 2 | 40 | - |
| Loison sous Lens | - | - | - | - |
| Loos en Gohelle | - | - | - | - |
| Méricourt | 1 | 0 | 1 | - |
| Montigny en Gohelle, | 2 | 0 | 10 | - |
| Noyelles Godault, | 3 | 0 | 3 | - |
| Noyelles sous Lens | 3 | 0 | 5 | - |
| Oignies | 1 | 0 | 2 | - |
| Sallaumines | 5 | 4 | 19 | - |
| Vendin le Vieil | - | - | - | - |
| Total | 59 | 21 | 181 | 11 |

3.2. Traitement des observations.

Commune d'Avion.

Registre

Aucune annotation mentionnée au registre

Courrier

Aucun courrier annexé au registre

Commune Billy Montigny. (BiIM)

Registre:

Intervention 1

Un nom et prénom Stanek Richard avec une signature apposée

Intervention 2

Madame Céline Baudart, gérante des voyages Baudart, 147 avenue de la République, 62420 Billy Montigny

- ~ Attire l'attention sur la difficulté qu'entraînerait le terreplein central devant la société, compte tenu du rayon de braquage de leurs autocars pour entrer et sortir du dépôt.
- ~ Signale qu'elle déposera un document avec croquis à fins de propositions.

Courrier

Aucun courrier annexé au registre.

Commune Carvin. (Car)

Registre.

Intervention 1

M Mehenni. 16 août 2016

- ~ Signale avoir consulté le dossier ;
- ~ Je comprends enfin la parcelle que souhaite acquérir la mairie. (phrase copiée littéralement).
- ~ Indique avoir besoin de plus d'explications, et repassera le 18 août.

Intervention 2

M. et Mme Dhaze Pascal, 3 rue de la Haute Voie, 62820 Libercourt.

Ont consulté le dossier.

Questionnent :

- ~ Aurons-nous toujours accès à notre passage .les interlocuteurs signalent qu'ils garent véhicule et remorque par l'arrière des parcelles 550 et 112 ?



Commentaire CE

M. et Mme Dhaze se sont déplacés pour évoquer une situation qui risquerait de modifier leur quotidien, par le passage de la ligne « Bulle 5 » Dans l'état actuel, la possibilité donnée, à nos interlocuteurs d'accéder aux parcelles 550 et 112, intervient en circulant sur une voie, ancien cavalier de mine, destinée à un usage piétonnier.

Selon les informations recueillies auprès des services municipaux de la commune de Libercourt,

aucune réglementation particulière locale, n'a trait aux modalités d'utilisation desdits cavaliers, et aucun document ne donne d'autorisation particulière à l'utilisation de ce cavalier.

Intervention 3

M. et Mme Saïdi de Libercourt

Observation relative au parcellaire. Référence cadastrale AT 504

- ~ Refusent que la parcelle de 9m² soit prise ;
- ~ Pourquoi prendre ces 9m²
- ~ Demandent que la clôture béton soit maintenue
- ~ Signale que l'emplacement des 9m², est concerné par le compteur d'eau.



Intervention 4

M. Serge Monpays, 459, rue de la Gare à Carvin.

Signale : son domicile a servi pour l'étude bruit

Demande : à connaître le résultat des relevés, et les conséquences.

Espère : qu'une deuxième prise de mesures sera effectuée, lors de l'ouverture du projet.

Intervention 5.

M. Franck Rappa, 624, rue du Marais, à Carvin.

Constate : la rue du Marais, coté pair est largement habitée, contrairement au coté impair (coron Tilloy), mais bien boisé (square).

Suggère : que l'extension de la chaussée nécessaire au projet soit portée en majorité sur le coté impair.

Propose : la réduction du square et de sauvegarder le rond point.

Intervention 6.

M. et Mme Diévert, 1 rue du Ronchois, 62220.

Signale :

~ la station prévue au rond point, rue du Ronchois, chemin de la Frête, se situe sur le passage des poids lourds entrant et sortant de la zone d'activités du Mont Solau.

Questionne :

~ compte tenu de l'augmentation du risque d'accidents induit par la hausse du trafic, la connexion zone d'activités au contournement de Carvin est elle envisagée lors de la réalisation du projet ?

Intervention 7.

Mme Provo, 35, rue du chemin Vert, Carvin.

Apprécie :

~ Le projet, qui passe sur la commune de Carvin, ce qui permettra des déplacements le dimanche.

~ Souhaite un arrêt au niveau d'Intermarché, Lidl, et Mac Donalds, actuellement il n'y a rien.

Intervention 8.

Mme Micheline Cuvelier

Favorable au projet concernant la gare de Libercourt, regrette que la ligne ne continue pas vers Lille.

Courrier

Aucun courrier annexé au registre.

Observations orales

Mme Mehenni Hayet, 1287 rue des Bucqueux à Carvin se présente à la permanence en mairie de Carvin.

Signale :

~ s'inquiète suite à la réception du document relatif à la notification, en application de l'article R131-6 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.



Selon les dires de Mme Mehenni, celle-ci craignait dans un premier temps être victime d'une expropriation de son habitation, ce qui la rendait légitimement inquiète.

Après consultations du dossier, il s'avère que la surface à acquérir, correspond à 57m² sur un total de 751 m² de la parcelle cadastrée AT 841.

La parcelle concernée, située rue Bucqueux sur le territoire de la commune de Carvin porte l'identification cadastrale AT 841 (pièce 6 du dossier parcellaire).

Au regard de l'état parcellaire du dossier les propriétaires se dénomment :

Dans l'ordre de l'état parcellaire :

- > Mme Maïza Hayet, épouse de m. Mehenni Lemnaouer.
- > M. Mehenni Lemnaouer, époux de Maïza Hayet.

Au cours de l'entretien, Mme Mehenni Ayet, fait part :

- > Que l'emprise foncière concernée par la procédure d'expropriation, se situe face à l'entrée de garage, ainsi que la fenêtre d'une pièce, lieu de vie.

Afin disposer d'éléments fiables, les sites Géoportail (le portail des territoires et des citoyens), ainsi que Google Earth, ont été consultés, en présence de notre interlocutrice, et ce avec son acquiescement.

Commentaire C.E

Après consultation, en présence de Mme Mehenni Ayet, des sites mentionnés ci dessus, l'on ne peut que constater la situation évoquée par notre interlocutrice.



Source fond de carte Google Earth

- > Mme Mehenni souhaitait disposer du détail des travaux prévus, sur cette parcelle.

Commentaire C.E.

Le dossier, ne dispose pas des éléments demandés à la parcelle,

Par contre, comme le prévoit l'article R 131-8 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, il a été demandé, à Mme Mehenni Ayet, de mentionner par écrit ses observations, lesquelles seraient évoquées avec le porteur de projet.

Mme Mehenni Ayet, ne s'est nullement élevée contre cette formalité légale.

Copie de la planche 6 de la pièce 6 (plans parcellaires de la commune de Carvin) a été communiquée à Mme Mehenni Ayet.

A la date du 15 septembre Mme Mehenni, n'avait pas, par écrit, concrétisé ses dires lors de la permanence en mairie de Carvin.

Commune Dourges, (Dou)
Registre.

Intervention 1

Roland-Thaddé Walczak Chevalier 15 rue du 14 juillet, à Dourges.

Octogénaires, sont opposés au passage dans leur rue, en raison de l'étroitesse de celle-ci.

Intervention 2

Mr Claude Potier 7 rue du 14 juillet (ancien conseiller municipal).

Pense que:

- > Le projet BHNS, risque d'être un gouffre financier, et qu'il serait impératif de réfléchir sérieusement, avant de s'engager, et établir une balance entre l'investissement et le retour sur investissement, même si le projet pourrait être considéré comme d'intérêt général.

Souligne :

- > Qu'il serait judicieux d'établir clairement l'incidence du projet, dans l'avenir sur les impôts locaux.

Demande que:

- > Nonobstant les nuisances engendrées, par l'amplitude et les fréquences de passages, le tracé soit revu et corrigé avec l'accord des riverains.

Intervention 3.

M. Amédée Gellez, maire honoraire de Dourges

- > a remis un courrier. (courrier 1 annexé au registre).

Intervention 4.

M. Mme Jean Luc Walczak (aucune précision sur l'adresse).

- > Opposés au projet dans leur rue qui serait étroite.

Intervention 5.

Collectif d'habitants des rues des Tilleuls et 14 juillet à Dourges

- > Opposé au passage du BHNS, dans les rues précitées.

Questionne :

- > Pourquoi ne pas avoir été consulté ?
- > Qu'elle est l'intérêt de passer rues des Tilleuls et du 14 juillet, pour desservir 1 arrêt (en bout de rue des Tilleuls) ? D'autant cet arrêt peut être desservi par le tracé actuel, c'est à dire rues de la Liberté et Gambetta.
- > Y a t-il eu une étude sur le retour sur investissement ?
- > Pourquoi cette fréquence 5h / 23h tous les jours y compris les J.F ?
- > Y aura-t-il modification, rue du 14 juillet (sens unique sauf riverain).

Met en exergue :

- > Nuisances, insécurité et destruction de voirie non prévue à cet effet ;
- > 90% des bus, circulant actuellement à Dourges, sont vides.

Questionne : Pourquoi seraient-ils pleins en 2018 et tous les ¼ d'heure.

Signale :

- > La fluidité de la circulation fonctionne correctement actuellement ;
- > La largeur de la route et le stationnement pose problème rue du 14 juillet;

Regrette :

- > L'absence de participation lors de la concertation en 2014 :
 - Terrain non bâti ;
 - Habitants de la rue du 14 juillet non informés.

Pense que :

- > Le projet est non compatible avec la taille de la ville, ce projet le serait pour une ville plus importante.

Questionne : l'esprit village sera-t-il conservé ?

Craint pour:

- > La dépréciation des biens, valeur des maisons ;
- > les enfants en bas âge de retour de l'école (accident) ;
- > la pollution ;

Mentionne avoir recueilli 100% de retour négatif sur le passage de ce bus pour la rue des tilleuls et rue du 14 juillet.

Signatures de :

1. M. Mme Stéphanie et Florent Dubar, 12, rue des Tilleuls ;
2. M. Kazubek, 16, rue du 14 juillet ;
3. M. Mme Sion, 14 rue des Tilleuls ;
4. Mme Françoise Duczmac, 17 bis rue du 14 juillet ;
5. M. Christophe Godemi(?), rue du 14 juillet.
6. Mme Anne Sophie Nowakowski, 15 rue des Tilleuls.

Lors de la permanence du samedi 10 septembre 2016, le collectif a remis une pétition comportant 8 (huit) feuillets cotés de 1/8 à 8/8.

Ces feuillets comportent

Feuille 1 : support de la pétition.

Contenu du support.

Titre : Relance, écrit de manière manuscrite.

Corps du document :

Suite à la réunion de bienvenue de Mme le Maire, nous avons appris qu'une ligne de bus BHNS allait passer, dans notre rue, toutes les 15 mn en heure de pointe.

Après recherche sur le projet, le bus passera de 5h à 23h00, y compris dimanche et jours fériés.

Le trajet du bus devrait descendre la rue, après avoir circulé rue du 14 Juillet.

Nous ne comprenons pas pourquoi, alors que ce projet était rue Lemaitre, il a été dévié dans la résidence.

Résidence dans laquelle nous subissons déjà le passage de nombreux véhicules qui ne roulent pas toujours à allure modérée : Nos enfants seront-ils en sécurité ?

Pourquoi nous n'avons pas été contactés pour ce projet ?

Nous souhaitons nous rassembler afin de faire savoir à Mme le Maire que nous ne sommes pas d'accord avec ce projet.

Si vous souhaitez également faire part de votre mécontentement, merci de nous retourner ce coupon dans une de nos boîtes aux lettres

Anne Sophie : 15, rue des Tilleuls

Nadège : 14, rue des Tilleuls

Sur le coupon, les renseignements suivants sont à compléter :

Nom, Prénom, Adresse, N° de téléphone.

A la suite du coupon, y est annoté :

« Souhaite faire part de mon désaccord, concernant la ligne de bus qui concernera la résidence « derrière les jardins » ».

En bas de page le pétitionnaire est invité à signer

Feuillets de 2 à 8 :

14 coupons réponses ont été recensés, pour 18 pétitionnaires qui se sont manifestés.

- ⇒ Cloé Delattre, 9 rue des Tilleuls, Dourges ;
- ⇒ Mélissa Carpentier, 7 rue des Tilleuls, Dourges ;
- ⇒ Nadège Sion, 14 rue des Tilleuls, Dourges ;
- ⇒ Stéphanie Dubak, 12 rue des Tilleuls, Dourges ;
- ⇒ Carine Skrzypczak – Ruffin, 4 rue des Tilleuls, Dourges ;

Est inscrit sur ce coupon :

Nous sommes déjà dérangés par le manque de place de stationnement et des places trop petites, le passage du TGV (très bruyant) ;

Donc stop et je dis non à ce projet ;

- ⇒ Kévin Mafrans, 16 rue des Tilleuls, Dourges ;
- ⇒ Ahmed Drissi 8, rue des Tilleuls, Dourges ;
- ⇒ Gregory Steppe, 6 rue des Tilleuls, Dourges ;
- ⇒ **Nom illisible**
- ⇒ Pauline Bourel, 2 rue des Tilleuls, Dourges ;

- ⇒ Nowakowski – Kujawa, 15 rue des Tilleuls, Dourges ;
- ⇒ Julien – Elise Dehon Plateel, 5 rue des Tilleuls, Dourges ;
Tout à fait d'accord avec votre mécontentement- Pour la sécurité de tous, la mise en place d'un ou plusieurs ralentisseurs « type dos d'âne » ;
- ⇒ Ali Mia, 10 rue des Tilleuls, Dourges ;
- ⇒ Mohamed et Eveline Lasri et Rosler, 3 rue du 14 juillet, Dourges ;
- ⇒ Kévin Kazubek, 16, rue du 14 juillet, Dourges.

Commentaire CE.

Pour l'ensemble des deux rues évoquées 14 retours en opposition au projet, ont été restitués.

Il est utile de noter que :

- ~ Les rues du quatorze juillet et des Tilleuls à Dourges se composent respectivement de 24 et 23 habitations
- ~ La rue des Tilleuls à Dourges comporte 23 habitations

Il faut donc considérer que les retours correspondent à 14 coupons sur 47 possibles, ce qui correspond à 29,78%.

Courrier.

Courrier 1 :

M. Amédée Gellez, Maire honoraire de la commune de Dourges, ancien conseiller Général.

Indique :

- > Trop cher, sans vision de territoire, voilà l'analyse que la section du bassin minier de Lens UDI fait du projet de BHNS.

Signale :

- > Faire partie de la commission développement de la CAHC, avoir de nombreuses fois étudiés les problèmes posés par la future ligne BHNS, sans avoir de retour, après les avoir exposés aux élus.
- > Que des réserves ont été émises à l'unanimité:
 - ~ Sur les dépenses ahurissantes, qui représentent un gaspillage de l'argent publique.

Questionne :

- > Peut-on apporter une fiabilité aux chiffres avancés, même si ceux-ci ont variés ?
- > Le SMT indique un budget de 450 Millions d'€uros, alors qu'au début, il est bien précisé dans le dossier de consultation de 657 Millions d'€

Questionne :

- > Comment apporter une crédibilité à un dossier qui varie de 200 millions d'€, ou dans ce budget défalque t on déjà les 200 millions d'€ promis, mais non acquis, par l'Europe ?

Le conseil de développement s'est interrogé sur le montant de cet investissement et apporte des réserves.

Plusieurs membres ont assisté à une réunion à Liévin, et s'étonnent du budget, qui représente 54 millions d'€ dont 50 de subventions. La recette billetterie est dérisoire, de plus, peu dévolution au regard de cette activité est constaté.

- > Constat alarmant, les bus Tadao sont très présents, mais souvent vides ou pratiquement. C'est une observation faite par les membres de la commission qui peut être vérifiée. pas étonnant les Tadao ont perdu d'après les statistiques plus d'un million d'usagers parmi les jeunes, certains préférant la voiture ou le covoiturage, ou les parents conduisent les enfants à l'école.

Les minibus seraient mieux adaptés à la situation actuelle. Les personnes âgées ont souvent besoin d'un service de proximité.

Ce serait important de connaître la situation financière du SMT. On ne l'a dit pas brillante. On vit selon ses moyens et non au dessus.

Notre région n'est elle pas la plus pauvre de France ?

- > Un point qui na rien d'un point de détail, la circulation dans la ville et les nombreux changements annoncés. Qu'en pense la population ?

- > Des questions sont posées.
 - ~ Les résultats sont-ils entérinés avant même le passage aux enquêtes ?
 - ~ Celles-ci sont-elles faites pour légaliser le projet et permettre aux initiateurs de se dédouaner vis-à-vis de la population ?

Nous avons eu un exemple marquant avec tous les recours posés sans succès, par bon nombre de personnes et par les défenseurs de la nature pour la ligne à très haute tension.

Commune Fouquières les Lens,(FouL)

Registre :

Intervention 1

Mme Jessica Dereux, 59 rue A. Bernard 62740 Fouquières les Lens

Au-delà de l'impact environnemental, le développement du transport en commun permet de rompre l'isolement et de maintenir l'autonomie des personnes plus ou moins dépendantes.

Il est dommage que la commune de Fouquières les Lens ne soit pas plus concernée par ce projet.

Courrier.

Aucun courrier annexé au registre.

Commune Harnes, (Har)

Registre.

Aucune annotation mentionnée au registre

Courrier

Courrier 1

Origine : M. le Maire de la commune de Harnes

Pièces jointes : le tracé général, avec localisation de la proposition ;
Un plan parcellaire, matérialisant la proposition.

- > Se réjouit qu'un tel projet puisse voir le jour sur son territoire, favorisant ainsi, les déplacements des citoyens au travers de la cité et inter-cités.
- > Souhaite dans le cadre de l'enquête publique et après étude approfondie du projet, d'émettre quelques remarques, notamment sur le tracé proposé :

Le tracé présenté semble cohérent, à l'exception du chemin de Valois, dans sa portion comprise entre la Saint Druon et le carrefour avec la rue Delattre et le chemin de la Grosse Borne, pour les raisons suivantes :

- > La circulation des véhicules de plus de 3,5 t est interdite sur cet axe ;
- > La largeur des voies mesure environ 10 m.

Or pour permettre la circulation des véhicules de plus de 3,5 t, la largeur des voies doit comprendre 2 x 1,5 m de trottoirs (respectant les règles d'accessibilité), une zone de stationnement longitudinale de 2m et une bande de roulement de 6,5m minimum, soit une largeur totale de 11,5m.

La suppression des zones de stationnement, ramenant la largeur à moins de 10m, ne peut être envisagée, dans cette zone principalement résidentielle.

Il n'est pas prévu dans le cadre des travaux du SMT de revoir la structure de chaussée de cette rue, qui pourtant ne paraît pas adaptée à la circulation des véhicules de plus de 3,5 t.

Une dégradation accentuée et prématurée causerait un surcoût d'entretien (voire rénovation) que la collectivité ne saurait englober.

C'est pourquoi, il est proposé de revoir le tracé en le faisant circuler non pas par le chemin de Valois, mais plutôt par le chemin du Bois, la rue de Valmy, et retour sur le chemin de la Grosse Borne.

Ce déplacement présenterait plusieurs avantages :

- > Le fait que certaines lignes (Tadao), emprunte déjà ce tracé, et qu'il ne présente aucun désagrément sur le régime de circulation actuel.
- > La rue Duhamel a fait l'objet d'un réaménagement complet en 2014, permettant ainsi la circulation de véhicules de plus de 3,5 t.

- > Des « quais bus », respectant l'ensemble des règles d'accessibilité, y ont d'ailleurs été créés, il ne serait donc pas nécessaire dans le cadre de futurs travaux sur ce BHNS d'en recréer.

En conséquence, monsieur le maire de la commune d'Harnes souhaiterait que soit étudiée la possibilité de supprimer le passage des bus par le chemin de Valois, et de faire circuler par le chemin du Bois, la rue Léon Duhamel, rue de Valmy, avec un retour chemin de la Grosse Borne.

Observation orale

M. Philippe Skrzypczav, d' Harnes

S'est informé sur les avantages qu'il était en mesure de bénéficier, en raison de sa situation de demandeur d'emploi.

Commune Hénin Beaumont, (HenB)

Registre

Intervention 1.

Mme Francine Montecer, résidant à Hénin Beaumont.

A pris connaissance du projet – favorable au projet

Intervention 2.

Mme Chantal Duquesnoy, résidant à Hénin Beaumont.

A pris connaissance du projet – favorable au projet.

Intervention 3.

M. Claude Lahaye (Magasin Matouvu), 45 rue Robert Aylé, Hénin Beaumont

Signale :

- ~ Toujours en recherche d'un local (200-300 m²) pour maintenir l'activité avec deux salariés.
- ~ Etre à l'écoute de toutes propositions (emplois de deux salariés et lui-même).

Evoque le montant des indemnités (local et indemnités d'éviction du fond de commerce

Intervention 4.

Mme Petitainot, 61 Bd Basly 62110 Hénin Beaumont.

Signale :

- ~ Le plan n'indique pas le passage avenue V. Hugo et le parking de Match- informations rectifiées par le commissaire enquêteur.

S'oppose au projet pour les raisons suivantes :

- ~ Il semble inopportun d'effectuer des travaux onéreux dans un contexte économique peut favorable. Il aurait été plus judicieux de remplacer le matériel actuel par des bus électriques.
- ~ Signale le peu de fréquentation des lignes actuelles, une augmentation des fréquences (matin et soir), serait suffisante.
- ~ Les bus vont côtoyer la cour de la crèche et engendrer :
 - > Des nuisances pour les enfants (visuelles, fréquence des passages (8 à 15 mn) ;
 - > Un impact sur la santé (bus hybride diesel) ;
 - > Des problèmes de sécurité (accident – terrorisme)Il aurait été plus judicieux, d'agrandir la cour de la crèche.

Intervention 5.

M. et Mme Lemahieu, 35 rue Robert Aylé, et 36 rue de l'Humanité, à Hénin Beaumont. Propriétaire mitoyen du magasin Matouvu.

Questionnent :

- ~ Comment sera le mur mitoyen après démolition.
- ~ Les travaux de remise en état seront-ils exécuté par SMT ou percevrons nous une indemnité pour les effectuer par nos soins.
- ~ Demandent que toutes les mesures de sécurité soient prises pour garantir leur maison.

~ Quand les travaux vont-ils débiter ?

Intervention 6.

Zone Hénin Beaumont 06 – Station les Rivières – Parcelles AV 129.

Suite à la réunion sur site du 06/09/2016, en présence de M. Défossez (SMT) et Morillas (Artélia), nous souhaitons limiter la surface à acquérir pour votre projet sur la parcelle AV 129.

MM Défossez et Morillas, ont acté que la juxtaposition des projets respectifs est compatible et ainsi il resterait 14 m sur la façade principale, surface que nous souhaiterions voir retourner dans le domaine public, d'autant qu'un candélabre support de ligne électrique, est situé sur cette bande d'alignement.

Vous pouvez rendre suite auprès de Mme Marescal : s.marescal@simabolding.com

Maitre d'œuvre : S Pacreau. Société@capyjoulia.com

SCI Hénin Automobiles, avenue Olympe de Gouges – ZAC du bois des fenêtres – 60740 saint Maximin.

Intervention 7.

M. Mme Guyot Florzak, 25 bis Grande rue, 62490 Quièry la Motte.

Venus s'informer : si la parcelle AN 458 est impactée par le projet ;

Constata qu'ils ne sont pas concernés.

Intervention 8.

M Dominique Willefert, 67 rue Pasteur 62110, Hénin Beaumont

Venu s'informer, au cas où le tracé impacterait son habitation, pour prendre connaissance du début des travaux.

Intervention 9.

M. François Lenzion, 446 rue E Thomas, à Hénin Beaumont

Prise de connaissance du dossier.

Intervention 10.

Mme Marie Prévost, 144 rue de la concorde 62110 Hénin Beaumont.

- > Opposée au projet, en raison de son passage devant la crèche
- > Bruit et pollution non compatible avec cet établissement.
- > Sans compter l'abattage d'arbres, donc moins d'oxygène.

Intervention 11.

Je trouve étonnant l'affirmation page 29, pièce F :

« Parcours 2 retenu parce que non impacte les jours de marché ?

Le cœur de la cité n'est pas mieux desservi et l'impact sur le stationnement réduira très nettement le stationnement déjà réduit.

Pense-t-on aux commerces.

Cela ne passe toujours pas dans les zones de population – zones Hénin – Montigny en particulier.

Signé : Bétremieux.

Intervention 12.

M. Eugène Binaisse, conseiller municipal d'opposition, ancien maire.

Considère que :

- > la concertation, concernant les deux trajets, ait été pour le moins sommaire voire inexistante.

Indique_:

- > Qu'aucune commission identique à celle mise en place pour le tramway, n'a été constituée.

Signale que :

- > Les ajustements souhaités par les commerçants auraient du être menés en amont, ainsi qu'avec les usagers du centre ville (commerces, piscine, lycée, hôpital, crèche.....).

Signifie que :

- > le trajet demeurera le fait du prince ;

Note :

- > Que les conseillers d'opposition n'ont jamais été conviés à partager sur ce dossier ;

Souhaite :

- > Que le BHNS devienne une véritable réussite pour la population.

Intervention 13.

M. Georges Bétremieux, 16, rue Sainte Henriette,

Complète ses indications du 14 septembre ([intervention 11](#)).

Signale avoir pris connaissance des compléments indispensables à la compréhension du tracé

Questionne :

- ~ Pourquoi ne pas faire plus simple en empruntant la rue Jules Guesde jusque la gare ? Cela éviterait les étranglements que les passages du BHNS provoqueront inmanquablement
- ~ Peut-on être certain que le flux entrant à Hénin grâce au bus restera important. Le contraire sera plutôt l'exportation vers Lens où sont, les services administratifs et les grands commerces.

Craint :

- ~ Que la circulation restreinte en ville n'amène un dépérissement encore plus important du commerce local.

Questionne :

- ~ Combien pourra-t-il passer de véhicules entre chaque passage de BHNS ?

Indique : les parkings réduits n'inciteront guère à séjourner en ville.

Questionne :

Y aura-t-il :

- Des abris bus ?
- Des places de parking proche des arrêts pour inciter à prendre le BHNS ?

Que deviendront les passages :

- À hauteur de l'hôtel de ville ?
- Rue E. Gruyelle ?
Où la sécurité des passants sera réduite.

Intervention 14.

M. Hervé Brogniot, CARMI Nord, directeur du patrimoine. Parcelle AN 494.

Indique, comme vu avec m. Défossez, il faudrait que la parcelle cédée corresponde au surplus non clôturé du cabinet médical.

Intervention 15.

Mme Marine Tondelier, 105 rue Robert Aylé, 62110 Hénin Beaumont.

Elue écologiste, conseillère communautaire.

- ~ S'inquiète en matière sanitaire en raison du passage du bus à proximité de la crèche.

Questionne :

- ~ Que vont respirer les enfants lorsqu'ils seront dans l'espace extérieur de la crèche ? Question en corrélation avec le questionnaire soumis au SMT relatif à la motorisation hybride retenus pour les bus. Du gaz aurait été une meilleure décision sanitaire.
- ~ Fait part d'inquiétudes des commerçants, qui doivent être entendues.

La concertation a été inexistante avec les commerçants, alors que les questions sont légitimes (situation déjà précarisée par le tout Auchan).

- ~ Signale que la mairie a insisté auprès du SMT, afin que le nouveau tracé du BHNS, soit prétexte à inverser tout le sens de circulation du centre-ville. Cela avec la confusion entre ce qui est de la responsabilité du projet lui-même.
- ~ Rappelle que lors d'une réunion publique, il ya quelques mois, la question de la place Jean Jaurès (place piétonne du centre ville) avait été évoquée.
Le manque de précision des plans fournis ne nous permettent pas d'avoir plus de précisions.
- ~ Précise que la disposition et répartition des différents arrêts, sera un réel enjeu Par le passé les décisions prises n'ont pas toujours été comprises (2 arrêts à quelques mètres place Carnot).
- ~ Mentionne que les pistes cyclables prévues ne sont pas précisées dans les documents.
- ~ Rappelle qu'elles ont été promises, et le besoin s'en fait sentir.

Intervention 16.

Madame Matagne, 97 rue Voltaire à Hénin Beaumont.

Examen du dossier

Courrier.

1. **M. Ludovic Wable**, 145 rue de Laon, 62430 Sallaumines

Après avoir pris connaissance du dossier d'enquête publique :

Constata à son grand étonnement, l'emprise du projet empiète sur ses parcelles : AM1087, 1085P et 433P, et ce sans en avoir été avisé.

Fixe une liste de doléances :

- ~ Clôture de ses parcelles à remplacer ;
- ~ Haies à replanter à hauteur et à l'identique;
- ~ Compteurs eau, gaz et alimentation électrique à déplacer ;
- ~ Mur de soutènement à remplacer ;
- ~ Portillon et escalier à remplacer ;
- ~ Arbres Pinus Nigra Salzanii, 1,70 m de circonférence (Dépose et repose) ;
- ~ Préjudices immatériels :
 - Rachat des m² de terrain ;
 - Perte de valeur immobilière ;
 - Mise en sécurité de mon logement pendant les travaux ;
 - Référé préventif avec désignation d'expert plus constat d'huissier de justice avant travaux à la charge du SMT.

Compte tenu de tous ces éléments, ne serait-il pas plus judicieux de déplacer l'emprise, en évitant ma parcelle.

« Les observations du public sont consultables et communicables aux frais de la personne qui en fait la demande pendant toute la durée de l'enquête ».

Commune Lens (Len)

Registre.

Aucune annotation mentionnée au registre

Courriers

Courrier 1 (ce document complète une annotation figurant au registre de Billy Montigny).

Origine : Baudart Voyages, 147, avenue de la république, Billy Montigny

Signale: avoir annoté le registre d'enquête en mairie de Billy Montigny, le 29 août 2016 ;

Confirme: les problèmes prévisibles par l'adaptation prévue des voiries, devant son établissement sis aux 147, ave de la République à Billy Montigny, concernant le tracé du BHNS

Argumente :

La modification de l'Avenue de la République devant notre dépôt, laquelle se ferait par l'ajout d'un terre plein central continu, rectiligne et végétalisé, empêcherait l'entrée et sortie des autocars du dépôt

Précise que :

Lors de ces manœuvres, nos autocars empiètent systématiquement sur la voie opposée.

La longueur de ces véhicules mesurant jusqu'à 14,60 et les empattements et porte à faux différents.

Le rayon de braquage, ne permettrait pas de sortir du dépôt sans endommager à la fois le terre plein central continu végétalisé et nos véhicules.

Propose :

Un marquage au sol, avec autorisation de franchissement, en lieu et place du terre plein central, ce qui permettrait de ne pas entraver notre activité.

Note :

« Encore, une transformation du terre plein central continu rectiligne végétalisé en ilots, entre lesquels nos véhicules devraient aisément pouvoir circuler (la variable gabarit / véhicule devant également être considérée sur du long terme afin de présager des évolutions futures), le permettrait également ».

C'est pourquoi nous émettons toutes réserves sur les entraves pouvant porter préjudice à notre activité dans le cadre du projet référencé en objet et nous en remettons à votre bienveillance afin d'étudier une solution alternative ».

Courrier 2.

Courrier daté du 12 septembre 2016,

Arrivée à la planification urbaine (mairie de Lens) le 16 septembre 2016, le lendemain de clôture d'enquête

Origine : **Macdonald de Lens**

Signé : Amaury Descamps

Situe le restaurant Macdonald, sur le parking du stade Bollaert et il est fait part des éléments suivants, pour une exploitation normale du restaurant :

~ La nouvelle voie de bus va passer derrière le restaurant, or la voie drive sort sur cette même voie.

Questionne :

- Comment va s'intégrer cette sortie du drive dans cette nouvelle circulation ?

~ Le camion de livraison (35 tonnes) du restaurant se stationne sur la rue arrière du restaurant pour procéder au déchargement

Questionne :

- Comment l'intégrer dans ce nouveau projet ?

~ Le calendrier des travaux représente une période importante pour l'activité commerciale.

Il sera nécessaire de prendre en considération les conséquences financières et le cas échéant sociales pendant la durée des travaux réalisés par le SMT sur l'exploitation de notre restaurant.

Courrier 3.

Courrier daté du 12 septembre 2016,

Arrivée courrier mairie de Lens, le 16 septembre 2016, lendemain de clôture d'enquête.

Origine : **Macdonald de Vendin le Vieil.**

Signé : Amaury Descamps

Situe le restaurant sur le rond point d'entrée de la zone commerciale de Cora Lens II, sachant que cette axe sera touché par le projet Bulles porte à connaissance les éléments suivants, pour une exploitation normale du restaurant :

~ Le calendrier des travaux représente une période importante de notre activité commerciale.

Il sera nécessaire de prendre en considération les conséquences financières et le cas échéant sociales pendant la durée des travaux réalisés par le SMT sur l'exploitation du restaurant.

Courrier 4.

