

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.

Conclusions - Avis
Mise en compatibilité PLU
Carvin

I- MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

I.1 : LE PROJET :

Le SCOT de Lens Liévin / Hénin Carvin, pose un principe fondamental que le territoire est, et restera, autour du cœur urbain. Celui-ci voit ses fonctions confortées par les pôles d'échanges, la politique de transports publiques ou encore le développement de grands projets, la valorisation de son patrimoine et structurer le transport dans ce cœur urbain.

Le PDU, approuvé le 25 juin 2015 a classé en termes d'importance le flux des déplacements recensés à l'échelle du territoire.

C'est ainsi qu'au projet initial prévoyant entre autres l'axe Liévin Lens Hénin Beaumont, l'axe Libercourt Hénin Beaumont fut rajouté par les travaux des commissions mobilité associés aux études du SMT Artois Gohelle.

Le projet porte donc sur la création de quatre lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) sur les axes cités ci-dessus avec mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Hénin Beaumont, Loos en Gohelle, Libercourt et de Carvin. Cette mise en compatibilité sera conforme aux articles du code de l'urbanisme L123-12, L123-14 et suivants. L123-15. (Articles applicables lors de la constitution du dossier).

La création d'un BHNS est destinée à augmenter la part modale des transports en commun sur les axes déjà cités et constituer un levier de restructuration et densification urbaine s'inscrivant dans le projet du SCOT.

I.2 : L'ENQUETE PUBLIQUE :

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.

Sur les dix neuf communes désignées comme lieux d'enquête publique unique, quatre sont concernées par la procédure de mise en compatibilité d'un document d'urbanisme, qui est le Plan Local d'Urbanisme des communes de :

- Carvin,
- Hénin-Beaumont.
- Libercourt,
- Loos-en-Gohelle,

S'agissant d'un PLU, la procédure de mise en compatibilité est élaborée conformément aux articles L. 123-14 et L.123-14-2 du Code de l'Urbanisme, applicable lors de l'élaboration du dossier.

L'article L.123-14 précise:

«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.

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.

La déclaration d'utilité publique d'une opération qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir qu'au terme de la procédure prévue par l'article L123-14-2. »

L'article L.123-14-2 précise que :

1. Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan prévue aux articles L123-14, L123-14-1 et L.300-6-1 font l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou, dans le cas prévu au deuxième alinéa de l'article L. 123-6, de la commune, et des personnes publiques associées mentionnées au premier alinéa du I et au III de l'article L121-4.

2. Le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre 1er du code de l'environnement :

~ Par le préfet lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise, lorsque la mise en compatibilité est nécessaire pour permettre la réalisation d'un projet d'une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent.

Lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise, le plan local d'urbanisme ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité entre l'ouverture de l'enquête publique et l'adoption de la déclaration d'utilité publique.

La mise en compatibilité du plan local d'urbanisme éventuellement modifié pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier et du résultat de l'enquête, est approuvée :

- 1 - Par la déclaration d'utilité publique, lorsque celle-ci est requise ;
- 2 - Par arrêté préfectoral dans le cas prévu au dernier alinéa de l'article L. 123-14-1

A l'issue de l'enquête publique :

~ le dossier de mise en compatibilité du PLU, le rapport et les conclusions de la commission d'enquête et le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis pour avis au Conseil Municipal. Celui-ci dispose d'un délai de deux mois pour donner son avis.

A défaut, ce dernier est considéré comme favorable.

La déclaration d'utilité publique du projet emportera mise en compatibilité du plan local d'urbanisme. Le PLU est modifié par la Déclaration d'Utilité Publique elle-même et la mise en compatibilité est effective dès la publication de la Déclaration d'Utilité Publique.

- Les procédures nécessaires à une ou plusieurs mises en compatibilité peuvent être menées conjointement.

Contenu du dossier de mise en compatibilité

- Une notice explicative de présentation, définissant sur le territoire communal les caractéristiques essentielles du projet soumis à enquête. Elle aborde deux sujets :
- La présentation du projet soumis à enquête (présentation générale, objectifs, présentation technique, de l'infrastructure des sites de maintenance et des ouvrages annexes, exploitation) et présentation des caractéristiques du projet sur la commune.
- Les incidences du projet sur le PLU et la justification des évolutions nécessaires pour permettre sa réalisation.
- Les extraits du rapport de présentation, portant sur l'analyse de l'offre de transports collectifs sur la commune afin d'y ajouter la description du projet. Présentation de la version initiale du document en vigueur et de la version revue pour être mise en compatibilité avec le projet.
- Les extraits de la pièce écrite du règlement du PLU portant sur les zones concernées par le projet : dans la version initiale du document en vigueur et dans la version revue pour être mise en compatibilité avec le projet. Cette dernière introduit, selon les besoins du projet sur la commune, les modifications de textes nécessaires dans les différents articles pour autoriser le projet et toutes ses composantes et en rendre possible sa réalisation.

