N°2017/2/CS

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBERATIONS DU COMITÉ SYNDICAL

Séance du Jeudi 26 janvier 2017

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle

Date de la convocation : 20 janvier 2017

Objet : **Modification de la déclaration de projet relative à la création de quatre lignes de Bus à Haut Niveau de Service (Bulle 1, Bulle 3, Bulle 5 et Bulle 7) sur le territoire des Communautés d'agglomération de Lens-Liévin et d'Hénin-Carvin.**

RÉSULTAT DU VOTE :

Nombre de titulaires en exercice : **13**

Nombre de titulaires présents : **7**

Nombre de suppléants présents : **1**

Nombre de suppléants votants : **1**

Pouvoir(s) : **0**

Nombre total de votants : **8**

Suffrages exprimés : **8**

Abstention(s): **0**

Votes favorables : **8**

Votes défavorables : **0**

Accusé de réception du contrôle de légalité
Le : 30/01/2017

Publication
Le : 30/01/2017

Certifié exécutoire
Le :: 30/01/2017

Le jeudi 26 janvier 2017 à 10h00, les membres du comité du Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle étaient réunis.

La présidence a été assurée par M. Laurent **DUPORGE**, président, assisté de M. Jean-Pierre CORBISEZ, 1er Vice-Président.

Titulaire(s) présent(s) : *M. Laurent **DUPORGE** ; M. Bernard **OGIEZ** ; M. Eugène **BINAISSE** ; M. Jean-Pierre **CORBISEZ** ; M. Philippe **KEMEL** ; M. Daniel **MACIEJASZ** ; Mme Mauricette **D'HERMY.***

Titulaire(s) absent(s) / excusé(s) : *M. Jean-Luc **DAUCHY** ; M. Alain **LHERBIER** ; M. Yvon **LEJEUNE** ; M. Jean-Paul **DECOURCELLES** ; M. Michel **BOUCHEZ** ; M. André **JAKUBOWSKI.***

Suppléant(s) présent(s) : *Nicolas **COUSSEMENT**.*

Suppléant(s) absent(s) / excusé(s) : *M. Daniel **KRUSZKA** ; Mme Samia **GACI** ; Mme Naceira **VINCENT** ; M. Sylvain **ROBERT** ; Mme Laurence **DEPORTEER** ; Mme Annie **FLAMENT** ; Mme Sabine **VAN HEGHE** ; Mme Donata **HOCHART** ; M. Alain **MASSON** ;M. Charly **MEHAIGNERY** ; Mme Marine **TONDELIER** ; Mme Ginette **CHEMIN** ; M. Didier **HOLT**.*

Pouvoirs / Représentations : *M. André **JAKUBOWSKI** représenté par M. Nicolas **COUSSEMENT.***

Invité(s) Présent(s) : M. Mhamed BADACHE, chef de cabinet à la CAHC ; M. Gaston DROLEZ, DGS de la CABBALR ; M. Bertrand LOUCHART, DGS de la CALL ; M. Sébastien CASARI, Directeur de Cabinet de la CALL ; M. Daniel DELCROIX invité CABBALR ; M. Margueritte DEPREZ-AUDEBERT, invitée CABBALR ; M. Gérard PAILLARD, invité CABBALR.

Secrétaire : Monsieur Eugène BINAISSE

Administration : M. Fabrice SIROP ; M. Ludwig MAUDRICH ; M. Paskal BARBELETTE ; Mme Valérie BABIC ; M. Quentin DENOYELLE ; M. Benoît DESCAMPS.

LE COMITÉ RAPPELLE que conformément aux articles R.421-1 et suivants du code de justice administrative, le tribunal administratif de Lille peut être saisi par voie de recours formé contre la présente délibération pendant un délai de deux mois commençant à courir à compter de la date de sa notification et/ou de sa publication. Dans ce même délai, un recours gracieux peut être déposé devant l'autorité territoriale, cette démarche suspendant le délai de recours contentieux qui recommencera à courir soit :
- à compter de la notification de la réponse du SMT ;
- deux mois après l'introduction du recours gracieux en l'absence de réponse pendant ce délai ;

REÇU EN PREFECTURE
le 30/01/2017
Application agréée E-legalite.com
062-256204165-20170126-2017_2_CS-DE