Courrier daté du 15 septembre 2016,

Arrivée courrier mairie de Lens le 16 septembre 2016, le lendemain de clôture d'enquête

Origine : **Région des Hauts de France.**

⇒ Observations au titre du foncier :

Le projet s'implante sur une partie de la Parcelle AI 700, propriété de la région pour une surface d'environ 1000m².

Cette emprise est dédiée au stationnement de la maison des projets (environ 20 places impactées. Celui-ci est indispensable au bon fonctionnement de l'établissement.

Conclut :

Aussi une reconstitution de cette offre en stationnement, plutôt qu'une compensation financière est à prévoir par le syndicat des transports.

⇒ Observations techniques au titre des équipements :

~ Accès voie pompier vers le musée du Louvre –Lens :

- une voie engins pompiers qu'emprunte le SDIS se situe rue G. Bernanos, dans la continuité de la rue du temple et travers la parcelle AI0700, sur laquelle se trouve la maison des projets.

~ Accès des personnes à mobilité réduite à la maison des projets :

- au regard de la déclivité de terrain entre le trottoir de la rue Bernanos, les stationnements des PMR et l'accès à la salle d'exposition se situent à l'arrière de la maison des projets.

~ Liaison piétonne Louvre – Lens :

- Ce cheminement qui part du centre ville et arrive notamment au Louvre-Lens sera coupé par la voie vert.

La traversée piétonne proposée est désaxée par rapport à cette liaison et risque de créer des traversées en zone non sécurisée.

Conclut :

Aussi le projet d'aménagement proposé par le syndicat des transports devra s'adapter à ces différentes contraintes d'accessibilité et de sécurité.

Courrier 5

Origine : Centre Hospitalier de Lens.

Direction du patrimoine et de la logistique.

Courrier daté du 12 septembre 2016

Pour donner suite à l'entrevue qui s'est déroulée le 15 juin dernier entre mes services et ceux du Syndicat Mixte des Transports, afin d'étudier l'impact du tracé du BHNS sur une parcelle appartenant au Centre Hospitalier de Lens, je tiens à vous faire part des éléments suivants:

Tout d'abord, cette parcelle, située au 3, rue des Déportés à Avion, dont les références cadastrales sont AK 157, est occupée par un bâtiment destiné à la prise en charge de patients en hôpital de jour psychiatrie pour adultes. Il est composé de deux bâtiments contigus accessibles depuis la cour intérieure par les personnes à mobilité réduite et les camions de livraison pour les repas.

Le schéma qui nous a été présenté lors de la réunion du 15 juin dernier ne prenait pas en compte ces informations relatives à l'activité du bâtiment et nous en avons fait part à Monsieur le Président du SMT Artois Gohelle par courrier recommandé en date du 29 juin 2016 (copie du courrier joint en annexe).

Afin de pouvoir contribuer de manière collaborative à ce dossier, nous proposons, sur la base des éléments repris en annexe, deux alternatives référencées « propositions 1 et 2 » (repérées en rouge et en vert sur le plan) permettant ainsi de maintenir l'activité de cet établissement hospitalier dans de bonnes conditions et de répondre aux besoins de la population en matière de transport.

Par conséquent, pour les raisons déjà évoquées dans le courrier du 29 juin dernier, nous maintenons notre position de refuser la solution initiale présentée en l'état par le SMT et demandons qu'elle soit retranscrite comme telle dans le registre de la commission d'enquête. Le principe d'acquisition n'est, quant à lui, pas remis en question.

Mes services se tiennent, bien entendu, à votre disposition pour échanger sur les solutions proposées.

En annexe au courrier :

Annexe 1 : dossier photo de l'existant et plan associé :

Annexe 2 : la proposition d'implantation et courrier du SMT en date du 24 mai 2016 ;

Annexe 3 : propositions d'implantation ;

Annexe 4 courrier en date du 29 juin 2016.

Courriers 6

Reçu par voie électronique le 21 septembre 2016 soit 6 jours après la clôture d'enquête

Contenu du message :

Bonjour Monsieur Bolle,

En vue de la réalisation de lignes de bus à haut niveau de service dans le Pas-de-Calais, sur les communes de Carvin, Hénin-Beaumont, Lens, Libercourt et Noyelles-Godault, des enquêtes publiques uniques (EPDUP portant MECDU et enquête parcellaire) ont été ouvertes.

Dans ce cadre, la SNCF a transmis les courriers de réponse à la Scet de Bordeaux à l'adresse indiquée dans le courrier du SMTAG.

Nous avons compris que la Scet récoltée les observations des propriétaires fonciers et faisait une synthèse à la commission d'enquête. Cependant hier, nous avons eu un retour de Mr Le Morvan, commissaire enquêteur pour les 5 autres communes concernées par le projet et faisant également l'objet d'une enquête publique unique, qui nous indique que les observations auraient dû être adressées directement à la commission d'enquête.

Nous sommes conscients que la commission est close, toutefois nous souhaitons vous transmettre une copie de nos courriers adressés à la Scet, comme nous l'avons fait pour l'autre partie du projet à Mr Le Morvan.

En pièces jointes au courriel les documents suivants :

6.1 Commune concernée, Carvin.

Courrier explicatif concernant les parcelles faisant l'objet d'une cession

Origine : SNCF DIRECTION IMMOBILIERE TERRITORIALE NORD
Pôle Synthèse Innovation Urbanisme
Immeuble Perspective - 7eme étage
449. /Avenue Willy Brandt - 59777 EURALILLE.

Courrier daté du 9 septembre 2016

Ce document mentionne :

SNCF Réseau est propriétaire de plein droit d'emprises concernées par cette opération

| commune | section / N° cadastral | surface fiscale |
|---------|------------------------|---------------------|
| Carvin | BN 177 | 1690 m ² |
| Carvin | BN 445 | 2573 m ² |

Les parcelles objets de cette enquête sont situées au milieu de la ligne n°285000. Lorsque SNCF ferme une ligne et retranche du Réseau Ferré National son patrimoine, c'est au bénéfice d'une reconversion globale du linéaire qui constituait l'assiette de la voie. Ce qui n'est pas le cas en l'espèce, puisque le projet morcèle le linéaire.

L'entreprise SNCF ayant pour objet de gérer la mobilité des trains voyageurs et fret, elle n'a pas vocation à conserver du patrimoine non utile au ferroviaire. Nous souhaitons qu'un projet global de déplacement puisse être réfléchi et mis en œuvre afin que la continuité offerte par

cette ancienne voie ferrée, devenue inutile pour les circulations ferroviaires, soit pleinement exploitée pour les projets de mobilité du territoire.

De fait, la cession des parcelles BN177 et BN445 ne pourra être envisagée que dans le cadre d'une cession globale comprenant les parcelles suivantes :

| commune | section / N° cadastral | surface fiscale |
|---------|------------------------|---------------------|
| Carvin | BN 153 | 3150 m ² |
| Carvin | BN 445 | 2480 m ² |
| Carvin | BN 177 | 1690 m ² |
| Carvin | BN 152 | 830 m ² |
| Carvin | BN 447 | 385 m ² |
| Carvin | BN 446 | 2270 m ² |
| Carvin | AM 237 | 220 m ² |
| Carvin | AM 234 | 1005 m ² |
| Carvin | AM 231 | 535 m ² |
| Carvin | ZH 74 | 840 m ² |

Je vous rappelle également que les règles relatives à la cession du patrimoine de SNCF Réseau, sont définies dans les articles 48 et suivants du décret n°97-444 modifié par le décret n°2015-140 du 10 février 2015 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Réseau.

Lorsque SNCF Réseau envisage de céder un bien immobilier, il en informe :

- ⇒ Les services internes de la SNCF pour s'assurer la non utilité des parcelles pour ces services, et pour vérifier qu'il n'y ait pas de contraintes techniques liées à l'exploitation.
- ⇒ L'Etat et les collectivités territoriales, qui disposent d'un délai de deux mois pour se porter acquéreur dudit bien.
- ⇒ France Domaine, qui donne son avis sur la valeur vénale du bien proposé à la cession.

En conclusion, la SNCF n'est pas opposée au projet de BHNS porté par le SMTAG (la réunion du 2 septembre dernier en présence de l'Etat, la Région des Hauts de France, le SMTAG, SNCF Immo et SNCF Réseau a d'ailleurs permis d'identifier les actions à mener par chacun des acteurs pour permettre sa réalisation). Toutefois, afin de présenter la cohérence du foncier SNCF, je souhaite que le SMTAG élargisse sa réflexion sur l'ensemble des parcelles de la voie n°285000 afin qu'elle puisse participer pleinement au projet de continuité de déplacement sur le territoire.

Le questionnaire dûment rempli,

Parcelles concernées : BN 177 et BN 445, sur le territoire de la commune de Carvin.

6.2. Commune concernée Hénin Beaumont

Courrier explicatif concernant les parcelles faisant l'objet d'une cession

Origine : SNCF DIRECTION IMMOBILIERE TERRITORIALE NORD

Pôle Synthèse Innovation Urbanisme

Immeuble Perspective - 7eme étage

449. /avenue Willy Brandt - 59777 EURALILLE.

Courrier daté du 9 septembre 2016

Ce document mentionne :

SNCF Réseau est propriétaire de plein droit d'emprises concernées par cette opération

| commune | section / N° cadastral | surface |
|----------------|------------------------|----------------------|
| Hénin Beaumont | AL 1198 | 60389 m ² |
| Hénin Beaumont | AN 448 | 983 m ² |

La parcelle AL 1198 fait partie intégrante du domaine public ferroviaire en ce qu'elle constitue, à la fois l'assise de la voie ferrée n°284000 de Lens à Ostricourt qui appartient au Réseau Ferré National et figure au statut "exploité" au Document de Référence du Réseau; et le terrain d'assiette des fonctions liées à l'exploitation de la Gare d'Hénin-Beaumont.

De même, la parcelle AN 448 fait partie intégrante du domaine public ferroviaire en ce qu'elle constitue le support de l'exploitation de la ligne n°284000, et permet l'accès à la voie pour son entretien.

Je me permets de vous rappeler les caractéristiques inhérentes au domaine public ferroviaire :

Le domaine public ferroviaire est protégé par le CGSP (code général de la propriété des personnes publiques), ainsi que par la servitude dite " T1 instituée par la loi du 15 juillet 1845 et modifiée par le code des transports dont vous trouverez ci-joint une copie.

De plus, je vous informe que les emprises objet de l'enquête contiennent des installations ferroviaires, notamment enterrées, indispensables au bon fonctionnement et à la sécurité des circulations ferroviaires. Par conséquent, elles doivent rester propriété pleine et entière de SNCF et conserver le statut de domaine public ferroviaire.

Le domaine public ferroviaire étant inaliénable, insaisissable et imprescriptible, je vous prie d'exclure les parcelles AL 1198 et AN 448 de la présente procédure d'expropriation.

En conclusion, SNCF n'est en aucun cas opposée au projet de BHNS porté par le SMTAG (la réunion du 2 septembre dernier en présence de l'Etat, la Région des Hauts de France, le SMTAG, SNCF Immo et SNCF Réseau a d'ailleurs permis d'identifier les actions à mener par chacun des acteurs pour permettre sa réalisation).

Toutefois, afin de garantir le bon fonctionnement et la sécurité des circulations ferroviaires, je vous demande d'exclure les parcelles AL 1198 et AN 448 des deux volets de la présente enquête publique unique (EPDUP portant MECDU et enquête parcellaire).

Le questionnaire dûment rempli,

Parcelles concernées : AL 1198 et AN 448, sur le territoire de la commune de Hénin Beaumont

6.3. Commune concernée, Lens

Courrier explicatif concernant les parcelles faisant l'objet d'une cession

Origine : SNCF DIRECTION IMMOBILIERE TERRITORIALE NORD

Pôle Synthèse Innovation Urbanisme

Immeuble Perspective - 7eme étage

449. /Avenue Willy Brandt - 59777 EURALILLE.

Courrier daté du 9 septembre 2016

Ce document mentionne :

SNCF Réseau est propriétaire de plein droit d'emprises concernées par cette opération :

| commune | section / N° cadastral | surface |
|---------|------------------------|--------------------|
| Lens | BD 200 | 8320m ² |

Un projet est porté sur ce secteur par la Ville de Lens pour l'aménagement de l'Euro vélo n°5. Ce projet, issu de la Trame Verte et Bleue, nous a été présenté par la CALL le 12 juillet dernier. Il s'agit de l'aménagement de l'Euro vélo n°5 de la base du 11/19 jusqu'à la zone naturelle de Wingles, permettant à terme de faire la connexion avec la Métropole Lilloise via le Parc de la Deûle.

Par conséquent, les projets de la CALL et du SMT AG ne sont pas compatibles.

C'est pourquoi, je vous prie d'exclure la parcelle BD 200 de la présente DUP.

De plus, la parcelle objet de cette enquête étant située au milieu de la ligne n°286612.

Lorsque SNCF ferme une ligne et retranche du Réseau Ferré National son patrimoine, c'est au bénéfice d'une reconversion globale du linéaire qui constituait l'assiette de la voie. Ce qui n'est pas le cas en espèce, puisque le projet morcèle le linéaire.

L'entreprise SNCF ayant pour objet de gérer la mobilité des trains voyageurs et fret, elle n'a pas vocation à conserver du patrimoine non utile au ferroviaire. Nous souhaitons qu'un projet global de déplacement puisse être réfléchi et mis en œuvre afin que la continuité offerte par cette ancienne voie ferrée, devenue inutile pour les circulations ferroviaires, soit pleinement exploitée pour les projets de mobilité du territoire.

De fait, la cession éventuelle de la parcelle BN 200 ne pourra être envisagée que dans le cadre d'une cession globale comprenant les parcelles suivantes :

| commune | section / N° cadastral | surface fiscale |
|---------|------------------------|---------------------|
| Lens | BD 200 | 8320 m ² |
| Lens | BD 197 | 999 m ² |
| Lens | BC 204 | 6443 m ² |
| Lens | BE 318 | 270 m ² |
| Lens | AY 590 | 4762 m ² |
| Lens | AY 698 | 1014 m ² |
| Lens | AZ 197 | 5854 m ² |

Je vous rappelle également que les règles relatives à la cession du patrimoine de SNCF Réseau, sont définies dans les articles 48 et suivants du décret n°97-444 modifié par le décret n°2015-140 du 10 février 2015 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Réseau.

Lorsque SNCF Réseau envisage de céder un bien immobilier, il en informe :

- ⇒ Les services internes de la SNCF pour s'assurer la non utilité des parcelles pour ces services, et pour vérifier qu'il n'y ait pas de contraintes techniques liées à l'exploitation.
- ⇒ L'Etat et les collectivités territoriales, qui disposent d'un délai de deux mois pour se porter acquéreur dudit bien.
- ⇒ France Domaine, qui donne son avis sur la valeur vénale du bien proposé à la cession.

En conclusion, SNCF n'est en aucun cas opposée au projet de BHNS porté par le SMTAG (la réunion du 2 septembre dernier en présence de l'Etat, la Région des Hauts de France, le SMTAG, SNCF Immo et SNCF Réseau a d'ailleurs permis d'identifier les actions à mener par chacun des acteurs pour permettre sa réalisation).

Toutefois, le projet du SMTAG n'étant pas compatible avec les engagements que la SNCF a pris avec la CALL pour la réalisation de son projet, je vous demande d'exclure la parcelle BD 200 des deux volets de la présente enquête publique unique (EPDUP portant MECDU et enquête parcellaire).

Le questionnaire dûment rempli,

Parcelle concernée : BD 200, sur le territoire de la commune de Lens.

6.4. Commune concernée, Libercourt.

Courrier explicatif concernant les parcelles faisant l'objet d'une cession

Origine : SNCF DIRECTION IMMOBILIERE TERRITORIALE NORD

Pôle Synthèse Innovation Urbanisme

Immeuble Perspective - 7eme étage

449. /Avenue Willy Brandt - 59777 EURALILLE.

Courrier daté du 9 septembre 2016

Ce document mentionne :

SNCF Réseau est propriétaire de plein droit d'emprises concernées par cette opération :

| commune | section/N° cadastral | surface fiscale |
|------------|----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Libercourt | AT 217 | 874 m ² |
| Libercourt | AT 361 | 548 m ² |
| Libercourt | AT 505 | Après division cadastrale (voir explicative ci dessous) SNCF reste Propriétaire des parcelles nouvelles AT577 et AT 578 |

Sur la parcelle AT 361, une procédure de cession est en cours au profit de Territoires 62 pour un Pôle d'Echange Multimodal. Ce projet de PEM vise à répondre aux objectifs d'intérêt général suivants : améliorer les échanges entre les différents modes de transports; favoriser les transports en commun; offrir un meilleur partage de l'espace public et équilibrer les flux de circulation.

Par conséquent, les projets de Territoires 62 et du SMTAG ne sont pas, en l'état, compatibles. C'est pourquoi, je vous prie d'exclure la parcelle AT 361 de la présente DUP.

La parcelle AT 505, elle a fait l'objet d'une division cadastre en juillet dernier. Elle est à présent divisée en 4 parcelles 1 AT 577, AT 578, AT 579 et AT 580.

SNCF n'est plus propriétaire des parcelles AT 577 et AT 578. En effet par acte de vente datant du 11 juillet 2016, la propriété de ces parcelles a été transmise à Territoires 62. Vous trouverez ci-joint, une copie de l'acte attestant la vente.

En revanche, les parcelles AT 579 et AT 580 font encore partie intégrante du domaine public ferroviaire en ce qu'elles constituent à la fois l'assise de la voie ferrée n°272000 de Paris Nord à Lille qui appartient au Réseau Ferré National et qui figure au statut "exploité" du Document de Référence du Réseau ; et le terrain d'assiette des fonctions liées à l'exploitation de la Gare de Libercourt.

Je me permets de vous rappeler les caractéristiques inhérentes au domaine public ferroviaire.

Le domaine public ferroviaire est protégé par le CG3P (code général de la propriété des personnes publiques), ainsi que par la servitude dite " T1 instituée par la loi du 15 juillet 1845 et modifiée par le code des transports dont vous trouverez ci-joint une copie.

De plus, je vous informe que ces emprises contiennent des installations ferroviaires, notamment enterrées, indispensables au bon fonctionnement et à la sécurité des circulations ferroviaires. Par conséquent, elles doivent rester propriété pleine et entière de SNCF et conserver le statut de domaine public ferroviaire.

Le domaine public ferroviaire étant inaliénable, insaisissable et imprescriptible, je vous prie d'exclure les parcelles AT 579 et AT 580, issues de la division cadastrale de la parcelle AT 505, de la présente procédure d'expropriation.

Concernant la parcelle AT217, il est indiqué dans la fiche de déclaration du propriétaire joint à l'arrêté préfectoral, que le SMT souhaite seulement acquérir une partie de la surface totale de cette parcelle. Cette opération n'est pas imaginable car elle aurait pour conséquence de laisser un foncier de 4m2 après acquisition, foncier inutilisable de par sa faible surface.

L'entreprise SNCF ayant pour objet de gérer la mobilité des trains voyageurs et fret, elle n'a pas vocation à conserver du patrimoine non utile au ferroviaire. De fait, la cession de cette parcelle n'est envisageable que dans sa totalité.

Je vous rappelle également que les règles relatives à la cession du patrimoine de SNCF Réseau, sont définies dans les articles 48 et suivants du décret n°97-444 modifié par le décret n°2015-140 du 10 février 2015 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Réseau.

Lorsque SNCF Réseau envisage de céder un bien immobilier, il en informe :

- ⇒ Les services internes de la SNCF pour s'assurer la non utilité des parcelles pour ces services, et pour vérifier qu'il n'y ait pas de contraintes techniques liées à l'exploitation.
- ⇒ L'Etat et les collectivités territoriales, qui disposent d'un délai de deux mois pour se porter acquéreur dudit bien.
- ⇒ France Domaine, qui donne son avis sur la valeur vénale du bien proposé à la cession.

En conclusion, la SNCF n'est en aucun cas opposée au projet de BHNS porté par le SMTAG (la réunion du 2 septembre dernier en présence de l'Etat, la Région des Hauts de France, le SMTAG, SNCF Immo et SNCF Réseau a d'ailleurs permis d'identifier les actions à mener par chacun des acteurs pour permettre sa réalisation),

Toutefois, afin de garantir le bon fonctionnement et la sécurité des circulations ferroviaires je vous demande de retirer les parcelles AT 361, AT 577 et AT 578, issues de la division cadastrale de la parcelle AT 505, des deux volets de la présente enquête publique unique (enquête parcellaire et MECDU).

De plus, afin de préserver la cohérence du foncier SNCF, je souhaite que la SMTAG développe son projet sur l'ensemble de la parcelle AT217.

Le questionnaire dûment rempli,

Parcelles concernées : AT 217- AT 361 AT 505, sur le territoire de la commune de Libercourt.

6.5. Commune concernée, Noyelles Godault

Courrier explicatif concernant les parcelles faisant l'objet d'une cession.

Origine : SNCF DIRECTION IMMOBILIERE TERRITORIALE NORD
Pôle Synthèse Innovation Urbanisme
Immeuble Perspective - 7eme étage
449. /Avenue Willy Brandt - 59777 EURALILLE.

Courrier daté du 9 septembre 2016.

Ce document mentionne :

SNCF Réseau est propriétaire de plein droit d'emprises concernées par cette opération

| commune | section/N° cadastral | surface fiscale |
|------------------|----------------------|-------------------|
| Noyelles Godault | AI 587 | 836m ² |

Il est indiqué dans la fiche de déclaration du propriétaire joint à l'arrêté préfectoral, que le SMT souhaite seulement acquérir une partie de la surface totale de cette parcelle. Cette opération n'est pas imaginable car elle aurait pour conséquence de laisser un foncier de 46 m² après acquisition, foncier inutilisable de par sa faible surface.

L'entreprise SNCF ayant pour objet de gérer la mobilité des trains voyageurs et fret, elle n'a pas vocation à conserver du patrimoine non utile au ferroviaire. De fait, la cession de cette parcelle n'est envisageable que dans sa totalité.

De plus, la parcelle AI 587 est située au milieu d'une ancienne voie de service. Lorsque SNCF ferme une ligne et retranche du Réseau Ferré National son patrimoine, c'est au bénéfice d'une reconversion globale du linéaire qui constituait l'assiette de la voie. Ce qui n'est pas le cas en l'espèce, puisque le projet morcèle le linéaire.

L'entreprise SNCF ayant pour objet de gérer la mobilité des trains voyageurs et fret, elle n'a pas vocation à conserver du patrimoine non utile au ferroviaire. Nous souhaitons qu'un projet global de déplacement puisse être réfléchi et mis en œuvre afin que la continuité offerte par cette ancienne voie ferrée, devenue inutile pour les circulations ferroviaires, soit pleinement exploitée pour les projets de mobilité du territoire.

De fait, la cession de la parcelle AI 587 ne pourra être envisagée que dans le cadre d'une cession globale comprenant la parcelle AI 586.

Je vous rappelle également que les règles relatives à la cession du patrimoine de SNCF Réseau, sont définies dans les articles 48 et suivants du décret n°97-444 modifié par le décret n°2015-140 du 10 février 2015 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Réseau.

Lorsque SNCF Réseau envisage de céder un bien immobilier, il en informe :

- ⇒ Les services internes de la SNCF pour s'assurer la non utilité des parcelles pour ces services, et pour vérifier qu'il n'y ait pas de contraintes techniques liées à l'exploitation.
- ⇒ L'Etat et les collectivités territoriales, qui disposent d'un délai de deux mois pour se porter acquéreur dudit bien.
- ⇒ France Domaine, qui donne son avis sur la valeur vénale du bien proposé à la cession.

En conclusion, la SNCF n'est en aucun cas opposée au projet de BHNS porté par le SMTAG (la réunion du 2 septembre dernier en présence de l'Etat, la Région des Hauts de France, le SMTAG, SNCF Immo et SNCF Réseau a d'ailleurs permis d'identifier les actions à mener par chacun des acteurs pour permettre sa réalisation).

Toutefois, afin de préserver la cohérence du foncier SNCF, je souhaite que le SMTAG inclut la parcelle AI 586 au projet développé sur l'intégralité de la parcelle AI 587.

Le questionnaire dûment rempli,

Parcelles concernées : AI 587, sur le territoire de la commune de Noyelles Godault

6.6. L'accusé réception.

Courrier 7.

Origine : Agriculture et territoires – Chambre d'Agriculture Nord Pas de Calais

Dans ce dossier, les flux liés aux activités agricoles représentent des flux modestes comparativement aux trafics des autres véhicules, mais pour autant, ils sont vitaux pour l'économie agricole du secteur concerné.

En effet, l'organisation des chantiers au sein des CUMA, l'accès aux parcelles, aux lieux de collecte et d'approvisionnement (silos, coopératives...) génèrent des mouvements et des parcours obligés qu'il est nécessaire de pérenniser.

C'est pourquoi, par ce courrier, nous souhaitons vous faire part de l'inquiétude des agriculteurs du secteur vis-à-vis de ce projet. Il est nécessaire que les agriculteurs puissent traverser les différentes agglomérations dans des conditions satisfaisantes. Nous restons vigilants, afin que ce projet ne perturbe pas le passage des matériels agricoles et l'activité agricole du secteur.

Remarques de la Chambre d'agriculture du Nord - Pas de Calais :

Pièce D, plan général des travaux, Bulle 5 coupe 3a (Harnes Nord et Carvin Sud): le terre plein central peut-il être franchi pour accéder aux parcelles agricoles adjacentes ?

Lors des rencontres, nous avons compris que la création des voies du BHNS vont s'effectuer uniquement par la modification du marquage au sol (îlots, voie tourne à gauche ou à droite.....) sans aménagement de mobiliers urbains (Candélabres, plots, barrières...), sauf au niveau des stations et des quais.

Néanmoins, nous ne retrouvons pas la confirmation écrite dans l'ensemble des dossiers.

Sur l'ensemble du tracé, une largeur de 5,20 mètres doit être privilégiée pour permettre le croisement d'engins agricoles respectant le gabarit de 2,55 mètres fixé par le code de la route.

Commune Libercourt, (Lib) **Registre**

Intervention 1.

M. et Mme Dhaze Pascal, 3 rue de la Haute Voie, 62820 Libercourt.

Indiquent avoir pris connaissance du projet d'une voie de bus en site propre sur le site du cavalier à Libercourt

Précisent que leur accès véhicule se trouve dans ce chemin et s'inquiètent sur le devenir de cet accès.

Mentionnent que les écrits et les plans se contredisent :

- ~ A l'écrit : le cavalier ne sera réservé qu'à la circulation des bus,
- ~ Sur plan : une portion est inscrite en banalisée, même si actuellement ce n'est pas le cas et qu'il n'existe pas de route.

Disent qu'il n'est pas possible de laisser leurs voitures, rue de la Haute Voie, rue à sens unique qui ne permettrait plus au véhicule de se croiser

Demandent de conserver l'accès actuel (chemin du Cavalier) avec raccord à la cité de la gare.

Commentaire CE

M. et Mme Dhaze évoquent une situation qui risquerait de modifier leur quotidien, dans la mesure où le passage de la ligne « Bulle 5 » va engendrer des travaux.

Dans l'état actuel, la possibilité donnée, à nos interlocuteurs d'accéder aux parcelles 550 et 112, intervient sur un ancien cavalier de mine, destiné à un usage piétonnier

Selon les informations recueillies auprès des services municipaux de la commune de Libercourt, cette voie n'est nullement destinée au passage de véhicules à moteur, et aucune autorisation écrite n'aurait été donnée pour cette pratique.

Courrier

Aucun courrier annexé au registre

Commune Liévin, (Lie) **Registre**

Intervention 1.

M. Yves Paul 135, rue du 4 septembre –62800 Liévin.

Depuis mon domicile et pour rejoindre la gare S.N.C.F de Lens, je dois rejoindre une station BULLE du centre de Liévin trop éloignée de mon domicile (environ 1 Km) rendant difficile la marche avec valises.

Intervention 2.

M. Dominique Delouvin, 85, rue Defernez- 62800 Liévin

- > Souhaite que l'information, sur le détail du projet, soit améliorée envers les riverains.

Commentaire CE

Selon le dossier mis à disposition du public pendant le délai d'enquête publique.

Lors de la concertation réalisée sur l'ensemble des territoires concernés par le projet, dont le bilan fait l'objet d'une pièce particulière du dossier, une large frange de la population avait la possibilité de prendre connaissance du projet, de s'exprimer et d'apporter par écrit ses observations sur le cahier réservé à cet effet.

Pour ce qui concerne l'enquête publique :

- > Une prise en compte des piétons et cyclistes, afin d'en améliorer et développer leurs déplacements, et inciter les habitants à modifier leurs habitudes, lorsque cela est possible.

Intervention 3

M. Michel Rivière 21, rue Fabre d'Eglantine, à Liévin.

Projet ambitieux mais raisonnable – Bravo –

Espère une mise en route rapide.

Intervention 4.

M. et Mme Marc Pernisek, 179, rue JB Defernez

Après consultation du dossier, concernant la zone de Liévin :

Ils leur semblent qu'il y ait des incompréhensions dans le dossier technique, pièce D

- > Bulle 1- coupe 2A - arrêt de Bully ;
- > Bulle 1 – coupe 2b - intersection rue Faidherbe ;

Que l'on ne retrouve pas dans le dossier pièce E (pages 10 – 11)

Disent : il est inadmissible de fournir des documents de cette nature. Comment peut-on se faire une idée correcte sur la finalité globale avec ces contradictions ?

De plus entre la coupe 2A et 2B y a t il un changement de voie pour le même sens de circulation ?

Concluent :

« Bref un dossier d'une limpidité d'incompréhensions ! »

Qui veut noyer le poisson ne s'y prendrait pas autrement.

Il faudrait que les personnes ayant établi ces dossiers, aient suivi une formation pédagogique !

Intervention 5

M. JP Kucheida, 3 avenue du Maréchal Juin, Liévin.

Rappelle que le choix du BHNS s'est fait pour des raisons financières, en accepte l'augure, mais il faut aller au bout du raisonnement :

Ne comprend pas la déviation du trajet vers la ZAC de l'An 2000 et les réserves du Louvre. L'arrêt au croisement de la rue Jean Jaurès et de la rue du D^f Piette met ces deux équipements à moins de 400m soit six à sept minutes à pied. Le trajet gagnerait beaucoup, en étant direct, en temps, sans désagréments pour les structures commerciales ou publiques.

De plus le cisaillement entre le BHNS et le CD 58^E serait préjudiciable à la fluidité de la circulation sur la voie rapide.

Enfin la voie directe conforterait la tranquillité des riverains des rues Piette et Reclus.

Donc tant sur le plan financier que sur les plans de la circulation, de la desserte des commerces, de la tranquillité de certaines rues, le trajet direct par l'avenue Jean Jaurès me semble très nettement meilleur et met en place, peut être pour l'avenir, un tracé juste et équilibré pour que le tram du bassin minier puisse demain ou après.... voir le jour.

Intervention 6.

Mme Bernadette Dillies, 8, rue JB Defernez à Liévin.

- ~ S'inquiète des places de stationnement à venir
- ~ Pense que le projet n'est pas viable - voir le nombre de passagers actuels dans chaque bus.
- ~ Craint pour la valeur de son bien en cas de revente, qui perdrait de sa valeur.

Intervention 7.

M. Patrick Steineck, 2bis rue Silas Goulet, à Liévin

Venu consulter le dossier

Demande :

- ~ La suppression de l'arrêt Mendès France, situé devant les terrasses de la copropriété (25 appartements occupés, principalement par des personnes âgées)

Evoque :

- ~ Le bruit, la pollution, la fluidité de la circulation.

Intervention 8.

M. Georges Jaremkiewicz, 2 chemin du Marquage

Projet intéressant par le fait de l'utilisation de bus hybrides.

Il va falloir revoir le comportement des conducteurs :

- ~ Oubli des convenances, du savoir vivre (excès de vitesse, téléphone au volant, irrespect des emplacements de stationnement etc).
- ~ Ne respectent pas les emplacements de stationnement.

Intervention 9.

Mme Bernadette Perrier Bonnet, 14, rue Faidherbe 62800 Liévin

Propriétaire d'un cabinet médical (ostéopathes, infirmières, psychologue, médecins spécialistes, 175 rue JB Defernez à Liévin.

Ces activités spécifiques, impliquent des stationnements des deux cotés de la voie en permanence, devant (directement) l'immeuble. Avec maintien d'un emplacement réservé aux PMR.

Ces exigences doivent être maintenues y compris pendant la phase travaux.

Précise :

- ~ Je tiens à faire savoir que la circulation de la rue Faidherbe, actuellement en sens unique devra être modifiée pendant la phase travaux.

Intervention 10.

SARL Lespinasse

Mme Malherbe, épouse du gérant Pascal Malherbe, 52 rue Defernez, à Liévin.

Tapissier décorateur

A pris connaissance qu'une commission d'indemnisation de préjudice avait été établie en prévision auprès du SMT AG, et du TGI de Béthune.

Déclare :

- ~ Son préjudice tient aux places de stationnements qui nous sont indispensables pour charger et décharger (va et vient nombreux) les meubles qui nous sont confiés pour leurs réfections.

Souhaite :

- ~ Disposer du plan de coupe de l'état de la voirie, pendant et après les travaux.
 - ~ Savoir également si notre immeuble via le PLU est dans le périmètre compris dans le dossier DUP.
- Et notamment, (illisible), la zone de notre immeuble au niveau PLU.