Les autres pièces de ces documents d'urbanisme ne nécessitent pas d'évolution.

I.3 : COMMUNE CONCERNEE :

La majorité du tracé du BHNS emprunte des voiries existantes et ne nécessite aucune emprise supplémentaire. Cependant, les aménagements de ces voiries ne sont pas toujours compatibles avec le règlement des zonages des communes traversées. Le tracé intercepte des emplacements réservés (inscrits sur les plans de zonage) pour d'autres projets de voirie qu'il convient de modifier. La faisabilité de ce projet devant être préservée, principalement lors de la création de nouvelles voies sur un espace non urbanisé, il est nécessaire de réserver un emplacement à destination du projet BHNS dans les PLU des communes concernées.

Ce document concerne la Mise Compatibilité du PLU de la commune de Carvin.

Commune de Carvin.



I - HISTORIQUE DE LA COMMUNE :

CARVIN est une commune située à l'extrémité du Pas de Calais. Elle se trouve au centre d'un triangle formé par les villes de LILLE, LENS et DOUAI. C'est un chef lieu de Canton, et fait partie de la CALL. Elle est couverte par un SCOT, approuvé en 2008 et un PLU approuvé le 14/12/2006 et modifié en Décembre 2013.

Carvin compte 16873 habitants (2013) appelé les Carvinois et Carvinoises. Son pic de population fut atteint en 1946 avec 20294 habitants.

Deux bâtiments sont classés monuments historiques, il s'agit de son Hôtel de ville installé dans l'ancien château Delehelle racheté par la ville en 1930 et classé en 2010 et l'église St Martin à l'intérieur de laquelle sont enterrés, rappelé par des pierres tombales, des membres de la famille Robespierre.

II - TRACE RETENU :

2.1. PRESENTATION DU TERRITOIRE CONCERNE PAR LE PROJET

Le tracé du BHNS traverse la commune de Carvin (Bulle 5), et 10 arrêts sont prévus :

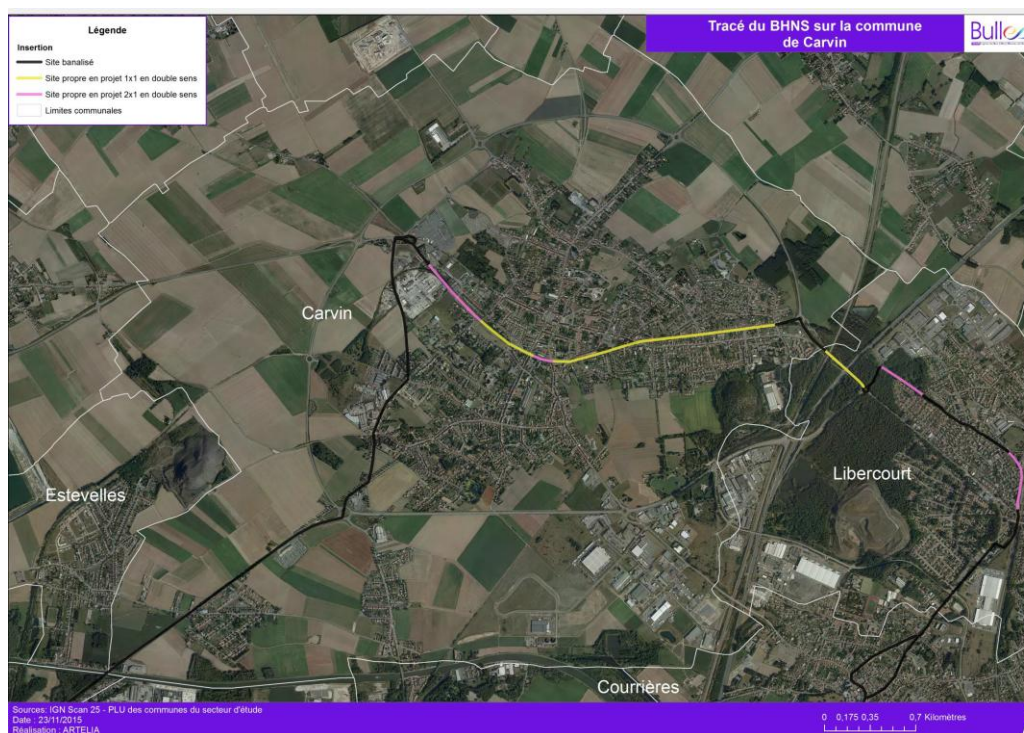
- Cité Saint Paul - ZI Mont Solau - Cité Notre-Dame - Centre commercial - Rabelais - Ancienne Gare (station majeure) - Marais - Hirondelles - Aragon - Pont de Grès.

Comme indiqué sur la carte ci après, le projet emprunte des voiries existantes :

RD917 - Rue Florent Evrard - Chemin du Ronchois - Chemin de la Frête - Boulevard de la Justice
RD165 - Route de Provin - Rue du 17 Novembre - Rue du Marais - Rue du Chemin Vert - RD919.

