



## AVIS ET CONCLUSION

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

## Déclaration d'utilité publique du projet

### COMMISSION D'ENQUETE

#### Président :

Monsieur André LE MORVAN

#### Membres titulaires:

Messieurs Philippe PIC et Pierre GUILLEMANT

#### Membre suppléant:

Monsieur Hubert SEINGIER



## SOMMAIRE

<b>SOMMAIRE .....</b>	<b>2</b>
<b>1.- AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE : .....</b>	<b>3</b>
1.1.- PREAMBULE : .....	3
1.2.- LES ACTEURS DU PROJET : .....	3
1.3.- LE CADRE JURIDIQUE DE L'ENQUETE UNIQUE:.....	3
1.4.- DESCRIPTION SOMMAIRE DU PROJET : .....	4
1.5.- ENVIRONNEMENT JURIDIQUE ET ADMINISTRATIF : .....	4
1.6.- LE PROJET PRESENTE : .....	6
1.6.1.- <i>Ses enjeux fondamentaux</i> : .....	6
1.6.2.- <i>Ses principales caractéristiques</i> : .....	6
1.6.3.- <i>Ses objectifs essentiels</i> :.....	7
1.6.3.1.- <i>Offrir une alternative de qualité au tout automobile</i> :.....	8
1.6.3.2.- <i>Renforcer la cohésion sociale et accompagner la requalification urbaine</i> :.....	8
1.6.3.3.- <i>Renforcer l'attractivité des centres urbains et la desserte des équipements structurants</i> :.....	8
1.6.3.4.- <i>Créer une dynamique pour l'ensemble du réseau TADAO</i> : ...	9
1.7.- LE DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE : .....	9
1.7.1.- <i>Concernant la période, le lieu et les dates et horaires de permanences</i> :.....	10
1.7.2.- <i>Concernant la publicité</i> : .....	11
1.7.3.- <i>Concernant la composition des dossiers, l'information des membres de la commission d'enquête</i> : .....	12
1.7.4.- <i>Concernant la participation du public</i> : .....	14
1.7.5.- <i>Concernant la clôture de l'enquête</i> : .....	15
1.8.- SUR L'APPRECIATION DU PROJET PRESENTE A L'ENQUETE : .....	15
1.8.1.- <i>Composition du dossier</i> : .....	16
1.8.2.- <i>Contenu du dossier</i> : .....	16
<b>2.- CONCLUSION DE LA COMMISSION D'ENQUETE : .....</b>	<b>19</b>
2.1.- SUR LE DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE : .....	19
2.2.- SUR LE DOSSIER D'ENQUETE : .....	20
2.2.1.- <i>La composition du dossier</i> : .....	20
2.2.2.- <i>Le contenu du dossier</i> : .....	20
2.3.- SUR LA CONTRIBUTION PUBLIQUE : .....	20
2.4.- SUR L'INTERET GENERAL DU PROJET ET SON UTILITE PUBLIQUE : .....	38
2.3.- SUR LE FOND DE CETTE ENQUETE : .....	43

## **1.- AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE :**

### **1.1.- Préambule :**

La Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) du 30 décembre 1996, a modifié l'article 28 de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs de 1982 (LOTI) initiant les plans de déplacements urbains. En 2015, on compte 10 agglomérations de plus.

Pourtant, la question de la pertinence du tramway, notamment dans les villes de 300 000 habitants et moins est posée en regard du coût par rapport aux besoins.

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

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

Pour l'exploitation, le choix de la fréquence et de l'amplitude horaire est crucial afin d'atteindre un niveau élevé et surtout garantir au voyageur le temps de parcours, la régularité et la ponctualité.

### **1.2.- Les acteurs du projet :**

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

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

TADAO est le nom du réseau de transport en commun du SMT AG.

### **1.3.- Le cadre juridique de l'enquête unique:**

En cas de pluralité de maîtres d'ouvrage ou de réglementations distinctes lorsque plusieurs enquêtes sont requises pour un même projet, plan ou programme, en application du Code l'Environnement une enquête publique unique peut être réalisée (article L123-2 du code de l'environnement).

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

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

#### **1.4.- Description sommaire du projet :**

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

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

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

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

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

#### **1.5.- Environnement juridique et administratif :**

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

- code de l'environnement, notamment ses articles :
  - L122-1 à L122-3 relatifs aux études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements,
  - L123-1 à L123-19 relatifs aux enquêtes publiques concernant les opérations susceptibles d'affecter l'environnement,
  - L571-9, L571-10 relatifs aux aménagements et infrastructures de transports terrestres,
  - R122-1 à R122-15 relatifs à l'évaluation environnementale et aux études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements,
  - R123-1 à R123-27 relatifs aux enquêtes publiques concernant les opérations susceptibles d'affecter l'environnement,
  - et R571-44 à R571-52 relatifs à la limitation du bruit des aménagements, infrastructures et matériels de transports terrestres ;
- code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, notamment ses articles :

- L121-1 à L122-6 relatifs aux dispositions générales et particulières à l'utilité publique de certaines opérations,
- R121-1 et R121-2 relatifs aux dispositions générales concernant la déclaration de l'utilité publique,
- L131-1 et R131-1 à R131-14 concernant l'enquête parcellaire ;
- code général de la propriété des personnes publiques, notamment son article :
  - R1211-3 relatifs aux dispositions applicables à l'Etat et à ses établissements publics concernant les procédures d'acquisition des biens situés en France ;
- code des transports, notamment ses articles :
  - L.511-1 à L1511-7 relatifs à l'information et la participation du public, au bilan économique et social des opérations concernant les infrastructures, les équipements et les matériels ;
- code de l'urbanisme, notamment ses articles :
  - L102-1 relatif au projet d'intérêt général,
  - L153-54 à L153-59 relatifs à la mise en compatibilité avec une opération d'utilité publique ou d'intérêt général,
  - et R153-13 à R153-22 relatifs à la mise en compatibilité d'un Plan local d'Urbanisme avec une opération d'utilité publique ou d'intérêt général.

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

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

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

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

Le projet doit également prendre en compte :

- l'avis de l'autorité environnementale en date du 9 février 2016 sur l'étude d'impact,
- la décision de soumission à évaluation environnementale du POS de BÉTHUNE et des PLU de AUCHEL, BARLIN, BEUVRY, BRUAY-LA-BUISSIÈRE, CALONNE-RICOUART, DIVION, FOUQUIÈRES-LEZ-BÉTHUNE, HAILLICOURT, HESDIGNEUL-LES-BÉTHUNE, HOUDAIN, GOSNAY, RUITZ et VERQUIGNEUL datée du 25 février 2016,
- la décision de non soumission à évaluation environnementale du POS de BÉTHUNE et des PLU de AUCHEL, BARLIN, BEUVRY, BRUAY-LA-BUISSIÈRE, CALONNE-RICOUART, DIVION, FOUQUIÈRES-LEZ-BÉTHUNE, HAILLICOURT, HESDIGNEUL-LES-BÉTHUNE, HOUDAIN, GOSNAY, RUITZ et VERQUIGNEUL rendue le 7 juin 2016 à l'appui du complément de dossier produit par le syndicat mixte des transports Artois-Gohelle,
- le procès verbal de la réunion d'examen conjoint du 27 avril 2016.

## **1.6.- Le projet présenté :**

### **1.6.1.- Ses enjeux fondamentaux :**

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

Cette volonté est inscrite dans différents documents de planification locaux, à savoir les schémas de cohérence territoriale (SCoT) de LENS-LIEVIN / HENIN-CARVIN, et de l'Artois, approuvés tous deux en février 2008, ainsi que dans le plan de déplacements urbains (2014 - 2024) piloté par le SMT AG approuvé le 25 juin 2015. L'enjeu du projet Bulles est de proposer sur le territoire de la communauté d'agglomération Artois Comm. le développement de deux axes structurants qui permettent d'irriguer les principaux pôles d'échanges du territoire que sont BETHUNE, BRUAY-LA-BUISSIERE et AUCHEL, depuis et vers les pôles d'échanges assurant les liaisons de transport express régional (TER).

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

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

### **1.6.2.- Ses principales caractéristiques :**

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

Un BHNS se caractérise en effet par des performances élevées :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Les coûts du projet d'aménagement soumis à enquête s'élèvent à 229,5 millions d'euros TTC, aux conditions économiques de septembre 2015. Les coûts d'exploitation du projet sont compris entre 2,2 et 2,9 M€ par an pour les deux lignes Bulle 2 et Bulle 6.

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

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

La durée des travaux estimée est de 22 mois et la mise en service est prévue au 4<sup>ème</sup> trimestre 2018.

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

Les travaux portent sur les aménagements suivants :

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

### **1.6.3.- Ses objectifs essentiels:**

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

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

En réalisant les projets de BHNS dans l'aménagement du territoire, outre la volonté d'atteindre les objectifs du Plan de Déplacements Urbains (PDU) en matière de

développement des transports collectifs, sont visés, la recherche de renforcement des centralités existantes et la lutte contre l'étalement urbain.

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

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

- Fiche 1 : Contribuer à l'organisation du territoire par la mise en place d'axes structurants de transports collectifs;
- Fiche 2 : Garantir les performances des axes structurants pour garantir leur attractivité;
- Fiche 3 : Donner une nouvelle image au réseau de transport collectif;
- Fiche 4 : Articuler l'offre classique avec les lignes structurantes.

#### 1.6.3.1.- Offrir une alternative de qualité au tout automobile :

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

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

#### 1.6.3.2.- Renforcer la cohésion sociale et accompagner la requalification urbaine :

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

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

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

#### 1.6.3.3.- Renforcer l'attractivité des centres urbains et la desserte des équipements structurants :

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

Les futurs axes de transport constitueront la « colonne vertébrale » en reliant les principaux pôles urbains et les grands équipements, plus particulièrement: le centre hospitalier de BETHUNE à BEUVRY, la polyclinique de DIVION, le pôle d'échange multimodal de BETHUNE, le futur pôle d'échange multimodal de BRUAY-LA-BUISSIÈRE, l'université de l'Artois à BETHUNE, la gare de CALONNE-RICOUART et les centres urbains.



#### 1.6.3.4.- Créer une dynamique pour l'ensemble du réseau TADAO :

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

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

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

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

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

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

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

#### 1.7.- Le déroulement de l'enquête publique :

A l'issue d'une enquête ayant duré 31 jours, du 16 août 2016 au 15 septembre 2016 inclus, il apparaît que :

- vu, enregistrée le 23 mai 2016, la lettre par laquelle madame la Préfète du Pas-de-Calais demande la désignation d'une commission d'enquête en vue de procéder à une enquête ayant pour objet la création de deux lignes de bus à Haut Niveau de Service, bulle 2 et bulle 6 sur le territoire de la communauté d'agglomération Artois Comm. et d'un centre de maintenance et de remisage sur le territoire des communes de HOUDAIN et de DIVION, par décision du 27 mai 2016, E16000112/59, madame la Présidente du Tribunal Administratif de LILLE a désigné une commission d'enquête ainsi constituée de:

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

- membres titulaires : Monsieur Philippe-Pierre PIC, professeur d'histoire géographie, retraité et Monsieur Pierre GUILLEMANT, contrôleur divisionnaire des PTT, retraité ;  
En cas d'empêchement de Monsieur LE MORVAN la présidence de la commission sera assurée par Monsieur PIC, premier membre titulaire ;

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

- la Préfecture, autorité organisatrice, définit dans son arrêté du 6 juillet 2016, l'ensemble des modalités d'organisation de l'enquête publique unique, (préalable à la déclaration d'utilité publique du projet, portant sur la mise en compatibilité des PLU

d'AUCHEL, BARLIN, BEUVRY, BRUAY-LA-BUISSIÈRE, CALONNE-RICOUART, DIVION, FOUQUIÈRES-LEZ-BÉTHUNE, GOSNAY, HAILLICOURT, HESDIGNEUL-LES-BÉTHUNE, HOUDAIN, RUITZ et VERQUIGNEUL et du POS de BÉTHUNE et parcellaire).

- après étude du dossier et entretien avec le pétitionnaire et les représentants des communes, les membres de la commission d'enquête ont estimé que la nature des opérations et le bilan des concertations réalisées en amont ne rendaient pas nécessaire l'organisation d'une réunion publique. Cette décision a été confirmée à mi-enquête après analyse des observations déposées par le public.

**1.7.1.- Concernant la période, le lieu et les dates et horaires de permanences:**

Conformément aux prescriptions de l'arrêté préfectoral du département du Pas-de-Calais en date du 6 juillet 2016, le dossier a été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête, soit du 16 août 2016 au 15 septembre 2016 inclus, dans les mairies des communes d'AUCHEL, BARLIN, BÉTHUNE, BEUVRY, BRUAY-LA-BUISSIÈRE, CALONNE-RICOUART, DIVION, FOUQUIÈRES-LEZ-BÉTHUNE, GOSNAY, HAILLICOURT, HESDIGNEUL-LES-BÉTHUNE, HOUDAIN, RUITZ et VERQUIGNEUL, où le public a pu en prendre connaissance aux jours et heures habituels d'ouverture et formuler ses observations, propositions et contre-propositions sur les 14 registres prévus à cet effet et adresser toute correspondance au siège de l'enquête fixé à la mairie de BETHUNE.

