

Département du Pas de Calais
Arrondissement de Lens

Syndicat Mixte des Transports Artois Gohelle

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

ENQUÊTE PUBLIQUE
UNIQUE

Du

16 août 2016 au 15 septembre 2016

Objet:

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

Conclusions et Avis
Déclaration d'Utilité Publique

1. Préambule.

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

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

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

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

Au regard des articles L123-6 et R123-7 du code de l'environnement applicable, ce projet a été soumis à enquête publique unique relative à :

⇒ **L'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique**, qui permet à une collectivité territoriale de s'approprier la maîtrise foncière, nécessaire à la réalisation d'un projet d'aménagement dans un but d'utilité publique.

Il faut rappeler deux fondements y ayant trait :

La Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen :

Art. 17. La propriété étant un droit inviolable et sacré, nul ne peut en être privé, si ce n'est lorsque la nécessité publique, légalement constatée, l'exige évidemment, et sous la condition d'une juste et préalable indemnité.

Le Code civil :

Article 545 : « Nul ne peut être contraint de céder sa propriété, si ce n'est pour cause d'utilité publique et moyennant une juste et préalable indemnité ».

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

Si l'intérêt public du projet est caractérisé, l'utilité publique est déclarée, par un acte issu de l'autorité compétente de l'État, Madame la Préfète du Pas de Calais, pour ce qui concerne ce projet.

⇒ **L'enquête publique préalable à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme** des communes concernées par le projet, (P.L.U relatifs aux communes de Carvin, Hénin Beaumont, Libercourt et Loos en Gohelle) ;

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

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

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

Article L153-54.

Créé par Ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015 - art.

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

1. L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;
2. Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9.

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

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

Ce document « Conclusions et Avis » se rapporte à la l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.

2. Généralités du projet.

2.1. Le maître d'ouvrage.

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

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

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

Le SMT - AG, Autorité Organisatrice de Transport Urbain (AOTU)¹, structure publique régie par le Code Général de Collectivités Territoriales, est le 7^{ème} périmètre de Transports Urbains (PTU) de France, de par son étendue et sa population.

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

2.2. Nature – Caractéristique du projet.

Cette présente enquête concerne les lignes Bulles 1, 3, 5 et 7, projet qui s'étend sur une distance de 73 km, ponctuées de 115 stations ou arrêts, lesquelles impactent les intercommunalités de :

- Lens-Liévin (C.A.L.L) et Hénin-Carvin (C.A.H.C).

La capacité de transport de ces BHNS, leur fréquence de rotation, la configuration des lieux, le coût des travaux, leur pouvoir de desservir rapidement et dans des conditions optimales les centres villes et les différents pôles d'activités, ont été les critères déterminants pour l'option choisie.

Le projet devra:

- ~ Répondre à un aménagement correspondant aux problématiques des Communautés d'Agglomérations concernées, soit 4 lignes appelées Bulles 1-3-5-7 traversant avec plus ou moins d'incidences 22 communes.
- ~ Reposer sur le schéma global de mobilité du P.D.U,

Soumis à concertations préalables, Il en résulte la proposition de création de liaisons:

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

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

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

¹ L'AOTU assure l'organisation du réseau de transport urbain sur son territoire, le périmètre de transport urbain]] (PTU)

Cet ensemble formé par les Bulles 5 et 7 assure une liaison entre Lens et Hénin Beaumont, via Carvin.

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

Avec :

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

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

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

3. La concertation

Conformément à l'article L302-2 du code de l'urbanisme

Et selon les modalités fixées par la délibération n°87/2014 datée du 10 juillet 2014, du Comité Syndical du SMT AG.

Cette phase préalable a permis d'informer, impliquer la population en recueillant ses avis et observations sur le projet, d'être en quelque sorte une aide à la décision que prendront les instances locales quant à l'avenir des transports sur le territoire, compétence du Syndicat Mixte des Transports d'Artois Gohelle.

Pour bénéficier d'une concertation efficace au vue du projet, les modalités suivantes ont été déterminées :

- ◆ Création d'un dossier de consultation permettant au public de prendre connaissance des caractéristiques du projet ;
- ◆ La mise à disposition d'un registre de recueil des observations de la population ;
- ◆ Plusieurs réunions publiques ;
12 réunions publiques ont été organisées sur le territoire des communes concernées de la Communauté d'Agglomération de Lens Liévin et de la Communauté d'Agglomération d'Hénin Carvin.
- ◆ Des expositions ouvertes au public ;
- ◆ Une information sur le site Internet du SMTC Artois-Gohelle ;
- ◆ Un magazine distribué en toutes boîtes sur les communes concernées ;
- ◆ Des Flyers d'information rappelant les dates de réunions publiques ;
- ◆ Des affiches dans les bus et lieux publics.