Demande :

- ~ S'ils vont bénéficier d'une place de stationnement devant le magasin, 52 rue Defernez à Liévin, pendant et après les travaux.
- ~ Que leur soient adressés les plans de coupe de voirie et du PLU.

Intervention 11.

Territoires soixante deux, représenté par M. Frédéric Calcoen en qualité de responsable foncier indique avoir été désigné aménageur de l'opération « centre gare » sur la commune de Carvin.

Attire l'attention sur :

- ~ Le plan d'aménagement est différent du plan validé par la commune.

Demande :

- ~ La suppression du parking sur l'ilot n°1 et faire réinscrire la concession / le chemin des Mulots (rue des Lilas) afin de conserver les ilots 3 et 4 à vocation de collectif d'habitat.

Signale :

- ~ Sur la commune de Liévin la parcelle BE 260 est occupée en précaire par un riverain.
- ~ Les parcelles BY 25 et 26 incluses dans le périmètre feront l'objet d'une démolition par notre société, courant 1^{er} trimestre 2017.
- ~ la parcelle BY 27 semble également incluse, mais n'a pas fait l'objet de notification individuelle d'ouverture d'enquête publique.

Intervention 12.

M. Aurélien Pratte, 152, rue Jean Jaurès, Liévin.

Souhaite :

- ~ Que l'arrêt du BHS, Jean Jaurès à Liévin soit déplacé, en lieu et place de celui prévu devant son commerce. (serait pénalisé de 18 m de stationnement en moins)

Précise :

- ~ Ne pas se situer en hyper centre, et que d'autres solutions existent pour éviter l'entrée du magasin.

Demande à :

- ~ conserver ses emplacements pour sa clientèle.

Courriers

Courrier 1.

M. Mme Dujardin, 100 rue Defernez à Liévin.

Considèrent que :

- ~ Le système actuel fonctionne bien, qu'il suffirait d'augmenter le nombre de rotations (1 par 15 ou 20 mn) et de rénover le parc autobus ;
- ~ Le projet aura un coût très élevé.

Indiquent :

- ~ Qu'il est question de subventions, que celles – ci sont nos impôts ;
- ~ Qu'actuellement, ils y a très peu d'usagers dans les bus, hormis les jours de marché et aux horaires scolaires.

Précisent :

- ~ il n'y a pas urgence à changer et lancer de grands travaux qui vont gêner les habitants de la rue Defernez, ainsi que les commerçants.
- ~ Lors de la réunion il a été dit qu'il n'y avait pas de particulier dans la rue Defernez, preuve que la soit disant enquête les a oublié et que le conseil municipal ne connaît pas cette rue.
- ~ Ces grands travaux vont apporter une gêne (circulation, stationnements qui vont disparaître.)

Font état :

- ~ De la création d'ilots de stationnement, et qu'il a été pris en considération que les usagers pouvaient marcher 500m.
- ~ Que certaines personnes sont âgées de plus de 70 ans.

Questionnent :

- ~ Sans place de stationnement, où se garer de jour comme de nuit ? Cette situation crée des difficultés pratiques ;
- ~ Que dire des commerçants qui vont perdre de la clientèle ?

Signalent :

- ~ Que la vente de leur appartement sera rendue difficile (manque de parking ou éloignement). Bien en vente, depuis 5 ans, aucune visite).
- ~ Qu'ils vont se trouver dans une impasse financière.

Pensent :

- ~ Qu'un référendum aurait été préférable. Pourquoi ne pas l'avoir fait ?

Courrier 2

Pharmacie de Riaumont – G. Boursier, 93 rue Jean Jaurès, 62800 Liévin.

Signale avoir:

- ~ été impactée antérieurement par des travaux, lesquels auraient eu des effets catastrophiques sur son activité ;
- ~ bénéficiée, avec accord municipal, d'un arrêt minute pour l'accessibilité à son officine, arrêt qui n'est jamais respecté.

Précise :

- ~ Outre le fait d'avoir enlever des places de parking, l'arrêt de bus situé à l'intersection de la rue Elisée Reclus est un danger en raison du manque de visibilité.

Souligne :

- ~ Le BHNS, ne passe pas devant son officine, déplorant que l'on va lui enlever les stationnements à l'entour, transformant ses deux places de trottoir en un (?????) au stationnement (signale être entouré de nombreuses administrations).
- ~ une situation actuellement difficile, et que celle-ci risquerait de devenir dramatique.

Propose 3 solutions :

1. Repositionner l'arrêt Bulle, à l'emplacement précédent, et surtout au même endroit que l'arrêt du futur bus ;
2. Réinstaller en lieu et place, les 6 places de stationnement, ainsi récupérées ;
3. A proximité, un terrain cadastré 239 et 240, pourrait être transformé en parking, et sécuriser l'accès à l'officine.

Commune Loison sous Lens,

Registre

Aucune annotation mentionnée au registre

Courrier

Aucun courrier annexé au registre

Commune Loos en Gohelle,

Registre.

Aucune annotation mentionnée au registre

Courrier.

Aucun courrier annexé au registre

Commune Méricourt, (Mer)

Registre.

Intervention 1

Mme Irène Karas, 1 rue Jules Guesde, 62680 Méricourt

Souhaite la circulation des bus le dimanche, sur la couronne de Méricourt.

Courrier :

Aucun courrier annexé au registre

Commune Montigny en Gohelle, (MonG)

Registre.

Intervention 1

Mme Fleyrat et Mr Cnudde 87 et 89 AV.F. Mitterrand, Montigny en Gohelle

Questionnent :

- ~ La ligne sera-t-elle simple ou à double sens et sera-t-elle surélevée ?
- ~ Où se trouvera l'arrêt de bus dans cette rue ?
- ~ Comment rentrer chez eux si le terre plein central est supprimé ?
- ~ Quelle sera la largeur des trottoirs ?
- ~ Les trois arrêts actuels, resteront-ils ?
- ~ Quel est le montant des travaux ?
- ~ Ces dépenses sont-elles utiles alors que les bus circulent à vide ?
- ~ Est-il prévu l'interdiction de circulation des poids lourds dans cette rue ?
- ~ Qu'elle sera la largeur de la voirie après travaux ?

Mentionnent :

Page 72 de la notice explicative le tracé de Montigny n'apparaît pas.

Intervention 2.

M. Jean Louis Ramon, 12 chemin de Drocourt 62840 Montigny en Gohelle.

S'est renseigné pour le local, 290 rue E. Gruyelle à Hénin Beaumont - renseignements satisfaisants.

Courrier.

Aucun courrier annexé au registre

Commune Noyelles Godault, (NoyG)

Registre.

Intervention 1

Mme Schrieke, 12 rue Rossini à Noyelles Godault

Signale:

- ~ Après avoir contrôlé, le tracé bulle 7, il s'avère que les remarques du collectif ont été prises en compte (tracé par le contournement de Noyelles Godault).

Intervention 2

M. Michel Urbaniak, 20 rue Rossini, Noyelles Godault.

Se dit rassuré du tracé déjà acté l'an dernier par le collectif et la municipalité.

Intervention 3.

M. Patrick Oswald, 9 rue Chopin, Noyelles Godault ;

M. Jean Michel Dubois, 92 rue M. Thorez, Noyelles Godault ;

M. Marsy, 32 rue Rossini, Noyelles Godault.

Le collectif créé, suite à la réunion du 18 novembre 2015, constate que le SMT a tenu compte des propositions pertinentes émises lors des réunions de travail et se félicite du choix définitif retenu.

Courrier

Aucun courrier annexé au registre

les sous Lens, (NoyL)

Registre

Intervention 1

Monsieur Patrice Wetischek 76, rue de Saint-Exupéry 62221 Noyelles ss Lens

- ~ Pas de stationnement en site propre ;
- ~ Fréquentation hors horaire de pointe ?

Intervention 2.

Madame Martine Saintobert - commerçante "Style Dépôt" 44, rue Edouard Vaillant 62 Sallaumines.

- ~ S'inquiète du devenir de son commerce.
- ~ Le B.H.N.S passera devant son commerce et le stationnement des camions de livraisons ne sera plus possible.
- ~ Argumentera des propositions, qui seront déposées au registre de la commune de Sallaumines.

Intervention 3

M. Rachid Mokrim titulaire de la pharmacie Mokrim, 5, rue du Gal De Gaulle à Noyelles sous Lens.

Dit avoir appris par hasard le projet d'aménagement de la N43, avec la suppression totale ou partielle du parking.

Questionne :

~les autorités ont-elles pris en considération l'impact de l'impossibilité de stationner des clients, sur la pérennité des commerces ?

Courrier

Aucun courrier annexé au registre

Commune Oignies, (Oig)
Registre

Intervention 1

M. Roger Schulzic.

Venu s'informer, mentionne que les informations reçues paraissent suffisantes pour l'instant.

Intervention 2

M. Maurice Quenelle, 12 rue Pantigny à Oignies.

~ Regrette que le tracé ne desserve pas le cimetière d'Oignies.

Courrier.

Aucun courrier annexé au registre

Commune Sallaumines,(Sall)
Registre

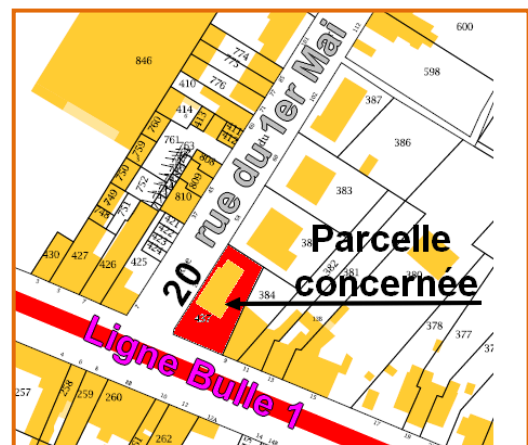
Intervention 1.

M. Juskowiak Edouard 20, rue du 1^{er} Mai 62430 Sallaumines.

Propriétaire de la maison sise au 20, rue du 1^{er} Mai à Sallaumines.

Souhaite :

~ Vendre ce bien, et dans un premier temps le mettre à disposition du SMAT-AG pour amélioration éventuelle du projet.



Intervention 2.

Mme Desprez Christiane 35, rue de Vervins – Résidence les Ormes à Sallaumines

~ Trouve le projet trop onéreux car irréaliste dans le temps.

Intervention 3.

M. Michel Boebaert, 1 rue de Valenciennes à Sallaumines.

Joint un courrier, à propos d'un local commercial, sis, 44 rue E Vaillant, dont il est propriétaire.

Signale :

~La nécessité d'une zone de livraison et retrait des produits (meubles) ;
~Demande à être contacter lors de la mise en place des travaux.

Intervention 4.

M. Michel Boebaert, 1 rue de Valenciennes à Sallaumines

Possesseur d'un camping car poids lourd de 11m

~ S'inquiète sur les possibilités de manœuvrer son camping car suite au projet de circulation rue E Vaillant (doit se déporter pour tourner).

Cite également les camions poubelles, et ceux des services de Secours.

Intervention 5.

Mme Martine Saint **Obert**, 44 rue E. Vaillant

Indique avoir été entendu en mairie de Noyelles sous Lens le 30 août 2016 (permanence).

S'inquiète :

- ~ De l'impact des travaux sur son commerce, le magasin ne comporte qu'un seul accès (ex route nationale 43).
- ~ Craint que l'entreprise ne se trouve en péril.

Précise que :

- ~ Le fonctionnement du magasin est basé sur le dépôt et l'enlèvement de marchandises;
- ~ Les livraisons se font régulièrement, par poids lourds gros volumes, qui n'auront plus accès ;
- ~ La clientèle va fuir Styl'dépôt ;
- ~ Il existe déjà un transport en commun qui fonctionne, pourquoi en créer un qui pénalisera les commerçants et riverains ;
- ~ Actuellement le stationnement est déjà difficile sur cette portion de route, qu'advient-il après l'exécution du projet.

Déplore que :

- ~ L'enquête ait lieu à cette période, la plus creuse de l'année, et n'a pu toucher qu'une partie des riverains et commerçants.

Courrier.

Courrier 1.

Origine : Monsieur le Maire de Sallaumines.

Après avoir pris connaissance du dossier avec ses services, mentionne les observations suivantes :

1. La municipalité déplore, dans un premier temps, que l'enquête publique d'un projet d'une telle envergure se déroule pendant la période estivale.
Cette dernière semble être une période creuse où un nombre moins important d'administrés est touché par la communication autour de l'enquête bien que la publication ait été respectée.
2. Enquête parcellaire.
Dans l'enquête parcellaire, mes services ont relevé deux anomalies :
 - 2.1. Les parcelles AM 1087, AM 1085P, AM 443P, sises 145 rue de Laon à Sallaumines, appartiennent à un propriétaire privé, Monsieur Ludovic Wable domicilié à la même adresse.
Celles-ci sont impactées par le projet (tracé rouge sur le plan du dossier) et ne sont pourtant pas matérialisées comme étant à acquérir même en partie.
Le propriétaire a-t-il été avisé ?
 - 2.2. De la même façon, les parcelles AM 721P et AN 481P respectivement, sises respectivement 1 rue la Fère et rue Constant Darras (garages), appartiennent au bailleur SIA Habitat dont le siège est 67 rue des Potiers, BP 806, 59500 Douai Cedex 49.

Celles-ci sont impactées par le projet (tracé rouge sur le plan du dossier) et ne sont pourtant pas matérialisées comme étant à acquérir même en partie.

Le propriétaire a-t-il été avisé ?
3. Dans l'étude d'impact, page 289, une liste des arbres et arbustes retenus est communiqué.
Celle-ci s'appuie sur l'ouvrage de CBNB15 (Guide pour l'utilisation des plantes herbacées pour la végétalisation à vocation écologique et paysagère en région Nord Pas de Calais).
La ville de Sallaumines, souhaite communiquer à toutes fins utiles la liste d'essences sur laquelle elle s'appuie pour l'aménagement paysager du territoire communal.
Cette dernière jointe à la présente, est proposée par le conseil départemental

4. Dans la pièce C, page 40, il est indiqué que le giratoire de l'épINETTE marquant l'entrée de ville est supprimé pour laisser place à un carrefour à feux.

Or, lors d'un conseil municipal extraordinaire en date du 4 février 2015, durant lequel le MT a présenté l'avant projet pour la partie Sallaumines, il a été convenu que le giratoire de l'épINETTE serait conservé et continuerait d'être emprunté par les usagers.

Le BHNS quant à lui traversait le rond point.

Un dispositif de feux tricolores séquentiels permettrait de donner la priorité au BHNS.

5. En fin dans la pièce Kbis, page 22 est indiquée qu'aucun abattage d'arbres n'est prévu le long de la rue Edouard Vaillant.

Or, on observe de nombreux spécimens le long de ladite rue. La ville de Sallaumines, qui porte une attention particulière à l'intégration d'éléments paysagers dans son tissu urbain afin de notamment améliorer le cadre vie, souhaite connaître les mesures projetées pour que le tracé BHNS n'impacte pas ces essences.

Annexé au courrier :

Un document titré : Conseil Général du Pas de Calais- Liste Oxygène 62-Modifiée
Contenu de listes d'arbres, arbustes, arbres fruitiers.

Courrier 2

M. Michel Boebaert, 1 rue de Valenciennes à Sallaumines.

~ Signale, être propriétaire, concernant un local commercial, au 44 rue E Vaillant à Sallaumines

~ Demande une zone de livraison devant le magasin qui emploie quatre personnes

~ Souhaite être contacté lors de la mise en place.

En pièce jointe au courrier : une vue de façade du magasin.

Courrier 3

M. Michel Boebaert, 1 rue de Valenciennes à Sallaumines

Possesseur d'un camping car poids lourd de 11m

S'inquiète sur les possibilités de manœuvres de son camping car suite au projet de circulation rue E Vaillant.

Questionne :

~ « *Je voudrais savoir si je pourrai sortir de chez moi ou y rentrer par la rue E. Vaillant, mon véhicule demande de la place pour tourner.* »

Souhaite être contacté, lors de la mise en place des travaux.

En pièce jointe la photo du camping car.

Courrier 4

Mme Ghislaine Gaumet, 20 rue Séverine à Sallaumines.

Questionne :

~ Dans le projet, est-il prévu la réfection des routes sur tout le tracé ? (en dehors du centre)

Constate :

~ Rue Séverine, des tremblements importants de la maison, lors du passage de certains bus et gros porteurs roulant à vitesse excessive.

Questionne :

~ Qui seront les responsables des éventuels dégâts ?

Les informations fournies évoquent qu'il est question de remplacer les conteneurs par des sacs plastiques (sacs bannis de plus en plus). Où est l'écologie ?

Evoque :

~Le tracé du bus par la rue Lafargue et la construction d'un nouveau pont, une route sinueuse pour réinsérer la route nationale. Aucun chiffre avancé pour de tels travaux !!

Questionne :

~Pourquoi le parking, pour les riverains, tel qu'il est devrait-il être modifié ?

Commune Vendin le vieil.

Registre

Aucune annotation mentionnée au registre

Courrier

Aucun courrier annexé au registre

3.3. Propositions – Contre propositions.

Article R123-19 du code l'environnement - Modifié par [Décret n°2011-2018 du 29 décembre 2011](#).

« Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête établit un rapport qui relate le déroulement de l'enquête et examine les observations recueillies.

Le rapport comporte 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 ».

Dans le cadre des dispositions de l'article R123-19 du code de l'environnement, les propositions et contre propositions suivantes ont été recensées.

Proposition 1.

Registre Carvin - intervention 5 - M. F. Rappa, 624 rue du marais, Carvin.

Constata : la rue du Marais, coté pair est largement habitée, contrairement au coté impair (coron Tilloy), mais bien boisé (square).

Suggère : que l'extension de la chaussée nécessaire au projet soit portée en majorité sur le coté impair.

Propose : la réduction du square et de sauvegarder le rond point.



Proposition 2.

Registre Carvin - intervention 7. Mme Provo, 35, rue du chemin Vert, Carvin

Apprécie le projet, qui passe sur la commune de Carvin, et permettra des déplacements le dimanche

Souhaite un arrêt au niveau d'Intermarché, Lidl, et Mac Donalds, actuellement il n'y a rien.

Commentaire CE :

Proposition 3.

Courrier Harnes – Courrier 1. M. le Maire de la commune de Harnes.

La commune de Harnes propose une modification du tracé Bulle 5, sur une partie de son territoire, selon des critères techniques.

Souhaite dans le cadre de l'enquête publique et après étude approfondie du projet, d'émettre quelques remarques, notamment sur le tracé proposé :

Le tracé présenté semble cohérent, à l'exception du chemin de Valois, dans sa portion comprise entre la Saint Druon et le carrefour avec la rue Delattre et le chemin de la Grosse Borne, pour les raisons suivantes :

La circulation des véhicules de plus de 3,5 t est interdite sur cet axe ;

La largeur des voies, mesure environ 10 m.

Or pour permettre la circulation des véhicules de plus de 3,5 t, la largeur des voies doit comprendre 2 x 1,5 m de trottoirs (respectant les règles d'accessibilité), une zone de stationnement longitudinale de 2m et une bande de roulement de 6,5m minimum, soit une largeur totale de 11,5m.

La suppression des zones de stationnement, ramenant la largeur à moins de 10m, ne peut être envisagée, dans cette zone principalement résidentielle.

Il n'est semble-t-il pas prévu dans le cadre des travaux du SMT de revoir la structure de chaussée de cette rue, qui pourtant ne paraît pas adaptée à la circulation des véhicules de plus de 3,5 t.

Une dégradation accentuée et prématurée causerait un surcoût d'entretien (voire rénovation) que la collectivité ne saurait englober.

C'est pourquoi, il est proposé de revoir le tracé en le faisant circuler non pas par le chemin de Valois, mais plutôt par le chemin du Bois, la rue de Valmy, et retour sur le chemin de la Grosse Borne.

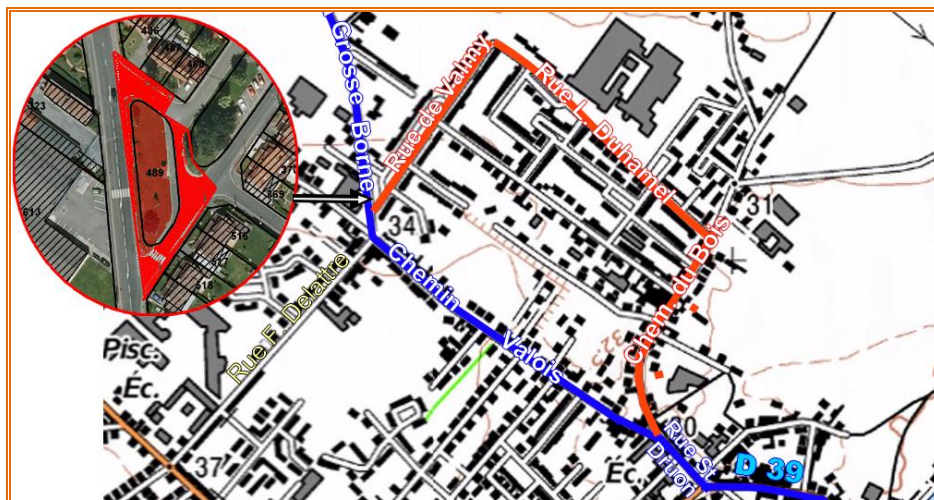
Motive sa demande :

Le fait que certaines lignes (Tadao), emprunte déjà ce tracé, et qu'il ne présente aucun désagrément sur le régime de circulation actuel.

La rue Duhamel a fait l'objet d'un réaménagement complet en 2014, permettant ainsi la circulation de véhicules de plus de 3,5 t.

Des « quais bus », respectant l'ensemble des règles d'accessibilité, y ont d'ailleurs été créés, il ne serait donc pas nécessaire dans le cadre de futurs travaux sur ce BHNS d'en recréer.

En conséquence, monsieur le maire de la commune d'Harnes souhaiterait que soit étudiée la possibilité de supprimer le passage des bus par le chemin de Valois, et de faire circuler par le chemin du Bois, la rue Léon Duhamel, rue de Valmy, avec un retour chemin de la Grosse Borne.

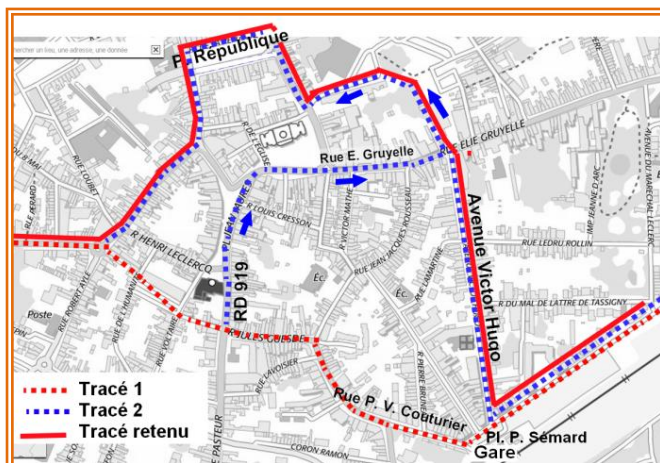


Proposition 4.

Registre Henin Beaumont - intervention 13 - M. Georges Bétremieux, 16, rue Sainte Henriette,

Pourquoi ne pas faire plus simple en empruntant la rue Jules Guesde jusque la gare ?

Cela éviterait les étranglements que les passages du BHNS provoqueront inmanquablement



Proposition 5.

Courrier Lens - Courrier 1 - Baudart Voyages, 147, avenue de la république, Billy Montigny.

« Attire l'attention sur la difficulté qu'entraînerait le terreplein central devant la société, compte tenu du rayon de braquage de leurs autocars pour entrer et sortir du dépôt »

Confirme ces problèmes prévisibles par l'adaptation prévue des voiries, devant son établissement sis aux 147, ave de la République à Billy Montigny, concernant le tracé du BHNS.

Argumente :

La modification de l'Avenue de la République devant notre dépôt, laquelle se ferait par l'ajout, d'un terre plein central continu, rectiligne et végétalisé, empêcherait l'entrée et sortie des autocars du dépôt

Lors de ces manœuvres, nos autocars empiètent systématiquement sur la voie opposée.

La longueur de ces véhicules mesurant jusqu'à 14,60 et les empattements et porte à faux différents.

Le rayon de braquage, ne permettrait pas de sortir du dépôt sans endommager à la fois le terre plein central continu végétalisé et nos véhicules.

Propose un marquage au sol, avec autorisation de franchissement, en lieu et place, du terre-plein central, ce qui permettrait de ne pas entraver l'activité.

Proposition 6.

Courrier Lens. Courrier 5 - Centre Hospitalier de Lens - Direction du patrimoine et de la logistique

Rappelle l'entrevue du 15 juin 2016 entre le CHL et le SMT AG, afin d'étudier l'impact du tracé du BHNS sur une parcelle appartenant au CHL, fait part des éléments suivants:

- ~ La parcelle référencée AK 157, située au 3, rue des Déportés à Avion, est occupée par un bâtiment destiné à la prise en charge de patients en hôpital de jour psychiatrie pour adultes. Il est composé de deux bâtiments contigus accessibles depuis la cour intérieure par les personnes à mobilité réduite et les camions de livraison pour les repas.
- ~ Le schéma présenté lors de la réunion du 15 juin dernier ne prenait pas en compte ces informations relatives à l'activité du bâtiment et nous en avons fait part à Monsieur le Président du SMT AG par courrier AR daté du 29 juin 2016.
- ~ Propositions : sur la base des éléments repris en annexe, deux alternatives référencées « propositions 1 et 2 » (repérées en rouge et en vert sur le plan) permettant ainsi de maintenir l'activité de cet établissement hospitalier dans de bonnes conditions et de répondre aux besoins de la population en matière de transport.
- ~ Conclut pour les raisons évoquées dans le courrier du 29 juin dernier, nous maintenons notre position de refuser la solution initiale présentée en l'état par le SMT et demandons qu'elle soit retranscrite comme telle dans le registre de la commission d'enquête. Le principe d'acquisition n'est, quant à lui, pas remis en question.

Commentaire CE.

Au regard des documents communiqués, la logique voudrait que le maitre d'ouvrage s'adapte à l'implantation de l'immeuble, afin que les accès soit adapté à la situation.

Proposition 6.

Registre Liévin - Intervention 5 - M. JP Kucheida, 3 avenue du Maréchal Juin, Liévin

Rappelle que le choix du BHNS s'est fait pour des raisons financières, en accepte l'augure, mais il faut aller au bout du raisonnement :

Ne comprend pas la déviation du trajet vers la ZAC de l'An 2000 et les réserves du Louvre. L'arrêt au croisement de la rue Jean Jaurès et de la rue du D' Piette met ces deux équipements à moins de 400m soit six à sept minutes à pied. Le trajet gagnerait beaucoup, en étant direct, en temps, sans désagréments pour les structures commerciales ou publiques.

De plus le cisaillement entre le BHNS et le CD 58^E serait préjudiciable à la fluidité de la circulation sur la voie rapide.

Enfin la voie directe conforterait la tranquillité des riverains des rues Piette et Reclus.

Donc tant sur le plan financier que sur les plans de la circulation, de la desserte des commerces, de la tranquillité de certaines rues, le trajet direct par l'avenue Jean Jaurès me semble très nettement meilleur et met en place, peut être pour l'avenir, un tracé juste et équilibré pour que le tram du bassin minier puisse demain ou après.... voir le jour.

Proposition 7

Registre Liévin - Intervention 7 - M. Patrick Steineck, 2bis rue Silas Goulet, à Liévin.

Demande la suppression de l'arrêt Mendès France, situé devant les terrasses de la copropriété (25 appartements occupés, principalement par des personnes âgées)

Proposition 8

Registre Liévin - intervention 9 -

Propriétaire d'un cabinet médical (ostéopathes, infirmières, psychologue, médecins spécialistes, 175 rue JB Defernez à Liévin.

Ces activités spécifiques, impliquent des stationnements des deux cotés de la voie en permanence, devant (directement) l'immeuble. Avec maintien d'un emplacement réservé aux PMR.

Ces exigences doivent être maintenues y compris pendant la phase travaux.

Fait savoir que la circulation de la rue Faidherbe, actuellement en sens unique devra être modifiée pendant la phase travaux.

Proposition 9

Registre Liévin - intervention 11- Territoires soixante deux.

Demande la suppression du parking sur l'îlot n°1 et faire réinscrire la concession / le chemin des Mulots (rue des Lilas) afin de conserver les îlots 3 et 4 à vocation de collectif d'habitat.

Proposition 10

Registre Liévin. - Intervention 12 - M. Aurélien Pratte, 152, rue Jean Jaurès, Liévin.

Souhaite que l'arrêt du BHS, Jean Jaurès à Liévin soit déplacé, en lieu et place de celui prévu devant son commerce.(serait pénalisé par 18 m de stationnement en moins)

Précise ne pas se situer en hyper centre, et que d'autres solutions existent pour éviter l'entrée du magasin.

Demande à conserver ses emplacements pour sa clientèle.

Proposition 11

Courrier Liévin - Courrier 2 -

Le BHNS, ne passe pas devant son officine, déplorant que l'on va lui enlever les stationnements à l'entour, transformant ses deux places de trottoir en un (?????) au stationnement. (Signale être entouré de nombreuses administrations).

Une situation actuellement difficile, et que celle-ci risquerait de devenir dramatique.

Proposition 12

Courrier Sallaumines – Courrier 2 - M. Michel Boebaert, 1 rue de Valenciennes à Sallaumines.

Signale, être propriétaire, concernant un local commercial, au 44 rue E Vaillant à Sallaumines

Demande une zone de livraison devant le magasin qui emploie quatre personnes.

3.4. Procès- verbal de synthèse des observations.

Pendant la période d'enquête du mardi 16 août 2016 au jeudi 15 septembre 2016 inclus, 19

dossiers complets et registres d'enquête, ouverts, cotés et paraphés par le président de la commission d'enquête, ont été mis à la disposition du public chacune des mairies suivantes:

Avion, Billy Montigny, Carvin, Dourges, Fouquières les Lens, Harnes, Hénin Beaumont, Lens, Libercourt, Liévin, Loison sous Lens, Loos en Gohelle, Méricourt, Montigny en Gohelle, Noyelles Godault, Noyelles sous Lens, Oignies, Sallaumines, Vendin le vieil.

Conformément à l'article R123-18 du code de l'environnement, le vendredi 23 septembre 2016, le Procès-verbal de synthèse des observations a été communiqué au SMT AG, maître d'ouvrage du projet de création de quatre lignes de BHNS, pour partie sur le territoire des Communautés d'Agglomération de Lens / Liévin et Hénin / Carvin

Contenu du document :

- Les références légales se rapportant à la mise à enquête publique ;
- Les lieux d'enquête, et horaires de mise à disposition des pièces du dossier ;
- Le détail des pièces consultables par le public
- Les thèmes et observations formulées.
- L'indication du délai dont dispose le maître d'ouvrage, pour fournir ses éventuelles observations aux annotations formulées pendant le délai d'enquête.

Le maître d'ouvrage a également fait l'objet d'une communication de manière dématérialisée de l'ensemble des pièces liées à l'enquête publique unique à savoir :

- Le contenu des registres qui avaient fait l'objet d'annotations
- Les pièces annexées auxdits registres.
- Les courriers arrivés tardivement au siège d'enquête,
Précisons que ces pièces, au regard des dates inscrites sur celles-ci, avaient été rédigées et transmises par voie postale, au siège d'enquête (mairie de Lens), pendant le délai d'enquête.

3.5. Mémoire en réponse du SMT AG.

Le vendredi 7 octobre 2016, conformément à l'article R123-18 du code de l'environnement, repris article 9 de l'arrêté préfectoral portant enquête publique : «*Le responsable du projet, plan ou programme dispose d'un délai de quinze jours pour produire ses observations éventuelles*», le Syndicat Mixte des Transports Artois Gohelle, a communiqué ses observations relatives aux remarques formulées pendant le délai d'enquête :

- > Dans un premier temps par voie électronique ;
- > S'en est suivie une communication matérielle, du mémoire en réponse.

3.5.1 Contenu du mémoire en réponse, aux observations

Méthodologie utilisée :

- ~Cinq thèmes généraux traités
- ~Chaque observation donne lieu à une réponse adaptée

3.5.1.1. Thèmes Généraux

1. Sur le coût du projet.

Vous soulignez qu'il s'agit d'une préoccupation importante du public. Ainsi qu'il l'a été précisé dans le dossier d'Enquête Publique, le projet de Bus à Haut Niveau de Service est ambitieux mais maîtrisé dans ses coûts et ses objectifs. En effet, il a été recherché tout au long de l'élaboration du projet « le juste aménagement » : en clair seul chaque dépense a été pesé au regard de son efficacité dans l'atteinte des objectifs du projet Bulles. Cela a permis d'avoir un projet dont le coût moyen au kilomètre est modéré.

Il est à souligner que le projet BHNS participe à une stratégie plus globale qui concerne l'ensemble du réseau TADAO avec la définition d'une nouvelle politique d'information des voyageurs, d'un système d'aide à l'exploitation pour l'ensemble du réseau ainsi que de la mise en place d'un nouveau système de billetterie.

C'est dans ce cadre général qu'ont été évoqués les 450 millions d'euros d'investissement que portera le SMT AG.