Les membres de la commission d'enquête ont assuré les 21 permanences prévues par l'arrêté préfectoral conformément au tableau ci-dessous :

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

### 1.7.2.- Concernant la publicité :

Conformément aux prescriptions de l'arrêté préfectoral et dans les délais prescrits :

- les avis ont été publiés dans la presse, l'affichage dans les journaux a été effectué réglementairement ;

- l'arrêté préfectoral prescrivant l'ouverture d'une enquête publique a été mis en ligne sur le site internet de la préfecture du Pas-de-Calais:

([www.pas.de.calais.gouv.fr](http://www.pas.de.calais.gouv.fr) : Publications/Consultation du public /Enquêtes publiques / Déclaration d'utilité publique-expropriation ;

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

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

Ces informations ont été complétées par les dispositions suivantes :

- un flyer édité par le SMT a été mis à disposition à l'accueil du public dans les mairies concernées par le projet des bulles 2 et 6, le contenu portant à confusion car faisant référence aux permanences des deux enquêtes qui se déroulaient simultanément à BETHUNE (Bulles 2 et 6) et à LENS Bulles 1, 3, 5 et 7) ;

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

- en plus de l'affichage réglementaire prescrit par l'arrêté préfectoral certaines communes ont complété l'information du public par des insertions sur les sites internet de la commune, le site facebook, les panneaux d'affichage et lumineux et les bulletins municipaux ;

- en amont de l'enquête, durant celle-ci et après celle-ci, la presse locale (Artois-Comm., Voix du Nord, Nord Eclair) a relaté à de nombreuses reprises (33 articles recensés) le projet de BHNS, les interventions des habitants, les travaux qui en découleront tout en précisant l'ouverture et les dates de l'enquête publique s'y rapportant, la possibilité de consulter le dossier et de rédiger ses observations sur le registre mis à disposition dans les communes impactées par le projet durant la période d'enquête pendant ou en dehors de toute permanence.

Des certificats d'affichage ont été établis par les maires des communes concernées, attestant des mesures réglementaires et complémentaires effectuées. Des vérifications ont été effectuées par les membres de la commission d'enquête qui n'ont constaté aucune anomalie. L'affichage réglementaire a été effectué dans toutes

les communes concernées par l'enquête 15 jours avant le début de celle-ci et pendant toute sa durée sans discontinuité.

Concernant les affichages légaux le long du parcours, le tracé des bulles 2 et 6 s'insérant pour une bonne partie sur les tracés de transports en communs et sur la voirie routière existants, le pétitionnaire a réalisé l'affichage sur les stations de bus existantes au plus près possible du tracé des futures bulles 2 et 6 sans réaliser d'affichage sur les nouvelles parties du projet. Cet affichage a été réalisé en reproduisant l'avis d'enquête rédigé par la préfecture du Pas-de-Calais, au moyen d'affiches A2 autocollantes de couleur jaune, sur les stations existantes en service.

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

Concernant l'affichage sur site, la commission a constaté que l'avis d'enquête de format A2 jaune, ne reprenait que partiellement les dispositions de l'arrêté du 24 avril 2012 et de l'article R123-11 du code de l'environnement. Ces dispositions ont fait l'objet de vérifications des membres de la commission d'enquête et d'un constat d'huissier. Bien que non réglementaire, la commission d'enquête considère que la publicité le long du parcours s'est avérée suffisante pour informer les usagers du déroulement de l'enquête publique. Un procès-verbal de constat a été établi à la demande du pétitionnaire.

### **La publicité relative à l'enquête parcellaire a fait l'objet de dispositions spécifiques reprises par ailleurs.**

#### **1.7.3.- Concernant la composition des dossiers, l'information des membres de la commission d'enquête :**

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

- Préambule,
- Tome A : Présentation générale,
- Tome B : Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique,
- Tome C: Dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme
- Tome D: Dossier d'Enquête Parcellaire,
- Tome E: Concertations et Avis recueillis sur le dossier d'enquête publique unique.

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

La commission d'enquête a sollicité le pétitionnaire pour que soit rédigée et intégrée au dossier soumis à l'enquête avant le 16 août 2016, date de l'ouverture d'enquête, la note de présentation non technique prévue par les articles L123-6 et L123-12 du

code de l'environnement qui ne figurait pas au dossier. Cette disposition a fait l'objet d'un ajout au dossier accompagné d'un erratum sur le dossier DUP (Pièce B-2 - page 25 sur 84) avant le début de l'enquête concrétisé par un PV de réception des mairies concernées et de la préfecture du Pas-de-Calais.

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

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

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

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

Complémentaire de l'étude du dossier, la visite des lieux organisée le mardi 26 juillet 2016 par le SMT à l'intention des membres de la commission d'enquête leurs a permis de visualiser sur le terrain la concrétisation des enjeux du projet des Bulles 2 et 6 et d'en mesurer in situ les impacts. Afin de compléter son information sur certains sites sensibles la commission d'enquête a procédé également à des visites ponctuelles à savoir :

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

#### **1.7.4.- Concernant la participation du public :**

Les 14 registres ont été côtés et paraphés par les membres de la commission d'enquête et remis avant le début de l'enquête contre procès-verbal de réception aux correspondants des communes dans lesquelles des permanences étaient prévues par l'arrêté préfectoral à l'occasion de la rencontre avec les communes pour déterminer les conditions d'exercice des permanences et le déroulement local de l'enquête.

Le public a pu également adresser, par courrier envoyé au siège de l'enquête, ses observations, propositions et contre-propositions au président de la commission d'enquête qui les a annexées au registre d'enquête.

Au cours de cette enquête, à l'occasion des 21 permanences définies dans l'arrêté organisant l'enquête publique, la commission d'enquête a reçu 124 personnes, 117 observations ont été recueillies sur les 14 registres mis à disposition du public dont 105 écrites ou documents joints aux registres (dont un courrier en date du 10/09/2016 adressé au CE en LR/AR en mairie de BRUAY-LA-BUISSIÈRE), 2 observations orales et 10 par courrier envoyé au siège de l'enquête fixé à la mairie de BETHUNE.

Les observations se sont surtout cristallisées en nombre sur quelques problématiques spécifiques :

- 1- une mobilisation des particuliers qui trouve sa justification :
  - dans une opposition au passage du BHNS rue Coquel et rue des Festeux à BRUAY-LA-BUISSIÈRE,
  - des expropriations en fond de jardin (garages et accès) rue Delbecque à BEUVRY qui ont engendré par ricochet des remarques du voisinage sur les nuisances ;
- 2- une inquiétude des commerçants et des organismes représentatifs:
  - de la rue Alfred Leroy à BRUAY-LA-BUISSIÈRE concernant le stationnement et la pérennité de leur entreprise,
  - de la zone Actipolis à FOUQUIÈRES et de la porte Nord à BRUAY-LA-BUISSIÈRE qui trouve son fondement d'une part dans les difficultés d'accès et d'approvisionnement que le projet va créer et d'autre part sur des expropriations qui ne semblent pas justifiées par le plan général des travaux (création des modes de circulation doux) ;
- 2- la crainte de rencontrer des difficultés de déplacements exprimée par les agriculteurs et leurs représentants ;
- 3- sur le plan des expropriations de nombreuses incompréhensions et remarques qui trouvent leur justification dans les incohérences et des erreurs constatées entre les notifications reçues par les propriétaires, le plan général des travaux, le plan parcellaire et l'état parcellaire ;
- 5- de certains institutionnels sur les questions de rentabilité.

### **1.7.5.- Concernant la clôture de l'enquête :**

A la fin de l'enquête, le président de la commission a procédé à la clôture des registres et de l'enquête.

Deux courriers sont arrivés hors délai après la clôture de l'enquête et n'ont donc pas été traités (envoyés par la mairie de BETHUNE, ils ont été reçus respectivement les 23 et 24 septembre 2016 au domicile du président de la commission d'enquête, après la date de remise du PV de synthèse des observations au pétitionnaire) car ils n'ont pas pu être mis à la disposition du public comme précisé à l'article R123-13 du Code de l'Environnement :

- le premier posté le 16 septembre 2016 par madame Laurence DOURLENS, 85, rue des Festeux à (62700) BRUAY-LA-BUISSIERE. Est jointe à ce courrier une pétition contre le projet avec contre proposition signée par 149 personnes ;
- le second émanant (LR avec AR n°1a13131531107) de madame DELATTRE épouse RIGNAUX, 875, rue des Festeux à (62700) BRUAY-LA-BUISSIERE en complément des courriers déjà enregistrés. La recherche effectuée dont une copie imprimée et annexée par la commission au document indique une prise en charge le 15 septembre et un départ de ROYE (Picardie) pour une distribution réalisée le 16 septembre 2016 réceptionné à la mairie de BETHUNE le même jour.

Après en avoir pris connaissance la commission d'enquête considère que le contenu de ces documents n'apporte aucun élément nouveau.

Le procès-verbal présente de manière structurée et cohérente, en les regroupant, les différentes occurrences des observations collectées au cours de l'enquête publique dans les 14 registres en les complétant des questions éventuelles de la commission d'enquête. Il a été présenté et commenté au pétitionnaire par le président de la commission d'enquête accompagné de ses membres le 23 septembre 2016. Le pétitionnaire a renvoyé son mémoire en réponse complété le 7 octobre 2016.

La remise du dossier, du rapport, de son annexe et des pièces jointes, accompagné des conclusions motivées a été effectuée le 15 octobre 2016 à la préfecture du Pas-de-Calais avec une copie au tribunal administratif de LILLE.

### **1.8.- Sur l'appréciation du projet présenté à l'enquête :**

Si effectivement, il n'est pas de la responsabilité de la commission d'enquête de se prononcer sur la légalité de l'environnement administratif et de dire le droit, cela étant et restant du ressort des juridictions administratives compétentes, il lui appartient néanmoins, notamment afin de pouvoir donner en conclusion son avis motivé de dire si, à son avis, au travers notamment de la composition du dossier d'une part, la réglementation a été respectée (conformité du projet) et si, d'autre part, par leur contenu, sa construction et sa compréhension (pour le public) les pièces qui le constituent lui semble répondre aux objectifs définis par le législateurs (appréciation du projet).

### 1.8.1.- Composition du dossier :

La composition du dossier présenté par le pétitionnaire à l'enquête publique, complété dans les lieux de permanence d'un registre mis à la disposition du public afin d'y apposer ses observations, répond de manière exhaustive aux préconisations du code des transports, du code de l'environnement, du code de l'expropriation et du code de l'urbanisme notamment :

- en rappelant la procédure administrative relative au projet considéré et l'indication de la façon dont cette enquête s'insère dans celle-ci, les textes législatifs et réglementaires applicables ;
- en respectant la composition du dossier soumis à enquête publique et les conditions dans lesquelles celui-ci doit être complété ;
- en intégrant toutes les pièces et informations explicitement définies par la réglementation relatives à :
  - l'instruction du projet relatif à la création des deux lignes de BHNS (Bulle 2 - Bulle 6) sur le territoire de la communauté d'agglomération Artois Comm. et du centre de remisage et de maintenance de HOUDAIN et DIVION,
  - la demande de Déclaration d'Utilité Publique,
  - la mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) d' AUCHEL, BARLIN, BEUVRY, BRUAY-LA-BUISSIÈRE, CALONNE-RICOUART, DIVION, FOUQUIÈRES-LEZ-BÉTHUNE, HAILLICOURT, HESDIGNEUL-LES-BETHUNE, HOUDAIN, GOSNAY, RUITZ et VERQUIGNEUL et du Plan d'Occupation des Sols (POS) de BÉTHUNE,
  - l'enquête parcellaire.

### 1.8.2.- Contenu du dossier :

L'article L123-6 du code de l'environnement dispose que la note de présentation non technique doit être jointe au dossier. Ajoutée au dossier avant le début de l'enquête, elle présente au lecteur de manière synthétique l'objet du projet mis à l'enquête publique unique et les différents éléments qui le constituent.

Clair et concis, le préambule permet de présenter au public la problématique de l'enquête présentée et ses principaux acteurs et de lui donner les clés pour accéder rapidement à l'information contenue dans le corps du dossier.

La notice juridique assez exhaustive présente l'ensemble des textes qui régissent le projet, la composition du dossier et la conduite de l'enquête. Elle permet facilement au public de trouver le cadre réglementaire qui s'impose pour cette enquête.

La Présentation Générale du projet document de 7 pages, permet au public d'appréhender facilement et intégralement le projet de BHNS, ses caractéristiques, ses principaux objectifs et d'en situer le tracé au travers des différentes communes traversées.