A l'issue de cette concertation ont été recensés :

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

Commentaire de la commission d'enquête

Le bilan de ladite concertation, a fait l'objet d'une pièce du dossier soumis à enquête publique, et l'on constate que de nombreux points ont été sujets à questionnement, lesquels ont dégagé des réponses et précisions, de la part du maître d'ouvrage, que le public certainement attendait.

Cet espace de concertation citoyenne, paraît avoir été bénéfique à la mise en forme du projet.

4. Consultation administrative.

Ont fourni un avis

♦ **La Direction Départementale des Territoires et de la Mer.**

Un avis favorable est émis pour l'aspect D.U.P du Projet.

Le dossier de MEC des documents d'urbanisme devra être complété par le traitement des emplacements réservés, par la rédaction du libellé introduit à l'article 2 des règlements de zones nécessitant une MEC et par la prise en compte des remarques particulières.

Il conviendra également de revoir le dossier :

- > La prise en compte des remarques concernant les cavités souterraines et les risques miniers.
- > La prise en compte des remarques concernant la problématique du patrimoine minier UNESCO et la prise en compte des remarques concernant les mesures compensatoires.

♦ **Unité départementale de l'Architecture et du Patrimoine**

En conclusion.

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

♦ **Agence Régionale pour la Santé.**

Avis favorable assorti d'une demande d'études complémentaires pour la traversée des P.P.E des captages d'eau destinées à la consommation humaine et la nouvelle exposition au bruit de zones résidentielles jusque là calmes.

Le projet de BHNS tel que présent ambitionne d'attirer des automobilistes et d'autres usagers vers les transports en commun par une amélioration significative de la qualité de service de transport.

Cette ambition est réaliste compte tenu du très faible usage actuel des transports par rapport à l'intérêt de liaisons entre les différents pôles urbains du territoire. L'amélioration du service doit augmenter le potentiel d'usage des transports en commun.

La combinaison avec les autres modes de déplacements, en particuliers les modes actifs (cyclistes, marche) et ferroviaire est intégrée aux parties du projet qui nécessiteront des réaménagements de voirie.

Certains points du dossier méritent d'être traités avec prudence et devraient faire l'objet d'autres études complémentaires. Il s'agit en particulier de la traversée des périmètres de protection éloignés des captages d'eau destinée à la consommation humaine, ainsi que la nouvelle exposition au bruit de zones résidentielles jusque là calmes.

Précisons que dans le volet Sols et Eaux, est noté :

« Le dossier précise que ce nouvel aménagement sera réalisé après consultation d'un hydrogéologue agréé ».

Commentaire commission d'enquête

Le SMTAG a fait le nécessaire concernant l'intervention d'un hydrogéologue agréé.

♦ **Avis de l'Autorité Environnementale.**

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

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

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

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

- > Insérer, dans le dossier de demande d'utilité publique, les éléments issus de la note complémentaire du 4 mars 2016 permettant d'encadrer l'urbanisation autour des stations ;

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

Commentaire de la commission d'enquête.

A la lecture du dossier, il s'avère que le SMTAG s'est attaché à répondre et compléter les chapitres qui demandaient à l'être.

Par ailleurs deux thèmes devaient faire l'objet de demandes relatives :

- A l'autorisation de rejet, du gestionnaire de réseau, au titre de la loi sur l'eau
- A l'avis d'un hydrogéologue agréé qui devra être versé au dossier dans le cadre de l'instruction au titre de la Loi sur L'Eau.

Ces deux demandes ont fait l'objet d'interventions du SMT AG (noté au rapport (consultations)).