Le financement est bouclé grâce à des subventions, de l'autofinancement et des emprunts notamment auprès de la Banque Européenne d'Investissements et de la Caisse des Dépôts et Consignation.

Il est en revanche beaucoup plus complexe de répondre à une question de rentabilité du réseau, celle-ci ne pouvant pas être strictement financière mais aussi et surtout sociétale.

Il s'agit d'apporter, à la population de notre territoire, un réseau de transport en commun ambitieux, structurant et qui nous permette de tendre vers la réalisation des objectifs fixés en termes de mobilité par notre Plan de Déplacements Urbains.

Le calcul du taux de rentabilité effectué dans l'étude socioéconomique jointe au dossier apporte également un éclairage sur cette question. Il conclut d'ailleurs à une rentabilité du projet. Il reste cependant imparfait ne pouvant en prendre en compte tous les gains notamment liés aux congestions actuelles, ou au choix de la motorisation hybride.

Il ne s'agit nullement de lancer le SMT et ses agglomérations membres dans un projet démesuré au plan financier. Le choix des bus nous permettra, en outre, d'adapter le cas échéant, le cadencement ou la fréquence aux besoins réellement constatés.

2. Sur le tracé.

Il est bien sûr difficile de répondre aux remarques faisant part d'un rejet du projet sans entrer dans le détail. Les tracés soumis à l'enquête publique ont fait l'objet de concertations et d'une co-construction poussée avec les communes desservies.

Nous examinerons avec attention toutes les propositions d'amélioration faites lors de l'enquête et visant à limiter les impacts de notre projet.

Les propositions de la commune de Harnes seront ainsi reprises dans notre dossier définitif de consultation.

J'ai aussi noté, avec beaucoup de satisfaction, que beaucoup de personnes ayant participé à l'enquête publique sont favorables au BHNS, voire, regrettent qu'il ne soit pas davantage étendu.

Par ailleurs, les efforts faits pour limiter les impacts sur le patrimoine privé bâti et l'environnement, semblent avoir été compris, tant sont rares les observations en ces domaines.

3. Fréquentation et fréquence des passages.

Ainsi que je l'ai écrit précédemment, le projet BHNS a l'avantage conséquent de supporter des modifications de fréquence et d'amplitude en fonction de l'utilisation réelle du service.

Si nous ouvrons la possibilité d'un premier service entre 5 et 6 heures et d'un dernier avant 23 heures, c'est pour permettre à nos concitoyens de se rendre à leur travail directement en bus ou de prendre un train pour cela.

Nous avons choisi de desservir, chaque fois que cela était possible, les zones d'activités économiques et les pôles d'échanges que constituent notamment les gares, et de créer un lien fort avec les centres villes et les pôles générateurs.

Toutes les études montrent que de nombreux habitants du territoire ne se déplacent pas ou peu alors que les besoins existent au-delà des déplacements scolaires ou liés au travail.

4. le Stationnement.

La question du stationnement est récurrente à tout projet d'aménagement urbain. Nous avons tenté de préserver l'offre de stationnement là où cela était possible et de créer des stationnements compensatoires à proximité des endroits où des restrictions étaient mises en place.

La question des commerçants a fait l'objet d'un soin particulier, notamment en ce qui concerne les livraisons ou les dépose-minutes. Cependant, nul n'est propriétaire du domaine public et l'arrivée du BHNS modifiera sans doute les comportements des

professionnels et de leurs clients. L'objectif du BHNS est de rendre possible, facile et pratique des déplacements en transports en commun en partageant l'espace public avec les automobilistes de manière plus équitable.

5. la Concertation.

Il nous est reproché une consultation 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.

Commentaire Commission d'enquête.

Dates retenues incluant une partie de la période estivale d'été.

La commission signale qu'au regard du code de l'environnement, aucune disposition législative ou réglementaire exclut une période de l'année pour le déroulement d'une enquête publique.

La commission d'enquête pense que le délai d'enquête, avec les moyens mis en œuvre a eu pour effet de permettre aux personnes intéressées, toutes couches sociales confondues :

- ~ De prendre connaissance du dossier selon les dispositions légales;
- ~ De solliciter de l'information auprès des commissaires enquêteurs lors des permanences (25), ainsi qu'auprès du SMT comme mentionné article 5 de l'arrêté préfectoral. ;
- ~ D'avoir la possibilité de présenter leurs observations selon les modalités prévues : sur l'un des registres d'enquête, par courriers, ou oralement lors des permanences prévues et assurées, par les membres de la commission d'enquête.

3.5.1.2. Réponses adaptées au questionnement.

Commune Billy Montigny. (BiIM)

Registre:

Intervention 1

Un nom et prénom Stanek Richard avec une signature apposée. (S'est exprimé oralement)

Observation orale 1 M. Stanek richard)

- > Souhaite que les travaux n'entraînent pas d'augmentation d'impôts.
- > Craint un manque de rentabilité, précise qu'actuellement les bus sont souvent vides

Réponse SMT.

Le projet de Bus à Haut Niveau de Service est ambitieux mais maîtrisé dans ses coûts et ses objectifs. En effet, il a été recherché tout au long de l'élaboration du projet « le juste aménagement » : en clair seul chaque dépense a été pesé au regard de son efficacité dans l'atteinte des objectifs du BHNS. Cela a permis d'avoir un projet dont le coût moyen au kilomètre est modéré.

Le financement est bouclé grâce à des subventions, de l'autofinancement et des emprunts notamment auprès de la Banque Européenne d'Investissements et de la Caisse des Dépôts et Consignation

Concernant la rentabilité du réseau, celle-ci ne peut pas être strictement financière mais aussi et surtout sociétale.

Il s'agit d'apporter, à la population de notre territoire, un réseau de transport en commun ambitieux, structurant et qui nous permette de tendre vers la réalisation des objectifs fixés en termes de mobilité par notre Plan de Déplacements Urbains.

Aujourd'hui plus de 60 000 validations par jour sont effectuées sur le réseau. En heure de pointe, et notamment sur les bulles, certaines bus sont saturés. Le réseau a connu une augmentation de la fréquentation de l'ordre de 7% sur les 2 dernières années.

Intervention 2

Madame Céline Baudart, gérante des voyages Baudart, 147 avenue de la République, 62420 Billy Montigny

- > Attire l'attention sur la difficulté qu'entraînerait le terreplein central devant la société, compte tenu du rayon de braquage de leurs autocars pour entrer et sortir du dépôt.
- > Signale qu'elle déposera un document avec croquis à fins de propositions.

Réponse SMT

Il ne s'agit pas d'un terre-plein central végétalisé mais de la voie dédiée / réservée au BHNS. Les bordures présenteront une hauteur visible, en émergence, de 6 à 8 cm environ.

La demande est prise en compte, une rencontre spécifique sera organisée afin de définir les aménagements à réaliser qui permettront le fonctionnement en entrée et sortie du dépôt Baudart sans que les autocars aient à manœuvrer et empiéter sur le site propre BHNS.

L'accès à la parcelle ne sera plus possible depuis la voie sud

Commune Carvin. (Car)

Registre.

Intervention 1

M Mehenni, Carvin.

- > Comprend enfin la parcelle que souhaite acquérir la mairie. (phrase copiée littéralement).

Intervention 2

M. et Mme Dhaze Pascal, 3 rue de la Haute Voie, 62820 Libercourt.

- > Aurons-nous toujours accès à notre passage .les interlocuteurs signalent qu'ils garent véhicule et remorque par l'arrière des parcelles 550 et 112 ?

Réponse SMT

Le site propre est réservé uniquement au BHNS. L'accès par le site propre ne sera donc pas possible. Le SMT souligne que les accès en question n'ont pas fait l'objet de permission de voirie.

Ce point a été vu avec la municipalité

Intervention 3

M. et Mme Saïdi de Libercourt

Observation relative au parcellaire. Référence cadastrale AT 504

- ~ Refusent que la parcelle de 9m² soit prise ;
- ~ Pourquoi prendre ces 9m²
- ~ Demandent que la clôture béton soit maintenue
- ~ Signale que l'emplacement des 9m², est concerné par le compteur d'eau.

Réponse SMT

Cette emprise est à retirer de l'enquête parcellaire, le tracé pour assurer la continuité piétonne passera en dehors de cette emprise. (Même réponse que dans l'enquête parcellaire).

Intervention 4

M. Serge Monpays, 459, rue de la Gare à Carvin.

- > son domicile a servi pour l'étude bruit
- > Demande à connaître le résultat des relevés, et les conséquences.
- > Espère qu'une deuxième prise de mesures sera effectuée, lors de l'ouverture du projet.

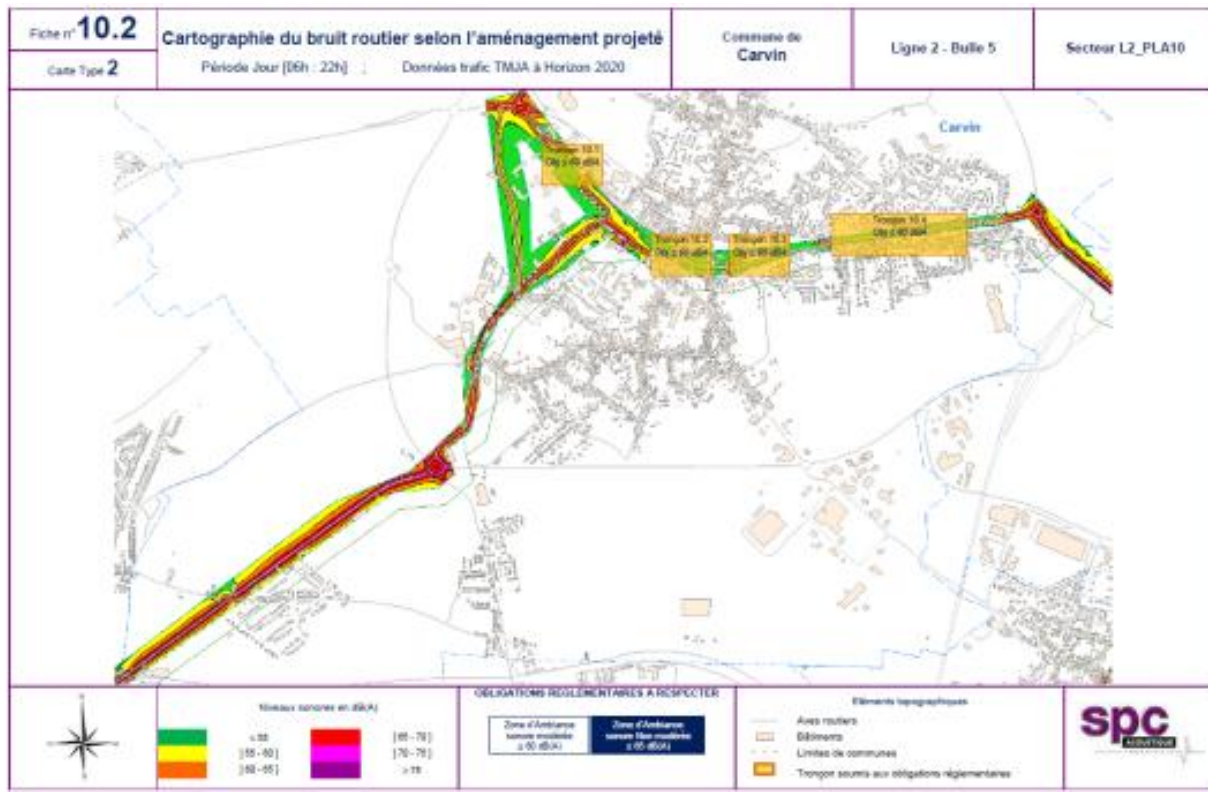
Réponse SMT

L'intégralité de l'étude acoustique a été transmise dans la pièce F – Étude d'impact annexe 1.

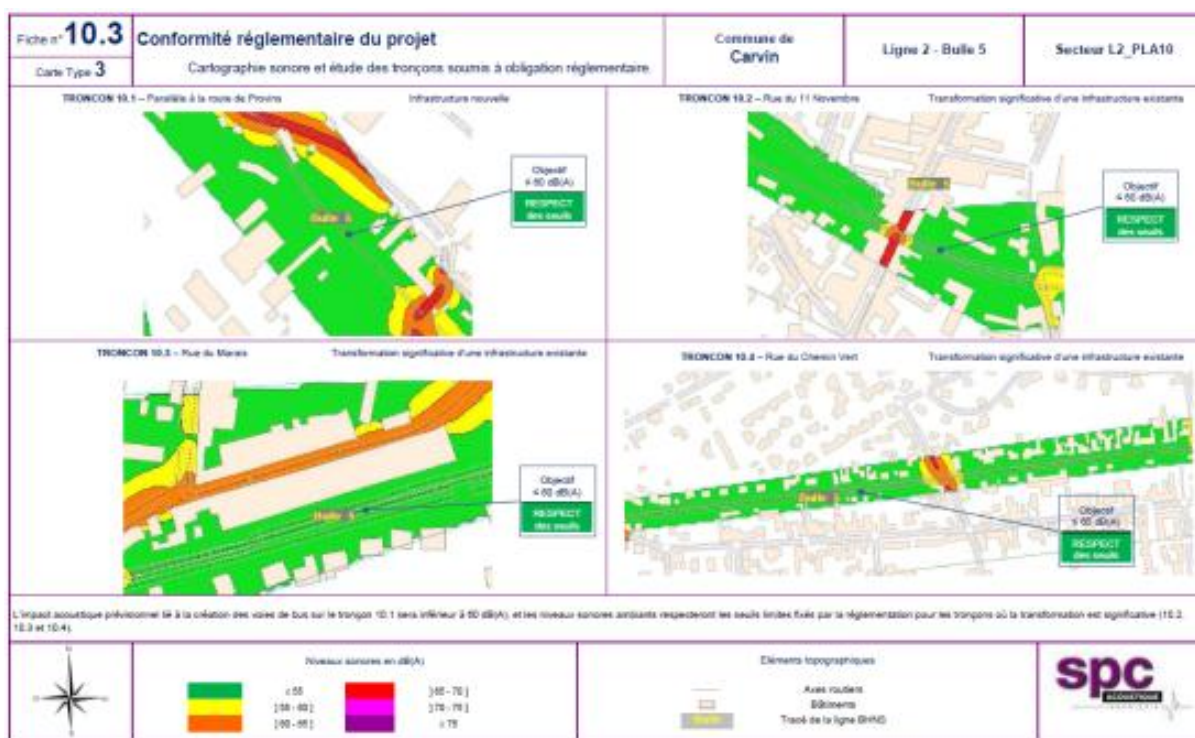
Concernant les bruits, plusieurs éléments concourent à leur limitation drastique :

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 1 et répondant aux dernières normes pour les autres bulles avec un renouvellement régulier.
 Le bon entretien de la chaussée et les vitesses limitées en traversées d'agglomérations permettront là encore de limiter la gêne liée aux bruits générés 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 les bulles 1 et 3 et toutes les 15 minutes pour les autres bulles



Cartographie issue de l'annexe de l'étude acoustique.



Cartographie issue de l'annexe de l'étude acoustique

Intervention 5.

M. Franck Rappa, 624, rue du Marais, à Carvin.

- > la rue du Marais, coté pair est largement habitée, contrairement au coté impair (coron Tilloy), mais bien boisé (square).
- > Suggère : que l'extension de la chaussée nécessaire au projet soit portée en majorité sur le coté impair.
- > Propose : la réduction du square et de sauvegarder le rond point.

Réponse SMT

La conception a privilégié la réutilisation des voiries existantes afin de minimiser l'impact sur foncier, l'imperméabilisation et sur le végétal préexistant. Un nouvel examen technique sera opéré afin de conserver le giratoire

Intervention 6.

M. et Mme Diévert, 1 rue du Ronchois, 62220.

- > la station prévue au rond point, rue du Ronchois, chemin de la Frête, se situe sur le passage des poids lourds entrant et sortant de la zone d'activités du Mont Solau.
- > compte tenu de l'augmentation du risque d'accidents induit par la hausse du trafic, la connexion zone d'activités au contournement de Carvin est elle envisagée lors de la réalisation du projet ?

Réponse SMT

Le projet ne modifie en rien le fonctionnement dudit carrefour qui est maintenu en l'état. Le raccordement éventuel de la Z.A. au contournement de Carvin n'entre pas dans le champ des compétences du SMT

Intervention 7.

Mme Provo, 35, rue du chemin Vert, Carvin.

- > Apprécie le projet, qui passe sur la commune de Carvin, ce qui permettra des déplacements le dimanche.
- > Souhaite un arrêt au niveau d'Intermarché, Lidl, et Mac Donalds, actuellement il n'y a rien.

Réponse SMT

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. Les équipements indiqués ici sont très éloignés du projet BHNS. Il relève du réseau complémentaire. La desserte en sera bien assurée.

Intervention 8.

Mme Micheline Cuvelier

- > Favorable au projet concernant la gare de Libercourt, regrette que la ligne ne continue pas vers Lille.

Réponse SMT.

Le SMT AG exerce des compétences qui lui ont été déléguées par les agglomérations de Lens-Liévin, Hénin-Carvin et Béthune-Bruay. A ce titre, les limites de ses compétences se cantonnent aux 115 communes membres, composant les 3 agglomérations. La loi en la matière est claire : une autorité organisatrice de mobilité (AOM) comme le SMT AG ne peut pas exploiter des lignes en dehors de son périmètre. Seul le Département est compétent pour assurer des lignes de transports interurbaines entre le bassin minier et la métropole. La ligne 202 du réseau Transpôle, outre le réseau TER, permet de rejoindre Lille depuis Libercourt/Carvin.

Observations orales

Observation 1

Mme Mehenni Hayet, 1287 rue des Bucqueux à Carvin (permanence en mairie de Carvin).

- > l'emprise foncière concernée par la procédure d'expropriation, se situe face à l'entrée de garage, ainsi que la fenêtre d'une pièce, lieu de vie.
- > Souhaitait disposer du détail des travaux prévus, sur cette parcelle.

Réponse SMT.

Cf. réponse à Car. R1 / obs. 1 de l'enquête parcellaire.

L'aménagement (revêtement) est représenté jusqu'à une limite physique et non à une limite cadastrale. La limite cadastrale réelle ne correspond pas toujours à la limite physique et « pratiquée » sur site.

Observation 2

M. et Mme DHAZE Pascal, 3 rue de la Haute Voie, 62820 Libercourt

- > Sont dubitatifs sur la viabilité du projet, actuellement les bus sont quasiment vides

Réponse SMT.

Comme dans tous les réseaux français que ceux-ci soit 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 bien d'offrir un service de transport en commun qui puisse se substituer à 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...)

Commune Dourges, (Dou)

Registre.

Intervention 1

Roland-Thaddé Walczak Chevalier 15 rue du 14 juillet, à Dourges.

- > Octogénaires, sont opposés au passage dans leur rue, en raison de l'étroitesse de celle-ci.

Réponse SMT.

Le projet a fait l'objet d'une co-Construction avec la mairie et il prend en compte les évolutions du plan de circulation communal

Le tracé retenu est cohérent avec le schéma de circulation envisagé par la commune.

Techniquement la rue est assez large pour le passage du bus, les conditions d'exploitation notamment la vitesse seront adaptées pour assurer la sécurité de tous. Un marché type est défini qui doit être impérativement suivie par le conducteur.

Les conducteurs seront formés à l'exploitation de la ligne et notamment aux points de vigilance.

Intervention 2

Mr Claude Potier 7 rue du 14 juillet (ancien conseiller municipal).

- > Le projet BHNS, risque d'être un gouffre financier, et qu'il serait impératif de réfléchir sérieusement, avant de s'engager, et établir une balance entre l'investissement et le retour sur investissement, même si le projet pourrait être considéré comme d'intérêt général.

Réponse SMT.

Le projet Bulles est réalisé avec un objectif majeur : rendre la dépense publique la plus efficiente possible. Ainsi chaque aménagement réalisé aura fait l'objet d'études approfondies justifiant son utilité. Grâce notamment aux futures lignes Bulles, le réseau a pour objectif de doubler la part de l'usage des transports en commun d'ici à 2025. Cet objectif revêt plusieurs aspects dont notamment le désengorgement des centres villes, des solutions de mobilité pour tous et une diminution des émissions polluante.

- > Qu'il serait judicieux d'établir clairement l'incidence du projet, dans l'avenir sur les impôts locaux.

Réponse SMT.

En réponse aux préoccupations exprimées, il est important de clarifier la situation et d'éviter l'amalgame entre impôts locaux et financement du BHNS. En effet, le budget du SMT AG est totalement indépendant de celui des communes. Ainsi, la ressource propre du SMT AG est bien le Versement Transport; taxe versée par les entreprises et administrations de plus de 11 salariés et non par les ménages. Les subventions de l'État et de la Région proviennent des impôts payés par les contribuables, le SMT Artois-Gohelle précise que si ces sommes budgétisées n'étaient pas allouées au projet de BHNS qui nous concerne, elles le seraient à d'autres projets, dans la région ou ailleurs en France, sans que cela diminue les sommes

prélevées auprès des contribuables. Ainsi, chaque année, dans leur budget, l'État et la Région allouent des sommes réservées au développement des transports. Ces sommes sont ensuite réparties entre les projets retenus. ça n'est pas parce que le SMT AG a un projet de BHNS que l'enveloppe va augmenter. Simplement, chaque projet aura une part de l'enveloppe fixée. Pour être totalement transparent, le SMT AG tient à préciser que les déviations éventuelles de réseaux sont à la charge des concessionnaires qui, eux, peuvent répercuter des coûts induits (eau, assainissement, électricité...). Cependant, là où un projet de transport guidé imposerait de dévier systématiquement les réseaux situés sous la plate-forme, le BHNS est beaucoup moins contraignant.

- > Nonobstant les nuisances engendrées, par l'amplitude et les fréquences de passages, le tracé soit revu et corrigé avec l'accord des riverains.

Réponse SMT.

Le tracé a fait l'objet de nombreux échanges, d'une concertation préalable et d'une co construction avec la ville.

Intervention 4.

M. Mme Jean Luc Walczak (aucune précision sur l'adresse).

Opposés au projet dans leur rue qui serait étroite.

Intervention 5.

Collectif d'habitants des rues des Tilleuls et 14 juillet à Dourges

- > Opposé au passage du BHNS, dans les rues précitées.
- > Pourquoi ne pas avoir été consulté ?
- > Qu'elle est l'intérêt de passer rues des Tilleuls et du 14 juillet, pour desservir 1 arrêt (en bout de rue des Tilleuls) ? D'autant cet arrêt peut être desservi par le tracé actuel, c'est à dire rues de la Liberté et Gambetta.

Réponse SMT.

La ville en souhaitant modifier le plan de circulation sur l'axe rue Lemaitre / rue Gambetta a induit le passage du BHNS par la rue du 14 juillet. A noter que la circulation PL est autorisée sur cette voie

Les arrêts sont placés régulièrement tout au long de la ligne pour assurer à la fois performance (ne pas mettre trop d'arrêts) et attractivité (en mettre suffisamment.)

- > Y a t-il eu une étude sur le retour sur investissement ?
- > Pourquoi cette fréquence 5h / 23h tous les jours y compris les J.F ?

Réponse SMT.

Il est proposé d'assurer un service de transports en commun qui desserve le plus possible des bassins d'emplois du territoire. Hors sur les parcs d'activités, il n'est pas rare de trouver des entreprises qui travaillent sur 2 ou 3 postes. L'amplitude de 5h-23h est avant tout destinée à leurs salariés. La question de l'accès en transport en commun est devenue au fil des années une question cruciale dans les choix d'implantation d'une entreprise. Grâce au projet Bulles, bon nombre de personnes non motorisés pourront accéder à un emploi posté.

- > Y aura-t-il modification, rue du 14 juillet (sens unique sauf riverain).

Réponse SMT.

Ce point relève du pouvoir de police de la ville.

- > Nuisances, insécurité et destruction de voirie non prévue à cet effet ;

Réponse SMT.

Concernant la structure des diagnostics ont été effectués et des échanges ont eu lieu avec les villes.

- > 90% des bus, circulant actuellement à Dourges, sont vides.
Pourquoi seraient-ils pleins en 2018 et tous les ¼ d'heure.

Réponse SMT.

Outre le cadencement, la garantie du temps de voyage, le confort, l'information voyageur en temps réel.... Sont des éléments forts d'attractivité.

Le projet bulle s'inscrit également dans une réflexion plus globale sur le projet et c'est l'ensemble du réseau qui participe à l'attractivité.

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 bien d'offrir un service de transport en commun qui puisse se substituer à 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...)

- > La fluidité de la circulation fonctionne correctement actuellement ;

Réponse SMT.

Des études de circulation ont été effectuées afin de vérifier l'impact du projet et l'absence de saturation des circulations

- > La largeur de la route et le stationnement pose problème rue du 14 juillet;

Réponse SMT.

Pas de modification apportée sur l'usage réglementaire actuel de la rue par le projet

- > absence de participation lors de la concertation en 2014 :
 - Terrain non bâti ;
 - Habitants de la rue du 14 juillet non informés.

Réponse SMT.

L'enquête publique a justement pour objectif d'informer et de recueillir les avis des habitants.

- > Le projet est non compatible avec la taille de la ville, ce projet le serait pour une ville plus importante. L'esprit village sera-t-il conservé ?

Réponse SMT.

Le projet est porté par trois Communautés d'Agglomérations et non par une commune seule. Le projet concerne un territoire de 600 000 habitants avec des zones de fortes densités et une continuité urbaine.

- > La dépréciation des biens, valeur des maisons ;

Réponse SMT.

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.

- > Risque d'accident pour les enfants en bas âge de retour de l'école.

Réponse SMT.

Conducteur professionnel de la route connaissant la ligne et ses spécificités

- > la pollution ;

Réponse SMT.

Ce point a été pris et développé dans l'étude d'impact.

Pétition. (Collectif des rues du 14 juillet et Tilleuls)

- > pourquoi le projet prévu rue Lemaitre, a été dévié dans la résidence ?

Réponse SMT.

Le projet a fait l'objet d'une co-construction avec la mairie et il prend en compte les évolutions du plan de circulation communal.

Le tracé retenu est cohérent avec le schéma de circulation envisagé par la commune.

Les différentes variantes de tracé ont été étudiées et un comparatif a été fait selon plusieurs critères pour permettre un choix validé par la ville..

- > Subit déjà le passage de nombreux véhicules qui ne roulent pas toujours à allure modérée : Nos enfants seront-ils en sécurité ?

Réponse SMT.

Techniquement la rue est assez large pour le passage du bus, les conditions d'exploitation notamment la vitesse seront adaptées pour assurer la sécurité de tous. Un marché type est défini qui doit être impérativement suivie par le conducteur.

Les conducteurs seront formés à l'exploitation de la ligne et notamment aux points de vigilance.

- > Pourquoi nous n'avons pas été contactés pour ce projet ?

Réponse SMT.

Une concertation préalable a eu lieu.

L'enquête publique a justement pour objectif d'informer et de recueillir les avis des habitants.

Courrier.

Courrier 1 :

M. Amédée Gellez, Maire honoraire de la commune de Dourges, ancien conseiller Général.

- > Projet trop cher, sans vision de territoire, voilà l'analyse que la section du bassin minier de Lens UDI fait du projet de BHNS.

Réponse SMT.

Gellez prétend que le projet est trop cher. Il est vrai qu'il confond les sommes en jeu avec celles qui avaient été annoncées en leur temps pour le tramway alors qu'il s'agit évidemment d'un projet différent qui s'efforce de coller aux besoins de la population de ce territoire.

C'est un projet ambitieux mais réaliste qui prend en compte les besoins actuels et futurs du territoire tels qu'ils ont été définis par le plan de déplacements urbains de 2015.

Le projet Bulles est réalisé avec un objectif majeur : rendre la dépense publique la plus efficiente possible. Ainsi chaque aménagement réalisé aura fait l'objet d'études approfondies justifiant son utilité. Ainsi ramené au KM réalisés, le cout du projet reste tout à fait maîtrisé.

Ce projet s'appuie sur le SCOT et le PDU et est conforme à ces documents, qui sont des outils de planification du territoire.

- > Fait partie de la commission développement de la CAHC, avoir de nombreuses fois étudiés les problèmes posés par la future ligne BHNS, sans avoir de retour, après les avoir exposés aux élus.

Réponse SMT.

M. Gellez du fait de sa participation au conseil de développement de la CAHC dit avoir posé des questions sans avoir obtenu de réponse. Le SMTAG a toujours répondu aux questions qui lui étaient posées.

- > Peut-on apporter une fiabilité aux chiffres avancés, même si ceux-ci ont variés ?
- > Le SMT indique un budget de 450 Millions d'€uros, alors qu'au début, il est bien précisé dans le dossier de consultation de 657 Millions d'€
- > Comment apporter une crédibilité à un dossier qui varie de 200 millions d'€, ou dans ce budget défalque t on déjà les 200 millions d'€ promis, mais non acquis, par l'Europe ?
- > Le conseil de développement s'est interrogé sur le montant de cet investissement et apporte des réserves.

Réponse SMT.

Il n'y a naturellement aucune confusion dans les chiffres annoncés des investissements que supportera le SMTAG. Il s'agit bien au total d'un investissement global de 450 millions d'euros qui sera réalisé dans le domaine du transport public. Ces dépenses ne concernent pas seulement le projet des bulles 1-3-5-7 mais aussi les bulles 2-6, ainsi que la construction d'un dépôt, la mise en œuvre d'une nouvelle information des voyageurs, la mise en service d'une nouvelle billetterie ainsi que l'achat de nouveaux bus.

Il n'a jamais été question de 657 millions d'euros ni d'une subvention de l'Europe de 200 millions d'euros.

M Gellez s'autorise à s'interroger sur le montant de l'investissement au nom du conseil de développement qui, à notre connaissance ne l'a pas mandaté pour cela.

- > Plusieurs membres ont assisté à une réunion à Liévin, et s'étonnent du budget, qui représente 54 millions d'€ dont 50 de subventions. La recette billetterie est dérisoire, de plus, peu dévolution au regard de cette activité est constaté.

Réponse SMT.

M Gellez indique qu'il lui semble que le budget du SMTAG qui aurait été présenté à Liévin à une date non indiquée comporterait peu de recettes liées à la participation des usagers. Il est vrai que la ressource essentielle du SMTAG provient du versement transport acquitté par les entreprises et les administrations de plus de 11 salariés. Il lui est loisible de considérer que la participation des usagers est « dérisoire ». Toutefois, la politique tarifaire du SMTAG a été définie par le conseil syndical qui a souhaité un large accès au réseau de tous nos concitoyens et notamment des plus fragiles d'entre eux. Il s'agit là d'un choix politique fort fait par les élus désignés par leurs concitoyens.

La situation financière du SMTAG, dont M Gellez dit avoir entendu dire qu'elle n'était pas brillante, est bien sûr tout à fait correcte.

- > Constat alarmant, les bus Tadao sont très présents, mais souvent vides ou pratiquement. C'est une observation faite par les membres de la commission qui peut être vérifiée. pas étonnant les Tadao ont perdu d'après les statistiques plus d'un million d'usagers parmi les jeunes, certains préférant la voiture ou le covoiturage, ou les parents conduisent les enfants à l'école. Les minibus seraient mieux adaptés à la situation actuelle. Les personnes âgées ont souvent besoin d'un service de proximité.
Ce serait important de connaître la situation financière du SMT. On ne l'a dit pas brillante. On vit selon ses moyens et non au dessus.
Notre région n'est elle pas la plus pauvre de France ?

Réponse SMT.

Contrairement ce que M Gellez affirme la fréquentation du réseau a augmenté de 8% pour chacune des 3 dernières années. Nous ignorons où le chiffre d'une fréquentation en baisse d'un million d'usagers a pu être trouvé mais il ne correspond pas à la réalité.

Nous avons notamment travaillé dans le cadre du projet bulles à renforcer l'offre de transports aux heures dites de pointe c'est-à-dire là où les besoins sont les plus forts

- > Un point qui na rien d'un point de détail, la circulation dans la ville et les nombreux changements annoncés.
Qu'en pense la population ?

Réponse SMT.

Le projet a fait l'objet d'une co-construction avec la mairie et il prend en compte les évolutions du plan de circulation communal

Le tracé retenu est cohérent avec le schéma de circulation envisagé par la commune.

Les différentes variantes de tracé ont été étudiées et un comparatif a été fait selon plusieurs critères pour permettre un choix validé par la ville.

Une concertation préalable a été organisée et l'enquête publique est l'occasion de prendre l'avis de la population.

- > Les résultats sont ils entérinés avant même le passage aux enquêtes ?
Celles-ci sont-elles faites pour légaliser le projet et permettre aux initiateurs de se dédouaner vis-à-vis de la population ?
Nous avons eu un exemple marquant avec tous les recours posés sans succès, par bon nombre de personnes et par les défenseurs de la nature pour la ligne à très haute tension.

Réponse SMT.

L'ensemble des observations sont prises en compte et des réponses sont apportées qui peuvent dans certains cas aller jusqu'à la modification du tracé.