Le plan général des aménagements, de format A3 grisée est de lecture difficile. La commission avait exprimé le souhait, pour une meilleure lisibilité, de disposer d'un plan par commune reprenant le tracé des bulles au regard de la voirie existante et un repérage par rue. Cette demande est restée sans suite ce qui a provoqué des difficultés lorsque des visiteurs ne positionnaient pas leur habitation sur les plans.



On retrouve dans le tome B du dossier l'ensemble des ces pièces relatives du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique :

- Pièce B-1 : Plan de situation :

Les échelles sont adaptées à une bonne localisation géographique du projet et à un positionnement par rapport aux ouvrages déjà existants.

- Pièce B-2: Notice explicative :

La notice explicative de 84 pages est très claire et facile d'exploitation, elle permet d'appréhender correctement le projet présenté à l'enquête publique. L'intérêt général du projet n'est pas ici évoqué ni son utilité publique. Par contre on retrouve dans les documents du TOME C relatifs à chaque commune (pièces C1 à C15) au paragraphe 3.2., la justification du projet et de son utilité publique. Les dispositions concernant le financement du projet ne sont pas évoquées.

- Pièce B-3: Le plan général des travaux :

Les plans des ouvrages projetés en couleur, sur fond grisé d'implantation des voies et constructions existantes, sont clairs et lisibles et suffisamment détaillés pour assurer une bonne compréhension du public. Un plan de localisation des différentes planches facilite un accès rapide. L'échelle est adaptée à la problématique. Les aménagements connexes (stations, parking, reconstitution des voies des modes de déplacements doux) ne figurent pas dans le plan général des travaux et ont complexifié la tâche de la commission d'enquête, plus spécifiquement au niveau de l'enquête parcellaire.

- Pièce B-4: Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants :

Les croquis côtés, plans accompagnés de photographies permettent au public de comprendre aisément les caractéristiques des ouvrages les plus importants du projet.

- Pièce B-5: L'appréciation sommaire des dépenses :

La commission d'enquête aurait souhaité avoir beaucoup plus de détail sur le coût des travaux envisagés notamment sur les opérations les plus importantes ( le coût du centre de maintenance et de remisage des bus n'est même pas indiqué) et sur la répartition financière entre les différents parties prenantes.

Les plans des ouvrages projetés en couleur, sur fond grisé d'implantation des voies et constructions existantes, sont clairs et lisibles et suffisamment détaillés pour assurer une bonne compréhension du public. Un plan de localisation des différentes planches facilite un accès rapide. L'échelle est adaptée à la problématique. Le développement de la ventilation des dépenses aurait pu être un peu plus développé. Le détail du financement n'est pas évoqué.

- Pièce B-6: Etude d'impact :

Le pétitionnaire n'a pas respecté l'ordre et le découpage précisé dans l'article R122-5 du Code de l'environnement. Il est donc difficile de suivre l'ordre de présentation de cette pièce du dossier. Aussi c'est dans l'ordre de rédaction de l'article R122-5 du code de l'environnement que la commission a examiné ce document :

La commission d'enquête considère bénéfique le traitement spécifique de cette partie inscrite au 3° du II de l'article R122-5 du code de l'environnement qui répond à la

circulaire du 25 février 2005 et a été réalisée conformément aux recommandations mentionnées dans le guide pour l'analyse du volet sanitaire des études d'impact (Institut de Veille Sanitaire, mai 2000).

Le résumé non technique est explicite et de lecture abordable. Pour en faciliter l'accès par le public, il aurait toutefois été souhaitable de le séparer de l'étude d'impact comportant plus de 700 pages au format A3.

La commission estime que le contenu de l'étude d'impact est conforme à la réglementation même si la chronologie de l'article R122-5 (II et III) du Code de l'environnement n'a pas été respectée. Il s'agit d'un document conséquent dont la forme (environ 700 pages de format A3) ne permet pas une lecture facile. L'étude d'impact répond, sur le fond, globalement aux prescriptions réglementaires, le contenu étant proportionné à la sensibilité environnementale des zones susceptibles d'être affectées par le projet, à l'importance et la nature des travaux, ouvrages et aménagements projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine.

Toutefois les réponses apportées à l'Autorité Environnementale n'étant pas intégrées à l'étude nécessitent de la part du lecteur la consultation simultanée d'un autre document accentuant de fait une compréhension déjà difficile des problématiques complexes qui y sont évoquées. Les éléments relatifs aux mesures des coûts collectifs issus de l'analyse socio-économique sont difficilement appréhendables par un public non averti.

- Pièce B-7: Etude d'impact : Pré-évaluation des incidences Natura 2000 :

Après analyse des enjeux du projet sur ces différents sites, il est conclu que le projet n'a pas d'incidences négatives sur ces sites et que l'évaluation s'arrête à ce stade préliminaire.

- Pièce B-8 : Evaluation économique et sociale :

L'évaluation économique et sociale intégrée dans le dossier présenté à l'enquête publique, en traitant l'ensemble des préconisations de l'instruction du 16 juin 2014 en respecte scrupuleusement le cadre général.

Concernant le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, la commission d'enquête estime que le dossier est conforme à la réglementation, toutefois la séparation parcellaire des propriétaires privés des propriétaires publics en aurait facilité la lecture; de même la signalisation des parcelles acquises réellement ou par voie de compromis eut été souhaitable.

Les ouvrages projetés ne sont pas explicités ni représentés ce qui renvoie le lecteur à différentes parties du dossier et rend incompréhensible cette partie du dossier.

Compte tenu des nombreuses erreurs détectées la commission d'enquête a été dans l'obligation de vérifier pour chacune des 540 parcelles impactées l'obligatoire cohérence des informations contenues dans le plan général des travaux, le plan et l'état parcellaires.

La concertation s'est déroulée conformément à la réglementation. Conséquente au regard du projet présenté, la commission estime également que le public impliqué et bien informé, a pu s'en approprier les différentes composantes et par ses remarques contribuer ainsi à son amélioration au travers des moyens mis à disposition par le SMT.

Sans entrer plus dans le détail du mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale, la commission d'enquête constate que les considérants émis par la même autorité sur la "non soumission" à étude environnementale de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, démontrent, à l'évidence, que le maître d'ouvrage s'est attaché à clarifier et prendre en compte les recommandations formulées dans cet avis.

La commission d'enquête estime que le mémoire en réponse rédigé par le maître d'ouvrage répond point par point, de façon claire, détaillée et justifiée aux recommandations de l'autorité environnementale.

D'autre part, la commission d'enquête considère que le courrier de la préfecture du Pas-de-Calais en date du 2 mars 2016 précisant explicitement que l'enquête ne sera pas ouverte « *tant que, d'une part, le dossier ne sera pas conforme et d'autre part, les diverses réserves n'auront pas été levées* », toutes les remarques, imprécisions signalées et demandes formulées dans les courriers joints ont, de fait, été insérées dans le dossier présenté à l'enquête publique.

Elle estime également que la rédaction et les conditions de publication de l'arrêté et de l'avis sont conformes à la réglementation permettant ainsi au public de bénéficier d'une information claire et précise concernant l'enquête publique diligentée en donnant suffisamment de précisions sur les dates, lieux et modalités de consultation du dossier afin de permettre à quiconque d'y participer, de rencontrer les membres de la commission d'enquête et de porter des observations sur les registres mis à disposition du public à cet effet.

## **2.- CONCLUSION DE LA COMMISSION D'ENQUETE :**

### **2.1.- Sur le déroulement de l'enquête publique :**

La publicité, au travers des avis affichés aux abords du site projeté, publiés dans la presse locale, affichées dans les mairies, des avis, des arrêtés et des dossiers publiés sur le site internet du pétitionnaire, tels que décrits ci-dessus, est conforme globalement à la réglementation et à l'arrêté préfectoral. La commission d'enquête considère qu'elle est satisfaisante au regard du projet et donne suffisamment de précisions sur les dates, lieux et modalités de consultation du dossier afin de permettre à quiconque d'y participer, de rencontrer les membres de la commission d'enquête et de porter des observations sur les registres mis à disposition du public à cet effet.

Aucun incident majeur n'ayant été constaté et aucune anomalie capitale n'ayant été relevée, l'ambiance de l'enquête peut être qualifiée de calme, tranquille et courtoise, les visiteurs se montrant très attentifs au contenu du dossier et aux enjeux des projets malgré une affluence importante constatée à certaines permanences.

En conséquence, la commission d'enquête constate que sur l'ensemble des étapes de la procédure, l'enquête s'est déroulée conformément aux dispositions de l'arrêté préfectoral en fixant les modalités. Les conditions d'accueil des commissaires

enquêteur en mairies ainsi que les moyens octroyés ont été très satisfaisants (affichage de la permanence, salle convenable, proximité de l'entrée des mairies ou accès très facile, personnel de l'accueil capable de renseigner le public...) pour la totalité des lieux d'enquête.

La mise à disposition du public du dossier d'enquête n'a soulevé aucune difficulté particulière dans l'ensemble des lieux d'enquête définis.

La commission d'enquête n'a aucune observation à formuler concernant le déroulement de l'enquête qui s'est accompli normalement.

## **2.2.- Sur le dossier d'enquête :**

### **2.2.1.- La composition du dossier :**

Après lecture et analyse, la commission d'enquête considère que la composition du dossier est conforme aux différentes dispositions de la réglementation pour permettre au public d'être informé.

### **2.2.2.- Le contenu du dossier :**

De même, après lecture et analyse, la commission d'enquête considère que le contenu du dossier est conforme aux différentes dispositions de la réglementation pour permettre au public d'être informé. Les dispositions non précisées dans le dossier et que la commission d'enquête a souhaitées connaître ont fait l'objet de questions intégrées dans le procès-verbal des observations remis au pétitionnaire auquel il a répondu dans son mémoire en réponse. Ces points sont développés dans le paragraphe suivant qui traite de la contribution publique.

## **2.3.- Sur la contribution publique :**

Les thèmes recensés développés dans le procès-verbal de synthèse des observations et le mémoire en réponse du pétitionnaire sont les suivants:

- Thème 1 : environnement,
- Thème 2 : nuisances et risques,
- Thème 3 : communication,
- Thème 4 : accès,
- Thème 5 : avis exprimés et contre-propositions,
- Thème 6 : divers,
- Thème 7 : expropriation.

Le thème 7 sera examiné, compte tenu de sa spécificité dans l'avis et la conclusion sur l'enquête parcellaire.

### **THEME 1, environnement :**

#### **Les observations issues de la contribution publique :**

La presque totalité des observations liées à l'environnement émane du secteur géographique « rue Coquel, rue des Festeux ». L'utilisation de l'ancien cavalier minier sur ce secteur, zone verte inaugurée par la mairie est qualifié de destructeur

pour l'environnement, aussi bien pour la faune et la flore (destruction d'espèces protégées) que pour les personnes y pratiquant des activités ludiques.

L'utilisation de ce cavalier entrainera la destruction de près de 400 arbres et de 20775 m<sup>2</sup> de surfaces végétalisées. La destruction de ce corridor écologique ne respecte pas les objectifs et les stratégies définies par le SCRAE/TVB de juin 2014.

Sur la même problématique, la SNCF rappelle les orientations de trame verte et bleue qui classe la quasi intégralité des emprises de la ligne n°309 000 en corridor écologique.

### La position du maître d'ouvrage :

La démarche globale du SMT AG consiste à prévenir et éviter au maximum les impacts environnementaux et notamment sur les zones vertes. Dans les cas, où aucune alternative satisfaisante n'existe, des compensations sont mise en place à l'échelle du projet.

Ainsi, les aménagements tels que présentés en enquête publique ne sont pas continus le long de la ligne, de nombreuses voiries existantes sont réutilisées, et seuls les aménagements permettant un réel gain en terme de service pour le BHNS ont été retenus. De même de plusieurs modifications de tracé pour réaliser des évitements ont été faites.

Là où l'évitement n'a pas été possible, des mesures de réduction et de compensation sont présentées dans ce projet.

Dès que cela est possible (emprise disponible, possibilité au niveau des réseaux...), le projet prévoit un accompagnement paysager :

- constitué par une dominante d'essences indigènes en milieu rural ou péri-urbain : il s'agit des lisières (épaisseur boisée continue de part et d'autres des anciennes voies ferrées des cavaliers miniers), transitions végétales (épaisseur discontinue ouvrant davantage sur le paysage) et rubans séparatifs ou noues (lignes végétales de prairie ou arbustives selon les contextes entre le site propre du BHNS et la voie verte piétons/cyclistes) ;

- de nature davantage horticole en secteur urbain : ce sont des plantations plus « qualitatives » que l'on retrouve dans des massifs et compositions végétales.

L'enjeu est bien de réussir à assurer la continuité végétale de ces différentes typologies paysagères.

Concernant le volet plus spécifiquement environnemental, et les impacts du projet sur la faune et la flore, des inventaires écologiques concernant une année biologique complète ont été réalisés ce qui a permis la mise en évidence notamment de deux zones présentant des enjeux :

- bois des Dames : Batraciens, Ophrys abeille et autres espèces typiques des friches ;

- ancienne fosse n°07 à Houdain : Cornouiller mâle, Ophrys abeille, Œillet arméria et autres espèces typiques des pelouses.