Le tracé est essentiellement en sites banalisés, à l'exception de :

- ⇒ La « ZAC ancienne gare » : site propre en 2x1 voie en double sens ;
- ⇒ La ZPPAUP au niveau de l'intersection avec la RD165 et de la rue du 11 Novembre : site propre en 1x1 voie en double sens ;
- ⇒ L'intersection de la rue Thibaut et de la rue du Marais : site propre 2x1 voie en double sens ;
- ⇒ Le long de la rue du Marais et la rue du Chemin Vert : site propre en 1x1 voie en double sens.



III - REGLEMENT D'URBANISME

Le projet est concerné par plusieurs zonages du règlement du PLU de Carvin : le secteur 2Aub, A, N, Ns, UA et son secteur UA1, UB et son secteur UBp, UH, UI, UK, UZ et son secteur UZa.

Le règlement des zones :

- Urbaines ;
- A Urbaniser ;
- Agricoles ;
- Naturelles ;

Se trouve pages 12 et 13 du dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme Pièce I.

Le règlement du PLU de Carvin, qui concerne les zones 2AUB, A, N, NS, Nb, UA et son secteur UA1, UB et son secteur UBp, UH, UI, UK, UZ et son secteur UZa, n'interdit pas la création et/ou la modification d'une voirie. Il autorise les exhaussements et affouillements du sol.

IV. COMPOSITION DU DOSSIER DE MISE EN COMPATIBILITE DU PLU de CARVIN :

1. Rapport de présentation ;
2. le P A D D ;
3. Orientations d'aménagement ;
4. Règlement d'urbanisme ;
5. Plan de zonage ;
6. Les servitudes d'utilité publique ;
7. Les emplacements réservés ;

En annexe

- I. La décision de non soumission à évaluation environnementale, datée du 18 mars 2016, de Madame la Préfète du Pas de Calais
- II. PV de la réunion d'examen conjoint des PPA en application de l'article L153-54 du code de l'urbanisme.

Réunion en Sous préfecture de Lens le 29 avril 2016 sous la présidence de Madame la Sous Préfète de Lens.

Présents:

Mesdames Burgun (CALL) - Préaux (CAHC) Remin (Sté ARTELIA-MOE) - Quignon et Pioskowik (S/Préf. Lens) et, Messieurs Szalecki (Carvin) - Coupez (Hénin Beaumont) - Duquesne Commission Territoriale Béthune Lens(CMAR) – Lecas Conseil départemental (MDAD Lens Liévin) – Sirop (Directeur SMT) - Robles (Setec Org) - Burger (MOE-Artelia) - Lefebvre (DDTM)

Absents excusés :

Conseil Régional – Conseil Départemental - Mairies de Libercourt et Loos en Gohelle - SCoT LLHC - CCI de l'Artois – Chambre Régionale d'Agriculture.

V - MISE EN COMPATIBILITE DU PLU :

Les adaptations nécessaires des documents d'urbanisme portent sur :

- ~ La représentation des emplacements réservés contenus dans le plan de zonage ;
- ~ La liste des emplacements réservés de l'annexe « Liste des emplacements réservés » du PLU ;
- ~ Les cartes du PADD représentant le tracé du TCSP.

Impact du projet vis à vis des O.A.P

Ce document décrit les orientations relatives aux quartiers ou secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager. Elles peuvent prévoir des actions et opérations d'aménagement à mettre en œuvre notamment pour :

- ~ Mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de ville, le patrimoine ;

- ~ Permettre le renouvellement urbain ;
- ~ assurer le développement de la commune.

Ce document est opposable aux futures autorisations d'occupation du sol et notamment les permis de construire qui devront être compatibles avec les orientations particulières, c'est à dire les « respecter dans l'esprit ».

Sur Carvin, 7 secteurs correspondant aux zones à urbaniser AU1 et AU2 font l'objet d'orientations d'aménagement particulières :

- ~ Quartier République – Saint Martin ;
- ~ Secteur Willerval ;
- ~ Secteur de l'Epinoy ;
- ~ Quartier Saint Jean ;
- ~ Quartier Saint Paul ;
- ~ Mont Solau ;
- ~ zone du château aux abords de la RD917.

Les orientations particulières de ces secteurs se justifient par l'emplacement stratégique qu'ils occupent (entrées de villes, axes structurant, coeur d'îlot...) ou par la volonté de la commune de proposer des aménagements particuliers en ces lieux (aménagement d'une zone de bordure de la RD917, ...).

Le projet ne traverse pas ces orientations particulières. Seul le Quartier Saint Jean se trouve à proximité (sud-est) du rond-point de la RD919 avec la RD917, qui fait partie du tracé du BHNS.

Impact du projet vis à vis du PADD :

L'aménagement du site étudié doit être compatible avec les 2 axes du PADD.