Commune Fouquières les Lens, (FouL)

Registre :

Intervention 1

Mme Jessica Dereux, 59 rue A. Bernard 62740 Fouquières les Lens

- > Au-delà de l'impact environnemental, le développement du transport en commun permet de rompre l'isolement et de maintenir l'autonomie des personnes plus ou moins dépendantes.
Il est dommage que la commune de Fouquières lez Lens ne soit pas plus concernée par ce projet.

Réponse SMT.

Le projet Bulles s'inscrit dans une refonte complète du réseau TADAO. Ainsi, c'est l'ensemble des lignes du réseau qui vont être repensées pour la fin d'année 2018. Fouquières-lès-Lens,

au même titre que les 114 autres communes du réseau, pourrait être amené à voir sa desserte en transport en commun modifiée et/ou améliorée

Intervention orale

M. Michel Bobaert, 1bis rue de Valenciennes à Sallaumines.

- > Déclare être propriétaire du bâtiment sis au 44, rue Edouard Vaillant à Sallaumines. Ce local est destiné à la vente de meubles, et déclare se trouver en situation difficile en raison de la mise en application du projet. (Stationnement pour livraison et enlèvement de marchandises).

Réponse SMT.

Une zone livraison sera implantée.

La question du stationnement est récurrente à tout projet d'aménagement urbain. Nous avons tenté de préserver l'offre de stationnement là où cela était possible et de créer des stationnements compensatoires à proximité des endroits où des restrictions étaient mises en place.

La question des commerçants a fait l'objet d'un soin particulier, notamment en ce qui concerne les livraisons ou les dépose-minutes. Cependant, nul n'est propriétaire du domaine public et l'arrivée du BHNS modifiera sans doute les comportements des professionnels et de leurs clients. L'objectif du BHNS est de rendre possible, facile et pratique des déplacements en transports en commun en partageant l'espace public avec les automobilistes de manière plus équitable.

Une rencontre avec ce commerçant sera organisée.

Commune Harnes. (Har)

Courrier

M. le Maire de la commune de Harnes.

- > Se réjouit qu'un tel projet puisse voir le jour sur son territoire, favorisant ainsi, les déplacements des citoyens au travers de la cité et inter-cités.
- > Souhaite dans le cadre de l'enquête publique et après étude approfondie du projet, d'émettre quelques remarques, notamment sur le tracé proposé :
Le tracé présenté semble cohérent, à l'exception du chemin d Valois, dans sa portion comprise entre la Saint Druon et le carrefour avec la rue Delattre et le chemin de la Grosse Borne, pour les raisons suivantes :
 - > La circulation des véhicules de plus de 3,5 t est interdite sur cet axe ;
La largeur des voies mesure environ 10 m.
Or pour permettre la circulation des véhicules de plus de 3,5 t, la largeur des voies doit comprendre 2 x 1, 5 m de trottoirs (respectant les règles d'accessibilité), une zone de stationnement longitudinale de 2m et une bande de roulement de 6,5m minimum, soit une largeur totale de 11,5m.
La suppression des zones de stationnement, ramenant la largeur à moins de 10m, ne peut être envisagée, dans cette zone principalement résidentielle.
- > Il n'est semble-t-il pas prévu dans le cadre des travaux du SMT de revoir la structure de chaussée de cette rue, qui pourtant ne paraît pas adaptée à la circulation des véhicules de plus de 3,5 t.
Une dégradation accentuée et prématurée causerait un surcoût d'entretien (voire rénovation) que la collectivité ne saurait englober.
C'est pourquoi, il est proposé de revoir le tracé en le faisant circuler non pas par le chemin de Valois, mais plutôt par le chemin du Bois, la rue de Valmy, et retour sur le chemin de la Grosse Borne.
- > Motive sa demande :
Le fait que certaines lignes (Tadao), emprunte déjà ce tracé, et qu'il ne présente aucun désagrément sur le régime de circulation actuel.
La rue Duhamel a fait l'objet d'un réaménagement complet en 2014, permettant ainsi la circulation de véhicules de plus de 3,5 t.
Des « quais bus », respectant l'ensemble des règles d'accessibilité, y ont d'ailleurs été créés, il ne serait donc pas nécessaire dans le cadre de futurs travaux sur ce BHNS d'en recréer.
En conséquence, monsieur le maire de la commune d'Harnes souhaiterait que soit étudiée la possibilité de supprimer le passage des bus par le chemin de Valois, et de faire circuler par le

chemin du Bois, la rue Léon Duhamel, rue de Valmy, avec un retour chemin de la Grosse Borne.

Réponse SMT.

Les réponses sont apportées dans le tableau des propositions ci-dessous

Observation orale

M. Philippe Skrzypczav, d' Harnes

- > S'est informé sur les avantages qu'il était en mesure de bénéficier, en raison de sa situation de demandeur d'emploi.

Réponse SMT.

Les tarifs TADAO seront reconduits, selon ce qui est prévu à ce jour.

Commune Hénin Beaumont, (HenB)

Registre

Intervention 1.

Mme Francine Montecer, résidant à Hénin Beaumont.

A pris connaissance du projet – favorable au projet

Intervention 2.

Mme Chantal Duquesnoy, résidant à Hénin Beaumont.

A pris connaissance du projet – favorable au projet.

Intervention 3.

M. Claude Lahaye (Magasin Matouvu), 45 rue Robert Aylé, Hénin Beaumont

- > En recherche d'un local (200-300 m²) pour maintenir l'activité avec deux salariés.
- > Etre à l'écoute de toutes propositions (emplois de deux salariés et lui-même).

Réponse SMT.

Les négociations sont en cours entre l'avocat de Monsieur Lahaye et le conseil juridique du SMT (la SCET). 2 réunions ont eu lieu avec l'objectif de trouver un accord amiable avant fin 2016. Le SMT est à l'écoute.

Intervention 4.

Mme Petitainot, 61 Bd Basly 62110 Hénin Beaumont.

- > Le plan n'indique pas le passage avenue V. Hugo et le parking de Match-informations rectifiées par le commissaire enquêteur.
- > S'oppose au projet pour les raisons suivantes :
Il semble inopportun d'effectuer des travaux onéreux dans un contexte économique peut favorable. Il aurait été plus judicieux de remplacer le matériel actuel par des bus électriques.

Réponse SMT.

Ce projet est porteur d'une dynamique économique et entend participer au travers des transports en commun au développement social et économique du territoire

Le projet prévoit l'achat de bus hybrides électriques pour la Bulle 1

Il n'existe encore sur ce marché, en dehors d'expérimentations, des bus de 18m capables d'exploiter des lignes de 25 km.

- > Signale le peu de fréquentation des lignes actuelles, une augmentation des fréquences (matin et soir), serait suffisante.

Réponse SMT.

L'attractivité dépend d'un certain nombre de facteurs. Outre les fréquences, l'amplitude horaire, le temps de trajet garanti, l'information voyageur, sont des facteurs importants.

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 bien d'offrir un service de transport en commun qui puisse se substituer à 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...)

- > Les bus vont côtoyer la cour de la crèche et engendrer :
 - ~ Des nuisances pour les enfants (visuelles, fréquence des passages (8 à 15 mn) ;
 - ~ Un impact sur la santé (bus hybride diesel) ;
 - ~ Des problèmes de sécurité (accident – terrorisme)
 - ~ Il aurait été plus judicieux, d'agrandir la cour de la crèche.

Réponse SMT.

Le tracé de chacune des lignes s'est fait en co-construction avec les villes concernées. Une limite physique sera mise en place entre la voie BHNS et la cour de la crèche pour assurer la sécurité des enfants. En outre, l'ajout d'un carrefour à feu sur la voie devant la crèche permettra de sécuriser l'accès à la crèche elle-même.

Les bus hybride sont bien moins bruyants que des bus classiques. La crèche se trouve en outre le long d'une voie très fréquentée d'Hénin-Beaumont, empruntées par de nombreux véhicules y compris plusieurs lignes de bus dont la bulle 1. L'augmentation du nombre de bus sur la bulle 1 est largement contre balancé par l'utilisation de bus hybride.

Intervention 5.

M. et Mme Lemahieu, 35 rue Robert Aylé, et 36 rue de l'Humanité, à Hénin Beaumont. Propriétaire mitoyen du magasin Matouvu.

- > Les travaux de remise en état seront-ils exécuté par SMT ou percevrons nous une indemnité pour les effectuer par nos soins.
- > Demandent que toutes les mesures de sécurité soient prises pour garantir leur maison.
- > Quand les travaux vont-ils débiter ?

Réponse SMT.

Le mur mitoyen donnera sur la rue, les études permettront de connaître la nature de ce mur suite au diagnostic à effectuer (dépends de la cession de Matouvu).

Les éventuels travaux de renforcement du mur seront pris en charge par le projet et respecteront les règles de l'art.

Les travaux généraux (pour tout le projet) commenceront au printemps 2017 et s'achèveront à l'hiver 2018. Une communication sur les travaux sera effectuée au préalable.

Intervention 6.

Zone Hénin Beaumont 06 – Station les Rivières – Parcelles AV 129.

Suite à la réunion sur site du 06/09/2016, en présence de M. Défossez (SMT) et Morillas (Artélia), nous souhaitons limiter la surface à acquérir pour votre projet sur la parcelle AV 129.

MM Défossez et Morillas, ont acté que la juxtaposition des projets respectifs est compatible et ainsi il resterait 14 m sur la façade principale, surface que nous souhaiterions voir retourner dans le domaine public, d'autant qu'un candélabre support de ligne électrique, est situé sur cette bande d'alignement.

Réponse SMT.

L'implantation de la station SMT n'a pas d'impact sur la nouvelle clôture mise en place par la concession Peugeot, il reste environ 80cm. En accord avec la concession automobile, le SMT achètera l'emprise jusqu'à la clôture.

Intervention 7.

M. Mme Guyot Florzak, 25 bis Grande rue, 62490 Quièry la Motte.

- > Venus s'informer : si la parcelle AN 458 est impactée par le projet ;

Réponse SMT.

Non concernée.

Intervention 8.

M Dominique Willefert, 67 rue Pasteur 62110, Hénin Beaumont

- > Venu s'informer, si le tracé impacte son habitation,

Réponse SMT.

Il n'y a pas d'impact foncier sur la rue Pasteur

Intervention 10.

Mme Marie Prévost, 144 rue de la concorde 62110 Hénin Beaumont.

- > Opposée au projet, en raison de son passage devant la crèche
Bruit et pollution non compatible avec cet établissement.

Sans compter l'abattage d'arbres, donc moins d'oxygène.

Réponse SMT.

En fonction des résultats de l'appel d'offres concernant les nouveaux véhicules, une réponse précise pourra être apportée en termes de décibels et d'émission de particules. D'ici là, le SMT AG peut confirmer que les futurs véhicules utilisés feront l'objet d'une attention toute particulière, afin d'en faire des exemples en matière de développement durable tant sur des critères de pollution que de nuisance sonore. De plus des efforts peuvent même être faits sur le revêtement du sol des voies bus, afin de limiter les bruits de roulement. En station, des annonces vocales seront audibles pour les usagers à proximité immédiate du panneau d'information mais ne constitueront en aucun cas une gêne pour les riverains, même les plus proches.

Pour ce qui est de la qualité de l'air, le simple fait de remplacer les bus diesel actuels par des véhicules hybrides va permettre de diminuer nettement les émissions polluantes dans les centres-villes et donc contribuer à une meilleure qualité de l'air.

Dans la cadre du projet, tout arbre abattu est remplacé avec un facteur multiplicatif.

Intervention 11.

Signé : Bétremieux.

- > Trouve étonnant l'affirmation page 29, pièce F : « Parcours 2 retenu parce que non impacte les jours de marché ?
- > Le cœur de la cité n'est pas mieux desservi et l'impact sur le stationnement réduira très nettement le stationnement déjà réduit. Pense-t-on aux commerces ?

Réponse SMT.

La question du stationnement est récurrente à tout projet d'aménagement urbain. Nous avons tenté de préserver l'offre de stationnement là où cela était possible et de créer des stationnements compensatoires à proximité des endroits où des restrictions étaient mises en place.

La question des commerçants a fait l'objet d'un soin particulier, notamment en ce qui concerne les livraisons ou les dépose-minutes. Cependant, nul n'est propriétaire du domaine public et l'arrivée du BHNS modifiera sans doute les comportements des professionnels et de leurs clients. L'objectif du BHNS est de rendre possible, facile et pratique des déplacements en transports en commun en partageant l'espace public avec les automobilistes de manière plus équitable.

Le projet est en outre porteur d'un dynamisme économique tant à l'échelle du territoire qu'à celui des centres ville. En desservant mieux les centres villes, il apporte un soutien aux commerces.

- > Cela ne passe toujours pas dans les zones de population – zones Hénin – Montigny en particulier.

Réponse SMT.

Le projet Bulles s'inscrit dans une refonte complète du réseau TADAO. Ainsi, c'est l'ensemble des lignes du réseau qui vont être repensées pour la fin d'année 2018. Montigny et Hénin, au même titre que les 113 autres communes du réseau, pourraient être amenés à voir leur desserte en transport en commun modifiée et/ou améliorée.

Intervention 12.

M. Eugène Binaisse, conseiller municipal d'opposition, ancien maire.

- > la concertation, concernant les deux trajets, ait été pour le moins sommaire voire inexistante.

Réponse SMT.

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. Bien 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.

- > Qu'aucune commission identique à celle mise en place pour le tramway, n'a été constituée.

Les ajustements souhaités par les commerçants auraient du être menés en amont, ainsi qu'avec les usagers du centre ville (commerces, piscine, lycée, hôpital, crèche.....).

- > Signifie que le trajet demeurera le fait du prince ;
- > Note que les conseillers d'opposition n'ont jamais été conviés à partager sur ce dossier ;
- > Souhaite que le BHNS devienne une véritable réussite pour la population.

Intervention 13.

M. Georges Bétremieux, 16, rue Sainte Henriette,

- > Pourquoi ne pas faire plus simple en empruntant la rue Jules Guesde jusque la gare ? Cela éviterait les étranglements que les passages du BHNS provoqueront inmanquablement

Réponse SMT.

Suite aux observations faites durant l'enquête publique, le passage direct par la rue Jules Guesde et Vaillant Couturier est envisagé à la ville, dans le sens Est – Ouest. Cet itinéraire viendrait en remplacement de celui par la rue Pasteur et place Carnot.

Pour l'autre sens, il est prévu soit de maintenir le tracé actuel soit de faire un double sens sur les rues Vaillant Couturier et Jules Guesde.

Ces éléments sont encore en cours d'arbitrage

Dans les deux cas, l'insertion sur ces deux rues se feraient en banalisé avec reprise simplement des carrefours.

- > Peut-on être certain que le flux entrant à Hénin grâce au bus restera important. Le contraire sera plutôt l'exportation vers Lens où sont, les services administratifs et les grands commerces.

Réponse SMT.

De notre point de vue, en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité, la question de la desserte d'un centre-ville, d'un centre commercial ou d'un centre administratif répond à la même problématique. Il est nécessaire d'offrir à tous la possibilité de s'y rendre en transport en commun. Ces pôles générateurs de déplacements sont donc traités en lien étroit avec les communes concernées, notamment sur le choix des tracés et donc sur les priorités de desserte. Le projet Bulles a pour ambition claire de changer les habitudes de déplacements des habitants du territoire en leur offrant de nouvelles solutions de déplacements. La praticité, la facilité d'accès et plus généralement le niveau de service vont permettre à bon nombre de personnes de se poser la question de l'utilisation de la voiture pour certains déplacements.

Craint que la circulation restreinte en ville n'amène un dépérissement encore plus important du commerce local, en effet combien pourra-t-il passer de véhicules entre chaque passage de BHNS ?

Indique : les parkings réduits n'inciteront guère à séjourner en ville.

Réponse SMT.

Le projet Bulles doit être vu aussi comme un projet d'aménagement du territoire. En effet, là où les communes ont souhaité un passage en centre-ville, le projet va permettre de requalifier les espaces traversés. En plus des infrastructures de transports, ce projet sera l'occasion pour les villes de repenser les espaces traversés et de créer une nouvelle dynamique profitable tant aux commerçants qu'aux habitants du territoire.

En outre, une fois en place, les lignes Bulles changeront les habitudes de certains en offrant d'innombrables possibilités de déplacements faciles et cadencés vers les centres villes notamment. Les nombreuses expériences françaises en la matière tendent à démontrer qu'une offre de transports en commun performante est plus que profitable pour les commerçants implantés dans les zones desservies

- > Y aura-t-il des abris bus ?

Réponse SMT.

Des abris bus sont prévus sur toutes les stations de la Bulle 1.

- > Y aura-t-il Des places de parking proche des arrêts pour inciter à prendre le BHNS ?

Réponse SMT.

Plusieurs P+R sont prévus le long des lignes : en extrémité des lignes Bulles 1 et 3, le long du tracé de la Bulle 1.

- > Que deviendront les passages :
 - À hauteur de l'hôtel de ville ?
 - Rue E. Gruyelle ?Où la sécurité des passants sera réduite.

Réponse SMT.

Les passages piétons existants sont maintenus et pour la plupart sécurisés par des feux. Le projet accorde une grande importance aux modes doux et à la sécurité notamment des piétons.

Intervention 14.

M. Hervé Brogniot, CARMi Nord, directeur du patrimoine. Parcelle AN 494.

- > Indique, comme vu avec m. Défossez, il faudrait que la parcelle cédée corresponde au surplus non clôturé du cabinet médical.

Réponse SMT.

Le projet d'acquisition par le SMT porte bien sur l'intégralité de l'espace non clôturé. La division parcellaire est en cours dans ce sens, ainsi que le projet d'acte de vente.

Intervention 15.

Mme Marine Tondelier, 105 rue Robert Aylé, 62110 Hénin Beaumont.

S'inquiète en matière sanitaire en raison du passage du bus à proximité de la crèche.

- > Que vont respirer les enfants lorsqu'ils seront dans l'espace extérieur de la crèche ?
Question en corrélation avec le questionnaire soumis au SMT relatif à la motorisation hybride retenus pour les bus. Du gaz aurait été une meilleure décision sanitaire.

Réponse SMT.

En fonction des résultats de l'appel d'offres concernant les nouveaux véhicules, une réponse précise pourra être apportée en termes de décibels et d'émission de particules. D'ici là, le SMT AG peut confirmer que les futurs véhicules utilisés feront l'objet d'une attention toute particulière, afin d'en faire des exemples en matière de développement durable tant sur des critères de pollution que de nuisance sonore. De plus des efforts peuvent même être faits sur le revêtement du sol des voies bus, afin de limiter les bruits de roulement. En station, des annonces vocales seront audibles pour les usagers à proximité immédiate du panneau d'information mais ne constitueront en aucun cas une gêne pour les riverains, même les plus proches.

Pour ce qui est de la qualité de l'air, le simple fait de remplacer les bus diesel actuels par des véhicules hybrides va permettre de diminuer nettement les émissions polluantes dans les centres villes et donc contribuer à une meilleure qualité de l'air.

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.

- > Fait part d'inquiétudes des commerçants, qui doivent être entendues.
La concertation a été inexistante avec les commerçants, alors que les questions sont légitimes (situation déjà précarisée par le tout Auchan).

Réponse SMT.

Les commerçants ont à Hénin-Beaumont comme ailleurs émis des inquiétudes quant à l'impact du BHNS sur leur activité. Ces questionnements sont légitimes et ont fait l'objet d'échanges notamment entre la municipalité et le SMTAG. Nous constatons néanmoins qu'il y a peu de contributions des commerçants à l'enquête publique.

La mairie d'HB a d'ailleurs organisé en octobre 2015 une réunion publique avec deux objets différents (le BHNS porté par le SMTAG et le changement de plan de circulation décidé par la municipalité) qui a pu créer une confusion dans l'esprit des habitants qui ont pu comprendre qu'on changeait certains sens de circulation à cause du BHNS alors que ce dernier s'est efforcé de se plier aux demandes municipales.

- > Signale que la mairie a insisté auprès du SMT, afin que le nouveau tracé du BHNS, soit prétexte à inverser tout le sens de circulation du centre-ville. Cela avec la confusion entre ce qui est de la responsabilité du projet lui-même.

Réponse SMT.

Les commerçants ont à Hénin-Beaumont comme ailleurs émis des inquiétudes quant à l'impact du BHNS sur leur activité. Ces questionnements sont légitimes et ont fait l'objet d'échanges notamment entre la municipalité et le SMTAG. Nous constatons néanmoins qu'il y a peu de contributions des commerçants à l'enquête publique.

La mairie d'HB a d'ailleurs organisé en octobre 2015 une réunion publique avec deux objets différents (le BHNS porté par le SMTAG et le changement de plan de circulation décidé par la municipalité) qui a pu créer une confusion dans l'esprit des habitants qui ont pu comprendre qu'on changeait certains sens de circulation à cause du BHNS alors que ce dernier s'est efforcé de se plier aux demandes municipales

- > Rappelle que lors d'une réunion publique, il ya quelques mois, la question de la place Jean Jaurès (place piétonne du centre ville) avait été évoquée.
Le manque de précision des plans fournis ne nous permettent pas d'avoir plus de précisions.

Réponse SMT.

Le BHNS n'a pas vocation à restructurer tous les paysages urbains qu'il traverse. Il peut cependant être l'occasion pour une mairie de réfléchir et d'accompagner son arrivée par des choix urbains innovants. Il est cependant clair que, même si le devenir de la place Jean Jaurès est pour les Héninois un élément important, son aménagement éventuel n'est pas complètement résultant du passage du BHNS.

- > Précise que la disposition et répartition des différents arrêts, sera un réel enjeu
Par le passé les décisions prises n'ont pas toujours été comprises (2 arrêts à quelques mètres place Carnot).

Réponse SMT.

Le SMTAG confirme que les points d'arrêt retenus sont un élément essentiel du dossier et ont été retenus après échange avec la municipalité

- > Mentionne que les pistes cyclables prévues ne sont pas précisées dans les documents.
Rappelle qu'elles ont été promises, et le besoin s'en fait sentir.

Réponse SMT.

Le SMTAG, en application de la loi Laur, a pris en compte les besoins des cyclistes en concertation avec l'ADAV et a décidé de construire des linéaires importants de voies vertes. Ce type d'aménagement n'est pas toujours possible dans des centres villes, contraint.

Courrier.

1. **M. Ludovic Wable**, 145 rue de Laon, 62430 Sallaumines

Après avoir pris connaissance du dossier d'enquête publique :

Constate à son grand étonnement, l'emprise du projet empiète sur ses parcelles : AM1087, 1085P et 433P, et ce sans en avoir été avisé.

Fixe une liste de doléances :

- ~ Clôture de ses parcelles à remplacer ;
- ~ Haies à replanter à hauteur et à l'identique;
- ~ Compteurs eau, gaz et alimentation électrique à déplacer ;
- ~ Mur de soutènement à remplacer ;
- ~ Portillon et escalier à remplacer ;
- ~ Arbres Pinus Nigra Salzaniei, 1,70 m de circonférence (Dépose et repose) ;
- ~ Préjudices immatériels :

- Rachat des m² de terrain ;
 - Perte de valeur immobilière ;
 - Mise en sécurité de mon logement pendant les travaux ;
 - Référé préventif avec désignation d'expert plus constat d'huissier de justice avant travaux à la charge du SMT.
- Compte tenu de tous ces éléments, ne serait-il pas plus judicieux de déplacer l'emprise, en évitant ma parcelle.

Réponse SMT.

Réponses apportées dans le tableau parcellaire.

Commune Lens (Len)

Courriers

Courrier 1 (ce document complète une annotation figurant au registre de Billy Montigny).

Origine : Baudart Voyages, 147, avenue de la république, Billy Montigny

Annotation sur registre de Billy Montigny

- > « Attire l'attention sur la difficulté qu'entraînerait le terreplein central devant la société, compte tenu du rayon de braquage de leurs autocars pour entrer et sortir du dépôt »
Confirme ces problèmes prévisibles par l'adaptation prévue des voiries, devant son établissement sis aux 147, ave de la République à Billy Montigny, concernant le tracé du BHNS.

Réponse SMT.

Il ne s'agit pas d'un terre-plein central végétalisé mais de la voie dédiée / réservée au BHNS. Les bordures présenteront une hauteur visible, en émergence, de 6 à 8 cm environ.

La demande est prise en compte, une rencontre spécifique sera organisée afin de définir les aménagements à réaliser qui permettront le fonctionnement en entrée et sortie du dépôt Baudart sans que les autocars aient à manœuvrer et empiéter sur le site propre BHNS.

L'accès à la parcelle ne sera plus possible depuis la voie sud.

- > Argumente :

La modification de l'Avenue de la République devant notre dépôt, laquelle se ferait par l'ajout d'un terre plein central continu, rectiligne et végétalisé, empêcherait l'entrée et sortie des autocars du dépôt

Lors de ces manœuvres, nos autocars empiètent systématiquement sur la voie opposée.

La longueur de ces véhicules mesurant jusqu'à 14,60 et les empattements et porte à faux différents.

Le rayon de braquage, ne permettrait pas de sortir du dépôt sans endommager à la fois le terre plein central continu végétalisé et nos véhicules.

- > Propose :

Un marquage au sol, avec autorisation de franchissement, en lieu et place du terre plein central, ce qui permettrait de ne pas entraver notre activité.

Réponse SMT.

L'autorisation d'un franchissement serait source de danger pour les salariés de l'entreprise, les usagers du BHNS et plus globalement les usagers du domaine public.

Même avec l'interdiction de traversée des itinéraires sont possibles pour rejoindre le dépôt quel que soit le point d'origine.

Note :

« Encore, une transformation du terre plein central continu rectiligne végétalisé en îlots, entre lesquels nos véhicules devraient aisément pouvoir circuler (la variable gabarit / véhicule devant également être considérée sur du long terme afin de présager des évolutions futures), le permettrait également ».

C'est pourquoi nous émettons toutes réserves sur les entraves pouvant porter préjudice à notre activité dans le cadre du projet référencé en objet et nous en remettons à votre bienveillance afin d'étudier une solution alternative ».

Courrier 2.

Macdonald de Lens.

- > La nouvelle voie de bus va passer derrière le restaurant, or la voie drive sort sur cette même voie. Comment va s'intégrer cette sortie du drive dans cette nouvelle circulation ?
- > Le camion de livraison (35 tonnes) du restaurant se stationne sur la rue arrière du restaurant pour procéder au déchargement. Comment l'intégrer dans ce nouveau projet ?
- > Le calendrier des travaux représente une période importante pour l'activité commerciale. Il sera nécessaire de prendre en considération les conséquences financières et le cas échéant sociales pendant la durée des travaux réalisés par le SMT sur l'exploitation de notre restaurant.

Réponse SMT.

Le projet BHNS n'impacte pas l'établissement et le fonctionnement du drive ;

Une Solution sera trouvée pour les livraisons. Les possibilités ne manquant pas.

En période chantier un accès sera toujours maintenu avec signalisation et une commission d'indemnisation est mis en place si impact réel sur l'activité de ce commerce.

Courrier 3.

Origine : **Macdonald de Vendin le Vieil.**

- > Situé le restaurant sur le rond point d'entrée de la zone commerciale de Cora Lens II, sachant que cette axe sera touché par le projet Bulles porte à connaissance les éléments suivants, pour une exploitation normale du restaurant :
- > Le calendrier des travaux représente une période importante de notre activité commerciale.
- > Il sera nécessaire de prendre en considération les conséquences financières et le cas échéant sociales pendant la durée des travaux réalisés par le SMT sur l'exploitation du restaurant.

Réponse SMT

En période chantier, un accès sera toujours maintenu avec signalisation et une commission d'indemnisation est mis en place si impact réel sur l'activité de ce commerce.

Courrier 4.

Région des Hauts de France.

- > Le projet s'implante sur une partie de la Parcelle AI 700, propriété de la région pour une surface d'environ 1000m². Cette emprise est dédiée au stationnement de la maison des projets (environ 20 places impactées. Celui-ci est indispensable au bon fonctionnement de l'établissement. Aussi une reconstitution de cette offre en stationnement, plutôt qu'une compensation financière est à prévoir par le syndicat des transports.

Réponse SMT.

Réunion Région / Maison du Projet / ville de Lens / SMT a été réalisée et des solutions ont été initiées aux problématiques soulevées.

- > Observations techniques au titre des équipements :

Accès voie pompier vers le musée du Louvre –Lens :

Une voie engins pompiers qu'emprunte le SDIS se situe rue G. Bernanos, dans la continuité de la rue du temple et travers la parcelle AI0700, sur laquelle se trouve la maison des projets.

Accès des personnes à mobilité réduite à la maison des projets :

au regard de la déclivité de terrain entre le trottoir de la rue Bernanos, les stationnements des PMR et l'accès à la salle d'exposition se situent à l'arrière de la maison des projets.

Liaison piétonne Louvre – Lens :

Ce cheminement qui part du centre ville et arrive notamment au Louvre-Lens sera coupé par la voie vert.

La traversée piétonne proposée est désaxée par rapport à cette liaison et risque de créer des traversées en zone non sécurisée.

Conclut :

Aussi le projet d'aménagement proposé par le syndicat des transports devra s'adapter à ces différentes contraintes d'accessibilité et de sécurité.

Réponse SMT.

Réunion Région / Maison du Projet / ville de Lens / SMT a été réalisée et des solutions ont été initiées aux problématiques soulevées

Courrier 5

Centre Hospitalier de Lens

Direction du patrimoine et de la logistique

Pour donner suite à l'entrevue qui s'est déroulée le 15 juin dernier entre mes services et ceux du Syndicat Mixte des Transports, afin d'étudier l'impact du tracé du BHNS sur une parcelle appartenant au Centre Hospitalier de Lens, je tiens à vous faire part des éléments suivants:

Tout d'abord, cette parcelle, située au 3, rue des Déportés à Avion, dont les références cadastrales sont AK 157, est occupée par un bâtiment destiné à la prise en charge de patients en hôpital de jour psychiatrie pour adultes. Il est composé de deux bâtiments contigus accessibles depuis la cour intérieure par les personnes à mobilité réduite et les camions de livraison pour les repas.

Le schéma qui nous a été présenté lors de la réunion du 15 juin dernier ne prenait pas en compte ces informations relatives à l'activité du bâtiment et nous en avons fait part à Monsieur le Président du SMT Artois Gohelle par courrier recommandé en date du 29 juin 2016 (copie du courrier joint en annexe).

Afin de pouvoir contribuer de manière collaborative à ce dossier, nous proposons, sur la base des éléments repris en annexe, deux alternatives référencées « propositions 1 et 2 » (repérées en rouge et en vert sur le plan) permettant ainsi de maintenir l'activité de cet établissement hospitalier dans de bonnes conditions et de répondre aux besoins de la population en matière de transport.

Par conséquent, pour les raisons déjà évoquées dans le courrier du 29 juin dernier, nous maintenons notre position de refuser la solution initiale présentée en l'état par le SMT et demandons qu'elle soit retranscrite comme telle dans le registre de la commission d'enquête. Le principe d'acquisition n'est, quant à lui, pas remis en question.

Réponse SMT.

Une réunion technique est programmée le 10 octobre avec le CH pour étudier les solutions à mettre en œuvre (des propositions ont déjà été faites par le CH) Ces propositions, très constructives, montrent que les solutions existent.

Les réponses sont apportées au tableau Propositions

Courrier 6.1

SNCF Direction Immobilière Territoriale Nord.

Commune concernée, Carvin.

> L'entreprise SNCF ayant pour objet de gérer la mobilité des trains voyageurs et fret, elle n'a pas vocation à conserver du patrimoine non utile au ferroviaire. Nous souhaitons qu'un projet global de déplacement puisse être réfléchi et mis en œuvre afin que la continuité offerte par cette ancienne voie ferrée, devenue inutile pour les circulations ferroviaires, soit pleinement exploitée pour les projets de mobilité du territoire.

De fait, la cession des parcelles BN177 et BN445 ne pourra être envisagée que dans le cadre d'une cession globale comprenant les parcelles suivantes :

| commune | section / N° cadastral | surface fiscale |
|---------|------------------------|---------------------|
| Carvin | BN 153 | 3150 m ² |
| Carvin | BN 445 | 2480 m ² |
| Carvin | BN 177 | 1690 m ² |
| Carvin | BN 152 | 830 m ² |
| Carvin | BN 447 | 385 m ² |
| Carvin | BN 446 | 2270 m ² |
| Carvin | AM 237 | 220 m ² |
| Carvin | AM 234 | 1005 m ² |
| Carvin | AM 231 | 535 m ² |
| Carvin | ZH 74 | 840 m ² |

Réponse SMT.

Les réponses sont apportées dans le tableau parcellaire.

- > En conclusion, la SNCF n'est pas opposée au projet de BHNS porté par le SMTAG (la réunion du 2 septembre dernier en présence de l'Etat, la Région des Hauts de France, le SMTAG, SNCF Immo et SNCF Réseau a d'ailleurs permis d'identifier les actions à mener par chacun des acteurs pour permettre sa réalisation). Toutefois, afin de présenter la cohérence du foncier SNCF, je souhaite que le SMTAG élargisse sa réflexion sur l'ensemble des parcelles de la voie n°285000 afin qu'elle puisse participer pleinement au projet de continuité de déplacement sur le territoire.

Réponse SMT.

En effet, les réunions techniques menées en amont de l'enquête publique ont permis d'identifier cette indissociabilité de parcelles. Les réflexions du SMT vont notamment porter sur le devenir de ces parcelles non nécessaires au BHNS et sur d'éventuels aménagements posant être portés par d'autres collectivités.