L'ancienne fosse n°07 à Houdain a été complètement évitée alors que le projet initial prévoyait sa traversée. Cette zone ne subira donc pas d'impact.

Le secteur le plus sensible de la zone du Bois des Dames est sans nul doute la friche abritant l'Ophrys abeille ainsi que les bassins propices à la reproduction des batraciens. Le tracé a délibérément été décalé vers le sud afin d'éviter complètement les zones sensibles et de réduire les ruptures de connectivités écologiques. Le projet impacte donc modérément les milieux naturels concernés sur ce secteur. De plus, la

mise en place du batracoduc réduira très fortement les risques de mortalités de batraciens lors de leurs migrations.

Concernant les déboisements, l'intégralité des milieux boisés concernés par le projet seront compensés par la plantation **d'un linéaire deux fois supérieurs** à celui concerné par les travaux.

Concernant, l'impact du projet sur le SRCE, trois zones nodales et 5 corridors écologiques mentionnés dans le SRCE sont directement concernés :

#### 1- Zones nodales :

- Terrils 14 d'Auchel : utilisation d'une voirie existante lors de la traversée d'une zone nodale qui est considérée dans le SRCE comme étant « à remettre en état » ;

Bois des Dames : création d'une voirie sur les cavaliers en limite d'une zone nodale considérée dans le SRCE comme étant « à remettre en état ». La mise en place du batracoduc limite très fortement l'impact de la mise en place de la voirie sur le déplacement des espèces terrestres. La voirie ne sera empruntée qu'une faible partie de la nuit, ce qui permettra le libre déplacement des Chiroptères dans la zone (aucun impact en été) ;

- Cavalier de Ruitz : utilisation d'une voirie existante lors de la traversée d'une zone nodale considérée par le SRCE comme étant « à remettre en état » et concernant les milieux forestiers.

#### 2- Corridors écologiques :

Parmi les 5 corridors écologiques concernés par les travaux, un seul est concerné par de la création de nouvelles voiries (Cavalier d'Haillicourt). Les autres ne feront pas l'objet d'impact.

Cavalier d'Haillicourt : le cavalier d'Haillicourt est actuellement abandonné et en cours de « fermeture » (la végétation devient trop dense). Il est concerné par un corridor écologique propice aux espèces forestières et aux espèces des terrils. La fermeture de la zone ne permet plus de préservation de ce corridor écologique pour les espèces typiques des terrils. Ce corridor écologique n'est donc effectif que pour les espèces typiques des milieux forestiers. L'intérêt de ce corridor est cependant atténué par la présence de nombreux déchets sur les anciennes voies.

L'impact du projet sur le SRCE régional est donc très limité. Les corridors écologiques seront maintenus en état. De plus, la plantation de 13 km de haies permettra la restauration de corridors écologiques propices aux espèces impactées par le projet.

#### L'avis de la commission d'enquête :

L'un des objectifs majeurs du projet de réalisation des bulles 2 et 6 est d'offrir une alternative à l'usage de l'automobile pour une meilleure qualité de l'air que l'on ne peut qualifier que comme amélioration de l'environnement.

Si l'un peut se faire au détriment de l'autre, la commission estime que dans la recherche du tracé, le SMT, aidé de spécialistes, s'est attaché, après études des différents milieux, à appliquer la méthode « Eviter, réduire, compenser ». L'ensemble

de cette méthode ayant fait l'objet d'une annexe 1 explicative « compléments écologie » en réponse à l'avis de l'autorité environnementale.

Cette annexe bien argumentée jointe au mémoire en réponse a permis d'étayer l'ensemble des mesures qui seront mises en œuvre tout le long du tracé, en phase travaux et exploitation.

De ces engagements, la commission d'enquête tire les mêmes conclusions que l'autorité environnementale qui dans son avis sur la non soumission à évaluation environnementale pour les mises en compatibilité des documents d'urbanisme stipule : « Considérant que, dans la mesure où le projet préserve et compense les éventuels impacts résiduels négatifs sur les zones humides, les réservoirs de biodiversité, les corridors écologiques et les espaces à renaturer qu'il est amené à intersecter ou à longer, l'évolution des documents d'urbanisme n'est pas susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement ».

Toutefois la commission d'enquête constate que si les mesures compensatoires sont bien décrites et explicitées, le suivi, l'entretien et la gestion de cet ensemble n'ont pas été abordés.

Pour parfaire le projet et veiller à sa réussite environnementale, **la commission recommande expressément :**

- d'associer un écologue, plus particulièrement dans les secteurs sensibles, tout au long de la phase travaux et d'apporter les mesures correctrices qui s'avèreraient nécessaires ;
- de prévoir le suivi et d'assurer la gestion des mesures compensatoires décrites dans le dossier.
- de vérifier la compatibilité du cavalier minier de la ligne 309 000 avec le projet de la bulle 2.

### **Conclusion de la commission d'enquête sur le thème de l'environnement :**

La commission d'enquête considère :

- que si les plus vives interrogations reposent sur la reprise des anciens cavaliers miniers, leur utilisation comme « site propre » pour les BHNS ne fait que leur rendre leur vocation première de transport ;
- que sur les 40 km du tracé la démarche « éviter, réduire, compenser » a été pleinement appliquée et a significativement réduit les impacts du projet sur les sensibilités écologiques du territoire.
- que les aménagements réalisés et les mesures compensatoires proposées devront faire l'objet de suivi et de gestion durable.
- qu'à terme les bulles 2 et 6 devraient s'intégrer dans le paysage, offrir une mobilité apaisée et s'inscrire dans une démarche de développement durable.

### **THEME 2, nuisances et risques :**

Ce thème concerne 29 occurrences sur l'ensemble des observations du public, ce qui en soi n'est pas négligeable sans être très important. Ce thème traite des items liés à la pollution, le bruit, les risques de glissements de terrain, les vibrations et la présence de la faille de RUITZ, la saturation de la circulation automobile et les risques d'inondation.

L'item 1 porte sur la crainte d'un surplus de pollution et de bruit. Dans son avis, le SMT AG mentionne à nouveau les études « air et santé » menées en 2015 ainsi que les mesures sonométriques réalisées en 2014 avec anticipation théorique liée au passage futur du BHNS. Il insiste également sur le choix de l'hybride et de l'électrique pour les matériels roulants. 3 secteurs pourraient ainsi avoir une gêne en termes de bruit supérieure à la norme (secteur n°6 : rue Berry à BRUAY-LA-BUISSIÈRE ; secteur n°7 : rue Briquet à BRUAY-LA-BUISSIÈRE et secteur n°21 : rue Massenet à BETHUNE). Le SMT AG propose : « Des protections acoustiques seront éventuellement mises en place ».

**La commission estime satisfaisante la réponse du pétitionnaire sur ces points et recommande la pose de ces protections acoustiques sur les 3 secteurs mentionnés ci-dessus.**

Concernant la « pollution visuelle » liée aux infrastructures du BHNS, le SMT AG évoque son travail en cours d'intégration du BHNS dans le paysage urbain : « L'enjeu est bien de réussir à assurer la continuité végétale de ces différentes typologies paysagères. Le projet n'est pas seulement une route que l'on construit mais bien un ensemble que l'on intègre aussi harmonieusement que possible dans la ville. ».

**La commission estime satisfaisante la réponse du pétitionnaire sur ce point.**

L'item 2 aborde les risques de glissements de terrain, les vibrations et la présence de la faille de RUITZ. La réponse détaillée du SMT AG apporte les éléments de prise en compte de ces risques, autant sur la phase « travaux » (constats d'huissiers avant travaux sur les zones à risques pour suites faciles en cas de dégâts) que sur la phase « exploitation ».

**La commission estime satisfaisante la réponse du pétitionnaire sur ce point.**

L'item 3 traite avec 2 occurrences le thème de la saturation de la circulation. Le SMT AG resitue son projet dans le cadre du PDU. La circulation automobile se densifie d'années en années ; le BHNS est une alternative à cet accroissement du trafic automobile.

**La commission estime satisfaisante la réponse du pétitionnaire sur ce point.**

L'item 4 pose le problème des risques d'inondations en milieu urbain liées à l'extension des surfaces imperméabilisées. Le BHNS sur 40 km de longueur de trajet va imperméabiliser 12, 52 ha et les eaux recueillies seront collectées puis stockées pour être infiltrées en grande partie à l'exception de 14 points de rejets qui iront dans le réseau d'assainissement existant. Les aménagements réalisés pour les 2 lignes de BHNS ne sont pas concernés par un PPRI.

**La commission estime satisfaisante la réponse du pétitionnaire sur ce point.**

### **THEME 3, communication :**

Ce thème traite de la communication sur le projet, la concertation préalable à l'enquête publique, la publicité et la période retenue pour l'enquête publique.

Les observations issues de la contribution publique :



Le public a, dans ses observations, remis en cause le principe même de la concertation préalable en prétendant que celle-ci n'avait pas été faite ou alors a minima en s'appuyant sur la faible participation du public qui résulterait d'un manque de publicité voire d'information personnelle (notamment pour les personnes riveraines du projet ou impactées par son emprise).

L'absence de réponses par le SMT est venue compléter le déficit d'information que le public souhaitait voire combler par de nouvelles réunions, notamment publiques.

A plusieurs reprises le défaut de concertation voire d'information a été rejeté sur la commune qui aurait dû avertir ses administrés.

De même 7 personnes ont soulevé le manque de publicité faite à l'enquête publique en regrettant soit le manque de prévenance individuelle des commerçants ou plus fortement l'absence d'affichage réglementaire sur les lieux du projet.

Le choix de la période d'enquête de mi-août à mi-septembre et de sa durée (31 jours) a également été mis en avant comme un simulacre de consultation démocratique, destiné priver le citoyen de s'approprier le dossier et de formuler ses observations.

#### La position du maître d'ouvrage :

Les modalités et les moyens mis en œuvre pour la concertation ont fait l'objet d'un avis de la Commission Nationale de Débat Public qui les a entérinés. Ceux-ci ont été validés par les communes concernées par le projet et offraient à ceux qui le souhaitaient la possibilité de s'exprimer pleinement au travers des moyens mis à disposition.

Concernant la publicité de l'enquête, le maître d'ouvrage précise les moyens qui ont été mis en œuvre ; publicité presse régionale, voire communale et intercommunale, affichage dans les abribus, en mairie.

Il rappelle que l'enquête publique qu'il a sollicitée est menée sous l'égide des services de la préfecture qui en fixe la période et la durée.

Sur les non réponses au numéro téléphonique proposé, le maître d'ouvrage rappelle que les appels ont été traités immédiatement ou ont fait l'objet d'un rappel systématique à partir du moment où l'appelant était clairement identifiable (les appels en absence sans message n'ont pas été considérés).

#### L'avis de la commission d'enquête :

En liminaire, la commission d'enquête constate que la presque totalité des observations sur ce sujet émane du public d'un même secteur géographique, qui en arguant soit du manque de concertation, de publicité, de période ou de durée de l'enquête publique semblait le mieux documenté et a participé activement à l'enquête publique.

La commission d'enquête constate que la concertation a été conduite en deux fois. Du 11 mars au 29 mars 2013 pour la bulle 2 et du 3 novembre au 12 décembre 2014 pour la bulle 6, qu'au total 718 personnes ont assisté aux douze réunions publiques tenues.

La commission d'enquête relève que deux réunions publiques (bulle 2 et bulle 6) se sont tenues à BRUAY-LA-BUISSIÈRE puisque concernée par les passages des bulles 2 et 6, donc que deux possibilités de dialogues étaient offertes, que par deux

fois, les registres ouverts dans les mairies, le forum internet, les mails et le numéro vert ont permis au public qui le désirait de s'exprimer et de participer à l'amélioration du projet.

De cette concertation, la commission d'enquête, constate qu'un bilan en a été tiré et que le maître d'ouvrage a répondu aux différentes questions ou inquiétudes que le public lui avait formulées en déclinant ses engagements.

Plus spécifiquement sur la publicité de l'enquête, celle-ci est régie par l'article R123-11 du code de l'environnement qui dispose que :

- les parutions dans les journaux (La Voix du Nord et l'Avenir de l'Artois) 15 jours avant le début de l'enquête et rappelé dans les 8 premiers jours ;
- l'affichage de l'avis d'enquête sur les panneaux officiel des mairies constaté par les membres de la commission d'enquête ;
- l'affichage de l'avis d'enquête tout le long du parcours sur les stations de bus, constaté par les membres de la commission d'enquête.

La commission estime que la publicité faite pour cette enquête est conforme à la réglementation et qu'elle a été complétée par la presse locale, communale et à l'initiative de la commission d'enquête par l'incitation faite aux différentes mairies pour en démultiplier l'information (site internet, flyer, panneaux lumineux, etc...).