- ~ Le premier : « Valoriser la position de Carvin comme pôle d'échanges entre Lens, Lille, Béthune, Douai » se décline en 5 orientations ;
- ~ Le second « Unifier et rassembler la ville en la développant autour de son paysage » se décline en 4 orientations.

Le tracé actuel du BHNS n'est pas intégré au PADD de Carvin, mais un axe en site propre traversant la commune Est - Ouest est prévu.

| Axe | Orientations | Analyse de compatibilité du projet |
|-----|---|--|
| 1 | Développer significativement les transports entre les lignes TER Lille/Douai et Lille/Lens | Le projet est en cohérence avec les enjeux de cette orientation : "La mise en place d'un maillon de transport en commun régional passant par Carvin doit permettre d'offrir une alternative à la voiture en termes de déplacement et de conforter la position de carrefour régional de la ville". "Localement, l'axe de desserte de transport en commun en site propre est intégré et devient un axe structurant de la ville : desserte des principales polarités (équipements, mairie...). |
| | Valoriser et dynamiser les vitrines offertes par les infrastructures | Le projet prévoit une intégration paysagère pour participer à l'image valorisante et accueillante de la ville. |
| | Structurer le développement économique, en articulation avec le territoire. | Le projet ne prévoit pas d'impacter des parcelles agricoles sur cette commune. Par ailleurs, il dessert le pôle commercial et tertiaire au niveau du rond-point de la RD165 avec la route de Provin, contribuant ainsi à la valorisation de l'entrée de ville Ouest. |
| | Inscrire le territoire dans le paysage du Carembault et dans la trame verte régionale. | Le projet ne prévoit pas d'impacter des parcelles agricoles, mais d'emprunter les voies existantes dans le zonage agricole (A). Le projet ne constitue donc pas un obstacle aux continuités écologiques. |
| | Affirmer le rôle culturel de Carvin, interface entre le Bassin minier et la métropole lilloise. | Le projet ne prévoit pas d'impacter d'éléments du patrimoine, mais participe à la bonne desserte des équipements culturels. |
| 2 | Un potentiel de 77ha de développement et de renouvellement urbain | Le projet de BHNS participe à la cohésion des quartiers de Carvin en renforçant les liaisons, notamment le long de la RD917. |
| | Une trame, d'équipements, services et commerces, qui structurent la ville | Le projet BHNS offre un service de transport en commun qui dessert une dizaine d'arrêts à travers cette commune. |
| | Un maillage urbain à compléter pour unifier les quartiers | L'insertion du projet BHNS se fait majoritairement sur des sections banalisées le long de la RD917 et du chemin de la Frête ; puis sur des sites propres en 2x1 ou 1x1 voie en double sens dans le centre-ville |
| | Une trame verte urbaine : réseau de jardins, promenades, espaces publics et itinéraires de découverte du patrimoine | Le projet est en cohérence avec les enjeux de cette orientation : « l'ouverture de l'axe de transport en commun en site propre s'accompagne de l'affirmation de cet axe comme colonne vertébrale des espaces publics de la ville et de la trame verte urbaine. En termes d'espaces publics, il permet de créer une centralité forte, fédératrice des quartiers traversés et liaison urbaine support des liaisons pour l'ensemble de la commune. En terme de trame verte, il participe à la mise en réseau des parcs à l'intérieur de la ville (ex : terrils plantés du Mont Solau). » |

Mise en compatibilité du PADD

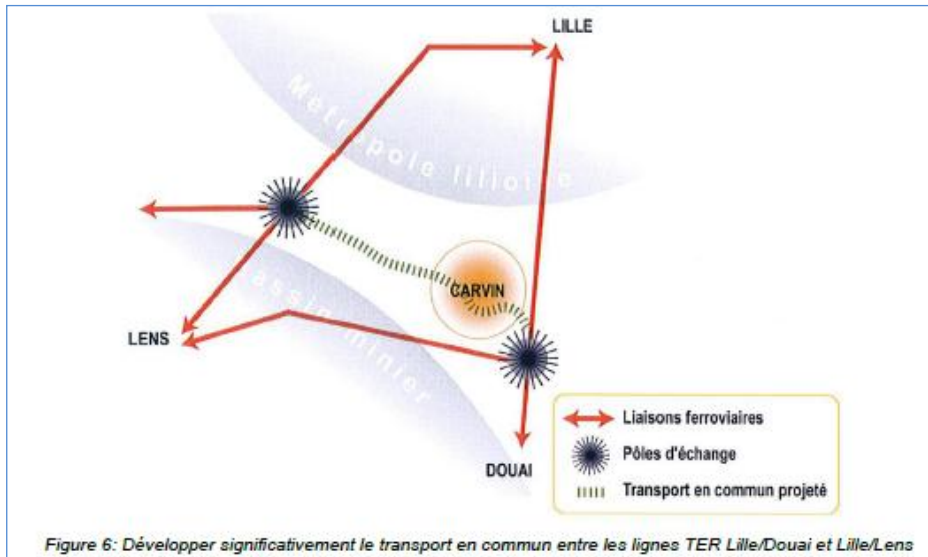
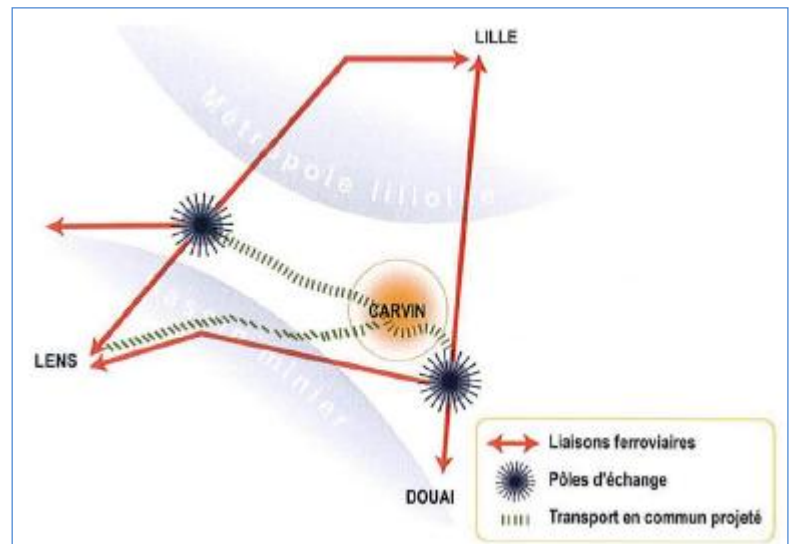