Ces parcelles sont à laisser dans l'enquête parcellaire.

Courrier 6.2.

SNCF Direction Immobilière Territoriale Nord.

Commune concernée Hénin Beaumont

La parcelle AL 1198 fait partie intégrante du domaine public ferroviaire en ce qu'elle constitue, à la fois l'assise de la voie ferrée n°284000 de Lens à Ostricourt qui appartient au Réseau Ferré National et figure au statut "exploité" au Document de Référence du Réseau; et le terrain d'assiette des fonctions liées à l'exploitation de la Gare d'Hénin-Beaumont.

De même, la parcelle AN 448 fait partie intégrante du domaine public ferroviaire en ce qu'elle constitue le support de l'exploitation de la ligne n°284000, et permet l'accès à la voie pour son entretien.

Je me permets de vous rappeler les caractéristiques inhérentes au domaine public ferroviaire : Le domaine public ferroviaire est protégé par le CGSP (code général de la propriété des personnes publiques), ainsi que par la servitude dite " T1 " instituée par la loi du 15 juillet 1845 et modifiée par le code des transports dont vous trouverez ci-joint une copie.

De plus, je vous informe que les emprises objet de l'enquête contiennent des installations ferroviaires, notamment enterrées, indispensables au bon fonctionnement et à la sécurité des circulations ferroviaires. Par conséquent, elles doivent rester propriété pleine et entière de SNCF et conserver le statut de domaine public ferroviaire.

Le domaine public ferroviaire étant inaliénable, insaisissable et imprescriptible, je vous prie d'exclure les parcelles AL 1198 et AN 448 de la présente procédure d'expropriation.

En conclusion, SNCF n'est en aucun cas opposée au projet de BHNS porté par le SMTAG (la réunion du 2 septembre dernier en présence de l'Etat, la Région des Hauts de France, le SMTAG, SNCF Immo et SNCF Réseau a d'ailleurs permis d'identifier les actions à mener par chacun des acteurs pour permettre sa réalisation).

Toutefois, afin de garantir le bon fonctionnement et la sécurité des circulations ferroviaires, je vous demande d'exclure les parcelles AL 1198 et AN 448 des deux volets de la présente enquête publique unique (EPDUP portant MECDU et enquête parcellaire).

Réponse SMT.

Ces 2 parcelles seront retirées de l'enquête publique, toutefois une convention devra être conclue avec la SNCF sur une emprise partielle pour permettre l'aménagement du pôle gare (hors emprise voies ferrées bien entendu).

Courrier 6.3.

SNCF Direction Immobilière Territoriale Nord.

Commune concernée, Lens

Un projet est porté sur ce secteur par la Ville de Lens pour l'aménagement de l'Euro vélo n°5. Ce projet, issu de la Trame Verte et Bleue, nous a été présenté par la CALL le 12 juillet dernier. Il s'agit de l'aménagement de l'Euro vélo n°5 de la base du 11/19 jusqu'à la zone naturelle de Wingles, permettant à terme de faire la connexion avec la Métropole Lilloise via le Parc de la Deûle.

Par conséquent, les projets de la CALL et du SMT AG ne sont pas compatibles.

C'est pourquoi, je vous prie d'exclure la parcelle BD 200 de la présente DUP.

De plus, la parcelle objet de cette enquête étant située au milieu de la ligne n°286612.

Lorsque SNCF ferme une ligne et retranche du Réseau Ferré National son patrimoine, c'est au bénéfice d'une reconversion globale du linéaire qui constituait l'assiette de la voie. Ce qui n'est pas le cas en espèce, puisque le projet morcèle le linéaire.

L'entreprise SNCF ayant pour objet de gérer la mobilité des trains voyageurs et fret, elle n'a pas vocation à conserver du patrimoine non utile au ferroviaire. Nous souhaitons qu'un projet global de déplacement puisse être réfléchi et mis en œuvre afin que la continuité offerte par cette ancienne voie ferrée, devenue inutile pour les circulations ferroviaires, soit pleinement exploitée pour les projets de mobilité du territoire.

De fait, la cession éventuelle de la parcelle BN 200 ne pourra être envisagée que dans le cadre d'une cession globale comprenant les parcelles suivantes :

| commune | section / N° cadastral | surface fiscale |
|---------|------------------------|---------------------|
| Lens | BD 200 | 8320 m ² |
| Lens | BD 197 | 999 m ² |
| Lens | BC 204 | 6443 m ² |
| Lens | BE 318 | 270 m ² |
| Lens | AY 590 | 4762 m ² |
| Lens | AY 698 | 1014 m ² |
| Lens | AZ 197 | 5854 m ² |

Réponse SMT.

La parcelle BD200 est à retirer de l'enquête. Le SMT se coordonnera avec la CALL sur ce sujet.

Courrier 6.4.

SNCF Direction Immobilière Territoriale Nord.

Commune concernée, Libercourt.

Sur la parcelle AT 361, une procédure de cession est en cours au profit de Territoires 62 pour un Pôle d'Echange Multimodal. Ce projet de PEM vise à répondre aux objectifs d'intérêt général suivants : améliorer les échanges entre les différents modes de transports; favoriser les transports en commun; offrir un meilleur partage de l'espace public et équilibrer les flux de circulation.

Par conséquent, les projets de Territoires 62 et du SMTAG ne sont pas, en l'état, compatibles. C'est pourquoi, je vous prie d'exclure la parcelle AT 361 de la présente DUP.

La parcelle AT 505, elle a fait l'objet d'une division cadastre en juillet dernier. Elle est à présent divisée en 4 parcelles 1 AT 577, AT 578, AT 579 et AT 580.

SNCF n'est plus propriétaire des parcelles AT 577 et AT 578. En effet par acte de vente datant du 11 juillet 2016, la propriété de ces parcelles a été transmise à Territoires 62. Vous trouverez ci-joint, une copie de l'acte attestant la vente.

En revanche, les parcelles AT 579 et AT 580 font encore partie intégrante du domaine public ferroviaire en ce qu'elles constituent à la fois l'assise de la voie ferrée n°272000 de Paris Nord à Lille qui appartient au Réseau Ferré National et qui figure au statut "exploité" du Document de Référence du Réseau ; et le terrain d'assiette des fonctions liées à l'exploitation de la Gare de Libercourt.

Je me permets de vous rappeler les caractéristiques inhérentes au domaine public ferroviaire.

Le domaine public ferroviaire est protégé par le CG3P (code général de la propriété des personnes publiques), ainsi que par la servitude dite " T1 " instituée par la loi du 15 juillet 1845 et modifiée par le code des transports dont vous trouverez ci-joint une copie.

De plus, je vous informe que ces emprises contiennent des installations ferroviaires, notamment enterrées, indispensables au bon fonctionnement et à la sécurité des circulations ferroviaires. Par conséquent, elles doivent rester propriété pleine et entière de SNCF et conserver le statut de domaine public ferroviaire.

Le domaine public ferroviaire étant inaliénable, insaisissable et imprescriptible, je vous prie d'exclure les parcelles AT 579 et AT 580, issues de la division cadastrale de la parcelle AT 505, de la présente procédure d'expropriation.

Concernant la parcelle AT217, il est indiqué dans la fiche de déclaration du propriétaire joint à l'arrêté préfectoral, que le SMT souhaite seulement acquérir une partie de la surface totale de cette parcelle. Cette opération n'est pas imaginable car elle aurait pour conséquence de laisser un foncier de 4m2 après acquisition, foncier inutilisable de par sa faible surface.

L'entreprise SNCF ayant pour objet de gérer la mobilité des trains voyageurs et fret, elle n'a pas vocation à conserver du patrimoine non utile au ferroviaire. De fait, la cession de cette parcelle n'est envisageable que dans sa totalité.

En conclusion, la SNCF n'est en aucun cas opposée au projet de BHNS porté par le SMTAG (la réunion du 2 septembre dernier en présence de l'Etat, la Région des Hauts de France, le SMTAG, SNCF Immo et SNCF Réseau a d'ailleurs permis d'identifier les actions à mener par chacun des acteurs pour permettre sa réalisation),

Toutefois, afin de garantir le bon fonctionnement et la sécurité des circulations ferroviaires je vous demande de retirer les parcelles AT 361, AT 577 et AT 578, issues de la division cadastrale de la parcelle AT 505, des deux volets de la présente enquête publique unique (enquête parcellaire et MECDU).

De plus, afin de préserver la cohérence du foncier SNCF, je souhaite que la SMTAG développe son projet sur l'ensemble de la parcelle AT217.

Réponse SMT.

AT361 : Territoires 62 étant le nouveau propriétaire, sa mise à disposition sera étudiée directement avec Territoires 62 (vu l'accord global sur le foncier Territoires 62 impacté par le projet) – à conserver dans l'enquête parcellaire

AT505 :- à retirer de l'enquête parcellaire

AT217 : Le SMT prend acte de l'acquisition de la totalité de la parcelle par le SMT.

Courrier 6.5.

SNCF Direction Immobilière Territoriale Nord.

Commune concernée, Noyelles Godault

Il est indiqué dans la fiche de déclaration du propriétaire joint à l'arrêté préfectoral, que le SMT souhaite seulement acquérir une partie de la surface totale de cette parcelle. Cette opération n'est pas imaginable car elle aurait pour conséquence de laisser un foncier de 46 m² après acquisition, foncier inutilisable de par sa faible surface.

L'entreprise SNCF ayant pour objet de gérer la mobilité des trains voyageurs et fret, elle n'a pas vocation à conserver du patrimoine non utile au ferroviaire. De fait, la cession de cette parcelle n'est envisageable que dans sa totalité.

De plus, la parcelle AI 587 est située au milieu d'une ancienne voie de service. Lorsque SNCF ferme une ligne et retranche du Réseau Ferré National son patrimoine, c'est au bénéfice d'une reconversion globale du linéaire qui constituait l'assiette de la voie. Ce qui n'est pas le cas en l'espèce, puisque le projet morcèle le linéaire.

L'entreprise SNCF ayant pour objet de gérer la mobilité des trains voyageurs et fret, elle n'a pas vocation à conserver du patrimoine non utile au ferroviaire. Nous souhaitons qu'un projet global de déplacement puisse être réfléchi et mis en œuvre afin que la continuité offerte par cette ancienne voie ferrée, devenue inutile pour les circulations ferroviaires, soit pleinement exploitée pour les projets de mobilité du territoire.

De fait, la cession de la parcelle AI 587 ne pourra être envisagée que dans le cadre d'une cession globale comprenant la parcelle AI 586.

En conclusion, la SNCF n'est en aucun cas opposée au projet de BHNS porté par le SMTAG (la réunion du 2 septembre dernier en présence de l'Etat, la Région des Hauts de France, le SMTAG, SNCF Immo et SNCF Réseau a d'ailleurs permis d'identifier les actions à mener par chacun des acteurs pour permettre sa réalisation).

Toutefois, afin de préserver la cohérence du foncier SNCF, je souhaite que le SMTAG, inclut la parcelle AI 586 au projet développé sur l'intégralité de la parcelle AI 587.

Réponse SMT.

Le SMT prend acte de l'acquisition globale des parcelles AI586 et AI587.

Courrier 7.

Agriculture et territoires – Chambre d'Agriculture Nord Pas de Calais

- > Pièce D, plan général des travaux, Bulle 5 coupe 3a (Harnes Nord et Carvin Sud): le terre plein central peut-il être franchi pour accéder aux parcelles agricoles adjacentes ?

Réponse SMT.

Le projet n'induit pas de modification du fonctionnement actuel

- > Lors des rencontres, nous avons compris que la création des voies du BHNS vont s'effectuer uniquement par la modification du marquage au sol (îlots, voie tourne à gauche ou à droite.....)

sans aménagement de mobiliers urbains (Candélabres, plots, barrières...), sauf au niveau des stations et des quais.

Néanmoins, nous ne retrouvons pas la confirmation écrite dans l'ensemble des dossiers.

Réponse SMT.

Les voies de BHNS seront réalisées par la mise en place d'une borduration réputée infranchissable (vue de bordure de 6 à 8 cm en émergence pour la voie BHNS).

Pas d'impact sur les zones agricoles car l'implantation de site propre est réalisé principalement en zone urbaine.

L'implantation en dépose / repose ou création de mobilier urbain / éclairage public est également prévue ponctuellement si la nature des travaux le nécessite, mais reste limité

- > Sur l'ensemble du tracé, une largeur de 5,20 mètres doit être privilégiée pour permettre le croisement d'engins agricoles respectant le gabarit de 2,55 mètres fixé par le code de la route.

Réponse SMT.

Pour les sites banalisés, le projet réutilise les axes actuels avec élargissement ponctuel à 6.50 m si nécessaire. Aucun rétrécissement de voies existantes n'est induit par le projet.

Les voiries créées sont larges de 3m minimum.

Observation orale

Mme Claire Van-Rompu, résidant à Liévin.

- > Signale que sa future résidence se situe sur le territoire de Vendin le Vieil. Regrette l'absence de perspective à long terme.

Réponse SMT.

La perspective à long terme est délivrée dans le Plan de Déplacements Urbains dont les lignes de BHNS sont un des axes d'action

- > Regrette manque de desserte vers le centre bourg de Vendin le Vieil.

Réponse SMT.

Le projet Bulles s'inscrit dans une refonte complète du réseau TADAO. Ainsi, c'est l'ensemble des lignes du réseau qui vont être repensées pour la fin d'année 2018. Vendin, au même titre que les 113 autres communes du réseau, pourrait être amené à voir sa desserte en transport en commun modifiée et/ou améliorée.

Le centre-bourg de Vendin-le-Vieil est aujourd'hui desservi par la ligne 37 (un bus toutes les 60 minutes dans chaque sens). La mise en service des lignes Bulles sera l'occasion de réviser en partie cette desserte et de l'articuler davantage avec celle des BHNS, notamment en faisant converger les lignes vers des points de correspondance (gares SNCF....)

- > Pourquoi n'existe-t-il pas de connexion vers Arras, avec les réseaux existants.

Réponse SMT.

Le SMT AG exerce des compétences qui lui ont été déléguées par les agglomérations de Lens-Liévin, Hénin-Carvin et Béthune-Bruay. A ce titre, les limites de ses compétences se cantonnent aux 115 communes membres, composant les 3 agglomérations. La loi en la matière est claire : une autorité organisatrice de mobilité (AOM) comme le SMT AG ne peut pas exploiter des lignes en dehors de son périmètre. Seul le Département est compétent pour assurer des lignes de transports interurbaines entre le bassin minier et la métropole

Il existe des connexions avec Arras, seulement celles-ci ne sont pas assurées par TADAO. Il existe deux lignes du réseau OSCAR du Conseil Départemental du Pas-de-Calais, l'une depuis la gare bus de Lens (ligne 534) et l'autre depuis le centre-ville d'Hénin-Beaumont (ligne 533).

Par ailleurs, le réseau de Trains Express Régional de la Région Hauts-de-France assure plusieurs allers-retours par jour entre la gare de Lens et celle d'Arras

- > Regrette l'absence d'extension vers Labassée - Lille et les Weppes.

Réponse SMT.

Le SMT AG exerce des compétences qui lui ont été déléguées par les agglomérations de Lens-Liévin, Hénin-Carvin et Béthune-Bruay. A ce titre, les limites de ses compétences se cantonnent aux 115 communes membres, composant les 3 agglomérations. La loi en la matière

est claire : une autorité organisatrice de mobilité (AOM) comme le SMT AG ne peut pas exploiter des lignes en dehors de son périmètre. Seul le Département est compétent pour assurer des lignes de transports interurbaines entre le bassin minier et la métropole

Plusieurs lignes TADAO permettent de se rendre à la gare de La Bassée (lignes 35, 37, 58, 60, Allobus C et navette du parc d'activité du SIZIAF). Lille et les Weppes étant situés en dehors du ressort territorial du SMT Artois-Gohelle, les usagers doivent recourir au réseau Transpole de la Métropole Européenne de Lille ou bien au réseau de Trains Express Régionaux de la Région Hauts-de-France.

Commune Libercourt, (Lib)

Registre

Intervention 1.

M. et Mme Dhaze Pascal, 3 rue de la Haute Voie, 62820 Libercourt.

- > Indiquent avoir pris connaissance du projet d'une voie de bus en site propre sur le site du cavalier à Libercourt.
Précisent que leur accès véhicule se trouve dans ce chemin et s'inquiètent sur le devenir de cet accès.

Réponse SMT.

Le tracé de la ligne est un co construction avec la municipalité

Le site propre BHNS est réservé à la circulation des Bus .L'accès qui a été créé en dehors de toutes permissions de voiries ne pourra être maintenue.

- > Mentionnent que les écrits et les plans se contredisent :
 - ~ A l'écrit : le cavalier ne sera réservé qu'à la circulation des bus,
 - ~ Sur plan : une portion est inscrite en banalisée, même si actuellement ce n'est pas le cas et qu'il n'existe pas de route.

Réponse SMT.

Il y a effectivement une erreur sur le plan, la portion du tracé concernée sera un site propre donc réservé aux bus.

- > Disent qu'il n'est pas possible de laisser leurs voitures, rue de la Haute Voie, rue à sens unique qui ne permettrait plus aux véhicules de se croiser
Demandent de conserver l'accès actuel (chemin du Cavalier) avec raccord à la cité de la gare.

Réponse SMT.

Le tracé de la ligne est une co-construction avec la municipalité

Le stationnement et la circulation rue de la Haute Voie ressortent du pouvoir de police du Maire, le SMT ne peut donc apporter de réponse.

Il ne sera pas possible de conserver un accès par le cavalier qui deviendra site propre pour les bus et voie verte (piétons / cyclistes)

Observations orales

- > Habituee des transports en commun desservant la commune de Carvin pour se rendre sur son lieu de travail, à Lens, est venue s'informer, sur le projet Bulles 5, ligne la concernant au quotidien.

Si sur le principe, cette personne est sensible au projet, néanmoins elle attire l'attention sur quelques retours d'expériences de sa part, notamment concernant :

- ~ Horaires non respectés

Souhaite :

- ~ Une fréquence de passage mieux adaptée qu'actuellement ;
- ~ Que la durée du trajet soit raisonnable ;
- ~ Un meilleur confort ;
- ~ Une meilleure prestation de service, liée comportement de certains conducteurs (pas d'attente que le passager soit installé pour démarrer, la radio musicale bruyante, demande d'arrêt non respecté) ;
- ~ Un dispositif facilitant la demande d'arrêt (trop éloigné des places assises).

Réponse SMT.

La liste des doléances ci-dessus reprend presque dans sa globalité le cahier des charges des lignes Bulles :

- Les horaires seront garantis par une priorité bus complète,
- Pour la Bulle 5, un bus toutes les 15 min en heures pleines et toutes les 30 min en heures creuses,
- Un trajet le plus direct possible,
- La ligne sera exploitée avec les bus les plus récents du réseau TADAO,
- La qualité de service est un objectif à part entière,
- Les Bulles marqueront systématiquement l'arrêt. Plus besoin des boutons « arrêt demandé ».

Mme Brigitte Marchant, demeurant à Libercourt.
Vice présidente du conseil citoyen, de la Haute Voie, à Libercourt.

Venue se documenter sur le projet, souhaitait disposer du détail des travaux relatif au cavalier,
> S'inquiète, à savoir si le projet en l'état, prendra en compte le cadre de vie de ce secteur (cavalier) qui actuellement est une zone relativement calme, dont bénéficie les promeneurs, notamment les parents qui conduisent leurs enfants au centre scolaire, situé au abords de l'emprise de la ligne.

Réponse SMT.

*Le projet a été construit en con construction avec la ville.
L'aménagement prévu sur le cavalier, outre la voie de circulation des bus, intègre une voie verte (réservée aux piétons et cyclistes) et limite l'impact sur la végétation existante.
Des franches végétales sont maintenues. Même au « moins large » du cavalier minier, des largeurs peuvent être dégagés pour planter des végétaux.*

Commune Liévin, (Lie)
Registre

Intervention 1.

M. Yves Paul 135, rue du 4 septembre –62800 Liévin.
> Regrette que le tracé soit aussi éloigné de son domicile.

Réponse SMT.

La rue du 4 septembre à LIEVIN est aujourd'hui desservie par la ligne 31 (un bus toutes les 60 minutes dans chaque sens). Elle permet de rejoindre le corridor de la Bulle 1 en une dizaine de minutes. La mise en service des lignes Bulles sera l'occasion de réviser en partie cette desserte et de l'articuler davantage avec celle des BHNS, notamment en renforçant le rabattement des lignes vers des points de correspondance.

Intervention 2.

M. Dominique Delouvin, 85, rue Defernez- 62800 Liévin
> Souhaite que l'information, sur le détail du projet, soit améliorée envers les riverains.
> Demande une prise en compte des piétons et cyclistes, afin d'en améliorer et développer leurs déplacements, et inciter les habitants à modifier leurs habitudes, lorsque cela est possible

Réponse SMT.

Plusieurs réunions ont été organisées avec l'Association Droit au Vélo, le CEREMA et la Mission Bassin Minier afin d'étudier la continuité cyclable sur l'axe de la Bulle 1(1er octobre, 23 octobre 2015 et 28 avril 2016). Celle-ci sera donc assurée sur Liévin.

Intervention 3

M. Michel Rivière 21, rue Fabre d'Eglantine, à Liévin.
Projet ambitieux mais raisonnable – Bravo –
Espère une mise en route rapide.

Intervention 4.

M. et Mme Marc Pernisek, 179, rue JB Defernez
Après consultation du dossier, concernant la zone de Liévin :
> Remarquent des incompréhensions dans le dossier technique, pièce D

- ~ Bulle 1- coupe 2A - arrêt de Bully ;
- ~ Bulle 1 – coupe 2b - intersection rue Faidherbe ;

 Que l'on ne retrouve pas dans le dossier pièce E (pages 10 – 11)

- > Disent qu'il est inadmissible de fournir des documents de cette nature. Comment peut-on se faire une idée correcte sur la finalité globale avec ces contradictions ?
De plus entre la coupe 2A et 2B y a t il un changement de voie pour le même sens de circulation ?

Concluent :

Bref un dossier d'une limpidité d'incompréhensions !

Qui veut noyer le poisson ne s'y prendrait pas autrement.

Il faudrait que les personnes ayant établi ces dossiers, aient suivi une formation pédagogique !

Réponse SMT.

Les éléments représentés dans la pièce E (pages 10 et 11) sont indiqués à titre d'exemple, et comme tout "exemple", ils n'ont pas valeur d'exhaustivité. Dans le cas précis, ils montrent le cas type de la mise en place d'un site propre 1x1 voie qui est bien repris dans les coupes 2A et 2B de la Bulle1.

Le changement de voie pour un même sens de circulation est dû à la mise en place d'un site propre antagoniste (voie dédiée au BHNS).

Le document répond aux contraintes réglementaires qui s'imposent, il a fait l'objet de nombreux allers-retours avec le service de l'état tant sur la forme que sur le fond

Une notice de présentation a été ajoutée pour permettre justement une lecture plus aisée du document et un meilleur accès à tous

Intervention 5

M. JP Kucheida, 3 avenue du Maréchal Juin, Liévin.

Rappelle que le choix du BHNS s'est fait pour des raisons financières, en accepte l'augure, mais il faut aller au bout du raisonnement :

Ne comprend pas la déviation du trajet vers la ZAC de l'An 2000 et les réserves du Louvre. L'arrêt au croisement de la rue Jean Jaurès et de la rue du D^r Piette met ces deux équipements à moins de 400m soit six à sept minutes à pied. Le trajet gagnerait beaucoup, en étant direct, en temps, sans désagréments pour les structures commerciales ou publiques.

De plus le cisaillement entre le BHNS et le CD 58^E serait préjudiciable à la fluidité de la circulation sur la voie rapide.

Enfin la voie directe conforterait la tranquillité des riverains des rues Piette et Reclus.

Donc tant sur le plan financier que sur les plans de la circulation, de la desserte des commerces, de la tranquillité de certaines rues, le trajet direct par l'avenue Jean Jaurès me semble très nettement meilleur et met en place, peut être pour l'avenir, un tracé juste et équilibré pour que le tram du bassin minier puisse demain ou après.... voir le jour.

Réponse SMT.

Ce projet de BHNS a été élaboré dans l'optique de répondre aux différents besoins de la population A cet égard, la desserte en transports en commun des principales bassins d'emplois est apparu comme une priorité.

La volonté forte du SMT AG de desservir les zones d'activités économiques résulte pour une large part de ce constat. Il nous a ainsi semblé essentiel à Liévin de faire passer la Bulle 1 par la ZAC de l'an 2000 et les réserves du Louvre. Les impacts éventuels sur la circulation ont été mesurés et les aménagements routiers imaginés pour limiter ceux-ci. Par ailleurs, nous avons choisi parmi les éléments constitutifs du haut niveau de services, de clairement afficher la ponctualité et la fiabilité du réseau TADAO. Au-delà du seul temps de parcours, la Bulle permettra de garantir à l'usager du bus le temps de parcours annoncé, quel que soit l'heure de la journée.

Le choix du tracé a été, comme dans toutes les villes, discuté et arrêté avec la municipalité. Il s'agit d'accompagner aussi les axes de développement futur et la vision urbaine portée par chaque commune sur son territoire. Le SMT AG souligne que l'un des avantages majeurs des Bulles réside dans leur adaptabilité puisqu'il s'agit d'un mode de transport sans infrastructure de guidage et qui, dès lors, peut évoluer dans son cheminement moyennant des travaux moins impactant que pour d'autres modes de transport en commun.

Des échanges approfondis ont eu lieu avec les services du département pour vérifier que la traversée de la route départemental n'induirait pas des difficultés pour les usagers du bus, comme les automobilistes.

Le passage par les rues Elisée Reclus et Piette n'induit pas de difficultés particulières

Intervention 6.

Mme Bernadette Dillies, 8, rue JB Defernez à Liévin.

- > S'inquiète des places de stationnement à venir.

Réponse SMT.

La question du stationnement est récurrente à tout projet d'aménagement urbain. Nous avons tenté de préserver l'offre de stationnement là où cela était possible et de créer des stationnements compensatoires à proximité des endroits où des restrictions étaient mises en place.

La question des commerçants a fait l'objet d'un soin particulier, notamment en ce qui concerne les livraisons ou les dépose-minutes. Cependant, nul n'est propriétaire du domaine public et l'arrivée du BHNS modifiera sans doute les comportements des professionnels et de leurs clients. L'objectif du BHNS est de rendre possible, facile et pratique des déplacements en transports en commun en partageant l'espace public avec les automobilistes de manière plus équitable.

- > Pense que le projet n'est pas viable - voir le nombre de passagers actuels dans chaque bus.

Réponse SMT.

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 bien d'offrir un service de transport en commun qui puisse se substituer à 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...) Un calcul de la rentabilité du projet a été fait dans le cadre de l'étude socioéconomique qui conclue à sa rentabilité.

- > Craint pour la valeur de son bien en cas de revente, qui perdrait de sa valeur.

Réponse SMT.

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... »

<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>

Intervention 7.

M. Patrick Steineck, 2bis rue Silas Goulet, à Liévin

- > Demande la suppression de l'arrêt Mendès France, situé devant les terrasses de la copropriété (25 appartements occupés, principalement par des personnes âgées)

Réponse SMT.

Il s'agit d'arrêt d'une ligne complémentaire sur une rue perpendiculaire à l'axe BHNS

Une étude sera faite sur arrêt dans le cadre de l'étude en cours sur le réseau complémentaire

- > Evoque le bruit, la pollution, la fluidité de la circulation.

Réponse SMT.

Ce point est développé dans l'étude d'impact

Des études de circulation poussées ont été faites pour vérifier l'impact du BHNS sur la circulation

Concernant les impacts, 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 1 et répondant aux dernières normes pour les autres bulles avec un renouvellement régulier.

Le bon entretien de la chaussée et les vitesses limitées en traversées d'agglomérations permettront là encore de limiter la gêne liée aux bruits générés 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 les bulles 1 et 3 et toutes les 15 minutes pour les autres bulles.

Intervention 8.

M. Georges Jaremiewicz, 2 chemin du Marquage

Projet intéressant par le fait de l'utilisation de bus hybrides.

- > Comportement des conducteurs (incivilités*)

**oubli des convenances, du savoir vivre.*

Ne respectent pas les emplacements de stationnement.

Réponse SMT.

En cas d'insatisfaction, les usagers sont invités à contacter le SMT Artois-Gohelle (0800 409 209, numéro vert) pour signaler les incivilités ou le non-respect des itinéraires et points d'arrêt.

Intervention 9.

Mme Bernadette Perrier Bonnet, 14, rue Faidherbe 62800 Liévin

- > Propriétaire d'un cabinet médical (ostéopathes, infirmières, psychologue, médecins spécialistes, 175 rue JB Defernez à Liévin.

Ces activités spécifiques, impliquent des stationnements des deux cotés de la voie en permanence, devant (directement) l'immeuble. Avec maintien d'un emplacement réservé aux PMR.

Ces exigences doivent être maintenues y compris pendant la phase travaux.

Réponse SMT.

2 stationnements sont maintenus devant le centre médical.

Il y a une impossibilité technique d'implantation d'une place PMR réglementaire (discussion avec la ville de Liévin) pour implantation sur les rues perpendiculaires

La question du stationnement est récurrente à tout projet d'aménagement urbain. Nous avons tenté de préserver l'offre de stationnement là où cela était possible et de créer des stationnements compensatoires à proximité des endroits où des restrictions étaient mises en place.

La question des commerçants a fait l'objet d'un soin particulier

- > fait savoir que la circulation de la rue Faidherbe, actuellement en sens unique devra être modifiée pendant la phase travaux.

Réponse SMT.

Les plans de circulation provisoires durant la phase travaux seront vus avec chacune des villes et dans le souci du maintien des activités commerciales et des usages.

Du stationnement sera maintenu également en phase travaux. Des panneaux d'information et de jalonnement spécifiques aux activités commerciales seront mis en place, ainsi que des ambassadeurs travaux pour guider et aider les usagers. Tout sera mis en œuvre pour faciliter et maintenir l'activité commerciale. Tous les accès seront maintenus

Une communication de chantier sera mise en place.

En phase définitive, les places PMR seront mises aux normes. Leur positionnement est validé par chaque ville.

Intervention 10.

SARL Lespinasse - Mme Malherbe, épouse du gérant Pascal Malherbe, 52 rue Defernez, à Liévin.

Tapissier décorateur

- > A pris connaissance qu'une commission d'indemnisation de préjudice avait été établie en prévision auprès du SMT AG, et du TGI de Béthune.

Réponse SMT.

Effectivement, la SMT AG compte mettre en place une CIAPE : Commission d'Indemnisation Amiable du Préjudice Economique. Les modalités comme le règlement de cette CIAPE sont en cours d'élaboration en lien avec la CCI et la chambre de métiers. Cette commission indépendante sera présidée par un juge du Tribunal Administratif et devrait être composée de professionnels représentatifs des principaux organismes et administrations concernés.

- > Déclare que son préjudice tient aux places de stationnements qui sont indispensables pour charger et décharger (va et vient nombreux) les meubles qui nous sont confiés pour leurs réfections (sommiers, matelas, canapés, sièges.)

Réponse SMT.

Dans ce cas spécifique le stationnement de son côté de la chaussée reste inchangé par rapport à la situation actuelle.

- > Souhaite disposer du plan de coupe de l'état de la voirie, pendant et après les travaux.

Réponse SMT.

Les appels d'offres travaux n'étant pas attribués, les informations relatives aux différents chantiers ne sont pas encore connues.

- > Souhaite savoir également si notre immeuble via le PLU est dans le périmètre compris dans le dossier DUP, notamment, (**illisible**), la zone de notre immeuble au niveau PLU.

Réponse SMT.

Le projet n'impacte pas le bâti à cet endroit et donc son immeuble

Le PLU est disponible en mairie.

- > Demande s'ils vont bénéficier d'une place de stationnement devant le magasin, 52 rue Defernez à Liévin, pendant et après les travaux.

Réponse SMT.

La question du stationnement est récurrente à tout projet d'aménagement urbain. Nous avons tenté de préserver l'offre de stationnement là où cela était possible et de créer des

stationnements compensatoires à proximité des endroits où des restrictions étaient mises en place.

La question des commerçants a fait l'objet d'un soin particulier, notamment en ce qui concerne les livraisons ou les dépose-minutes. Cependant, nul n'est propriétaire du domaine public et l'arrivée du BHNS modifiera sans doute les comportements des professionnels et de leurs clients. L'objectif du BHNS est de rendre possible, facile et pratique des déplacements en transports en commun en partageant l'espace public avec les automobilistes de manière plus équitable.

8 places dont 1 PMR et 1 de livraison seront réalisées sur le côté Nord de la rue, comme c'est le cas aujourd'hui. Une place de livraison est ajoutée.

Une communication chantier sera effectuée au préalable

Du stationnement sera maintenu en phase travaux. Des panneaux d'information et de jalonnement spécifiques aux activités commerciales seront mis en place, ainsi que des ambassadeurs travaux pour guider et aider les usagers. Tout sera mis en œuvre pour faciliter et maintenir l'activité commerciale. Tous les accès seront maintenus

Intervention 11.