4. Déroulement de l'Enquête Publique.

Conformément aux prescriptions de l'arrêté préfectoral, daté du 6 juillet 2016, portant enquête publique le projet de création de quatre lignes de Bus à Haut Niveau de Service, laquelle s'est déroulée du mardi 16 août 2016 au jeudi 15 septembre 2016 inclus

Dix neuf communes désignées (article 1^{er} de l'arrêté préfectoral du 6 juillet 2016) et concernés par le projet ont été dépositaires des pièces du dossier. Dossier composé des pièces relatives à :

- ✓ L'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, au projet de création de quatre lignes de Bus à Haut niveau de Service sur une partie des Communauté d'Agglomération de Lens - Liévin et Hénin – Carvin.
- ✓ L'enquête publique préalable à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (PLU) des communes de Carvin, Hénin Beaumont, Libercourt et Loos en Gohelle ;
- ✓ L'enquête parcellaire concernant les communes d'Avion, Bénifontaine, Carvin, Dourges, Fouquières les Lens, Hénin Beaumont, Lens, Libercourt, Liévin, Noyelles Godault, Oignies, Sallaumines, Vendin le Vieil.

4.2. Publicité de l'enquête.

Dans ce cadre, les modalités correspondant à la publicité d'enquête publique est régit par le code de l'environnement en son article R123-11.

Les dispositions prévues, pour une publicité adaptée à l'importance du projet ont été les suivantes :

4.2.1. A la charge de l'autorité prescrivant l'enquête.

I. - Un avis portant les indications mentionnées à l'article R. 123-9 à la connaissance du public est publié en caractères apparents quinze jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le ou les départements concernés. Pour les projets, plans ou programmes d'importance nationale.

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

Parutions dans les journaux :

2 parutions (Voix du Nord et Avenir de l'Artois) ont eu lieu, au minimum 15 jours avant le début de

l'enquête, ainsi que dans les 8 premiers jours de l'enquête.

Internet

L'avis d'enquête a fait l'objet, d'une publication sur le site internet de la préfecture du Pas de Calais,

4.2.2. A la charge de l'autorité municipale

Affichages légaux.

Les affichages légaux prévus par l'arrêté d'organisation de l'enquête ont été effectués dans les mairies et sur les panneaux officiels de chacune des 19 communes désignées pour l'enquête publique, 15 jours au moins avant début de l'enquête, ainsi que pendant les 31 jours consécutifs de ladite enquête.

Commentaire commission d'enquête

Le 29 juillet et 1^{er} août 2016 la commission d'enquête chargé de déposer les registres d'enquête dans chacune des mairies, a par la même vérifié l'apposition de l'affichage de l'avis d'enquête publique.

Il s'avère que les modalités prévues à l'article R123-11 du code de l'environnement, étaient appliquées.

4.2.3. A la charge de l'expropriant.

L'affichage sur site, prévus article R123-11 de code de l'environnement et mentionné par l'arrêté préfectoral d'organisation de l'enquête a été effectuée par le SMTAG sur les lieux situés au voisinage des aménagements, ouvrages ou travaux projetés relatifs au projet.

Environ 80 affiches ont été mises en place tout le long du tracé par la SMTAG avant le début de l'enquête.

Commentaire commission d'enquête

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

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

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

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

La commission précise, que malgré cette erreur d'impression concernant la hauteur de 2 cm du lettrage relatif au titre : « ENQUETE PUBLIQUE », pour avoir testé la facilité de lecture de l'affiche en général, placardé, sur la voie publique, aux abris bus et protégé d'éventuelles intempéries.

Le contenu, placé à hauteur de vue était lisible aisément, sans contrainte particulière.

4.2.4. Mesures de publicité supplémentaires.

Impression de dépliants, par le maître d'ouvrage, destinés à être déposés et disponibles dans chacune des mairies désignée comme lieux d'enquête,

les sites internet de certaines communes impactées par le projet.

Articles de presse

Revue municipales.

5. Déroulement des permanences.

Chacun des commissaires enquêteurs a tenu, au nom de la commission d'enquête les 25 permanences dans chacune des mairies désignés comme lieu d'enquête.

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

6. Bilan de la contribution du public.

Pendant le délai d'enquête, du mardi 16 août 2016 au jeudi 15 septembre 2016, au regard de l'importance du projet, du nombre (19) de communes désignées comme lieux d'enquête avec 25 permanences pour accueillir toute personne le souhaitant, le public ne s'est pas déplacé outre mesure.

La commission, pense que les démarches menées en amont par le SMT AG :

- > Concertation adaptée à l'importance du projet, de nombreuses réponses aux questionnements communiquées lors du bilan de la concertation,
- > Une certaine disponibilité pour apporter les précisions utiles, à ceux qui contactaient directement les services du SMT.
- > Les négociations préalables à la procédure d'expropriation.