Schéma 1 (page 7) INITIAL :

Schéma 1 (page 7) MODIFIE



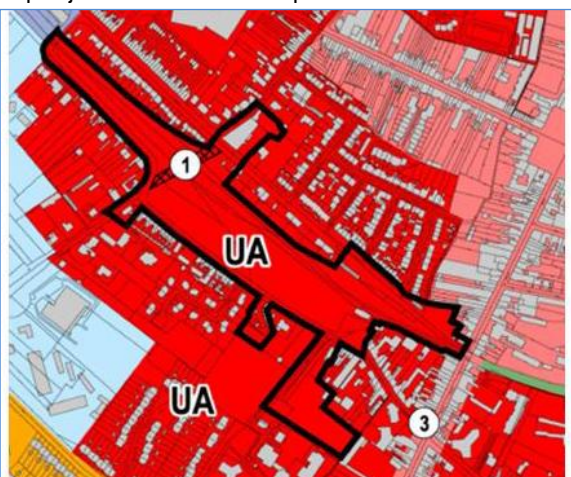
VI- Plan de zonage.

Le tracé du projet traverse 2 emplacements réservés : ER1 et ER5.

Des modifications sont donc à apporter au plan de zonage 1 / 6 000 de décembre 2013.

VI.1 - Emplacements réservés

Le projet traverse 2 emplacements réservés :



~ ER1 pour la « liaison avenue Montaigne – rue de Provin (1367m²) » dans la zone UA au sein de la « ZAC ancienne gare » ;

Le tracé du BHNS crée un site propre 2x1 voie en double sens au niveau de cet ER1.

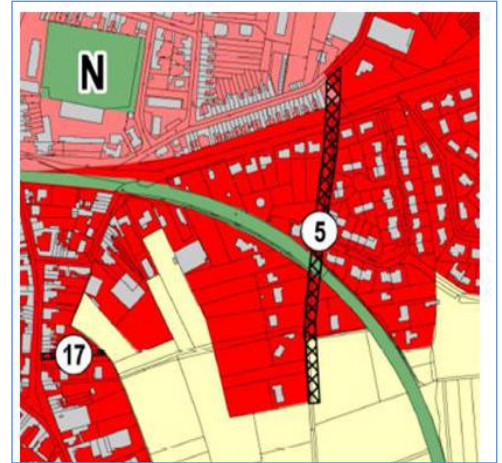
Cependant, la voirie prévue dans le cadre de cet ER1 est déjà réalisée. Comme convenu avec la commune, cet emplacement réservé peut donc être supprimé.

Par ailleurs, le programme de la ZAC de l'ancienne gare prévoit une emprise de 18m de large pour la réalisation d'un Transport Collectif en Site Propre (TCSP). Cette emprise est située actuellement sur une ancienne friche ferroviaire. La faisabilité de ce projet devant être préservée, aussi bien du point de vue technique que sur le plan financier, un emplacement réservé dédié au BHNS