N°2017/2/CS

DÉLIBÉRATION DU COMITÉ SYNDICAL

Objet : Modification de la déclaration de projet relative à la création de quatre lignes de Bus à Haut Niveau de Service (Bulle 1, Bulle 3, Bulle 5 et Bulle 7) sur le territoire des Communautés d'agglomération de Lens-Liévin et d'Hénin-Carvin

Le Comité syndical

Vu :

- Le Code général des collectivités territoriales ;
- Le Code de l'environnement, en particulier les dispositions des articles L. 122-1, L. 123-1 et suivants et R. 123-2 et suivants, L. 571-9 et L. 571-10 et celles des articles R. 571-44 et suivants, R. 122-1 et suivants, L. 126-1 et R. 126-1 et suivants,
- Le Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et notamment les dispositions des articles L.1, L. 110-1 et L. 112-1 mais aussi celles des articles L. 121-1 à L. 122-7 et des articles R. 121-1 et R. 121-2,
- Le Code général des propriétés des personnes publiques et en particulier les dispositions des articles R. 1211-3,
- Le Code des transports, et notamment les dispositions des articles L. 1511-1 à L. 1511-7
- Le Code de l'urbanisme et en particulier les dispositions des articles L. 102-1, L. 104-1 et suivants, L. 153-13 et suivants,
- Le Plan de Déplacements Urbains (PDU)
- Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de Lens-Liévin,
- Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) d'Hénin-Carvin,
- Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de l'Artois
- La délibération n°35/2013 du Comité Syndical du SMT Artois-Gohelle en date du 4 juin 2013 portant modification de la délibération n°292 du 13 juin 2008 relative à la réalisation de deux lignes de tramway, prenant acte du changement de mode sur l'ex-ligne LLHB (devenue lignes L1 et L2 et désormais décomposée en lignes Bulles 1, 3, 5 et 7).
- Les délibérations n°27/2014 et 2015/21/CS du Comité syndical du SMT Artois-Gohelle en date des 13 février 2014 et 16 avril 2015 portant arrêt et modification de l'enveloppe financière du projet de TCSP (lignes L1 et L2 – désormais décomposées en Bulle 1 et 3 et Bulles 5 et 7).
- La délibération n°87/2014 du Comité syndical du SMT Artois-Gohelle en date du 10 juillet 2014 définissant les objectifs et modalités de la nouvelle concertation préalable à la réalisation du projet de TCSP « Bulles ».
- La concertation préalable avec le public menée du 3 novembre au 12 décembre 2014, prescrite par délibération n°87/2014 du 10 juillet 2014.
- La délibération n°2015/15/CS du SMT Artois-Gohelle en date du 12 février 2015 sur la validation du bilan de la concertation préalable à la réalisation du projet de Bus à Haut Niveau de Service « Bulles » sur les lignes 1, 3, 5 ,6 et 7 (axes identifiés L1, L2 et B2).
- La délibération n°2015/19/CS du Comité syndical du SMT Artois-Gohelle en date du 16 avril 2015 portant validation des études préliminaires des lignes Bulle 1, Bulle 3, Bulle 5 et Bulle 7.
- La délibération n°2015/80/CS du Comité syndical du SMT Artois-Gohelle en date du 12 novembre 2015 portant lancement de la procédure préalable à la Déclaration d'Utilité Publique Validation du dossier d'enquête publique unique portant sur la création des lignes de BHNS (Bulle 1, 3, 5 et 7) en vue du dépôt du dossier en préfecture.
- Les avis de la DDTM en date des 9 et 10 mars 2016, de l'ARS en date du 16 février 2016, de la DRAC en date du 17 mars 2016 et de l'Autorité environnementale en date du 18 mars 2016.
- Les délibérations n°2016/10/CS et n°2016/33/CS des Comités syndicaux du SMT Artois-Gohelle en date des 21 janvier 2016 et 16 mars 2016 relative à la validation des AVP des lignes Bulle 1, Bulle 3, Bulle 5 et Bulle 7.
- La délibération n°2016/51/CS du Comité syndical du SMT Artois-Gohelle en date du 28 avril 2016 approuvant la composition du dossier d'enquête publique unique relatif à la création des quatre lignes de BHNS (Bulle 1, 3, 5 et 7), tel que modifié suite aux observations des services de l'Etat et a autorisé son Président à solliciter l'ouverture d'une enquête publique unique sur ce projet.