Communes	interv. registres	Nb courriers	Nb d'obs.	obs. orales	AVIS		
					favor.	non exprimé	défav.
Avion	-	-	-	-	-	-	-
Billy-Montigny	1	0	1	1	-	2	-
Carvin	8	0	8	2	2	7	-
Dourges	5	1	28	-	-	2	18*
Fouquières les Lens	1	0	1	1	1	1	-
Harnes	0	1	5	1	1**	1	-
Hénin Beaumont	16	1	35	-	2	12	2
Lens	0	12	20	4	2***	6	-
Libercourt	1	0	3	2	1	2	-
Liévin	12	2	40	-	3	11	-
Loison sous Lens	-	-	-	-	-	-	-
Loos en Gohelle	-	-	-	-	-	-	-
Méricourt	1	0	1	-	1	-	-
Montigny en Gohelle,	2	0	10	-	-	2	-
Noyelles Godault,	3	0	3	-	3	-	-
Noyelles sous Lens	3	0	5	-	-	3	-
Oignies	1	0	2	-	-	2	-
Sallaumines	5	4	19	-	-	7	-
Vendin le Vieil	-	-	-	-	-	-	-
Total	59	21	181	11	16	58	20

*Pétition. **M. le Maire de Harnes. ***dont SNCF.

5. Avis de la commission d'enquête.

5.1. Sur le déroulement de l'enquête publique.

A l'issue des 31 jours consécutifs de l'enquête publique unique, il apparaît que:

- > la publicité par :
Parution dans la presse, dans des journaux habilités, au moins 15 jours avant le début d'enquête et répété dans les huit premiers jours a bien été publié ;
Affichage a été réalisée dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête, comme prévu au R123-11 du code de l'environnement ;
- > les pièces du dossier relatifs à la DUP, ont été à la disposition du public pendant les 31 jours consécutifs de l'enquête dans chacune des mairies concernées par le projet et désignées (19) article 1^{er} de l'arrêté préfectoral, et ce aux heures normales d'ouverture de celles-ci ;
- > ces mêmes dossiers étaient consultables en ligne sur le site internet du SMT.
- > le registre d'enquête a été également mis à la disposition du public dans chacune des mairies, pendant les heures normales d'ouverture au public.
- > les membres de la commission d'enquête, ont tenu dans chacune des 19 communes désignées, les permanences prévues (25) pour recevoir le public ;
- > les 25 permanences, se sont déroulées sans incident, et permis à 65 personnes de s'exprimer ;
- > les modalités d'expression, fixées par l'arrêté préfectoral d'organisation d'enquête publique, ont été utilisées.
- > que les commissaires enquêteurs n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement cette enquête de DUP,
- > 91 interventions sur les registres d'enquête, par courriers et oralement ont engendré 181 observations,
- > les oppositions au projet, sont très largement minoritaires.

5.2. Sur l'analyse bilancielle du projet.

De l'ensemble des critères justifiant l'utilité publique de cette opération, il apparaît que :

Avantages :

- > Compte tenu des objectifs poursuivis par le projet de création de BHNS, consistant, notamment à créer un réseau de transport à haut niveau de service structurant, répondant à un besoin croissant de déplacements de personnes.

Le projet proposé devrait :

- ~ mieux répondre aux besoins de déplacements ;
- ~ Optimiser les différentes dessertes ;
- ~ Donner une nouvelle image des transports en commun ;
- ~ Limiter l'utilisation de la voiture automobile particulière ;
- ~ Diminuer les émissions de CO2 ;
- ~ Créer un lien social entre les quartiers d'habitats et les lieux publics ;
- ~ Désengorger les voies des centres urbains ;
- ~ Requalifier les espaces publics et donner une nouvelle attractivité, aux territoires et au développement économique ;
- ~ Desservir les principales zones d'activités des territoires, commerciales, culturelles et sportives.
- ~ améliorer le fonctionnement quotidien des transports :
 - ❖ confort des usagers
 - ❖ respect des horaires
 - ❖ informations justes en temps réel
 - ❖ cadencement et plages horaires adaptées aux besoins;

- ~ désenclaver les territoires en difficulté en améliorant leur accessibilité depuis et vers le reste de l'agglomération ;
- ~ favoriser le report du mode de transport automobile vers les transports en commun, et ainsi contribuer à préserver l'environnement et à lutter contre les effets du changement climatique.
- ~ Etre un vecteur permettant d'améliorer la sécurité routière.
- ~ Permettre un gains de temps pour les trajets domicile travail, en raison des moyennes kilométriques prévues qui seraient d'environ 20 à 30% inférieures à celles des véhicules particuliers.
- ~ pour raisons économiques, prendre les transports publics coûtera moins cher qu'utiliser son véhicule particulier.
- ~ Selon une étude de l'INSEE, le Nord Pas de Calais (N° 1065 de juin 2016) région dont la proportion de navetteurs est élevée, et de fait concernés par un mode transport performant.