Toutefois elle réfute l'affirmation avancée par le maître d'ouvrage relative à une concertation avec la commission d'enquête sur le respect de la réglementation de l'affichage sur site aussi bien pour la rédaction des affiches que des lieux d'apposition. En effet ces éléments n'auraient pas fait l'objet de remarques de la commission d'enquête si celle-ci avait réellement été associée.

Sur la période de l'enquête, la commission estime, vu le nombre d'observations, qu'elle n'a pas été un frein à la participation du public et que la durée de 31 jours est conforme aux dispositions du code de l'environnement.

Sur les non réponses aux différentes interrogations, la commission d'enquête prend acte, des réponses du maître d'ouvrage et des courriers qui sont, ou seront adressés, aux différentes personnes sur les problématiques particulières soulevées. Elle note cependant la forte demande du public sur l'information qui devra être apportée en amont, pendant et après les phases travaux et recommande au SMT d'agir en ce sens.

C'est à la commission d'enquête qu'il appartient de décider d'organiser, sous sa présidence, toute réunion d'information et d'échange avec le public en présence du maître d'ouvrage (article L123-13 du Code de l'Environnement).

Dans le cas d'espèce, la commission d'enquête a estimé :

- d'une part avant le début de l'enquête publique, à la lecture du dossier présenté, que la concertation avait été suffisante en amont de l'enquête publique pour que cette éventualité ne soit pas envisagée,
- d'autre part, lors d'une réunion à mi-enquête, cette éventualité a de nouveau été envisagée sans être retenue compte tenu notamment du nombre et de la nature des observations constatées sur les registres.

## **Conclusion de la commission d'enquête :**

La commission d'enquête considère :

- que la concertation préalable a été conduite conformément aux règles qui la régissent ;
- qu'il ne saurait, être reproché au SMT la soit disant faible participation du public pour manque de moyens mis en œuvre ;
- que la publicité légale a été respectée et que les arguments avancés d'absence d'affichage sur site, n'ont pas vicié la procédure, au vu des compléments de publicité faits, les compensant largement.
- qu'au vu de la concertation conduite préalablement et des observations portées sur les registres à mi enquête la tenue de réunions publiques sur plusieurs points du tracé ne s'imposait pas.

La commission constate néanmoins une forte demande d'information de la part des riverains, commerces, professions libérales, agriculteurs. La commission estime donc comme impérative la mise en place d'un communiquant référent pouvant répondre aux diverses interrogations du public durant les phases chantiers si la DUP était déclarée.

## **Le contenu du dossier, son accessibilité.**

La commission d'enquête a constaté que, contrairement à la version dématérialisée, dans la version papier mise à disposition du public dans les mairies le classement du dossier relatif aux plans et aux états parcellaire n'était pas réalisé par ordre alphabétique. Il manquait également un document, l'intitulé ne correspondant pas au contenu. Ce dernier point a été rectifié.

### Les observations issues de la contribution publique :

Une personne a soulevé l'inaccessibilité au dossier avant la date d'ouverture de l'enquête publique. Des difficultés de lecture, l'absence de plans précis, l'illisibilité des cartes présentées, dossier fait pour des technocrates.

### La position du maître d'ouvrage :

La loi n'autorise pas la diffusion du dossier d'enquête publique avant la date d'ouverture officielle de cette dernière. Le SMT AG et les mairies concernées ont donc respecté ces prérogatives.

Les différents dossiers ont été établis sur la base des documents disponibles (et de leur qualité). Ces dossiers ont été approuvés par les différents services instructeurs de la préfecture en vue de la consultation du public. A noter qu'il a également été joint au dossier une note de présentation non technique permettant un meilleur accès au dossier pour tous.

### L'avis de la commission d'enquête :

L'accessibilité au dossier d'enquête, aux registres, aux courriers adressés s'entend pour la période de l'enquête fixée par arrêté préfectoral. Dans le cas présent du 16

août 2016 au 15 septembre 2016 de la date d'ouverture ou de fermeture des mairies dépositaires des dossiers et des registres d'enquête. La procédure a donc bien été respectée.

La commission d'enquête a rappelé aux communes les dispositions réglementaires concernant la mise à disposition du dossier d'enquête au public à savoir celles prescrites par l'arrêté préfectoral (à partir de la date d'ouverture de l'enquête).

Si l'Article R123-9 du Code de l'Environnement dispose que « *.../... Toute personne peut, sur sa demande et à ses frais, obtenir communication du dossier d'enquête publique auprès de l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête dès la publication de l'arrêté d'ouverture de l'enquête. .../...* », l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête étant, dans le cas d'espèce, la préfecture du Pas-de-Calais, les mairies n'étaient pas habilitées à communiquer au public le dossier avant la date d'ouverture de l'enquête, conformément à l'arrêté préfectoral.

Dans son rapport la commission a soulevé l'important volume du dossier d'enquête (plus de 1600 pages A3, peu maniable), généré par la tenue d'une enquête unique portant sur l'utilité publique du projet, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme et l'enquête parcellaire.

Des redondances ont alourdi la rédaction, des réponses à l'étude d'impact (600 pages) dans un document séparé, un dossier d'enquête parcellaire (plan et état pour 540 parcelles) ont de prime abord pu rebuter le lecteur.

Le positionnement du tracé retenu en fonction de l'infrastructure existante des communes aurait toutefois permis une meilleure lecture et facilité la tâche de la commission d'enquête.

Toutefois des documents simplifiés (notice explicative, résumé non technique) permettaient d'appréhender plus facilement le projet. La mise à disposition du contenu de l'ensemble du dossier sur le site internet du SMTAG a permis au public qui le souhaitait de consulter le dossier.

### **Conclusions de la commission d'enquête :**

La commission d'enquête considère :

- que la mise à disposition des dossiers d'enquête a été régulière et complétée par l'insertion de l'ensemble des documents sur le site internet du SMT.
- que les dossiers présentés ont permis au public d'appréhender les projets de création des bulles 2 et 6.

### **THEME 4, accessibilité :**

Ce thème aborde 2 parties, l'accessibilité proprement dite tout d'abord, puis le stationnement, la sécurité et les impacts sur la circulation.

#### **L'accessibilité :**

##### Les observations issues de la contribution publique :

Elles se décomposent de 3 manières suivant qu'elles abordent les difficultés relatives en phase travaux et exploitation concernant l'accessibilité aux exploitations et activités ; agricoles, de commerce et d'accès aux propriétés privées.

Concernant le monde agricole, les inquiétudes reposent sur l'accès aux corps de ferme, aux parcelles cultivées et la circulation des engins agricoles de plus en plus imposant en demandant que la praticabilité soit préservée voire améliorée.

Sur cette thématique, les commerces de la zone Actipolis, de la Porte Nord et de la rue Alfred Leroy ont exprimés leurs craintes aussi bien en phase travaux qu'en phase exploitation en demandant que le projet ne porte pas atteinte à leur activité et leur pérennité.

Sur la zone Actipolis, sans remettre en cause le projet, des souhaits de maintien de l'existant et des contre-propositions ont été faites.

Pour les particuliers, les craintes soulevées reposent sur les accès aux garages et les manœuvres à faire pour y accéder.

#### La position du maître d'ouvrage :

Par des réponses individuelles à chaque observation, le maître d'ouvrage précise que le projet ne portera pas atteinte à l'activité agricole et que la praticabilité sur l'ensemble du territoire sera conservée. Des précisions sont apportées sur la possibilité de franchissement des voies en site propres et de leur utilisation en accord avec l'exploitant du bus. De même des ajustements éventuels restent possibles et feront l'objet d'échanges complémentaires avec le monde agricole.

Au niveau des commerces, le maître d'ouvrage précise que les accès aux commerces seront préservés durant la phase travaux. Plus spécialement, au niveau de la zone Actipolis, après avoir détaillé de nouveau les raisons des implantations retenues, le maître d'ouvrage indique que suite aux observations une étude alternative pourrait permettre de rétablir le tourne à gauche ; cette solution fera l'objet d'échanges avec les commerçants de la zone durant le mois d'octobre.

Concernant l'accès à la propriété des particuliers, le maître d'ouvrage précise qu'il n'y a pas modification de l'existant et que les accès aux garages sont préservés. Pour le stationnement sur la voirie routière, il renvoie aux dispositions du code de la route.

#### L'avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte des réponses apportées par le pétitionnaire sur sa volonté de préservation de l'accès aux activités agricoles et commerciales. Elle note positivement que suite aux différentes observations, des alternatives, des améliorations, des aménagements sont proposés par le maître d'ouvrage pour prendre en compte les intérêts de chacun. Elle réitère toutefois la forte demande, d'information, de dialogue et de concertation qu'il appartiendra au SMT de mettre en place pour la réalisation du projet.

#### **Conclusions de la commission d'enquête :**

La commission d'enquête considère :

- que le maître d'ouvrage a répondu aux inquiétudes soulevées par le monde agricole et les commerces sur le maintien de l'accessibilité à leurs activités.
- que dans la conduite d'une concertation post enquête, des solutions sont possibles pour minimiser les impacts du projet sur les activités commerciales le long du tracé.

## **Le stationnement, la sécurité, les impacts sur la circulation :**

### Les observations issues de la contribution publique :

La thématique du stationnement aborde le maintien des places aux abords des commerces (rue Leroy) ou celui de la rue des Festeux ou celui du stationnement sur voirie.

Les questions sécuritaires ont surtout reposées sur la sécurité des piétons au niveau de la zone Actipolis et de la traversée de la commune d'Hesdigneul. Des situations particulières d'accès suite à l'implantation de feux prioritaires sont également évoquées.

L'impact du projet sur la circulation et ses conséquences sur l'accès aux différents commerces de la Porte Nord a plusieurs fois été soulevé. Le passage d'un bus dans les deux sens, par la priorité qui lui est donnée toutes les 8 mn, bloquant de fait la circulation.

### La position du maître d'ouvrage :

Pour le stationnement sur voirie, le maître d'ouvrage renvoie aux dispositions du code de la route, précise que les parkings de la rue Leroy seront maintenus sur place ou à proximité et note le faible impact sur la rue des Festeux.

Dans sa réponse le maître d'ouvrage précise que le projet de réalisation des bulles 2 et 6, s'accompagne d'aménagements pour la pratique des modes doux (piétons et cyclistes) visant à en améliorer la sécurité. Qu'en centre urbain, sauf impossibilité matérielle, au moins un trottoir réglementaire sera maintenu et que les dispositifs nécessaires seront mis en place pour assurer la sécurité lors des traversées de chaussées. Qu'en tout état de cause, les dispositions du code la route restent la règle.

Le SMT a engagé en 2014 / 2015 une grande campagne de comptages automobiles permettant de connaître les flux sur l'ensemble des axes empruntés ou croisés par le BHNS. Ces mesures ont permis aux ingénieurs de trafic d'adapter au mieux les solutions techniques pour que le BHNS ait un impact non significatif sur les conditions de circulation. Plus ponctuellement le SMT trouve légitime la position des habitants de la rue Coquel et maintiendra la fonctionnalité du demi-tour en bout de rue.

### L'avis de la commission d'enquête :

En préambule, la commission d'enquête rappelle un des objectifs de l'amélioration des transports en commun à savoir le report du transport automobile sur ceux-ci.

Elle considère que, pour un delta de – 67 places sur plus de 40 kms à réaliser, le projet ne porte pas outre mesure, atteinte au stationnement.

De même, elle juge mineure les impacts sur la circulation et ne remet pas en cause la priorité accordée aux BHNS qui est un des enjeux de sa réussite. Elle s'interroge toutefois, lors de l'intégration des BHNS sur les voies banalisées de certains secteurs, à la capacité de tenir cet objectif.

Sur la sécurité des piétons et des cyclistes, la commission estime, que le projet, de par les aménagements projetés améliore l'existant.

## **Conclusions de la commission d'enquête :**

La commission d'enquête considère :

- que le projet n'empiète pas sur les possibilités de stationnement. Qu'en les transférant sur des parkings relais, il incite à l'utilisation des transports en commun ;
- que même si des impacts sur la circulation sont à mesurer, la priorité accordée au projet reste un gage de sa réussite et du transfert du tout-automobile vers les transports en commun.
- que les aménagements projetés le long du tracé, sur l'insertion des modes doux et voies vertes, participent à la sécurisation des adeptes de ces pratiques.

## **THEME 5, avis exprimés et contre-propositions :**

Ce thème traite des items liés à l'expression directe du public, son intérêt en faveur du projet, son opposition et le résultat de sa réflexion en proposant des contre-propositions. La quantité importante des occurrences démontre, si besoin était, que ce projet ne laisse pas indifférent le public. Les occurrences de ce thème abordent donc : les avis favorables, les oppositions argumentées au projet ou les doutes, l'utilisation des infrastructures existantes et les contre-propositions.

L'item 1aborde avec 4 occurrences les avis, motivés ou non, favorables au projet. De par sa définition, cet item ne pose pas de problème pour le projet.

L'item 2 recense les oppositions argumentées au projet ou, au minimum, les doutes sur l'utilité publique du projet. Les réponses du SMT AG sont individualisées, compte tenu de la grande hétérogénéité des occurrences de l'item.