REÇU EN PREFECTURE
le 30/01/2017
Application agréée E-legalite.com
062-256204165-20170126-2017_2_CS-DE

- L'arrêté préfectoral en date du 6 juillet 2016 portant ouverture de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet Bulles 1, 3, 5 et 7 et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des Communes de Carvin, Hénin-Beaumont, Libercourt et Loos-en-Gohelle.
- L'enquête publique menée du 16 août 2016 au 15 septembre 2016, le rapport, les avis et conclusions de la Commission d'enquête transmis à la Préfecture du Pas-de-Calais.
- Le courrier de Madame la Préfète en date du 21 octobre 2016 invitant le Comité Syndical à se réunir et délibérer sur le caractère d'intérêt général du projet.
- Vu la délibération n°2016/114/CS du 15 décembre 2016 approuvant déclaration de projet relative à la création de quatre lignes de Bus à Haut Niveau de Service (Bulle 1, Bulle 3, Bulle 5 et Bulle 7) sur le territoire des Communautés d'agglomération de Lens-Liévin et d'Hénin-Carvin.

Considérant :

- Que l'enquête publique unique portait sur :
  - L'utilité publique de ce projet.
  - La cessibilité des parcelles concernées par le projet.
  - La mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

- Qu'au titre de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, étaient concernées, dans le cadre de la déclaration de projet approuvée le 15 décembre 2016, les communes de Carvin, Hénin-Beaumont, Libercourt et Loos-en-Gohelle.

- Que la déclaration de projet fait référence à la modification du tracé sur la commune de Libercourt.

- Qu'au regard du nouveau tracé, la mise en comptabilité des documents d'urbanisme, présentée au titre de l'enquête publique, sur la commune de Libercourt, devient obsolète.

- Qu'il convient de modifier la déclaration de projet en ce sens en supprimant la mention de la ville de Libercourt de la liste des communes sur lesquelles il est nécessaire de réaliser une MECDU.

Vu l'exposé du Président,

Après en avoir délibéré, le Comité Syndical :

Article 1 : Approuve la suppression de la mention de la commune de Libercourt de la liste des communes sur lesquelles une mise en comptabilité des documents d'urbanisme doit être réalisé.

Article 2 : Approuve les modifications suivantes à la déclaration de projet :

- Suppression en partie « III.2 – Impact environnemental du projet : prescriptions, mesures compensatoires et suivi » (page 16) de la mention *« Création d'un passage à amphibiens au niveau du zoom 8 (Libercourt) »* ;
- Suppression en partie « IV.1 – Déroulement de l'enquête publique » (page 17) de la mention de la ville de *« Libercourt »* dans la phrase « la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes suivantes : Carvin, Hénin-Beaumont, Libercourt et Loos-en-Gohelle. »
- Suppression en partie « IV.2.3 - concernant la mise en compatibilité des documents d'urbanisme » (page 19) de la mention de la ville de « Libercourt » dans la phrase « la commission d'enquête a émis à l'unanimité de ses membres un avis favorable à la mise en compatibilité du PLU des communes de Carvin, Hénin-Beaumont, Libercourt et Loos-en-Gohelle. »

Conformément à l'article R126-2 du code de l'environnement, la présente délibération sera de plus affichée dans les mairies des communes concernées.

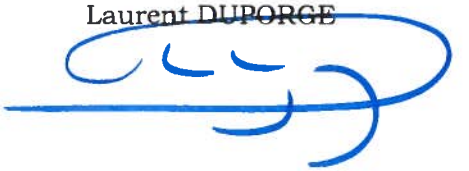
REÇU EN PREFECTURE
le 30/01/2017
Application agréée E-legalite.com
062-256204165-20170126-2017_2_CS-DE

Conformément à l'article R. 126-2 précité, chacune des formalités de publicité mentionnera le ou les lieux où le public peut consulter le document comportant le texte de la déclaration de projet.