Inconvénients :

- ~ Atteinte à la propriété privée toujours possible en cas de refus d'arrangement amiable dans des conditions que la commission d'enquête n'estime pas excessives
- ~ De même que le mode de propulsion hybride (Gas-oil) électrique constitue une avancée au regard de l'existant, néanmoins la commission regrette qu'un choix plus écologique n'ait pas été retenu (bio-méthanisation, hydrogène).
- ~ Craintes des commerçants d'être pénalisés par un manque de places de stationnement, le long des tracés.
- ~ Une voirie en l'état actuel, inadaptée à l'esprit BHNS.
- ~ Difficulté de déplacement en général lors des phases travaux.
- ~ Perturbations liées aux phases chantiers, bénéficiant de mesures compensatoires.
- ~ Atteintes à l'environnement : risques de pollutions (qualité de l'air, odeurs et rejets polluants), dans de faibles proportions
- ~ Atteintes à la faune et à la flore sont faibles compte tenu de la situation du projet majoritairement en zone urbaine dense.
- ~ Atteintes visuelles limitées, en raison des tracés en zones essentiellement urbanisées.

La commission d'enquête considère que l'ensemble des critères examinés présente plus d'avantages que d'inconvénients et plaide en faveur de la Déclaration d'Utilité Publique du projet.

Conclusions de la commission d'enquête :

Après avoir examiné l'ensemble des critères relatifs à la déclaration d'utilité publique de ce projet et à ses conditions de réalisation et de mise en œuvre et compte tenu de ses objectifs visant à améliorer le fonctionnement quotidien des transports du secteur lensois la commission d'enquête :

Considérant que

- > Le projet à été amendé au fil de son avancement, pour prendre en compte les observations et souhaits du public, des services consultés, de façon à produire un dossier complet et fiable à la consultation lors de l'enquête publique ;
- > Le SMT AG, a dans son mémoire en réponse au procès verbal de synthèse des observations du public lors de l'enquête publique, répondu par thèmes, mais également de manière individuelle à chaque questionnement.

Estime que ce projet :

- > Répond aux dispositions P.D.U. approuvé ;

- > Présente un caractère d'intérêt public ;
- > Nécessite le recours à l'expropriation de propriétés privées pour la réalisation du projet, dans des conditions que la commission d'enquête n'estime pas excessives et apparaissent justifiées ;
- > Le coût du projet de cette réalisation compte tenu du rôle essentiel qu'elle est appelée à jouer en tant que service public de transport et des avantages économiques attendus sur le très long terme ne paraît pas déraisonnablement disproportionné par rapport aux autres réalisations similaires ou approchantes ;
- > Les variantes de tracé proposées et/ou les contre-propositions soumises en cours d'enquête concernant le tracé, paraissent les moins contraignants parmi tous ceux qui ont été envisagés,
- > Ne présente pas d'inconvénient majeur au regard de la santé publique ;
- > Présente des garanties s'agissant de la préservation du milieu environnemental au regard de mesures compensatoires prescrites ;
- > Est compatible avec les documents d'urbanisme existants de niveau supérieur
- > Que le Plu des communes de Carvin, Hénin Beaumont, Libercourt et Loos en Gohelle, seront rendus compatibles ;
- > Devrait favoriser, une meilleure mixité sociale.

Au vue des éléments évoqués, la commission d'enquête, à l'unanimité, émet un avis FAVORALE

A la demande Déclaration d'Utilité Publique, relative à la création de quatre lignes de Bus à Haut Niveau de service, 1-3-5-7, sur partie des Communautés d'Agglomération de Lens Liévin et Hénin Carvin.

Assorti de 2 recommandations

- 1. Qu'il sera nécessaire d'apporter un suivi aux réponses formulées par le pétitionnaire dans son mémoire en réponse, lors de l'enquête publique.***
- 2. Qu'il sera indispensable d'aborder la qualité de voirie et de gestion de la circulation, afin de garantir un niveau de service attendu par les usagers.***

Lens le 14 octobre 2016

*Le président
René Bolle*

*Jacques Duc
Membre titulaire*

*Jean Charles Philippe
Membre titulaire*