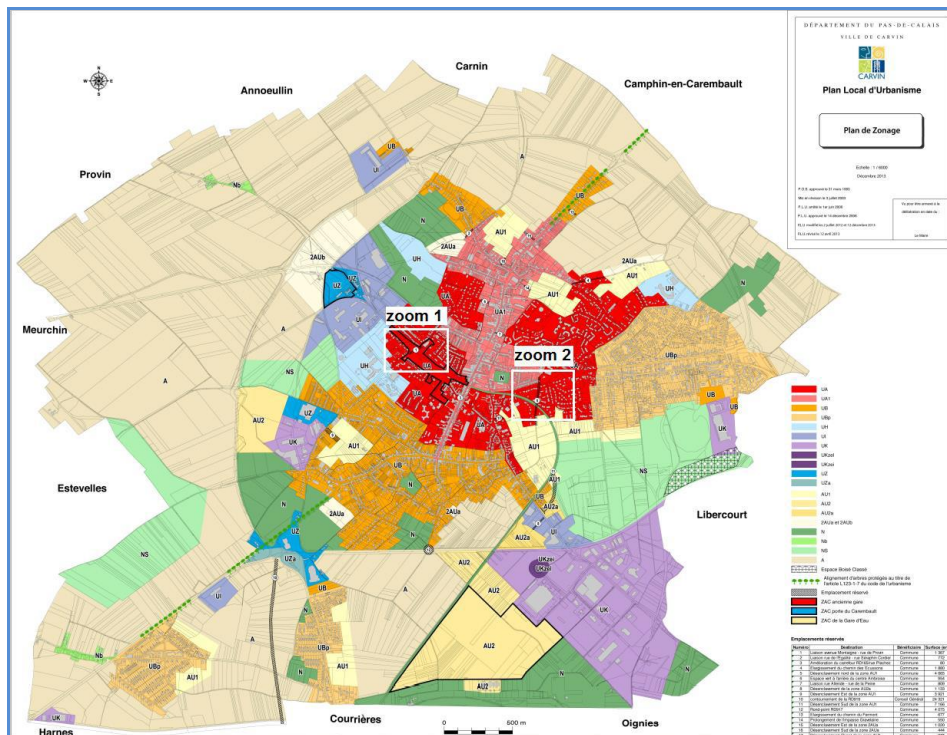
devra être inscrit au niveau de cette ZAC dans le PLU de Carvin.

~ ER5 pour le « désenclavement nord de la zone AU1 (4665m²) », dans la zone UA dans la rue du Marais.

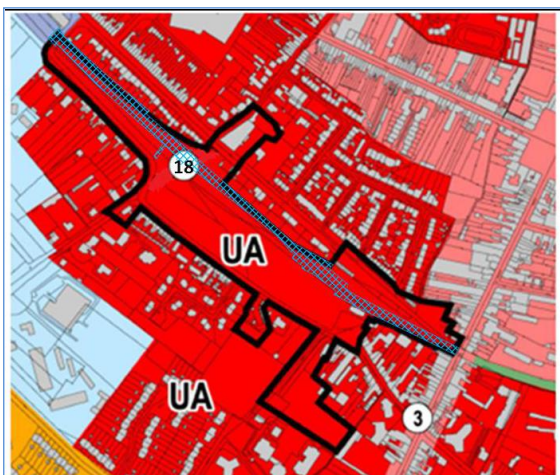
Le tracé du BHNS crée un site propre 1x1 voie en double sens au niveau de cet ER5. Une modification de cet ER5 est donc nécessaire pour être compatible avec le tracé du BHNS.



VI.2. Localisation des extraits du plan de zonage 1/6000è de décembre 2013 INITIAL



VI.3- Extrait du Plan de zonage 1/6000è de décembre 2013 - MODIFIE :
VI.3. 1 - Zoom 1



L'emplacement réservé à créer ne dépasse pas les 18m de large (prévus dans le dossier de création de cette ZAC sur environ 700m de long) et est adapté aux emprises réelles du projet, soit 1,10ha (au maximum). Ci-dessous le Zoom 1 sur cette ZAC de l'Ancienne Gare avec les emprises du projet représentant les limites de l'emplacement réservé n°18 à créer pour le projet du BHNS Artois.

Quadrillé bleu : emprise du BHNS.

VI.3.2 - Zoom 2

Les emprises du BHNS sur la rue du Marais scindent en deux l'emplacement réservé existant n°5.



VI.3.3 - Alignements des Arbres

Le long de la RD917, le plan de zonage affiche un alignement d'arbres protégés au titre de l'article L123-1-7 du code de l'urbanisme. Le projet BHNS passe en site banalisé sur cette voie, cet alignement d'arbres ne sera donc pas impacté