Le texte de la déclaration de projet pourra être consultable au siège du SMTAG ainsi que sur le site internet du projet (http://www.smt-artois-gohelle.fr**).**

RESULTAT DU VOTE : Adoptée (UNANIMITÉ)
Abstention(s) : 0
Pour : 8
Contre : 0

Le Président
Laurent DUPORGE



REÇU EN PREFECTURE
le 30/01/2017
Application agréée E-legalite.com
062-256204165-20170126-2017_2_CS-DE

DECLARATION DE PROJET (EXTRAIT)*

***Corps du texte modifié par délibération du comité syndical du SMT Artois-Gohelle n°2017/2/CS du 26 janvier 2017**

Projet de création de quatre lignes de Bus à Haut Niveau de Service (Bulle 1, Bulle 3, Bulle 5 et Bulle 7) sur le territoire des communautés d'Agglomération de Lens Liévin et d'Hénin Carvin

39 rue du 14-Juillet – CS 70173 – 62303 LENS Cedex – Tél.: 03 21 08 06 36 – Fax : 03 21 08 06 39

I - PREAMBULE

I.1 - Rappel du contexte

Le Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle (SMTAG) est ce qu'on appelle une autorité organisatrice de mobilité (AOM). Le périmètre de cet établissement public englobe les 115 communes qui composent les agglomérations de Lens - Liévin, Hénin - Carvin et Béthune - Bruay.

Septième périmètre de transport urbain de France, le SMT Artois-Gohelle est en charge du Plan de déplacements urbains (PDU), du réseau de bus TADAO, du transport scolaire et plus globalement de la politique de déplacements sur son territoire.

Administré par un comité syndical composé de 21 élus, issus des communes directement concernées, le SMT AG met en place la stratégie et la politique de déplacements avec comme objectif principal l'optimisation de l'offre de transport public locale. De telles prérogatives en font un acteur majeur dans le développement du bassin minier. Le SMT AG est présidé par M. Laurent DUPORGE, Maire de Liévin, Conseiller Départemental assisté par 2 vice-Présidents M. Jean-Pierre Corbisez, Maire de Oignies et Président de la CAHC et M. Daniel Delcroix, Maire de Billy-Berclau et Vice-Président d'Artoiscomm.

Le SMT AG développe et organise le réseau TADAO, dont l'exploitation se fait en DSP (Délégation de service public). De même, le projet Bulles, comme l'ensemble des projets liés au transport sur le territoire, sont à l'initiative et sous la responsabilité du SMT AG.

Soucieux d'optimiser sans cesse l'offre de transport, de s'adapter aux changements à venir et de faciliter la mobilité de chacun, les élus du SMT AG ont aussi en point de mire l'aménagement du territoire, l'amélioration du cadre de vie, l'accessibilité pour tous et enfin le développement durable pour réellement faire des transports en commun une seconde nature.

De manière très concrète, les besoins croissants de mobilité et la nécessité de développer des solutions respectueuses de l'environnement se traduisent, dans le Plan de Déplacements Urbains (PDU) du SMT AG, par le développement d'axes structurants.

Si les liaisons de Trains Express Régionaux (TER) assurent des déplacements rapides et cadencés de pôles à pôles, il reste absolument nécessaire d'organiser un réseau de transports performant vers et depuis ces pôles d'échanges. Cela est l'enjeu du projet de Bus à Haut Niveau de Services Bulles.

Sur le territoire de la communauté d'Agglomération de Lens Liévin et d'Hénin Carvin, il est donc proposé la création de quatre lignes de BHNS dénommées « Bulle 1, Bulle 3, Bulle 5 et Bulle 7 ».

Le SMT AG est donc le maître d'ouvrage de ce projet.

I.2 - Enjeux du projet

Le projet Bulles du SMT AG est composé de 6 lignes structurantes de Bus à Haut Niveau de Service.

Quatre de ces lignes, appelées Bulle 1, Bulle 3, Bulle 5 et Bulle 7, desserviront le territoire de l'agglomération de Lens-Liévin (CALL) / Hénin-Carvin (CAHC). Leur cumul représentera environ 72 km de lignes. Ce linéaire sera ponctué de 115 stations, dont le positionnement a été étudié en fonction des nécessités attendues, des utilisateurs et par rapport aux contraintes des différents sites choisis.

Le projet Bulles est une action concrète du schéma de mobilité défini dans le Plan de déplacements urbains (PDU) du SMT AG qui a été validé en juin 2015 avec l'aval des trois agglomérations membres.