Lorsque les occurrences concernent la dégradation possible de la qualité de vie, la pollution, les nuisances sonores, la disparition d'espèces animales, ... le SMT AG reprend les arguments développés pour répondre aux occurrences du thème 1 et du thème 2.

**La commission estime satisfaisante la réponse du pétitionnaire.**

Les observations de monsieur Daniel MADAJEWSKI de HOUDAIN (BRUAY : obs. 12), de madame Caroline GARBE de BRUAY-LA-BUISSIERE (BRUAY : Obs 15) et de monsieur Albert SAINT-POL de BRUAY-LA-BUISSIERE (BRUAY : Obs 19) lient le projet BHNS au projet de « RER BRUAY/BETHUNE ». Le SMT AG argumente en expliquant que ce 2 projets n'ont pas la même finalité : le train « RER » permettant aux habitants de BRUAY de se rendre rapidement sur LILLE alors que le projet de BHNS vise les déplacements de proximité.

**La commission estime satisfaisante la réponse du pétitionnaire.**

D'autres observations contestent le coût du projet, sa rentabilité (« bus vides »), les changements que cela va induire, notamment pour le centre-ville de BRUAY-LA-BUISSIERE, les places de stationnement. A chaque fois, le SMT AG reprend les arguments développés dans le dossier et conclut sur le bilan global positif attendu par ce projet. Il est bien évidemment difficile d'anticiper mais ce projet est conforme au PDU dans une région très densément peuplée. Les déplacements internes y sont

un problème, soit du fait de la saturation présente et à venir du trafic automobile, soit de nature sociale pour de nombreux quartiers défavorisés.

Quelques observations concernent les changements prévus sur le giratoire de la Porte Nord sur la zone commerciale de BRUAY-LA-BUISSIERE : déjà engorgé aux heures et jours de pointe, le passage en priorité du BHNS accentuera les difficultés de circulation automobile. Le SMT AG admet le fait mais le minimise après mesures « modélisées » par informatique. A l'évidence, la circulation automobile sur ce rond-point est déjà très difficile, des feux bloquant le trafic 25 secondes toutes les 7 mn ne va pas arranger la situation.

**La commission considère comme une évidence ces dommages collatéraux, qui constitue à la limite la finalité même du projet, son but, favoriser les transports en commun.**

Suite à un travail important d'observations ou de courriers adressés à la commission d'enquête des riverains ou associations des habitants de la rue Coquel et de la rue des Festeux à BRUAY-LA-BUISSIERE, le SMT AG a étudié leurs doléances et envisage des aménagements paysagers. Rue Coquel, le demi-tour en bout de rue sera possible. Mais le SMT AG ne remet pas en question le projet dans son passage. **Compte-tenu des aménagements proposés par le SMT AG, acceptables somme toute pour réduire au maximum les nuisances du BHNS, la commission estime satisfaisante la réponse du pétitionnaire.**

Pour l'observation de monsieur HOCHEDÉZ et madame MASCLET, commerçants et habitants locataires rue Alfred Leroy à BRUAY-LA-BUISSIERE (BARLIN : Obs 4), expropriés de leur immeuble totalement détruit pour le projet, la réponse du SMT AG évite le sujet, se contentant de généralités sur le projet et sur la rue Leroy.

**La commission n'estime pas satisfaisante la réponse du pétitionnaire sur ce point. L'étude précise de leur cas individuel n'a pas été réalisée. Le SMT AG ne peut cependant faire l'impasse sur cette situation particulière, d'autant plus qu'il rejette en bloc la proposition de changement de trajet faite par monsieur HOCHEDÉZ. Le SMT devra étudier sérieusement ce dossier et trouver une solution pour permettre à ce couple de commerçants de retrouver en location à prix sensiblement semblable sur le centre de BRUAY-LA-BUISSIERE un local commercial avec logement attenant. Il convient que le SMT AG fasse une proposition dans le cadre de la réglementation relative à l'expropriation.**

Quelques observations concernent la phase « travaux ». Le SMT AG répond en expliquant la procédure mise en place pour indemniser les commerçants et les constats d'huissiers avant travaux pour faciliter les suites à donner en cas de problèmes pendant les travaux. Il en est de même pour le choix de la période des travaux : le SMT AG s'engage à réaliser les travaux voisins des commerces ou zones commerciales pendant la période estivale.

**La commission estime satisfaisante la réponse du pétitionnaire.**

Dans l'observation de madame Paulette MOUTON habitant 2296 avenue de la République à BRUAY-LA-BUISSIERE (BETHUNE : cour 4), cette propriété a déjà été impactée par la construction d'un rond-point mal implanté. Le projet BHNS propose de « raser » encore plus cette maison individuelle et son jardin avec un garage en bout de propriété. La commission s'est déplacée sur place pour étudier la situation.



Ce rond-point est constitué d'un giratoire de grande taille (un arbre est même planté en son milieu). Le SMT AG ne retient pas le changement d'itinéraire du BHNS à cet endroit. Il accepte par contre de ne plus exproprier la propriété sur le jardin et le garage, mais, en précisant qu'il ne passera un bus sur cette voie toute proche de l'habitation que toutes les 7 mn, souhaite « raser » la façade de l'habitation,. Il exclut pour cause de coût élevé de déplacer le rond-point.

**La commission regrette que cette proposition ne soit pas prise en compte et précise que la cas de cette parcelle est évoquées également dans son avis et conclusions concernant l'expropriation.**

Dans un certain nombre d'observations, notamment le courrier de SOFIPIERRE, il est reproché au SMT AG de ne pas être assez précis sur les limites d'emprise du projet, rendant ainsi difficile la compréhension des expropriations sur certaines parcelles. Le SMT AG, sans reconnaître formellement cette lacune du dossier soumis à l'enquête publique, répond au cas par cas. Par exemple, dans le courrier de SOFIPIERRE, il explique que 3 places de parking seront supprimées par l'impact du projet, compensées ailleurs.

**Le SMT AG possèderait donc des informations précises qui ne figurent pas dans le dossier mis à disposition du public.**

**La commission ne peut que regretter ce manque de transparence.**

#### **THEME 6, divers :**

Ce thème traite des items non repris dans les autres thèmes en abordant notamment :

- les questions financières relatives à :
  - la demande d'indemnité des commerçants,
  - la dépréciation des biens immobiliers et dédommagements,
  - la rentabilité du projet, son financement, l'effet sur l'emploi,
- les questions concernant la phase travaux du projet,
- les remarques relatives à la fréquentation,
- et enfin les questions spécifiques non reprises par ailleurs.

De fait **chaque observation aura été analysée et traitée.**

#### **Item n°1- Les questions financières (16 occurrences) :**

##### **Les demandes d'indemnité des commerçants (5 occurrences) :**

Cinq observations et dix personnes évoquent que soit prisent en compte les conséquences financières et éventuellement sociales durant la phase travaux :

La réponse du pétitionnaire évoque la mise en place d'une commission d'indemnisation amiable du préjudice économique (CIAPE) par le SMT AG. Cette commission aura pour but de compenser les impacts économiques liés directement aux travaux d'aménagement des Bulles.

Néanmoins le pétitionnaire précise que la typologie de la rue Leroy dans sa configuration post-aménagements Bulles ne diffère que très peu par rapport à la situation actuelle. Les risques semblent donc limités, la largeur de l'emprise

disponible et la configuration des travaux permettant de maintenir la circulation tout au long des travaux et l'ensemble des accès.

**La commission d'enquête estime que cette réponse répond à la problématique évoquée.**

*La dépréciation des biens immobiliers et les dédommagements (5 occurrences):*

Cinq observations de particuliers évoquent la question de la dépréciation des biens immobiliers et des dédommagements envisagés :

*Le pétitionnaire affirme qu'à contrario, la proximité des transports en commun apporte une plus-value aux biens immobiliers et devient un argument de vente, l'avantage ou l'inconvénient de la proximité d'une station de transport en commun étant 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. Des extraits de sites internet viennent corroborer cette approche.*

**La commission d'enquête partage cette analyse.**

*La rentabilité du projet, son financement, effet sur l'emploi (6 occurrences):*

Six observations évoquent cette problématique que la commission d'enquête a complétée par six questions.

**La réponse du pétitionnaire est très complète et aborde l'ensemble des sujets évoqués à savoir, le plan de financement et détaille les subventions attendues et les besoins d'emprunts nécessaires, les dépassements éventuels, la prise en compte du risque, la capacité de financement sur le long terme du SMT AG.**

Le pétitionnaire met en avant la création de nombreux emplois (100 emplois de chauffeurs de bus, non délocalisables) et l'ampleur de cet investissement qui contribuera à la relance du territoire, à son développement et à son ouverture. Il précise que l'une des ambitions de ce projet réside dans le fait qu'en temps de crise, les salariés qui n'ont pas de voiture ont besoin d'un mode de transport pour aller travailler, le projet est en outre porteur d'une dynamique économique et de création d'emploi à terme et d'enjeux forts pour le territoire.

Concernant les options coûteuses du projet, le pétitionnaire répond que si des options plus coûteuses ont été retenues par endroit, d'autres moins coûteuses l'ont été à d'autres et souligne que le projet présenté en enquête publique reste ouvert à toutes propositions de nature à l'améliorer.

Les bulles 2 et 6 d'une part et les bulles 1, 3, 5 et 7 d'autre part étant distantes de plus de 10 km et n'étant pas en lien direct, il n'y a donc aucun lien technique. En outre chacun des territoires possédant des spécificités propres et donc une dynamique propre, dès lors, pour permettre au projet de répondre aux mieux aux attentes et aux spécificités globales et d'avoir aussi un planning qui puisse s'adapter, il a été décidé de séparer le projet en deux parties distinctes.

Le pétitionnaire indique que le seuil « psychologique » de la VAN est à 4,5% (les euros investis ont un rendement négatifs en deçà). Il est obtenu pour -30% de trafic par rapport aux prévisions de base ce qui tout à fait correct.

S'agissant du retour d'expérience sur le phénomène d'aspiration des pôles desservis par le projet et dans quelle mesure il conduirait à une restructuration de l'offre commerciale, le pétitionnaire précise que chaque territoire étant spécifique il est hasardeux d'avancer des chiffres précis. Ce qui est certain c'est qu'un tel projet est porteur d'un dynamisme économique notamment pour les centres villes. La visibilité des centres villes devrait être renforcée, ceux-ci tant mieux desservis. En outre, notamment à BRUAY, au projet BHNS s'ajoute un projet urbain porté par la ville ce qui devrait permettre de requalifier la place de l'Europe, comme une place de centre ville, plus ouverte, et d'ouvrir la place de l'Agora. A terme, le projet a participé à la dynamisation économique globale du territoire dont l'ensemble des acteurs de l'économie profite.

En ce qui concerne l'augmentation de la taxe versement transport (VT), plusieurs rencontres ont eu lieu entre le président du SMT et la CCI et les organisations du patronat. Suite à ces rencontres, une évolution du VT a été actée pour 3 années jusqu'à 2017 pour une bonne visibilité des entreprises. Si des nouvelles évolutions du VT sont nécessaires après 2017, une rencontre sera organisée avec le CCI et les organisations du patronat avant toute modification. Le pétitionnaire souligne que Le financement du SMT AG n'est pas lié aux impôts des contribuables.

Enfin le pétitionnaire indique que la politique tarifaire du SMT AG est complètement décorrélée du projet Bulles. Le réseau TADAO, de par la volonté politique des élus, propose l'une des gammes tarifaires les plus attractives de France. L'arrivée des nouvelles lignes Bulles ne devrait rien changer à cette volonté forte.

**La commission d'enquête estime que le pétitionnaire a répondu à toutes les questions posées de manière exhaustive.**

### **Item n°2- La phase travaux (16 occurrences) :**

On recense 16 observations relatives à la phase travaux décomposées comme suit, généralités (2 observations), calendrier et phasage (8 occurrences) et accès en phase travaux (6 occurrences).

Dans ses réponses, le pétitionnaire :

- détaille les mesures envisagées lors de la phase travaux :
  - prise en compte des constructions ou aménagements privés attenants, un constat d'huissier étant réalisé avant travaux pour pouvoir évaluer les éventuelles dégradations et procéder à leur réparation,
  - l'organisation des travaux permettra de garder, en toutes circonstances, les accès aux commerces (véhicules particuliers, véhicules de livraison et piétons) pendant toute la durée des travaux,
  - en période chantier les accès aux commerces sont toujours maintenus avec une signalisation spécifique,
  - des informations ont déjà eu lieu aux commerçants avec des discussions sur les itinéraires à mettre en place.
- évoque la communication associée :
  - des « ambassadeurs » seront, pendant toute la durée des travaux, des relais entre les commerçants et les équipes travaux,
  - lors de la phase chantier, une communication régulière sur le déroulement du chantier sera faite au public,

- une information du démarrage des travaux sera faite, le plus en amont possible, aux commerçants et usagers,
  - lors de la phase chantier, une communication systématique à 3 mois, 3 semaines et à j-1 sera mis en place.
  - des supports de communication seront mis en place pour informer que les commerces restent ouverts ;
- et précise le calendrier prévisionnel (d'avril 2017 à décembre 2018).