VI.3.4 - Liste INITIALE des emplacements réservés (annexe du PLU) :

| Numéro | Destination | Bénéficiaire | Surface (en m ²) |
|--------|---|-----------------|------------------------------|
| 1 | Liaison avenue Montaigne - rue de Provin | Commune | 1 367 |
| 2 | Liaison rue de l'Egalité - rue Séraphin Cordier | Commune | 772 |
| 3 | Amélioration du carrefour RD165/rue Plachez | Commune | 80 |
| 4 | Élargissement du chemin des Ecussons | Commune | 1 880 |
| 5 | Désenclavement nord de la zone AU1 | Commune | 4 665 |
| 6 | Espace vert à l'arrière du centre Ambroise | Commune | 954 |
| 7 | Liaison rue Allende - rue de la Peine | Commune | 809 |
| 8 | Désenclavement de la zone AU2a | Commune | 1 133 |
| 9 | Désenclavement Est de la zone AU1 | Commune | 3 921 |
| 10 | contournement de la RD919 | Conseil Général | 24 321 |
| 11 | Désenclavement Sud de la zone AU1 | Commune | 7 166 |
| 12 | Rond-point RD917 | Commune | 4 075 |
| 13 | Élargissement du chemin du Fermont | Commune | 677 |
| 14 | Prolongement de l'impasse Gravelaine | Commune | 550 |
| 15 | Désenclavement Est de la zone 2AUa | Commune | 1 020 |
| 16 | Désenclavement Sud de la zone 2AUa | Commune | 444 |
| 17 | Désenclavement Ouest de la zone AU1 | Commune | 373 |

VI.3.5 - Liste Modifiée des emplacements réservés :

La voirie prévue dans le cadre de l'ER1 est déjà réalisée. Comme convenu avec la commune, cet emplacement réservé peut donc être supprimé. Cela entraîne la suppression de cet ER1 dans la liste des emplacements réservés (dans le tableau ci-dessous et la carte correspondante page 4).

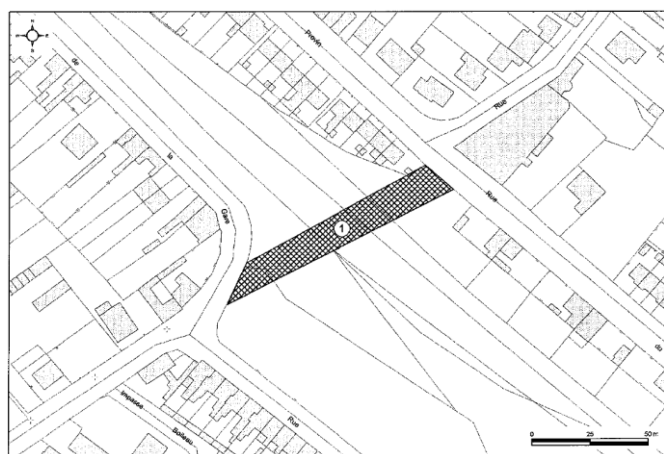
| Numéro | Destination | Bénéficiaire | Surface en m ² |
|--------|---|--------------|-------------------------------------|
| 4 | Liaison avenue Montaigne – rue de Provin | Commune | 1367 |
| 2 | Liaison rue de l'Egalité – rue Séraphin Cordier | " | 772 |
| 3 | Amélioration du carrefour RD/165/rue Plachez | " | 80 |
| 4 | Elargissement du chemin des écussons | " | 1880 |
| 5 | Désenclavement nord de la zone AU1 | " | 4665-largeur de la voirie existante |
| 6 | Espace vert à l'arrière du centre Ambroise | " | 954 |
| 7 | Liaison rue Alliendé-rue de la peine | " | 809 |
| 8 | Désenclavement de la zone AU2a | " | 1133 |
| 9 | Désenclavement est de la zone AU1 | " | 3921 |
| 10 | Contournement de la RD 919 | Conseil Gal | 24321 |
| 11 | Désenclavement sud de la zone AU1 | Commune | 7166 |
| 12 | Rond point RD 917 | " | 4075 |
| 13 | Elargissement du chemin du Fermont | " | 677 |
| 14 | Prolongement de l'impasse Gravelaine | " | 550 |
| 15 | Désenclavement Est de la zone 2AUa | " | 1020 |
| 16 | Désenclavement Sud de la zone 2AUa | " | 444 |
| 17 | Désenclavement Ouest de la zone AU1 | " | 373 |
| 18 | Emprise routière (BHNS Artois) | " | 11000 |

La numérotation des emplacements réservés pourra être revue lors de la mise à jour de cette annexe du PLU « Liste des emplacements réservés ».

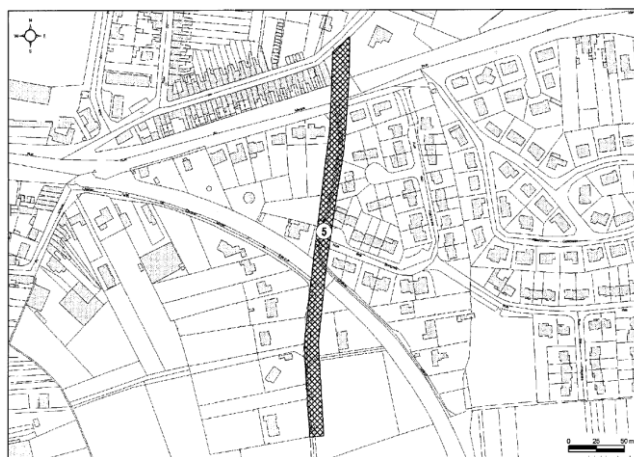
L'ER1 étant supprimé

L'ER5- Modifié pour le désenclavement nord de la zone AU1 dans la zone UA dans la rue du Marais. Le tracé du BHNS crée un site propre 1x1 voie en double sens. La modification s'avère nécessaire, afin de la rendre compatible avec le tracé BHNS

L'ER18 – créé, devra être inscrit au niveau de la ZAC de l'ancienne Gare



Emplacement réservé 1 (PLU)
"Liste emplacements réservée.