Ce PDU inscrit le développement de lignes structurantes sur des axes déterminés dans les principales actions à mener dans son axe 1 « Articuler les politiques de transport et d'urbanisme pour faciliter les mobilités alternatives » qui s'articule autour de quatre thématiques :

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

En effet, les réflexions sur l'amélioration des transports publics dans l'agglomération se basent sur les constats suivants :

- Le périmètre du SMT est un des territoires où l'usage de l'automobile est le plus fort à l'échelle nationale.
- L'usage important de l'automobile cache néanmoins des disparités avec un taux de ménages non motorisés important.
- Il existe un enjeu fort de desserte de population en situation de précarité.
- Une problématique d'isolement de certains quartiers d'habitat ou de grands équipements.
- Des besoins de mobilité croissants.
- Un engorgement de la circulation dans certains secteurs et l'augmentation constante du trafic automobile.
- Une volonté de réduire des émissions polluantes liées aux différents modes de transports.

Le projet de BHNS répond à ce titre à des objectifs multiples :

- Mieux répondre aux besoins de déplacements en adaptant au mieux l'offre de transport à l'évolution de la mobilité et créer une dynamique pour l'ensemble du réseau TADAO.
- Irriguer le « cœur urbain » de la CALL et de la CAHC, améliorer son accessibilité en transports en commun, de créer des lignes structurantes et connectées aux pôles d'échanges (gares ferroviaires, routières, parkings relais, …) et offrir aux usagers un haut de niveau de service :
    - des lignes de Bus avec des amplitudes horaires et des fréquences de passage accru,
    - des couloirs bus pour optimiser la performance et un franchissement prioritaire des carrefours,
    - de l'information des voyageurs en temps réel,
    - des bus offrant des équipements et des services performants.
- Donner une nouvelle image aux transports en commun sur le territoire.
- Favoriser le report modal de la voiture particulière vers les transports en commun dans une agglomération dont la population se déplace majoritairement en voiture et développer les autres modes doux de déplacements, notamment par la création de pistes cyclables.
- Faire entrer le réseau de bus dans la troisième révolution industrielle, et diminuer les émissions de CO2.
- Créer un lien social entre les quartiers d'habitat et les équipements publics.
- Désengorger les voies des centres urbains.
- Participer à la requalification des espaces publics et donner une nouvelle attractivité aux territoires et au développement économique.
- Desservir les principales zones d'activités du territoire (le centre commercial Lens 2 à Lens, le centre commercial Auchan à Hénin-Beaumont, la plateforme multimodale Delta 3 à Dourges, la zone industrielle les Portes du Nord à Libercourt, le parc d'activités Les Renardières à Lens, le parc d'activités Le Pommier à Hénin-Beaumont…).
- S'inscrire dans le PDU.

Le projet Bulle est scindé en deux. Ce document traite uniquement des lignes concernant l'agglomération de Lens-Liévin (CALL) et l'agglomération de Hénin-Carvin (CAHC), soit les Bulles 1, 3, 5 et 7.

En intégrant le projet Bulle dans une stratégie globale d'aménagement du territoire visant à renforcer les centralités existantes et à lutter contre l'étalement urbain, les Élus se donnent les moyens d'atteindre les objectifs du PDU de doublement de la fréquentation des transports collectifs d'ici à 2020.

Au-delà des lignes Bulles elles-mêmes, ce projet présente également un enjeu fort pour l'ensemble du réseau TADAO, et donc l'ensemble des usagers. Il permettra de donner une nouvelle image au réseau, plus dynamique, plus attractive. Certains outils développés dans le cadre du projet Bulles, notamment le système d'aide à l'exploitation et l'information voyageurs, profiteront à l'ensemble du réseau. Le nouveau centre de maintenance et de remisage des bus à Houdain-Divion permettra d'accueillir de nouvelles motorisations (hybrides et hydrogène), comme les bus des lignes « classiques ».

L'aménagement de pôles d'échanges (train, bus, vélos, parkings…) facilitera les correspondances.

L'identification forte des lignes du réseau apportera plus de sérénité aux usagers et l'information voyageurs en temps réel dans les véhicules et en stations, ainsi que les fréquences de passages élevées devraient enfin inciter plus de personnes à laisser leur voiture au garage pour certains de leurs déplacements.