**La commission d'enquête prend bonne note des engagements du pétitionnaire qu'elle juge suffisantes a priori en répondant point par point aux préoccupations évoquées par le public. Néanmoins, il serait souhaitable de mettre en place un tableau de bord de suivi des problématiques rencontrées (indicateurs à déterminer) afin de faire évoluer le dispositif mis en place notamment dans sa dimension réactivité.**

### **Item n°3- La fréquentation des bus (13 occurrences) :**

Bon nombre d'observations (13) font le constat du faible taux de remplissage des bus actuellement:

- BARLIN observation 4,
- BRUAY-LA-BUISSIERE, observations 12, 16, 21 et 27,
- GOSNAY observation 2,
- BETHUNE, observations 1, 6, 8, 17, et courrier 12,
- BEUVRY observation 2,
- FOUQUIERES-LEZ-BETHUNE observation 5.

Le commentaire du pétitionnaire évoque comme dans tous les réseaux français que ceux-ci soient des transports en commun, des routes ou des autoroutes, le phénomène d'heures de pointes et d'heures creuses, directement lié aux activités professionnelles dans la plupart des cas.

Il souligne que depuis 2013, le réseau TADAO voit la fréquentation de ses bus augmenter en moyenne de 8% par an. Ces bons chiffres s'expliquent par une refonte du réseau TADAO en 2012 et une gamme tarifaire plus qu'attractive. Actuellement seuls 2% des déplacements effectués par les habitants du territoire sont faits en transport en commun. La marge de progression est donc immense en comparaison des chiffres nationaux. L'objectif du projet Bulles est donc d'offrir un service de transport en commun qui puisse concurrencer la voiture pour bon nombre de déplacements (Fréquence de passage élevée, temps de trajet optimisés et garantis, affichage des horaires de passage en temps réel sur les quais, écrans d'information dans les bus...)

Contrairement au ressenti exprimé dans les observations citées ci-dessus, la fréquentation du réseau de bus progresse ces dernières années.

	2011	2012	2013	2014	2015
Validations	10 536 298	10 537 890	10 586 484	11 467 397	12 324 117
Evolution	-	0 %	+0,5 %	+8,3 %	+7,5%

Les fortes progressions de fréquentation en 2014 et 2015 peuvent s'expliquer par :

- un plein effet de la refonte du réseau intervenu en janvier 2012,
- la refonte de la gamme tarifaire en septembre 2014 (simplification de la structure de la gamme et baisse significative des tarifs en faveur des moins de 26 ans).

**La commission d'enquête estime que le pétitionnaire a fourni les éléments de réponse pertinents et objectifs au ressenti exprimé par le public.**

**Item n°4- Les questions spécifiques (au nombre de 7) :**

En ce qui concerne le choix de la motorisation du matériel roulant, après avoir précisé que le BHNS témoignait déjà de la volonté du SMTAG d'agir sur le mode d'énergie des bus pour réduire un certain nombre de nuisances générées par la circulation des bus, tels le bruit, les émissions de gaz nocifs et de particules, le pétitionnaire évoque les possibilités d'évolution. 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. 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.

**Cette réponse ainsi que les autres réponses apportées par le pétitionnaire aux problèmes spécifiques exprimés sont claires et précises et n'appellent aucune remarque particulière de la commission d'enquête.**

**QUESTIONS SPECIFIQUES  
de la commission d'enquête hors thème :**

**La commission d'enquête enregistre les rectifications apportées par le pétitionnaire en réponse aux questions n°1 et 3 (erreurs de surface dans les dossiers de MEC des documents d'urbanisme).**

**Elle constate que la question n°2 concernant une demande de précision relative aux emplacements réservés figurant dans les MEC des documents d'urbanisme n'a pas reçu les réponses escomptées.**

**La question n°4 concernant le territoire de référence inscrit dans certaines modifications de PLU ne semble pas avoir été comprise par le pétitionnaire. En conséquence, la commission d'enquête émettra une réserve dans ses conclusions MEC DU.**

**La question n°5 concerne les remarques de SNCF Rése au sur la nécessité de conduire une procédure de fermeture de ligne, (emplacements réservés ne pouvant être retenus, etc.), notamment celle de la ligne n°309 000. Le pétitionnaire répond de manière exhaustive et claire aux questions de la commission d'enquête relatives à l'impact de ces annonces sur le projet sur le plan technique et financier. Néanmoins elle n'évoque pas dans sa réponse dans quelle mesure le projet mis à l'enquête sera impacté dans sa dimension réglementaire DUP, MEC DU et enquête parcellaire.**

## **2.4.- Sur l'intérêt général du projet et son utilité publique :**

Sans empiéter sur les prérogatives du juge administratif qui dit le droit, le sens de l'avis qui doit être rendu dans le cadre de cette procédure de DUP nécessite qu'il soit répondu à cinq questions qui se posent de façon classique en matière d'expropriation à savoir :

- 1- le projet présente-t-il concrètement un caractère d'intérêt général?
- 2- l'existence d'une autre solution ;
- 3- la prise en compte de l'environnement ;
- 4- la prise en compte du principe de précaution ;
- 5- le bilan coûts- avantages de l'opération (l'atteinte aux intérêts privés et plus spécifiquement à la propriété privée, le coût financier, les inconvénients d'ordre social, y compris les mesures de précautions éventuelles ainsi que les inconvénients supplémentaires pouvant résulter de ces mesures et, au titre du coût financier, l'atteinte à d'autres intérêts publics, y compris l'absence de violation de la charte de l'environnement).

A l'issue de l'analyse bilancielle menée on aboutit alors à une appréciation finale de l'utilité publique du projet caractère soumis à l'enquête.

**1- L'intérêt général de l'opération.** critère tenant au but de l'activité plus qu'à son objet, se distingue de l'intérêt individuel ou même de la somme de ces intérêts individuels et qui les dépasse en s'imposant à eux, au nom du bien commun.

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

Cette volonté est inscrite dans différents documents de planification locaux, à savoir les schémas de cohérence territoriale (SCoT) de LENS-LIEVIN / HENIN-CARVIN, et de l'Artois, approuvés tous deux en février 2008, ainsi que dans le plan de déplacements urbains (2014 - 2024) piloté par le SMT AG approuvé le 25 juin 2015. L'enjeu du projet Bulles est donc de proposer sur le territoire de la communauté d'agglomération Artois Comm. le développement de deux axes structurants qui permettent d'irriguer les principaux pôles d'échanges du territoire que sont BETHUNE, BRUAY-LA-BUISSIÈRE et AUCHEL, depuis et vers les pôles d'échanges assurant les liaisons de transport express régional (TER).

Le projet présenté recouvre indéniablement un **caractère d'intérêt général réel, précis et permanent en :**

### **Offrant une alternative de qualité au tout automobile :**

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

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

*Renforçant la cohésion sociale et accompagner la requalification urbaine :*

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

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

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

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

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

Les futurs axes de transport constitueront la « colonne vertébrale » en reliant les principaux pôles urbains et les grands équipements, plus particulièrement: le centre hospitalier de BETHUNE à BEUVRY, la polyclinique de DIVION, le pôle d'échange multimodal de BETHUNE, le futur pôle d'échange multimodal de BRUAY-LA-BUISSIERE, l'université de l'Artois à BETHUNE, la gare de CALONNE-RICOUART et les centres urbains.

*Créant une dynamique pour l'ensemble du réseau TADAO :*

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

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

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

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

**2- L'existence d'une autre solution** fait l'objet dans le dossier d'une approche systémique des différentes variantes de tracé envisagées.

Les 3 variantes d'insertion sont présentées :

- le site propre exclusivement réservé à la circulation des BHNS ;
- le site banalisé avec création d'un site propre sur un sens de circulation ;
- et le site banalisé où les BHNS s'intègrent à la circulation.

La notice explicative présente ensuite le principe d'analyse des variantes de tracé qui repose sur :

- la Bulle comme système de transport efficace et attractif ;
- la Bulle comme projet qui s'insère dans son environnement ;
- la Bulle comme projet financièrement faisable et socio économiquement profitable.

Sur la base de cette analyse sont présentées les différentes variantes envisagées et les choix retenus :

La création des bulles n°2 et n°6 s'intègre à l'évolution du réseau de transport en commun axé sur la liaison des pôles d'échanges participant ainsi à l'objectif du SCoT concernant le développement des transports en collectifs au cœur d'un projet global et durable d'aménagement du territoire. Les études, travaux et décisions antérieures sur un transport en commun en site propre (initialement le tramway ferroviaire) sont évoquées ainsi que l'évolution du projet vers le choix d'un BHNS suite aux études préliminaires et aux deux concertations.

A partir de 6 critères, environnement et santé humaine, conditions de circulation et stationnement, opportunité de requalification et insertion urbaine, desserte et temps de parcours, inter modalité, importance des travaux et coûts de réalisation sont présentées les **variantes issues des études d'opportunité et des concertations préalables** sur les secteurs de :

- HESDIGNEUL-LES-BETHUNE/GOSNAY,
- BETHUNE : desserte du centre commercial de la rotonde,
- FOUQUIERES-LEZ-BETHUNE : desserte de la zone Actipolis,
- HESDIGNEUL/GOSNAY : desserte des communes,
- BRUAY-LA-BUISSIÈRE : desserte de LABUISSIÈRE,
- BRUAY-LA-BUISSIÈRE : desserte du centre,
- BRUAY-LA-BUISSIÈRE/HAILLICOURT : utilisation de l'ancienne voie ferrée,
- BARLIN : prolongement au collège jean moulin,
- HOUDAIN : itinéraire dans la fosse 7,
- BRUAY-LA-BUISSIÈRE : desserte du quartier des terrasses,
- DIVION/CALONNE-RICOUART : desserte de la zone de la Clarence,
- CALONNE-RICOUART : itinéraire vers les Hauts de Calonne
- AUCHEL : desserte du sud-est de la commune,
- AUCHEL : desserte du centre-ville.

Il convient de souligner qu'il est prévu une étude du réseau TADAO en fonction des évolutions des nouvelles lignes ainsi créées, conditions impérative d'une adaptation à l'évolution du réseau de transport en commun dont l'évolution future devra intégrer le rattachement programmé des Communautés de Communes d'Artois-Lys et d'Artois-Flandres.

### 3- La prise en compte de l'environnement

L'Autorité environnementale considère que les principaux enjeux du projet sont liés à la préservation et à la mise en valeur du patrimoine, aux déplacements et à l'urbanisation. Sans entrer dans le détail du mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale, la commission d'enquête constate que les considérants émis par la même autorité sur la "non soumission" à étude environnementale de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, démontrent, à l'évidence, que le maître



d'ouvrage s'est attaché à clarifier et prendre en compte les recommandations formulées dans cet avis.

La commission d'enquête estime donc que le mémoire en réponse rédigé par le maître d'ouvrage répond point par point, de façon claire, détaillée et justifiée aux recommandations de l'autorité environnementale.

Sur les 40 km du tracé la démarche « éviter, réduire, compenser » a été pleinement appliquée et a significativement réduit les impacts du projet sur les sensibilités écologiques du territoire, à terme les bulles 2 et 6 devraient s'intégrer dans le paysage, offrir une mobilité apaisée et s'inscrire dans une démarche de développement durable.

Si les plus vives interrogations du public reposent sur la reprise des anciens cavaliers miniers, leur utilisation comme « site propre » pour les BHNS, la commission souligne que ce projet ne fait que leur rendre leur vocation première de transport.

En ce qui concerne le choix de la motorisation du matériel roulant, après avoir précisé que le BHNS témoignait déjà de la volonté du SMTAG d'agir sur le mode d'énergie des bus pour réduire un certain nombre de nuisances générées par la circulation des bus, tels le bruit, les émissions de gaz nocifs et de particules, le pétitionnaire évoque les possibilités d'évolution. 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. A horizon 2019, le parc du SMT Artois-Gohelle devrait être 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 pourrait s'inscrire dans le développement de cette dernière motorisation.

#### **4- Le principe de précaution n'a pas de raison d'être évoqué pour ce projet.**

**5- Le bilan coûts- avantages de l'opération repose sur une confrontation des avantages du projet avec l'atteinte aux intérêts privés et plus spécifiquement à la propriété privée, le coût financier, les inconvénients d'ordre social, y compris les mesures de précautions éventuelles ainsi que les inconvénients supplémentaires pouvant résulter de ces mesures et, au titre du coût financier, l'atteinte à d'autres intérêts publics, y compris l'absence de violation de la charte de l'environnement :**

La commission d'enquête considère que les réels préjudices permanents à l'habitabilité ou à l'exploitation des immeubles concernés sont limités. En ce qui concerne la période des travaux, le pétitionnaire a prévu un certain nombre de dispositions permettant d'en limiter l'impact.