Emplacement réservé 5 (PLU)
"Liste emplacements réservés.

La création de l'emplacement réservé 18 pour le BHNS sera représentée sur une carte sur le même modèle que ci-dessus, lors de la mise à jour de cette annexe du PLU « Liste des emplacements réservés »

VII - AVIS ET OBSERVATIONS DU PUBLIC :

Pendant la durée de l'enquête publique unique, concernant la mise en compatibilité du PLU de CARVIN :

Registres d'enquête mis à disposition du public dans les 19 communes, lieux d'enquête : aucune observation n'a été recensée

Courrier : aucun courrier parvenu à la commission d'enquête;

Observation orale : aucune observation lors de la réception du public, au cours des permanences

Au cours des 2 permanences tenues à Carvin les 18 août et 06 septembre 2016, aucune observation n'a été recensée.

VIII - AVIS DE LA DDTM.

Le projet intercepte 2 emplacements réservés (ER1 et ER 5), dont ER1 sur lequel la voirie est déjà réalisée.

Pour assurer la faisabilité du BHNS, un emplacement réservé sera créé au niveau de la ZAC de l'ancienne Gare.

Servitudes :

ZPPAUP ER 18 (BHNS ZAC de l'Ancienne Gare)

Compatibilité Zone 2AU :

Le tracé est en site banalisé et tangente le sous secteur 2AUb

Réponse SMT AG.

ZPPAUP citée dans MECDU

ER18 détaillé (plan affiné avec les emprises du projet) dans MECDU

IX. CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE :

A l'issue d'une enquête publique ayant durée 31 jours,

Il apparaît :

- Qu'au regard des modalités prescrites à l'article R123-11 du code de l'environnement :
 - ~ La publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,
 - ~ Les publications légales dans 2 journaux ont été faites par le porteur du projet plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétées dans ces mêmes journaux dans les 8 premiers jours de l'enquête,
 - ~ L'avis d'ouverture d'enquête publique était consultable sur le site internet de la Préfecture du Pas de Calais,
- Que le SMTAG, ainsi que certaines communes ont complété, par les informations disponibles sur leur site internet respectif, les revues municipales la mise à disposition de Flyers, par panneaux défilant électronique, les modalités de déroulement d'enquête.
- Que les dossiers relatifs à la mise en compatibilité des PLU des communes impactées par le projet ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête publique unique dans chacune des mairies désignées comme lieux d'enquête, dont celle de Carvin;
- Que le SMTAG, sur son site internet donné la possibilité de consulter et télécharger l'avis d'enquête publique ainsi que les pièces du dossier.
- Que les registres d'enquête ont été mis à la disposition du public dans les 19 mairies désignées, dont celle de Carvin.
- Que les membres de la commission d'enquête ont tenu les 25 permanences prévues pour recevoir le public, dont 2 les 18 août, 06 septembre 2016.
- Que les modalités de l'arrêté préfectoral portant enquête publique unique, daté du 6 juillet 2016 ayant organisé l'enquête ont été appliquées,
- Que la commission d'enquête n'a, à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement de cette enquête ;
- Que la mise en compatibilité du PLU de Carvin n'est pas soumis à évaluation environnementale (Décision de Mme la Préfète du Pas de Calais en date du 18 mars 2016).

Considérant que:

- ✓ le projet présente un caractère d'intérêt public,
- ✓ il est nécessaire de mentionner ce projet de transport public sur les documents d'urbanisme de la commune de Carvin,
- ✓ la réalisation de ce projet de réseau de transport public nécessite que soit modifié le PLU de la commune de Carvin afin de le rendre compatible.
- ✓ la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme a bien été respectée, que les documents consultables par le public étaient explicites et que c'est donc en toute logique que les documents règlementaires d'urbanisme doivent prendre en compte le projet mis à l'enquête de Déclaration d'Utilité Publique, et être adaptés en conséquence.
- ✓ le projet n'ouvrira pas à l'urbanisation des espaces naturels ou agricoles,
- ✓ il ne modifiera en rien le PADD de la commune,

En conclusion :

La commission d'enquête, à l'unanimité de ses membres, donne un Avis FAVORABLE à la Mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Carvin selon les modalités décrites dans le dossier soumis à l'enquête publique.

Lens, le 14 octobre 2016
La commission d'enquête

René BOLLE,
Président

Jacques DUC,
Membre Titulaire

Jean Charles PHILIPPE
Membre Titulaire