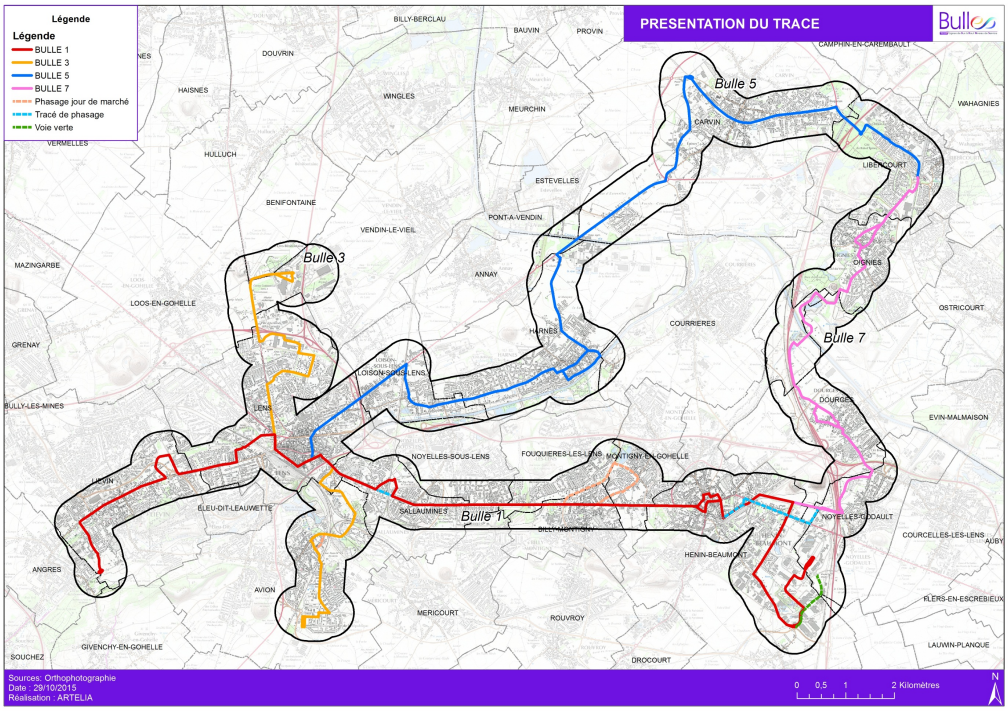
II – PRESENTATION DU PROJET

II.1 – Caractéristiques du projet

Afin de répondre à ces objectifs, le SMT AG propose un aménagement global adapté et optimisé aux problématiques de développement et d'aménagement sur le territoire des agglomérations de Lens-Liévin et Hénin-Carvin.

Les Bulles 1, 3, 5 et 7 traversent 22 communes de la CALL et de la CAHC (certaines n'étant concernées que de façon marginale), qui sont les suivantes :

- Lens, Liévin, Avion, Sallaumines, Méricourt, Noyelles-sous-Lens, Fouquières-lès-Lens, Loison-sous-Lens, Harnes, Annay, Vendin-le-Vieil, Loos-en-Gohelle, Estevelles, Bénifontaine – communes appartenant à la CALL.
- Hénin-Beaumont, Dourges, Carvin, Libercourt, Billy-Montigny, Montigny-en-Gohelle, Oignies, Noyelles-Godault – communes appartenant à la CAHC.



Le choix des tracés a été fait sur la base du PDU et notamment du schéma global de mobilité qui y est inscrit. Le tracé final proposé a été établi en concertation étroite avec les différents acteurs, notamment les mairies concernées et les agglomérations, ainsi que les habitants via différentes phases de concertations préalables.

Le projet propose la création d'un réseau de bus performant, composé des quatre lignes suivantes :

- La Bulle 1 (24km) qui assure la liaison est-ouest entre Liévin et Hénin-Beaumont, via le centre-ville de Lens.

- La Bulle 3 (14km) qui assure la liaison 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 d'Hénin-Beaumont. Elles desservent également des centres urbains correspondant aux zones à plus forte densité du territoire.

- La Bulle 5 (22km) qui permet de relier le centre-ville de Lens à la gare de Libercourt, en passant par les centres-villes de Harnes et de Carvin. Cette ligne assure les liens entre les pôles d'échanges, pôles de vie et zones d'activités importantes du territoire.

- La Bulle 7 (13km) qui relie la gare de Libercourt à celle d'Hénin-Beaumont, en passant par Oignies, Dourges et Noyelles-Godault.