S'agissant plus spécifiquement des atteintes à la propriété privée, la commission d'enquête estime que les expropriations des parcelles de propriétés privées nécessaires à sa réalisation sont limitées au regard du projet présenté.

Le principe de précaution n'ayant pas à être évoqué, la commission d'enquête se limitera dans ce paragraphe à n'évoquer que les inconvénients d'ordre social.

Les impacts sociaux sont indéniablement positifs : le projet de BHNS sur l'agglomération de l'Artois répond à un objectif global de développement du territoire, d'amélioration du cadre de vie et de l'environnement en s'appuyant sur le schéma de mobilité défini dans le plan de déplacements urbains du SMT/AG validé en juin 2015 par les trois agglomérations membres.

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

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

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

- Fiche 1 : Contribuer à l'organisation du territoire par la mise en place d'axes structurants de transports collectifs;
- Fiche 2 : Garantir les performances des axes structurants pour garantir leur attractivité;
- Fiche 3 : Donner une nouvelle image au réseau de transport collectif;
- Fiche 4 : Articuler l'offre classique avec les lignes structurantes.

Le projet se présente comme une réponse à des besoins de déplacements actuels ou futurs sur un territoire dont la reconversion et la mutation ne sauraient être remise en cause. Il contribue à préserver l'environnement et à répondre notamment aux enjeux de lutte contre le changement climatique, d'efficacité énergétique et de prise en compte du fonctionnement des écosystèmes, en favorisant un report de l'utilisation de la voiture particulière vers les transports en commun..

Le BHNS a vocation à desservir un territoire enclavé, avec une forte population, dépourvue de moyens de déplacement personnel performant, une partie des ménages étant peu motorisée. Il constituera une alternative de faible coût à l'automobile en développant l'inter modalité pour faciliter les déplacements de ses habitants. Il contribuera aussi au développement de projets immobiliers. Il offrira l'opportunité de nouveaux déplacements notamment ceux actuellement non effectués en permettant un accès facilité à l'emploi, aux services et à la culture.

Les impacts sur l'activité seront globalement positifs en contribuant indéniablement au renforcement de la desserte locale :

- en assurant la desserte des nombreux équipements et commerces locaux, comme celle des zones d'activités des communes concernées et des projets à venir ;
- en favorisant la desserte des pôles économiques majeurs du secteur, avec un temps de parcours certainement optimisé, même avec une perte de temps lié aux correspondances qui pourrait avoir un effet dissuasif ;
- en reliant, sur un temps raisonnable et de façon cadencée les pôles multimodaux et les éléments structurants du territoire que sont les centres médicaux, les collèges, lycées, universités et les zones d'activités ;

Ces impacts sont néanmoins à nuancer par une perte d'activité compensée en principe durant la période de travaux par la mise en place d'une commission d'indemnisation amiable du préjudice économique (CIAPE) par le SMT AG, cette

commission ayant pour but de compenser les impacts économiques liés directement aux travaux d'aménagement des Bulles et dans la mise en œuvre de solutions palliative (accès) à conforter après expérimentation.

En améliorant aussi la mobilité locale vers les pôles d'activités régionaux le projet participe, à la diffusion des richesses sur et vers son territoire et au transfert de revenus.

Outre les travaux nécessaires à la réalisation des deux lignes de BHNS et au centre de maintenance et de remisage de bus, le projet comprendra les aménagements urbains, les aménagements de carrefours et de voirie, les aménagement de parkings-relais, les aménagements de pôles d'échanges multimodaux, la création de réseaux d'eaux pluviales et de réseaux de fibre optique.

Le projet sera compatible avec les documents d'urbanisme après leur mise en compatibilité intégrée à la présente enquête.

Il ne semble pas y avoir dans le projet présenté de quelconque violation de la charte de l'environnement.

Le coût financier ne semble pas démesuré au regard des possibilités financières du pétitionnaire et des travaux réalisés qui ne sont pas uniquement relatifs à la réalisation des deux lignes de BHNS mais comporte entre autre la reconstitution et création des modes doux de circulation, les parkings relais et les requalifications urbaines. Pour le projet présenté, la Valeur Actualisée Nette est positive, 54,21 M€ (euros 2014), le bénéfice par € investi est de 0,27 et le bénéfice par € public dépensé est de 0,25. Le projet présente donc une rentabilité acceptable portée par les gains de temps des usagers empruntant le mode de transport en commun en situation de projet et les économies de coût d'usage de la voirie.

L'investissement s'avère très important pour la collectivité. Outre la finalité de l'opération projetée en faveur des bénéficiaires et de l'environnement, c'est un investissement qui va générer des activités importantes, pour les entreprises de travaux publics et leurs sous-traitants. De plus, dans son mémoire en réponse, le SMT AG indique que 100 emplois de chauffeurs de bus, non délocalisables, devraient être créés par l'exploitant du réseau. L'ampleur de cet investissement devrait contribuer à la relance du territoire, à son développement et à son ouverture.

**Compte tenu de ce qui précède, la commission estime que les atteintes à la propriété privée, le coût financier, les inconvénients d'ordre social, environnemental et l'atteinte à d'autres intérêts publics qu'il comporte ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt que présente le projet de Bus Bulle 2 et Bulle 6. Pour les membres de la commission d'enquête, les avantages qu'il présente apparaissent ainsi l'emporter sur les inconvénients qu'il génère et penchent ainsi en faveur de la Déclaration d'Utilité Publique de sa réalisation**

### **2.3.- Sur le fond de cette enquête :**

Après une étude attentive des pièces constitutives du projet et des observations déposées sur les registres, après avoir tenu 21 permanences, après avoir effectué

des visites des lieux, après avoir rédigé, remis et commenté un procès-verbal des observations au pétitionnaire, avoir reçu son mémoire en réponse apportant des réponses détaillées et utiles, donné son avis, la commission d'enquête estime que le projet de réalisation du tramway T10 apparaît complet et bien maîtrisé dans ses différents aspects et impacts et peut être considéré d'intérêt général, compte tenu de ses conclusions motivées et notamment de l'analyse bilancielle réalisée la commission à l'unanimité de ses membres :

**Estime que :**

- le projet présenté répond parfaitement aux enjeux et aux objectifs annoncés parfaitement identifiés et justifiés ;
- la concertation, dont elle souligne l'utilité et l'efficacité, a été correctement menée ce qui a permis d'affiner le projet;
- bien que les prescriptions réglementaires n'aient pas été complètement respectées par le pétitionnaire et que la commission aurait souhaité dans certaines communes impactées une communication plus soutenue, la participation du public démontre que celle-ci a été adaptée au projet présenté ;
- le tracé présenté est le meilleur tracé et que si les plus vives interrogations reposent sur la reprise des anciens cavaliers miniers, leur utilisation comme « site propre » pour les BHNS ne fait que leur rendre leur vocation première de transport ;
- la question n°4 concernant le territoire de référence inscrit dans certaines modifications de PLU ne semble pas avoir été comprise par le pétitionnaire. En conséquence, la commission d'enquête émettra une réserve dans ses conclusions MEC DU ;
- le pétitionnaire a répondu à pratiquement toutes les questions posées et a fourni les éléments de réponse pertinents et objectifs au ressenti exprimé par le public ;
- sur les 40 km du tracé la démarche « éviter, réduire, compenser » a été pleinement appliquée et a significativement réduit les impacts du projet sur les sensibilités écologiques du territoire ;
- à terme les bulles 2 et 6 devraient s'intégrer dans le paysage, offrir une mobilité apaisée et s'inscrire dans une démarche de développement durable ;
- que le maître d'ouvrage a répondu aux inquiétudes soulevées par le monde agricole et les commerces sur le maintien de l'accessibilité à leurs activités ;
- que le projet n'empiète pas sur les possibilités de stationnement. Qu'en les transférant sur des parkings relais, il incite à l'utilisation des transports en commun ;
- que même si des impacts sur la circulation sont à mesurer, la priorité accordée au projet reste un gage de sa réussite et du transfert du tout-automobile vers les transports en commun ;
- que les aménagements projetés le long du tracé, sur l'insertion des modes doux et voies vertes, participent à la sécurisation des adeptes de ces pratiques ;
- comme une évidence certains dommages collatéraux évoqués par le public, qui constitue à la limite la finalité même du projet, son but étant de favoriser les transports en commun.

**Souligne que:**

- une attention particulière devra être portée au traitement de l'aménagement du futur pôle gare de BETHUNE, à proximité d'une Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager, ainsi qu'à l'insertion paysagère du centre d'entretien et de remisage;
- deux éléments du bien UNESCO, situés en « secteur à forts enjeux » méritent une attention particulière : les cités 16/3 du Nouveau Monde à Bruay-la-Buissière et celle à proximité de la Fosse n°7 à Houdain, d'une part, et les cavaliers de mines désaffectés colonisés par la nature à Ruitz-Haillicourt et à Bruay-la-Buissière, d'autre part ;
- qu'elle a enregistré les rectifications apportées par le pétitionnaire en réponse aux questions n°1 et 3 (erreurs de surface dans les dossiers de MEC des documents d'urbanisme).

**Déplore que :**

- concernant la question relative aux remarques de SNCF Réseau sur la nécessité de conduire une procédure de fermeture de ligne, (emplacements réservés ne pouvant être retenus, etc.), notamment celle de la ligne n°309 000, le pétitionnaire si il répond de manière exhaustive et claire aux questions de la commission d'enquête relatives à l'impact de ces annonces sur le projet sur le plan technique et financier. Néanmoins elle n'évoque pas dans sa réponse dans quelle mesure le projet mis à l'enquête sera impacté dans sa dimension réglementaire DUP, MEC DU et enquête parcellaire ;
- la question concernant une demande de précision relative aux emplacements réservés figurant dans les MEC des documents d'urbanisme n'a pas reçu de réponse ;
- le SMT AG posséderait des informations précises qui ne figurent pas dans le dossier mis à disposition du public (parcelles expropriées destinées à compenser des acquisitions envisagées) ;
- concernant l'observation de monsieur HOCHEDÉZ et madame MASCLÉ, commerçants et habitants locataires rue Alfred Leroy à BRUAY-LA-BUISSIÈRE (BARLIN : Obs 4), expropriés de leur immeuble totalement détruit pour le projet, le SMT AG dans la réponse évite le sujet, se contentant de généralités sur le projet et sur la rue Leroy.

**Regrette que :**

- que la desserte de BETHUNE, la ville la plus importante du périmètre projet ne soit pas été évoquée dans le dossier (Centre ville et zone industrielle Washington) ;
- que la proposition de madame Paulette MOUTON habitant 2296 avenue de la République à BRUAY-LA-BUISSIÈRE (BETHUNE : cour 4), ne soit pas prise en compte et précise que le cas de cette parcelle est évoqué également dans son avis et conclusions concernant l'expropriation.

**Recommande au pétitionnaire:**

- d'engager une étude du réseau TADAO en fonction des évolutions des nouvelles lignes ainsi créées, conditions impérative d'une adaptation à l'évolution du réseau de transport en commun dont l'évolution future devra intégrer également le rattachement programmé des Communautés de Communes d'Artois-Lys et d'Artois-Flandres en s'adaptant au nouveau territoire ;
- de prendre en compte la situation particulière de monsieur HOCHEDÉZ dans le cadre de la réglementation relative à l'expropriation ;
- la mise en place d'un communiquant référent pouvant répondre aux diverses interrogations du public durant les phases chantiers ;
- que dans la conduite d'une concertation post enquête, des solutions sont possibles pour minimiser les impacts du projet sur les activités commerciales le long du tracé ;
- d'associer un écologue, plus particulièrement dans les secteurs sensibles, tout au long de la phase travaux et d'apporter les mesures correctrices qui s'avèreraient nécessaires ;
- de prévoir le suivi et d'assurer la gestion des mesures compensatoires décrites dans le dossier.
- de vérifier la compatibilité du cavalier minier de la ligne 309 000 avec le projet de la bulle 2 ;
- que les aménagements réalisés et les mesures compensatoires proposées devront faire l'objet de suivi et de gestion durable ;
- si la commission d'enquête prend bonne note des engagements du pétitionnaire au niveau du traitement des réclamations et des interrogations du public qu'elle juge suffisantes a priori en répondant point par point aux préoccupations évoquées par le public, néanmoins, elle souhaite la mise en place d'un tableau de bord de suivi des problématiques rencontrées (indicateurs à déterminer) afin de faire évoluer le dispositif mis en place notamment dans sa dimension réactivité ;

## En conclusion

**la commission d'enquête à l'unanimité de ses membres  
émet un AVIS FAVORABLE**

**à la déclaration d'utilité publique (DUP) nécessaire au projet de réalisation  
ayant pour objet la création des deux lignes de BHNS  
(Bulle 2 - Bulle 6) sur le territoire de la communauté d'agglomération Artois  
Comm. et du centre de remisage et de maintenance de HOUDAIN et DIVION**

Seclin le, 15 octobre 2016

Membre titulaire



Philippe PIC

Membre titulaire



Pierre GUILLEMANT

Président



André LE MORVAN