Territoires soixante deux, représenté par M. Frédéric Calcoen en qualité de responsable foncier indique avoir été désigné aménageur de l'opération « centre gare » sur la commune de Carvin.

- > Attire l'attention sur le plan d'aménagement qui est différent du plan validé par la commune.
- > Demande la suppression du parking sur l'îlot n°1 et faire réinscrire la concession / le chemin des Mulots (rue des Lilas) afin de conserver les îlots 3 et 4 à vocation de collectif d'habitat.

Réponse SMT.

Les plans travaux définitifs intègrent bien le projet porté par Territoires 62 (ce qui a été confirmé lors d'une réunion technique le 22 septembre 2016 avec Territoires 62).

- > Sur la commune de Liévin la parcelle BE 260 est occupée en précaire par un riverain.

Réponse SMT.

Cette information a été confirmée dans l'acte de propriété de Territoires 62. Le SMT va engager la réflexion sur cette emprise avec la ville de Liévin.

- > Les parcelles BY25 et 26 incluses dans le périmètre feront l'objet d'une démolition par notre société, courant 1^{er} trimestre 2017.

Réponse SMT.

Cohérent avec les travaux et le calendrier SMT.

- > la parcelle BY27 semble également incluse, mais n'a pas fait l'objet de notification individuelle d'ouverture d'enquête publique.

Réponse SMT.

Globalement, le foncier maîtrisé par Territoires 62 fera l'objet d'une mise à disposition et non d'une vente au profit du SMT. Cette parcelle a été identifiée lors d'une réunion technique du 22 septembre, il n'y a pas de difficulté liée à cette emprise.

Les parcelles T62 sont à conserver dans l'enquête parcellaire

Intervention 12.

M. Aurélien Pratte, 152, rue Jean Jaurès, Liévin.

- > Souhaite que l'arrêt du BHS, Jean Jaurès à Liévin soit déplacé, en lieu et place de celui prévu devant son commerce. (Serait pénalisé de 18 m de stationnement en moins)
- > Précise ne pas se situer en hyper centre, et que d'autres solutions existent pour éviter l'entrée du magasin.
- > Demande à conserver ses emplacements pour sa clientèle.

Réponse SMT.

Réponse faite dans le tableau des propositions.

Courriers

Courrier 1.

M. Mme Dujardin, 100 rue Defernez à Liévin.

- > Considèrent que le système actuel fonctionne bien, qu'il suffirait d'augmenter le nombre de rotations (1 par 15 ou 20 mn) et de rénover le parc autobus ;

Réponse SMT.

Près de 20% des bus de la Bulle 1, qui dessert Liévin notamment, sont systématiquement en retard parce qu'englués dans les embouteillages. Et les fréquences de passage sont déjà au ¼ d'heure. Pour attirer de nouveaux usagers, les nouveaux services proposés dans le projet Bulles semblent indispensables pour répondre aux besoins des actifs notamment.

- > Le projet aura un coût très élevé.

Réponse SMT.

Le projet Bulles est réalisé avec un objectif majeur : rendre la dépense publique la plus efficiente possible. Ainsi chaque aménagement réalisé aura fait l'objet d'études approfondies justifiant son utilité. Grâce notamment aux futures lignes Bulles, le réseau a pour objectif de doubler la part de l'usage des transports en commun d'ici à 2025. Cet objectif revêt plusieurs aspects dont notamment le désengorgement des centres villes des solutions de mobilité pour tous et une diminution des émissions polluantes.

- > Indiquent qu'il est question de subventions, que celles – ci sont nos impôts ;
- > Actuellement, ils y a très peu d'usagers dans les bus, hormis les jours de marché et aux horaires scolaires.

Réponse SMT.

Le but de ce projet est justement de séduire d'autres usagers que ceux qui empruntent les lignes TADAO aujourd'hui. La refonte du réseau et le changement de gamme tarifaire en 2012 a engendré une augmentation de la fréquentation de près de 8% par an depuis. Le projet Bulles ambitionne, grâce à ces nouveaux services, de doubler la fréquentation du réseau TADAO d'ici à 2025.

- > Précisent il n'y a pas urgence à changer et lancer de grands travaux qui vont gêner les habitants de la rue Defernez, ainsi que les commerçants.
Ces grands travaux vont apporter une gêne (circulation, stationnements qui vont disparaître.)

Réponse SMT.

*Le SMT AG, en tant que maître d'ouvrage, souhaite s'engager fortement dans la tenue d'un chantier exemplaire ou la communication et le contact humain seront les maître mots.
L'accès à toutes les habitations, ainsi qu'à tous les commerces sera maintenu durant la phase chantier et l'accent sera mis sur l'information des riverains professionnels ou non pour anticiper au mieux les phases critiques.*

- > Lors de la réunion il a été dit qu'il n'y avait pas de particulier dans la rue Defernez, preuve que la soit disant enquête les a oublié et que le conseil municipal ne connaît pas cette rue.

Réponse SMT.

Une confusion semble être à l'origine de ces propos. En effet, la réunion d'informations à laquelle madame a assisté était exclusivement réservée aux commerçants de Liévin.

- > Font état : de la création d'ilots de stationnement, et qu'il a été pris en considération que les usagers pouvaient marcher 500m.
~ Que certaines personnes sont âgées de plus de 70 ans.

Réponse SMT.

L'éloignement des stations est en moyenne de 600m et bien en deçà dans certains centres villes, les futurs usagers ne devraient donc jamais être éloignés de plus de 300m de leur destination. Pour rappel, passer 1 heure dans un centre commercial équivaut très facilement à plus d'1 km à pied.

- > Questionnement : Sans place de stationnement, où se garer de jour comme de nuit ?
Cette situation crée des difficultés pratiques ;

Réponse SMT.

Pour la ville de Liévin, le nombre de places de stationnement restera inchangé. Seule leur localisation évoluera. Un travail sur la signalétique devra sans doute être nécessaire pour accompagner ce changement d'habitude. Mais sans parler de difficultés, l'aménagement futur du centre-ville nécessitera bel et bien d'une évolution des comportements.

- > Que dire des commerçants qui vont perdre de la clientèle ?

- > Signalent que la vente de leur appartement sera rendue difficile (manque de parking ou éloignement). Bien en vente, depuis 5 ans, aucune visite).
~ Qu'ils vont se trouver dans une impasse financière.

Réponse SMT.

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... »

<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>

- > Pensent qu'un référendum aurait été préférable. Pourquoi ne pas l'avoir fait ?

Réponse SMT.

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

Courrier 2

Pharmacie de Riaumont – G. Boursier, 93 rue Jean Jaurès, 62800 Liévin.

Signale avoir:

- ~ été impactée antérieurement par des travaux, lesquels auraient eu des effets catastrophiques sur son activité ;
- ~ bénéficiée, avec accord municipal, d'un arrêt minute pour l'accessibilité à son officine, arrêt qui n'est jamais respecté.

Précise :

- ~ Outre le fait d'avoir enlever des places de parking, l'arrêt de bus situé à l'intersection de la rue Elisée Reclus est un danger en raison du manque de visibilité.

Souligne :

- ~ Le BHNS, ne passe pas devant son officine, déplorant que l'on va lui enlever les stationnements à l'entour, transformant ses deux places de trottoir en un (?????) au stationnement (signale être entouré de nombreuses administrations).
- ~ une situation actuellement difficile, et que celle-ci risquerait de devenir dramatique.

Propose 3 solutions :

1. Repositionner l'arrêt Bulle, à l'emplacement précédent, et surtout au même endroit que l'arrêt du futur bus ;
2. Réinstaller en lieu et place, les 6 places de stationnement, ainsi récupérées ;
3. A proximité, un terrain cadastré 239 et 240, pourrait être transformé en parking, et sécuriser l'accès à l'officine.

Réponse SMT.

Réponse faite dans le tableau des propositions

Commune Méricourt, (Mer)

Registre.

Intervention 1.

Mme Irène Karas, 1 rue Jules Guesde, 62680 Méricourt

- > Souhaite la circulation des bus le dimanche, sur la couronne de Méricourt.

Réponse SMT.

Le but de ce projet est justement de séduire d'autres usagers que ceux qui empruntent les lignes TADAO aujourd'hui. La refonte du réseau et le changement de gamme tarifaire en 2012 a engendré une augmentation de la fréquentation de près de 8% par an depuis. Le projet Bulles ambitionne, grâce à ces nouveaux services, de doubler la fréquentation du réseau TADAO d'ici à 2025.

Commune Montigny en Gohelle, (MonG)

Registre.

Intervention 1.

Mme Fleyrat et Mr Cnudde 87 et 89 AV.F. Mitterrand, Montigny en Gohelle

Questionnent :

- > La ligne sera-t-elle simple ou à double sens et sera-t-elle surélevée ?

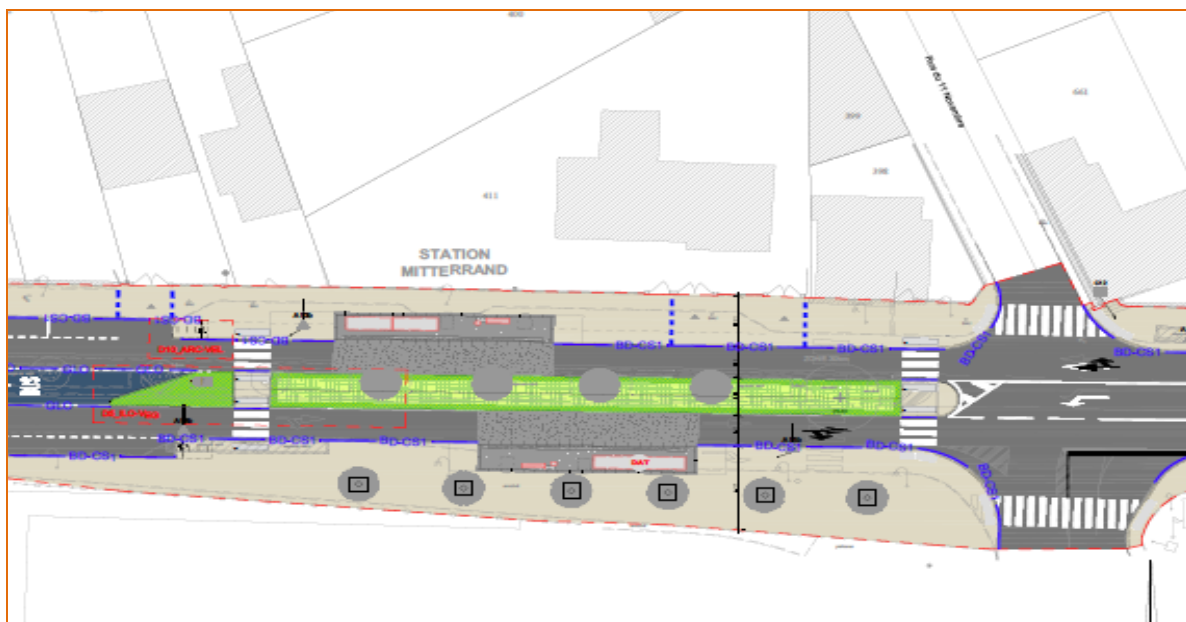
Réponse SMT.

Sur cet axe et au droit du 87-89 avenue François Mitterrand, la ligne sera en banalisée (pas de création de voie dédiée au BHNS, la circulation du bus s'effectuera sur la voirie générale).

- > Où se trouvera l'arrêt de bus dans cette rue ?

Réponse SMT.

Planche PRO 088.



- > Comment rentrer chez eux si le terre plein central est supprimé ?

Réponse SMT.

Les usages actuels ne seront pas modifiés au droit de cette habitation.

- > Quelle sera la largeur des trottoirs ?

Réponse SMT.

En fonction des contraintes d'insertion mais a minima 1.40 m (respect de la réglementation)

- > Les trois arrêts actuels, resteront-ils ?

- > Quel est le montant des travaux ?

Réponse SMT.

Le projet de Bus à Haut Niveau de Service est ambitieux mais maîtrisé dans ses coûts et ses objectifs. Au-delà des aménagements de voirie et du renouvellement des bus, le SMT AG poursuit une stratégie plus globale qui concerne l'ensemble du réseau TADAO

C'est dans ce cadre général qu'ont été évoqués les 450 millions d'euros d'investissement que portera le SMT AG.

- > Ces dépenses sont-elles utiles alors que les bus circulent à vide ?

Réponse SMT.

il s'agit d'apporter, à la population de notre territoire, un réseau de transport en commun ambitieux, structurant et qui nous permette de tendre vers la réalisation des objectifs fixés en termes de mobilité par notre Plan de Déplacements Urbains.

- > Est-il prévu l'interdiction de circulation des poids lourds dans cette rue ?

Réponse SMT.

Cette décision relève du maire

- > Qu'elle sera la largeur de la voirie après travaux ?

Réponse SMT.

En fonction des contraintes d'insertion, la largeur minimale garantit la poursuite des usages actuels.

- > Page 72 de la notice explicative le tracé de Montigny n'apparaît pas.

Réponse SMT.

Ce paragraphe est dédié à l'explicitation des variantes de tracé étudiées.

Intervention 2.

M. jean Louis Ramon, 12 chemin de Drocourt 62840 Montigny en Gohelle.

S'est renseigné pour le local, 290 rue E. Gruyelle à Hénin Beaumont - renseignements satisfaisants.

Commune Noyelles Godault, (NoyG)

Registre.

Intervention 1

Mme Schrieke, 12 rue Rossini à Noyelles Godault.

Signale:

~ Après avoir contrôlé, le tracé bulle 7, il s'avère que les remarques du collectif ont été prises en compte (tracé par le contournement de Noyelles Godault).

Intervention 2

M. Michel Urbaniak, 20 rue Rossini, Noyelles Godault.

Se dit rassuré du tracé déjà acté l'an dernier par le collectif et la municipalité.

Intervention 3.

M. Patrick Oswald, 9 rue Chopin, Noyelles Godault ;

M. jean Michel Dubois, 92 rue M. Thorez, Noyelles Godault ;

M. Marsy, 32 rue Rossini, Noyelles Godault.

Le collectif créé, suite à la réunion du 18 novembre 2015, constate que le SMT a tenu compte des propositions pertinentes émises lors des réunions de travail et se félicite du choix définitif retenu.

Commune Noyelles sous Lens, (NoyL)

Registre

Intervention 1

Monsieur Patrice Wetschek 76, rue de Saint-Exupéry 62221 Noyelles sous Lens

- > Pas de stationnement en site propre ;

Réponse SMT.

Le site propre est un axe dédié à la circulation du BHNS, aucun autre usager n'y est toléré.

- > Fréquentation hors horaire de pointe ?

Réponse SMT.

La fréquence de passage est conforme à la fréquentation attendue d'où la définition de créneaux dit d'heure de pointe.

Intervention 2

Madame Martine Saintobert - commerçante "Style Dépôt" 44, rue Edouard Vaillant 62 Sallaumines.

- > S'inquiète du devenir de son commerce.
- > Le B.H.N.S passera devant son commerce et le stationnement des camions de livraisons ne sera plus possible.
- > Argumentera des propositions, qui seront déposées au registre de la commune de Sallaumines.

Réponse SMT.

Cf. réponses apportées à Sal. C.2 / obs. 1 "Tableau d'observations – Propositions"

Intervention 3

M. Rachid Mokrim titulaire de la pharmacie Mokrim, 5, rue du Gal De Gaulle à Noyelles sous Lens.

- > Dit avoir appris par hasard le projet d'aménagement de la N43, avec la suppression totale ou partielle du parking.

Réponse SMT.

Les aménagements routiers nécessaires à la réalisation du couloir bus central, n'influent que très légèrement sur le stationnement de ce secteur. Ainsi, un maintien des places de parking de part et d'autre de la chaussée est prévu comme aujourd'hui.

- > Les autorités ont-elles pris en considération l'impact de l'impossibilité de stationner des clients, sur la pérennité des commerces ?

Réponse SMT.

La question du stationnement est récurrente à tout projet d'aménagement urbain. Nous avons tenté de préserver l'offre de stationnement là où cela était possible et de créer des stationnements compensatoires à proximité des endroits où des restrictions étaient mises en place.

La question des commerçants a fait l'objet d'un soin particulier, notamment en ce qui concerne les livraisons ou les dépose-minutes.

Commune d'Oignies, (Oig)

Registre

Intervention 1

M. Roger Schulzic.

Venu s'informer, mentionne que les informations reçues paraissent suffisantes pour l'instant.

Intervention 2

M. Maurice Quenelle, 12 rue Pantigny à Oignies.

- > Regrette que le tracé ne desserve pas le cimetière d'Oignies.

Réponse SMT.

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. Les

équipements indiqués ici sont très éloignés du projet BHNS. Il relève du réseau complémentaire. La desserte en sera bien assurée.

Commune Sallaumines,(Sall)
Registre

Intervention 1.

M. Juskowiak Edouard 20, rue du 1^{er} Mai 62430 Sallaumines.

Propriétaire de la maison sise au 20, rue du 1^{er} Mai à Sallaumines.

- > Souhaite vendre ce bien, et dans un premier temps le mettre à disposition du SMAT-AG pour amélioration éventuelle du projet.

Intervention 2.

Mme Desprez Christiane 35, rue de Vervins – Résidence les Ormes à Sallaumines

- > Trouve le projet trop onéreux car irréaliste dans le temps.

Intervention 3.

M. Michel Boebaert, 1 rue de Valenciennes à Sallaumines.

Joint un courrier, à propos d'un local commercial, sis, 44 rue E Vaillant, dont il est propriétaire.

Signale :

- ~ La nécessité d'une zone de livraison et retrait des produits (meubles) ;
- ~ Demande à être contacter lors de la mise en place des travaux.

Réponse SMT.

Cf. réponses apportées à Sal. C.2 / obs. 1 "Tableau d'observations – Propositions"

Intervention 4.

M. Michel Boebaert, 1 rue de Valenciennes à Sallaumines

Possesseur d'un camping car poids lourd de 11m

- ~ S'inquiète sur les possibilités de manœuvrer son camping car suite au projet de circulation rue E Vaillant (doit se déporter pour tourner).
- Cite également les camions poubelles, et ceux des services de Secours.

Réponse SMT.

Le projet induira une modification de certaines habitudes de circulation. L'ensemble des dessertes actuelles resteront possibles, des vérifications ont été faites en ce sens.

Les plans ont été présentés et discutés avec les services de secours et les services de ramassages des ordures. Toutes les vérifications sont ou seront faites pour assurer la pérennité de ces services.

Rencontre régulière avec les services de secours et de police ainsi que de la communauté d'agglomération.

Intervention 5.

Mme Martine Saint Obert, 44 rue E. Vaillant

Indique avoir été entendu en mairie de Noyelles sous Lens le 30 août 2016 (permanence).

S'inquiète :

- ~ De l'impact des travaux sur son commerce, le magasin ne comporte qu'un seul accès (ex route nationale 43).
- ~ Craint que l'entreprise ne se trouve en péril.

Précise que :

- ~ Le fonctionnement du magasin est basé sur le dépôt et l'enlèvement de marchandises;
- ~ Les livraisons se font régulièrement, par poids lourds gros volumes, qui n'auront plus accès ;
- ~ La clientèle va fuir Styl'dépôt ;
- ~ Il existe déjà un transport en commun qui fonctionne, pourquoi en créer un qui pénalisera les commerçants et riverains ;
- ~ Actuellement le stationnement est déjà difficile sur cette portion de route, qu'advientra t il après l'exécution du projet.

Réponse SMT.

Cf. réponses apportées à Sal. C.2 / obs. 1 "Tableau d'observations – Propositions".

- > Déploire que l'enquête ait lieu à cette période, la plus creuse de l'année, et n'a pu toucher qu'une partie des riverains et commerçants.

Réponse SMT.

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.

Courrier

Courrier 1.

Monsieur le Maire de Sallaumines.

Après avoir pris connaissance du dossier avec ses services, mentionne les observations suivantes :

- > La municipalité déplore, dans un premier temps, que l'enquête publique d'un projet d'une telle envergure se déroule pendant la période estivale. Cette dernière semble être une période creuse où un nombre moins important d'administrés est touché par la communication autour de l'enquête bien que la publication ait été respectée.

Réponse SMT.

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.

Dans l'enquête parcellaire, mes services ont relevé deux anomalies :

- > Les parcelles AM 1087, AM 1085P, AM 443P, sises 145 rue de Laon à Sallaumines, appartiennent un propriétaire privé, Monsieur Ludovic Wable domicilié à la même adresse. Celles-ci sont impactées par le projet (tracé rouge dur le plan du dossier) et ne sont pourtant pas matérialisées comme étant à acquérir même en partie. Le propriétaire a-t-il été avisé ?

Réponse SMT.

Réponse apportée dans le tableau du parcellaire.

- > Les parcelles AM 721P et AN 481P respectivement, sises respectivement ,1 rue la Fère et rue Constant Darras (garages), appartiennent au bailleur SIA Habitat dont le siège est 67 rue des Potiers, BP 806, 59500 Douai Cedex 49. Celles-ci sont impactées par le projet (tracé rouge dur le plan du dossier) et ne sont pourtant pas matérialisées comme étant à acquérir même en partie. Le propriétaire a-t-il été avisé ?

Réponse SMT.

Emprises non nécessaires aux travaux d'aménagement, il s'agit d'emprises impactées dans le souci de réaliser les travaux proprement jusqu'aux limites physique de propriété (et non simplement les limites cadastrales). Ces 2 parcelles sont à retirer de l'enquête parcellaire.

- > Dans l'étude d'impact, page 289, une liste des arbres et arbustes retenus est communiqué. Celle-ci s'appuie sur l'ouvrage de CBNBI5 (Guide pour l'utilisation des plantes herbacées pour la végétalisation à vocation écologique et paysagère en région Nord Pas de Calais. La ville de Sallaumines, souhaite communiquer à toutes fins utiles la liste d'essences sur laquelle elle s'appuie pour l'aménagement paysager du territoire communal. Cette dernière jointe à la présente, est proposée par le conseil départemental.

Réponse SMT.

Cette transmission sera prise en compte. Les essences plantées sur la ville seront discutées et validées par elle.

- > Dans la pièce C, page 40, il est indiqué que le giratoire de l'épinette marquant l'entrée de ville est supprimé pour laisser place à un carrefour à feux. Or, lors d'un conseil municipal extraordinaire en date du 4 février 2015, durant lequel le MT a présenté l'avant projet pour la partie Sallaumines, il a été convenu que le giratoire de l'épinette serait conservé et continuerait d'être emprunté par les usagers. Le BHNS quant à lui traversait le rond point.

Un dispositif de feux tricolores séquents permettrait de donner la priorité au BHNS.

Réponse SMT.

Cette transmission sera prise en compte. Les essences plantées sur la ville seront discutées et validées par elle.

- > Dans la pièce Kbis, page 22 est indiquée qu'aucun abattage d'arbres n'est prévu le long de la rue Edouard Vaillant.
Or, on observe de nombreux spécimens le long de ladite rue. La ville de Sallaumines, qui porte une attention particulière à l'intégration d'éléments paysagers dans son tissu urbain afin de notamment améliorer le cadre vie, souhaite connaître les mesures projetées pour que le tracé BHNS n'impacte pas ces essences.

Réponse SMT.

Les plans d'aménagement n'induisent un impact que de un ou deux sujets le long de cette rue.

Courrier 2

M. Michel Boebaert, 1 rue de Valenciennes à Sallaumines.

- ~ Signale, être propriétaire, concernant un local commercial, au 44 rue E Vaillant à Sallaumines
- ~ Demande une zone de livraison devant le magasin qui emploie quatre personnes
- ~ Souhaite être contacté lors de la mise en place.

Réponse SMT.

Cf. réponses apportées à Sal. C.2 / obs. 1 "Tableau d'observations – Propo

Courrier 3

M. Michel Boebaert, 1 rue de Valenciennes à Sallaumines

- > S'inquiète sur les possibilités de manœuvres de son camping, suite au projet de circulation rue E Vaillant.
Voudrait savoir s'il pourra sortir de chez lui ou y rentrer par la rue E. Vaillant, son véhicule demande de la place pour tourner.
Souhaite être contacté, lors de la mise en place des travaux.

Réponse SMT.

*Le projet induira une modification de certaines habitudes de circulation. L'ensemble des dessertes actuelles resteront possibles, des vérifications ont été faites en ce sens.
La sortie de son véhicule sera possible sur E Vaillant au niveau des carrefours prévus*

Courrier 4

Mme Ghislaine Gaumet, 20 rue Séverine à Sallaumines.

- > Dans le projet, est-il prévu la réfection des routes sur tout le tracé ? (en dehors du centre).

Réponse SMT.

Il n'est pas prévu une réfection sur tout le tracé. Notamment lorsque le BHNS s'insère en banalisé sans reprise de la géométrie de la chaussée celle-ci n'est pas reprise.

Pas de travaux sur la rue Séverine dans le cadre des travaux BHNS portés par le SMT

- > Constate que, rue Séverine, des tremblements importants de la maison, lors du passage de certains bus et gros porteurs roulant à vitesse excessive.
Qui seront les responsables des éventuels dégâts ?

Réponse SMT.

Le respect du code de la route n'est pas du ressort du SMT.

- > Les informations fournies évoquent qu'il est question de remplacer les conteneurs par des sacs plastiques (sacs bannis de plus en plus). Où est l'écologie ?

Réponse SMT.

Pas de la compétence du SMT AG mais de la CALL

- > Le tracé du bus par la rue Lafargue et la construction d'un nouveau pont, une route sinueuse pour réinsérer la route nationale. Aucun chiffre avancé pour de tels travaux !!

Réponse SMT.

Travaux compris dans le montant global des travaux

- > Pourquoi le parking, pour les riverains, tel qu'il est devrait-il être modifié ?

Réponse SMT.

La question du stationnement est récurrente à tout projet d'aménagement urbain. Nous avons tenté de préserver l'offre de stationnement là où cela était possible et de créer des

stationnements compensatoires à proximité des endroits où des restrictions étaient mises en place.

3.4.1.3. Prise en compte des propositions

Commune de Carvin

Intervention 5. Car. R5

M. Franck Rappa, 624, rue du Marais, à Carvin.

Constate : la rue du Marais, coté pair est largement habitée, contrairement au coté impair (coron Tilloy), mais bien boisé (square).

Suggère : que l'extension de la chaussée nécessaire au projet soit portée en majorité sur le coté impair.

> Propose : la réduction du square et de sauvegarder le rond point.

Réponse SMT

La conception a privilégié la réutilisation des voiries existantes afin de minimiser l'impact sur foncier, l'imperméabilisation et sur le végétal préexistant.

Un nouvel examen technique sera opéré afin de conserver le giratoire.

Intervention 7. Car. R7

Mme Provo, 35, rue du chemin Vert, Carvin.

Apprécie le projet, qui passe sur la commune de Carvin, ce qui permettra des déplacements le dimanche.

> Souhaite un arrêt au niveau d'Intermarché, Lidl, et Mac Donalds, actuellement il n'y a rien.

Réponse SMT

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. Les équipements indiqués ici sont très éloignés du projet BHNS. Il relève du réseau complémentaire. La desserte en sera bien assurée.

Commune de Harnes

Courrier 1.

M. le Maire de la commune de Harnes.

> Se réjouit qu'un tel projet puisse voir le jour sur son territoire, favorisant ainsi, les déplacements des citoyens au travers de la cité et inter-cités.

> Souhaite dans le cadre de l'enquête publique et après étude approfondie du projet, d'émettre quelques remarques, notamment sur le tracé proposé :

Le tracé présenté semble cohérent, à l'exception du chemin d Valois, dans sa portion comprise entre la Saint Druon et le carrefour avec la rue Delattre et le chemin de la Grosse Borne, pour les raisons suivantes :

Réponse SMT

Cf. réponses aux observations 3 à 5

> La circulation des véhicules de plus de 3,5 t est interdite sur cet axe ;

> La largeur des voies mesure environ 10 m.

Or pour permettre la circulation des véhicules de plus de 3,5 t, la largeur des voies doit comprendre 2 x 1, 5 m de trottoirs (respectant les règles d'accessibilité), une zone de stationnement longitudinale de 2m et une bande de roulement de 6,5m minimum, soit une largeur totale de 11,5m.

La suppression des zones de stationnement, ramenant la largeur à moins de 10m, ne peut être envisagée, dans cette zone principalement résidentielle.

Réponse SMT

L'aménagement prévu s'accompagne effectivement d'une suppression du stationnement sur l'ensemble du chemin Valois.

- > Il n'est semblé qu'il n'est pas prévu dans le cadre des travaux du SMT de revoir la structure de chaussée de cette rue, qui pourtant ne paraît pas adaptée à la circulation des véhicules de plus de 3,5 t.
- > Une dégradation accentuée et prématurée causerait un surcoût d'entretien (voire rénovation) que la collectivité ne saurait englober.
- > C'est pourquoi, il est proposé de revoir le tracé en le faisant circuler non pas par le chemin de Valois, mais plutôt par le chemin du Bois, la rue de Valmy, et retour sur le chemin de la Grosse Borne.

Réponse SMT

Il est confirmé qu'il n'est pas prévu la reprise de la structure de la voirie dans le cadre du projet.

Le SMT se doit de rester strictement dans ces compétences.

Il n'est donc pas prévu une réfection sur tout le tracé. Notamment lorsque le BHNS s'insère en voie banalisée sans reprise de la géométrie de la chaussée.

Motive sa demande :

- > Le fait que certaines lignes (Tadao), emprunte déjà ce tracé, et qu'il ne présente aucun désagrément sur le régime de circulation actuel.
- > La rue Duhamel a fait l'objet d'un réaménagement complet en 2014, permettant ainsi la circulation de véhicules de plus de 3,5 t.
- > Des « quais bus », respectant l'ensemble des règles d'accessibilité, y ont d'ailleurs été créés, il ne serait donc pas nécessaire dans le cadre de futurs travaux sur ce BHNS d'en recréer.

En conséquence, monsieur le maire de la commune d'Harnes souhaiterait que soit étudiée la possibilité de supprimer le passage des bus par le chemin de Valois, et de faire circuler par le chemin du Bois, la rue Léon Duhamel, rue de Valmy, avec un retour chemin de la Grosse Borne.

Réponse SMT

La solution consistant à passer par la rue Léon Duhamel permet de desservir directement les usines implantées sur cette voie. Cette proposition est notée et sera étudiée par le projet, Des éléments resteront néanmoins à préciser avec les services de la commune, notamment l'incidence sur l'espace autour de la rue de Valmy.

Commune de Lens

Courrier Len. C.1 concerne la commune de Billy Montigny.

Baudart Voyages, 147, avenue de la République, Billy Montigny

Annotation sur registre de Billy Montigny

- > « Attire l'attention sur la difficulté qu'entraînerait le terreplein central devant la société, compte tenu du rayon de braquage de leurs autocars pour entrer et sortir du dépôt »

Dans son courrier :

- > Confirme ces problèmes prévisibles par l'adaptation prévue des voiries, devant son établissement sis aux 147, ave de la République à Billy Montigny, concernant le tracé du BHNS.

> argumente :

La modification de l'Avenue de la République devant notre dépôt, laquelle se ferait par l'ajout, d'un terre plein central continu, rectiligne et végétalisé, empêcherait l'entrée et sortie des autocars du dépôt

Lors de ces manœuvres, nos autocars empiètent systématiquement sur la voie opposée.

La longueur de ces véhicules mesurant jusqu'à 14,60 et les empattements et porte à faux différents.

Le rayon de braquage, ne permettrait pas de sortir du dépôt sans endommager à la fois le terre plein central continu végétalisé et nos véhicules.

Réponse SMT

Il ne s'agit pas d'un terre-plein central végétalisé mais de la voie dédiée / réservée au BHNS. Les bordures présenteront une hauteur visible, en émergence, de 6 à 8 cm environ.

La demande est prise en compte, une rencontre spécifique sera organisée afin de définir les aménagements à réaliser qui permettront le fonctionnement en entrée et sortie du dépôt Baudart sans que les autocars aient à manœuvrer et empiéter sur le site propre BHNS.

L'accès à la parcelle ne sera plus possible depuis la voie sud.

- > Propose un marquage au sol, avec autorisation de franchissement, en lieu et place, du terre-plein central, ce qui permettrait de ne pas entraver l'activité.

Réponse SMT

Cf réponse à l'observation Len. C.1 / obs. 2

Le site propre est réservé à la circulation du BHNS uniquement quel que soit la finition au sol (mise en place de bordure ou de signalisation de police horizontale / marquage au sol). Ce principe est pris en compte pour des raisons de sécurité.

Courrier Len C5

Centre Hospitalier de Lens

Rappelle l'entrevue du 15 juin 2016 entre le CHL et le SMT AG, afin d'étudier l'impact du tracé du BHNS sur une parcelle appartenant au CHL

Fait part des éléments suivants:

La parcelle référencée AK 157, située au 3, rue des Déportés à Avion, est occupée par un bâtiment destiné à la prise en charge de patients en hôpital de jour psychiatrie pour adultes. Il est composé de deux bâtiments contigus accessibles depuis la cour intérieure par les personnes à mobilité réduite et les camions de livraison pour les repas.

Le schéma présenté lors de la réunion du 15 juin dernier ne prenait pas en compte ces informations relatives à l'activité du bâtiment et nous en avons fait part à Monsieur le Président du SMT AG par courrier AR daté du 29 juin 2016.