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

Au total, le projet représente un linéaire d'environ 72 km de lignes, ponctué de 115 stations, dont le positionnement a été étudié en fonction des nécessités attendues, des utilisateurs et des contraintes liées aux différents sites retenus.
Le découpage du linéaire en plusieurs lignes facilitera l'exploitation et confortera la lisibilité des liaisons.

L'aménagement de ces quatre nouvelles lignes s'accompagne de la restructuration des autres lignes du réseau TADAO, ainsi que de divers aménagements connexes (stations, pôles d'échanges multimodaux, parkings-relais, voies dédiées aux modes doux, zones de stationnement) indispensables à la faisabilité et au fonctionnement du nouveau système de transport et à son insertion dans la voirie urbaine.

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 les 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 SMT AG a adopté une approche « performantielle » pour la conception des lignes de BHNS.

Les performances recherchées induisent les aménagements et les systèmes de priorité mis en œuvre.
Ainsi, les aménagements proposés prennent en compte les performances, tout en tenant compte de l'ensemble des contraintes, et notamment :

- les contraintes et enjeux urbains, le respect notamment des chartes existantes, des attentes et contraintes particulières au niveau local,
- le respect de l'enveloppe financière et des plannings,
- les impacts environnementaux, sur les riverains, sur la circulation et autres usages de l'espace public,
- la prise en compte des réseaux existants pour limiter les impacts et les dévoiements,
- les objectifs d'accessibilité et de sécurité,

- le respect des normes en vigueur.

Pour la réalisation de ces aménagements et infrastructures, et dans le cadre de sa compétence Transport, le SMT AG aménage les voies, les carrefours et l'ensemble des infrastructures dédiées au BHNS, ainsi que les aménagements urbains nécessaires à son fonctionnement, et veille à la reconstitution des usages affectés par les aménagements lies au BHNS. Il aménage également les pistes cyclables et les modes doux là où ils ne préexistent pas et en cas de création de voies BHNS dédiées.

Les voies en site propre
L'intégration d'une ligne de bus à haut niveau de service permet de fluidifier les différents modes de transport et de trafic.
La prise en compte des besoins de fonctionnement des équipements publics et privés permettent d'optimiser les aménagements routiers et paysagers. Les flux de circulation de véhicules et de piétons sont de plus en plus importants aux abords des centres publics administratifs, culturels et sociaux.
L'intérêt d'un tel projet est l'amélioration des échanges entre les différents quartiers des villes desservies et les établissements publics et privés.

Priorité des bus aux carrefours
L'insertion d'un transport en commun en site propre de type BHNS, nécessite que la priorité lui soit laissée aux carrefours traversés. Cela implique la modification des carrefours à feux actuels (intégration de la priorité) et la restructuration géométrique ou de régulation des carrefours de type giratoire (transformation de giratoires en carrefours à feux…).
Cela consiste à détecter localement l'arrivée du BHNS, à gérer son approche, à assurer le « vert » au moment de son arrivée, puis à revenir au plus vite au fonctionnement de base. Les études spécifiques sont réalisées en ce qui concerne la circulation du BHNS et son insertion dans les principaux carrefours.
Dans le cadre de l'insertion en voie banalisée, la prise en compte de cette priorité est d'autant plus importante que d'autres véhicules se trouvent devant le BHNS. La priorité consistera donc de la même façon à détecter en amont l'approche du BHNS et à donner à sa voie un feu vert évitant ainsi tout blocage.
Les systèmes de priorité mis en œuvre participent à la sécurité des piétons et des cycles en organisant des traversées signalisées et aménagées, conformément à la règlementation. La priorité donnée au BHNS respectera toujours les temps de traversée piétonne en sécurité nécessaires.

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

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

Les pôles d'échanges
Les stations de « Lens gare », de « Libercourt gare », de « Loison-sous-Lens gare », de « Dourges gare » et de « Hénin gare » sont des Pôles d'échanges. Ils permettent à la fois de changer de modes de transports (train) mais également de changer de ligne Bulle ou d'emprunter d'autres lignes du réseau TADAO. Ces pôles facilitent la mobilité des usagers.

Les parkings-relais

Les parkings-relais ont pour vocation d'inciter les automobilistes, voire les cyclistes, à laisser leur véhicule sur un parking à la périphérie des villes pour ensuite emprunter un moyen de transport en commun.