Propositions : sur la base des éléments repris en annexe, deux alternatives référencées « propositions 1 et 2 » (repérées en rouge et en vert sur le plan) permettant ainsi de maintenir l'activité de cet établissement hospitalier dans de bonnes conditions et de répondre aux besoins de la population en matière de transport.

Conclut pour les raisons évoquées dans le courrier du 29 juin dernier, nous maintenons notre position de refuser la solution initiale présentée en l'état par le SMT et demandons qu'elle soit retranscrite comme telle dans le registre de la commission d'enquête. Le principe d'acquisition n'est, quant à lui, pas remis en question.

Réponse SMT

Une réunion est programmée prochainement et une solution sera trouvée afin de répondre à la problématique aux vues des propositions pertinentes énoncées.

Commune de Liévin

Registre - Lie. R.5

M. JP Kucheida, 3 avenue du Maréchal Juin, Liévin.

- > Rappelle que le choix du BHNS s'est fait pour des raisons financières, en accepte l'augure, mais il faut aller au bout du raisonnement :
- > Ne comprend pas la déviation du trajet vers la ZAC de l'An 2000 et les réserves du Louvre. L'arrêt au croisement de la rue Jean Jaurès et de la rue du D^r Piette met ces deux équipements à moins de 400m soit six à sept minutes à pied. Le trajet gagnerait beaucoup, en étant direct, en temps, sans désagréments pour les structures commerciales ou publiques.
- > De plus le cisaillement entre le BHNS et le CD 58^E serait préjudiciable à la fluidité de la circulation sur la voie rapide.
- > Enfin la voie directe conforterait la tranquillité des riverains des rues Piette et Reclus.
- > Donc tant sur le plan financier que sur les plans de la circulation, de la desserte des commerces, de la tranquillité de certaines rues, le trajet direct par l'avenue Jean Jaurès me semble très nettement meilleur et met en place, peut être pour l'avenir, un tracé juste et équilibré pour que le tram du bassin minier puisse demain ou après.... voir le jour.

Réponse SMT

Ce projet de BHNS a été élaboré dans l'optique de répondre aux différents besoins de la population A cet égard, la desserte en transports en commun des principales bassins d'emplois est apparu comme une priorité.

La volonté forte du SMT AG de desservir les zones d'activités économiques résulte pour une large part de ce constat. Il nous a ainsi semblé essentiel à Liévin de faire passer la Bulle 1 par la ZAC de l'an 2000 et les réserves du Louvre. Les impacts éventuels sur la circulation ont été mesurés et les aménagements routiers imaginés pour limiter ceux-ci. Par ailleurs, nous avons choisi parmi les éléments constitutifs du haut niveau de services, de clairement afficher la ponctualité et la fiabilité du réseau TADAO. Au-delà du seul temps de parcours, la Bulle permettra de garantir à l'usager du bus le temps de parcours annoncé, quel que soit l'heure de la journée.

Le choix du tracé a été, comme dans toutes les villes, discuté et arrêté avec la municipalité. Il s'agit d'accompagner aussi les axes de développement futur et la vision urbaine portée par chaque commune sur son territoire. Le SMT AG souligne que l'un des avantages majeurs des Bulles réside dans leur adaptabilité puisqu'il s'agit d'un mode de transport sans infrastructure de guidage et qui, dès lors, peut évoluer dans son cheminement moyennant des travaux moins impactant que pour d'autres modes de transport en commun.

Des échanges approfondis ont eu lieu avec les services du département pour vérifier que la traversée de la route départemental n'induirait pas des difficultés pour les usagers du bus, comme les automobilistes.

Le passage par les rues Elisée Reclus et Piette n'induit pas de difficultés particulières

Registre - Lie. R.7

M. Patrick Steineck, 2bis rue Silas Goulet, à Liévin.

- > Demande la suppression de l'arrêt Mendès France, situé devant les terrasses de la copropriété (25 appartements occupés, principalement par des personnes âgées)

Réponse SMT

Il s'agit d'arrêt d'une ligne complémentaire sur une rue perpendiculaire à l'axe BHNS

Une étude sera faite sur arrêt dans le cadre de l'étude en cours sur le réseau complémentaire

Registre - Lie. R.9

Mme Bernadette Berrier Bonnet, 14, rue Faidherbe 62800 Liévin.

Propriétaire d'un cabinet médical (ostéopathes, infirmières, psychologue, médecins spécialistes, 175 rue JB Defernez à Liévin.

- > Ces activités spécifiques, impliquent des stationnements des deux cotés de la voie en permanence, devant (directement) l'immeuble. Avec maintien d'un emplacement réservé aux PMR.
Ces exigences doivent être maintenues y compris pendant la phase travaux.

Réponse SMT

2 stationnements sont maintenus devant le centre médical.

Il y a une impossibilité technique d'implantation d'une place PMR réglementaire (discussion avec la ville de Liévin) pour implantation sur les rues perpendiculaires

La question du stationnement est récurrente à tout projet d'aménagement urbain. Nous avons tenté de préserver l'offre de stationnement là où cela était possible et de créer des stationnements compensatoires à proximité des endroits où des restrictions étaient mises en place.

La question des commerçants a fait l'objet d'un soin particulier

- > Fait savoir que la circulation de la rue Faidherbe, actuellement en sens unique devra être modifiée pendant la phase travaux.

Réponse SMT.

Les plans de circulation provisoires durant la phase travaux seront vus avec chacune des villes et dans le souci du maintien des activités commerciales et des usages.

Du stationnement sera maintenu également en phase travaux. Des panneaux d'information et de jalonnement spécifiques aux activités commerciales seront mis en place, ainsi que des ambassadeurs travaux pour guider et aider les usagers. Tout sera mis en œuvre pour faciliter et maintenir l'activité commerciale. Tous les accès seront maintenus

En phase définitive, les places PMR seront mises aux normes. Leur positionnement est validé par chaque ville.

Une communication de chantier sera mise en place, (à confirmer par le SMT)

Registre - Lie. R.11

Territoires soixante deux

- > Demande la suppression du parking sur l'îlot n°1 et faire réinscrire la concession / le chemin des Mulots (rue des Lilas) afin de conserver les îlots 3 et 4 à vocation de collectif d'habitat.

Réponse SMT.

Cet aménagement sera repris comme base dans le cadre des études d'aménagement. Deux réunions spécifiques (25/08/16 et 22/09/16) ont eu lieu avec les représentants de T62 pour prendre en compte les évolutions de leur projet. Le SMT abandonne donc le projet d'un parking sur l'îlot 1 et rétablit un accès de la zone à la voie VL projetée.

Registre - Lie. R.12.

M. Aurélien Pratte, 152, rue Jean Jaurès, Liévin

- > Souhaite que l'arrêt du BHS, Jean Jaurès à Liévin soit déplacé, en lieu et place de celui prévu devant son commerce.(serait pénalisé par 18 m de stationnement en moins)

Précise ne pas se situer en hyper centre, et que d'autres solutions existent pour éviter l'entrée du magasin.

Réponse SMT.

Cf. réponse à l'observation Lie. R.12 / obs. 26

- > Demande à conserver ses emplacements pour sa clientèle.

Réponse SMT.

La question du stationnement est récurrente à tout projet d'aménagement urbain. Nous avons tenté de préserver l'offre de stationnement là où cela était possible et de créer des stationnements compensatoires à proximité des endroits où des restrictions étaient mises en place.

La question des commerçants a fait l'objet d'un soin particulier. Cependant, nul n'est propriétaire du domaine public et l'arrivée du BHNS modifiera sans doute les comportements des professionnels et de leurs clients. Plusieurs échanges et réunions ont eu lieu avec M Pratte.

Le déplacement de l'arrêt tel que proposé aurait de forts impacts négatifs : nécessité d'un nouveau carrefour à feu, impact négatif sur la performance du BHNS, le sens Liévin Lens à cet endroit ne pourra plus être traité en site propre et subira fortement les aléas de la circulation, éloignement de cette station de la précédente.

Le plan a été repris avec maintien de la station mais ajout de 3 places de stationnement devant la friterie.

La commune a indiqué ne pas souhaiter le déplacement de la station.

Trois emplacements de stationnement seront ajoutés aux études. L'ajout d'une quatrième place est en cours d'étude.

Une rencontre spécifique avec les services de la commune a été montée afin d'optimiser le stationnement et la réglementation associée.

Courrier 2 - Lie. C 2

Pharmacie de Riaumont – G. Boursier, 93 rue Jean Jaurès, 62800 Liévin

- > Signale avoir:
 - ~ été impactée antérieurement par des travaux, lesquels auraient eu des effets catastrophiques sur son activité ;
 - ~ bénéficiée, avec accord municipal, d'un arrêt minute pour l'accessibilité à son officine, arrêt qui n'est jamais respecté.
- > Précise :

Outre, le fait d'avoir enlevé des places de parking, l'arrêt de bus situé à l'intersection de la rue Elisée Reclus est un danger en raison du manque de visibilité.

Réponse SMT.

La réglementation d'une place en arrêt minute relève du pouvoir de police du Maire et non du SMT

L'arrêt de bus du réseau complémentaire est implanté à distance sécuritaire du carrefour avec la rue Élisée Reclus qui sera, de plus, géré à feux.

Les usages actuels ne seront pas modifiés.

Cf réponse à l'observation Lie. C 2 / obs.2 et obs.3

La question du stationnement est récurrente à tout projet d'aménagement urbain. Nous avons tenté de préserver l'offre de stationnement là où cela était possible et de créer des stationnements compensatoires à proximité des endroits où des restrictions étaient mises en place.

La question des commerçants a fait l'objet d'un soin particulier. Cependant, nul n'est propriétaire du domaine public et l'arrivée du BHNS modifiera sans doute les comportements des professionnels et de leurs clients.

- > Le BHNS, ne passe pas devant son officine, déplorant que l'on va lui enlever les stationnements à l'entour, transformant ses deux places de trottoir en un (????) au stationnement. (signale être entouré de nombreuses administrations).

Situation actuellement difficile, et celle-ci risquerait devenir dramatique.

Réponse SMT.

Zone concernée par le réseau complémentaire

Deux emplacements de stationnement sont réalisés devant la pharmacie

- > Propose :
 1. Repositionner l'arrêt Bulle, à l'emplacement précédent, et surtout au même endroit que l'arrêt du futur bus ;
 2. Réinstaller en lieu et place, les 6 places de stationnement, ainsi récupérées ;
 3. A proximité, un terrain cadastré 239 et 240, pourrait être transformé en parking, et sécuriser l'accès à l'officine.

Réponse SMT.

La position des arrêts a fait l'objet d'un travail concerté avec les communes en prenant notamment en compte les contraintes d'exploitation et de desserte, compte tenu de ces éléments le déplacement des arrêts, n'est pas envisagé

Commune de Sallaumines.

Courrier 2 - Sal. C.2

M. Michel Boebaert, 1 rue de Valenciennes à Sallaumines.

- > Signale, être propriétaire, concernant un local commercial, au 44 rue E Vaillant à Sallaumines
- > Demande une zone de livraison devant le magasin qui emploie quatre personnes
- > Souhaite être contacté lors de la mise en place.

Réponse SMT.

Une zone livraison sera implantée.

La question du stationnement est récurrente à tout projet d'aménagement urbain. Nous avons tenté de préserver l'offre de stationnement là où cela était possible et de créer des stationnements compensatoires à proximité des endroits où des restrictions étaient mises en place.

La question des commerçants a fait l'objet d'un soin particulier, notamment en ce qui concerne les livraisons ou les dépose-minutes. Cependant, nul n'est propriétaire du domaine public et l'arrivée du BHNS modifiera sans doute les comportements des professionnels et de leurs clients. L'objectif du BHNS est de rendre possible, facile et pratique des déplacements en transports en commun en partageant l'espace public avec les automobilistes de manière plus équitable.

Une rencontre avec ce commerçant sera organisée

3.4.1.4. Réponses apportées par le SMT aux observations relatives au parcellaire.

Commune de Carvin

Registre - **Car. R1**

M Mehenni, Carvin.

« Je comprends enfin la parcelle que souhaite acquérir la mairie. (phrase copiée littéralement) ».

Réponse SMT.

L'emprise indiquée dans l'enquête parcellaire concerne l'entrée de garage de l'habitation. Elle a été indiquée dans l'optique d'une reprise des enrobés dans la continuité du trottoir jusqu'au bâti dans un souci d'esthétique, mais ne fera pas l'objet d'une expropriation. A retirer de l'enquête parcellaire.

Registre - **Car. R3**

M. et Mme Saïdi de Libercourt Référence cadastrale AT 504

- > Refusent que la parcelle de 9m² soit prise ;
- > Pourquoi prendre ces 9 m²
- > Demandent que la clôture béton soit maintenue
- > Signale que l'emplacement des 9m², est concerné par le compteur d'eau.

Réponse SMT.

Cette emprise est à retirer de l'enquête parcellaire, le tracé pour assurer la continuité piétonne passera en dehors de cette emprise

Commune de Hénin Beaumont

Registre - **HenB. R.6**

Zone Hénin Beaumont 06 – Station les Rivières – Parcelles AV 129

Suite à la réunion sur site du 06/09/2016, en présence de M. Défossez (SMT) et Morillas (Artélia), nous souhaitons limiter la surface à acquérir pour votre projet sur la parcelle AV 129. MM Défossez et Morillas, ont acté que la juxtaposition des projets respectifs est compatible et ainsi il resterait 14 m sur la façade principale, surface que nous souhaiterions voir retourner dans le domaine public, d'autant qu'un candélabre support de ligne électrique, est situé sur cette bande d'alignement.

Réponse SMT.

L'implantation de la station SMT n'a pas d'impact sur la nouvelle clôture mise en place par la concession Peugeot, il reste environ 80cm. En accord avec la concession automobile, le SMT achètera l'emprise jusqu'à la clôture

Registre - **HenB. R.14**

M. Hervé Brogniot, CARMi Nord, directeur du patrimoine

Parcelle AN 494.

- > Indique, comme vu avec m. Défossez, il faudrait que la parcelle cédée corresponde au surplus non clôturé du cabinet médical.

Réponse SMT.

Le projet d'acquisition par le SMT porte bien sur l'intégralité de l'espace non clôturé. La division parcellaire est en cours dans ce sens, ainsi que le projet d'acte de vente.

Courrier 1 - HenB 1 – commune concernée Sallaumines

M. Ludovic Wable, 145 rue de Laon, 62430 Sallaumines

- > A constaté : à son grand étonnement, l'emprise du projet empiète sur ses parcelles : AM1087, 1085P et 433P, et ce sans en avoir été avisé

Fixe une liste de doléances :

- ~ Clôture de ses parcelles à remplacer ;
- ~ Haies à replanter à hauteur et à l'identique;
- ~ Compteurs eau, gaz et alimentation électrique à déplacer
- ~ Mur de soutènement à remplacer ;
- ~ Portillon et escalier à remplacer ;
- ~ Arbres Pinus Nigra Salzanii, 1,70 m de circonférence (Dépose et repose) ;

- ~ Préjudices immatériels :
 - Rachat des m² de terrain ;
 - Perte de valeur immobilière ;
 - Mise en sécurité de mon logement pendant les travaux
 - Référé préventif avec désignation d'expert plus constat d'huissier de justice avant travaux à la charge du SMT

Compte tenu de tous ces éléments, ne serait-il pas plus judicieux de déplacer l'emprise, en évitant ma parcelle.

Réponse SMT.

Une négociation sera conduite par le SMT AG pour cette acquisition. L'enquête parcellaire ne porte pas sur ces parcelles.

Commune de Lens

Courrier- Len. C.6.1 - Commune concernée Carvin.

SNCF Direction Immobilière Territoriale Nord

L'entreprise SNCF ayant pour objet de gérer la mobilité des trains voyageurs et fret, elle n'a pas vocation à conserver du patrimoine non utile au ferroviaire. Nous souhaitons qu'un projet global de déplacement puisse être réfléchi et mis en œuvre afin que la continuité offerte par cette ancienne voie ferrée, devenue inutile pour les circulations ferroviaires, soit pleinement exploitée pour les projets de mobilité du territoire.

De fait, la cession des parcelles BN177 et BN445 ne pourra être envisagée que dans le cadre d'une cession globale comprenant les parcelles suivantes :

| commune | section / N° | surface |
|---------|--------------|---------------------|
| Carvin | BN 153 | 3150 m ² |
| Carvin | BN 445 | 2480 m ² |
| Carvin | BN 177 | 1690 m ² |
| Carvin | BN 152 | 830 m ² |
| Carvin | BN 447 | 385 m ² |
| Carvin | BN 446 | 2270 m ² |
| Carvin | AM 237 | 220 m ² |
| Carvin | AM 234 | 1005 m ² |
| Carvin | AM 231 | 535 m ² |
| Carvin | ZH 74 | 840 m ² |

La SNCF n'est pas opposée au projet de BHNS porté par le SMTAG (la réunion du 2 septembre dernier en présence de l'Etat, la Région des Hauts de France, le SMTAG, SNCF Immo et SNCF Réseau a d'ailleurs permis d'identifier les actions à mener par chacun des acteurs pour permettre sa réalisation). Toutefois, afin de présenter la cohérence du foncier SNCF, je souhaite que le SMTAG élargisse sa réflexion sur l'ensemble des parcelles de la voie n°285000 afin qu'elle puisse participer pleinement au projet de continuité de déplacement sur le territoire.

Réponse SMT.

En effet, les réunions techniques menées en amont de l'enquête publique ont permis d'identifier cette indissociabilité de parcelles. Les réflexions du SMT vont notamment porter sur le devenir de ces parcelles non nécessaires au BHNS et sur d'éventuels aménagements posant être portés par d'autres collectivités.

Ces parcelles sont à laisser dans l'enquête parcellaire.

Courrier- Len. C.6.2 - Commune concernée Hénin Beaumont.

SNCF Direction Immobilière Territoriale Nord.

La parcelle AL 1198 fait partie intégrante du domaine public ferroviaire en ce qu'elle constitue, à la fois l'assise de la voie ferrée n°284000 de Lens à Ostricourt qui appartient au Réseau Ferré National et figure au statut "exploité" au Document de Référence du Réseau; et le terrain d'assiette des fonctions liées à l'exploitation de la Gare d'Hénin-Beaumont.

De même, la parcelle AN 448 fait partie intégrante du domaine public ferroviaire en ce qu'elle constitue le support de l'exploitation de la ligne n°284000, et permet l'accès à la voie pour son entretien.

Rappel des caractéristiques inhérentes au domaine public ferroviaire :

Le domaine public ferroviaire est protégé par le CGSP (code général de la propriété des personnes publiques), ainsi que par la servitude dite " T1 instituée par la loi du 15 juillet 1845 et modifiée par le code des transports dont vous trouverez ci-joint une copie.

De plus, je vous informe que les emprises objet de l'enquête contiennent des installations ferroviaires, notamment enterrées, indispensables au bon fonctionnement et à la sécurité des circulations ferroviaires. Par conséquent, elles doivent rester propriété pleine et entière de SNCF et conserver le statut de domaine public ferroviaire.

Le domaine public ferroviaire étant inaliénable, insaisissable et imprescriptible, je vous prie d'exclure les parcelles AL 1198 et AN 448 de la présente procédure d'expropriation.

En conclusion, SNCF n'est en aucun cas opposée au projet de BHNS porté par le SMTAG (la réunion du 2 septembre dernier en présence de l'Etat, la Région des Hauts de France, le SMTAG, SNCF Immo et SNCF Réseau a d'ailleurs permis d'identifier les actions à mener par chacun des acteurs pour permettre sa réalisation).

Toutefois, afin de garantir le bon fonctionnement et la sécurité des circulations ferroviaires, je vous demande d'exclure les parcelles AL 1198 et AN 448 des deux volets de la présente enquête publique unique (EPDUP portant MECDU et enquête parcellaire).

Réponse SMT.

Ces 2 parcelles seront retirées de l'enquête publique, toutefois une convention devra être conclue avec la SNCF sur une emprise partielle pour permettre l'aménagement du pôle gare (hors emprise voies ferrées bien entendu).

Courrier- Len. C.6.3 - Commune concernée Lens. SNCF Direction Immobilière Territoriale Nord.

Un projet est porté sur ce secteur par la Ville de Lens pour l'aménagement de l'Euro vélo n°5. Ce projet, issu de la Trame Verte et Bleue, nous a été présenté par la CALL le 12 juillet dernier. Il s'agit de l'aménagement de l'Euro vélo n°5 de la base du 11/19 jusqu'à la zone naturelle de Wingles, permettant à terme de faire la connexion avec la Métropole Lilloise via le Parc de la Deûle.

Par conséquent, les projets de la CALL et du SMT AG ne sont pas compatibles.

C'est pourquoi, je vous prie d'exclure la parcelle BD 200 de la présente DUP.

De plus, la parcelle objet de cette enquête étant située au milieu de la ligne n°286612.

Lorsque SNCF ferme une ligne et retranche du Réseau Ferré National son patrimoine, c'est au bénéfice d'une reconversion globale du linéaire qui constituait l'assiette de la voie. Ce qui n'est pas le cas en espèce, puisque le projet morcèle le linéaire.

L'entreprise SNCF ayant pour objet de gérer la mobilité des trains voyageurs et fret, elle n'a pas vocation à conserver du patrimoine non utile au ferroviaire. Nous souhaitons qu'un projet global de déplacement puisse être réfléchi et mis en œuvre afin que la continuité offerte par cette ancienne voie ferrée, devenue inutile pour les circulations ferroviaires, soit pleinement exploitée pour les projets de mobilité du territoire.

De fait, la cession éventuelle de la parcelle BN 200 ne pourra être envisagée que dans le cadre d'une cession globale comprenant les parcelles suivantes :

| commune | section / N° | surface |
|---------|--------------|---------------------|
| Lens | BD 200 | 8320 m ² |
| Lens | BD 197 | 999 m ² |
| Lens | BC 204 | 6443 m ² |
| Lens | BE 318 | 270 m ² |
| Lens | AY 590 | 4762 m ² |
| Lens | AY 698 | 1014 m ² |
| Lens | AZ 197 | 5854 m ² |

Réponse SMT.

La parcelle BD200 est à retirer de l'enquête. Le SMT se coordonnera avec la CALL sur ce sujet.

Courrier- Len. C.6.4 - Commune concernée Libercourt. SNCF Direction Immobilière Territoriale Nord.

Sur la parcelle AT 361, une procédure de cession est en cours au profit de Territoires 62 pour un Pôle d'Echange Multimodal. Ce projet de PEM vise à répondre aux objectifs d'intérêt général suivants : améliorer les échanges entre les différents modes de transports; favoriser les transports en commun; offrir un meilleur partage de l'espace public et équilibrer les flux de circulation.

Par conséquent, les projets de Territoires 62 et du SMTAG ne sont pas, en l'état, compatibles. C'est pourquoi, je vous prie d'exclure la parcelle AT 361 de la présente DUP.

La parcelle AT 505, elle a fait l'objet d'une division cadastre en juillet dernier. Elle est à présent divisée en 4 parcelles 1 AT 577, AT 578, AT 579 et AT 580.

SNCF n'est plus propriétaire des parcelles AT 577 et AT 578. En effet par acte de vente datant du 11 juillet 2016, la propriété de ces parcelles a été transmise à Territoires 62. Vous trouverez ci-joint, une copie de l'acte attestant la vente.

En revanche, les parcelles AT 579 et AT 580 font encore partie intégrante du domaine public ferroviaire en ce qu'elles constituent à la fois l'assise de la voie ferrée n°272000 de Paris Nord à Lille qui appartient au Réseau Ferré National et qui figure au statut "exploité" du Document de Référence du Réseau ; et le terrain d'assiette des fonctions liées à l'exploitation de la Gare de Libercourt.

Je me permets de vous rappeler les caractéristiques inhérentes au domaine public ferroviaire.

Je vous informe que ces emprises contiennent des installations ferroviaires, notamment enterrées, indispensables au bon fonctionnement et à la sécurité des circulations ferroviaires. Par conséquent, elles doivent rester propriété pleine et entière de SNCF et conserver le statut de domaine public ferroviaire.

Le domaine public ferroviaire étant inaliénable, insaisissable et imprescriptible, je vous prie d'exclure les parcelles AT 579 et AT 580, issues de la division cadastrale de la parcelle AT 505, de la présente procédure d'expropriation.

Concernant la parcelle AT217, il est indiqué dans la fiche de déclaration du propriétaire joint à l'arrêté préfectoral, que le SMT souhaite seulement acquérir une partie de la surface totale de cette parcelle. Cette opération n'est pas imaginable car elle aurait pour conséquence de laisser un foncier de 4m2 après acquisition, foncier inutilisable de par sa faible surface.

L'entreprise SNCF ayant pour objet de gérer la mobilité des trains voyageurs et fret, elle n'a pas vocation à conserver du patrimoine non utile au ferroviaire. De fait, la cession de cette parcelle n'est envisageable que dans sa totalité.

En conclusion, la SNCF n'est en aucun cas opposée au projet de BHNS porté par le SMTAG (la réunion du 2 septembre dernier en présence de l'Etat, la Région des Hauts de France, le SMTAG, SNCF Immo et SNCF Réseau a d'ailleurs permis d'identifier les actions à mener par chacun des acteurs pour permettre sa réalisation),

Toutefois, afin de garantir le bon fonctionnement et la sécurité des circulations ferroviaires je vous demande de retirer les parcelles AT 361, AT 577 et AT 578, issues de la division cadastrale de la parcelle AT 505, des deux volets de la présente enquête publique unique (enquête parcellaire et MECDU).

De plus, afin de préserver la cohérence du foncier SNCF, je souhaite que la SMTAG développe son projet sur l'ensemble de la parcelle AT217.

L'entreprise SNCF ayant pour objet de gérer la mobilité des trains voyageurs et fret, elle n'a pas vocation à conserver du patrimoine non utile au ferroviaire. De fait, la cession de cette parcelle n'est envisageable que dans sa totalité.

En conclusion, la SNCF n'est en aucun cas opposée au projet de BHNS porté par le SMTAG (la réunion du 2 septembre dernier en présence de l'Etat, la Région des Hauts de France, le SMTAG, SNCF Immo et SNCF Réseau a d'ailleurs permis d'identifier les actions à mener par chacun des acteurs pour permettre sa réalisation),

Toutefois, afin de garantir le bon fonctionnement et la sécurité des circulations ferroviaires je vous demande de retirer les parcelles AT 361, AT 577 et AT 578, issues de la division cadastrale de la parcelle AT 505, des deux volets de la présente enquête publique unique (enquête parcellaire et MECDU).

De plus, afin de préserver la cohérence du foncier SNCF, je souhaite que la SMTAG développe son projet sur l'ensemble de la parcelle AT217.

Réponse SMT.

En effet, les réunions techniques menées en amont de l'enquête publique ont permis d'identifier cette indissociabilité de parcelles. Les réflexions du SMT vont notamment porter sur le devenir de ces parcelles non nécessaires au BHNS et sur d'éventuels aménagements posant être portés par d'autres collectivités.

Ces parcelles sont à laisser dans l'enquête parcellaire.

**Courrier- Len. C.6.5 - Commune concernée Noyelles Godault.
SNCF Direction Immobilière Territoriale Nord.**

Il est indiqué dans la fiche de déclaration du propriétaire joint à l'arrêté préfectoral, que le SMT souhaite seulement acquérir une partie de la surface totale de cette parcelle. Cette opération n'est pas imaginable car elle aurait pour conséquence de laisser un foncier de 46 m² après acquisition, foncier inutilisable de par sa faible surface.

L'entreprise SNCF ayant pour objet de gérer la mobilité des trains voyageurs et fret, elle n'a pas vocation à conserver du patrimoine non utile au ferroviaire. De fait, la cession de cette parcelle n'est envisageable que dans sa totalité.

De plus, la parcelle AI 587 est située au milieu d'une ancienne voie de service. Lorsque SNCF ferme une ligne et retranche du Réseau Ferré National son patrimoine, c'est au bénéfice d'une reconversion globale du linéaire qui constituait l'assiette de la voie. Ce qui n'est pas le cas en l'espèce, puisque le projet morcèle le linéaire.

L'entreprise SNCF ayant pour objet de gérer la mobilité des trains voyageurs et fret, elle n'a pas vocation à conserver du patrimoine non utile au ferroviaire. Nous souhaitons qu'un projet global de déplacement puisse être réfléchi et mis en œuvre afin que la continuité offerte par cette ancienne voie ferrée, devenue inutile pour les circulations ferroviaires, soit pleinement exploitée pour les projets de mobilité du territoire.

De fait, la cession de la parcelle AI 587 ne pourra être envisagée que dans le cadre d'une cession globale comprenant la parcelle AI 586.

En conclusion, la SNCF n'est en aucun cas opposée au projet de BHNS porté par le SMTAG (la réunion du 2 septembre dernier en présence de l'Etat, la Région des Hauts de France, le SMTAG, SNCF Immo et SNCF Réseau a d'ailleurs permis d'identifier les actions à mener par chacun des acteurs pour permettre sa réalisation).

Toutefois, afin de préserver la cohérence du foncier SNCF, je souhaite que le SMTAG inclut la parcelle AI 586 au projet développé sur l'intégralité de la parcelle AI 587.

Réponse SMT.

Le SMT AG prend acte de la demande d'acquisition globale des parcelles AI586 et AI587.

Commune de Liévin.

Registre – Lie. R.11

Territoires soixante deux, représenté par M. Frédéric Calcoen en qualité de responsable foncier aménageur de l'opération « centre gare » sur la commune de Carvin

Commune concernée : Carvin

- > Attire l'attention sur le plan d'aménagement qui est différent du plan validé par la commune.
- > Demande la suppression du parking sur l'ilot n°1 et faire réinscrire la concession / le chemin des Mulots (rue des Lilas) afin de conserver les ilots 3 et 4 à vocation de collectif d'habitat.

Réponse SMT.

Les plans travaux définitifs intègrent bien le projet porté par Territoires 62 (ce qui a été confirmé lors d'une réunion technique le 22 septembre 2016 avec Territoires 62).

Commune concernée : Liévin

- > Sur la commune de Liévin la parcelle BE 260 est occupée en précaire par un riverain.

Réponse SMT.

Cette information a été confirmée dans l'acte de propriété de Territoires 62. Le SMT va engager la réflexion sur cette emprise avec la ville de Liévin.

- > Les parcelles BY 25 et 26 incluses dans le périmètre feront l'objet d'une démolition par notre société, courant 1^{er} trimestre 2017.

Réponse SMT.

Cohérent avec les travaux et le calendrier SMT.

- > La parcelle BY 27 semble également incluse, mais n'a pas fait l'objet de notification individuelle d'ouverture d'enquête publique.

Commentaire CE

Une réponse avait été formulée dans le tableau général des observations formulées

Contenu de la réponse du SMG

Globalement, le foncier maîtrisé par Territoires 62 fera l'objet d'une mise à disposition et non d'une vente au profit du SMT. Cette parcelle a été identifiée lors d'une réunion technique du 22 septembre, il n'y a pas de difficulté liée à cette emprise.

Les parcelles T62 sont à conserver dans l'enquête parcellaire.

Conclusion du Rapport.

L'enquête publique, relative au projet de création de quatre lignes de Bus à Haut niveau de Service, s'est déroulée conformément, à l'arrêté daté du 06 juillet 2016 de Madame la Préfète du Pas de Calais, qui en fixe les modalités.

La commission note que :

Les entretiens, la visite des lieux, en préalable au déroulement d'enquête, avec les porteurs du projet, ont permis à la commission d'appréhender dans de bonnes conditions, cette procédure administrative.

En préliminaire, lors du dépôt du registre d'enquête dans chaque lieu désigné, la commission d'enquête a, vérifié l'affichage, la présence du dossier d'enquête complet, rappelé le cas échéant les conditions de déroulement d'enquête, afin de favoriser les possibilités que le public est en droit d'avoir pour cette consultation.

Dans les 19 mairies, retenues comme lieux de permanences pour la réception du public, les conditions d'accueil des commissaires enquêteurs, ainsi que les moyens accordés ont été très satisfaisants : salle adapté à l'accueil du public, matériel disponible (possibilité d'effectuer des copies, téléphone.....).

La commission :

☞ Attire l'attention sur le fait que la mise en œuvre d'une publicité supplémentaire à la réglementation a permis d'augmenter la possibilité de prise de connaissance du dossier, et d'expression du public.

☞ A constaté, que :

La mise à disposition de l'ensemble des pièces du dossier d'enquête n'a soulevé aucune difficulté particulière dans tous les lieux d'enquête,

L'objet de l'enquête n'a réellement mobilisé que localement, surtout un public proche du tracé par la localisation de leur résidence ou dont l'activité risque de subir un éventuel préjudice, que ce soit pendant la période des travaux que lors de l'exploitation du projet

☞ On peut rappeler que l'Enquête Publique Unique dans laquelle s'inscrit la présente enquête publique s'est déroulée dans des conditions optimales d'informations - d'accueil et de libre et totale possibilité d'expression pour le public, et ce dans un total respect de la réglementation en ce domaine.

Lens le 14 octobre 2016

Le président

René Bolle

Jacques Duc
Membre titulaire

Jean Charles Philippe
Membre titulaire