Cette solution permet de gagner du temps et d'éviter les éventuels points de congestion de la circulation.

Les parkings relais s'adressent principalement aux usagers du BHNS effectuant des trajets réguliers de longue distance, du type domicile-travail. Ils contribuent à faciliter le stationnement et l'accès au BHNS pour ses usagers. Ils offrent un stationnement afin de faciliter les trajets des usagers. C'est une solution efficace dans cette simplification des déplacements.

Les parkings relais doivent également jouer un rôle dans la limitation de l'étalement urbain en jouant le rôle de point de transfert vers le système de transport efficace qu'est le BHNS.

Les parkings relais du projet encouragent donc l'intermodalité entre la voiture particulière et le BHNS.

Il est prévu la mise en place et la conception de 8 parkings relais à proximité d'arrêts du BHNS Artois-Gohelle pour les Bulles 1, 3, 5 et 7 :

Liévin :
- A l'est du Chemin du Marquage et à proximité du giratoire Coubertin, aire de retournement et terminus de la Bulle 1.
- Au niveau du giratoire Rybnik (piscine Nauticaa).

Avion :
- A proximité de la station Lebas (terminus de la Bulle 3) et de l'échangeur N17.
- A proximité de la Mairie et au Nord de la Station Avion Centre-ville.

Méricourt : A proximité de la station « Cocorico ».

Noyelles-Godault : A proximité de la station Europe, terminus de la Bulle 1. Il sera mutualisé avec le projet des gestionnaires du centre commercial.

Carvin Parc : implanté à proximité du centre commercial Leclerc.

Une identification claire des lignes de BHNS

L'ensemble de ces aménagements permettra d'identifier aisément les stations majeures, les stations et les arrêts. Plus généralement, le choix des matériaux, le choix du mobilier et les choix des aménagements permet une identification immédiate des Bulles 1, 3, 5 et 7.

II.2 – Cadre réglementaire du projet

Le présent projet est encadré par l'ensemble des dispositions suivantes :

1 – Le code de l'environnement et notamment :
- les articles L.122-1 à L.122-3 relatifs aux études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements,
- les articles L.123-1 à L.123-19 relatifs aux enquêtes publiques concernant les opérations susceptibles d'affecter l'environnement,
- les articles L.126-1 et suivants relatifs à la déclaration de projet,
- les articles L.571-9 et L.571-10 relatifs aux aménagements et infrastructures de transports terrestres,
- les articles R.122-1 à R.122-15 relatifs à l'évaluation environnementale et aux études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements,
- les articles R.123-1 à R.123-27 relatifs aux enquêtes publiques concernant les opérations susceptibles d'affecter l'environnement,
- les articles R.126-1 à R.126-4 relatifs à la déclaration de projet,
- les articles R.571-44 à R.571-52 relatifs à la limitation du bruit des aménagements, infrastructures et matériels de transports terrestres.

2 – Le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et notamment :
- Les articles L.1, L.110-1 et L.112-1 relatifs à l'enquête publique,
- Les articles L.121-1 à L.122-7 relatifs aux dispositions générales et particulières à l'utilité publique de certaines opérations,
- Les articles R.121-1 et R.121-2 relatifs aux dispositions générales concernant la déclaration de l'utilité publique.

3 – Le code général de la propriété des personnes publiques et notamment son article R.1211-3 relatifs aux dispositions applicables à l'Etat et à ses établissements publics concernant les procédures d'acquisition par voie d'expropriation des bien situés en France.

4 - Le code des transports et notamment les articles L.1511-1 à L.1511-7 relatifs à l'information et la participation du public, au bilan économique et social des opérations concernant les infrastructures, les équipements et les matériels.

5 – Le code de l'urbanisme et notamment :

- L'article L.102-1 relatif au projet d'intérêt général,
- Les articles L.104-1 et suivants relatifs au champ d'application de l'évaluation environnementale,
- Les articles L.153-54 à L.153-59 relatifs à la mise en compatibilité avec une opération d'utilité publique ou d'intérêt général,
- Les articles R.153-13 à R.153-22 relatifs à la mise en compatibilité d'un PLU avec une opération d'utilité publique ou d'intérêt général.

****

Au sein du SMT AG, l'élaboration du projet objet de la présente déclaration de projet a suivi le processus suivant :

- La délibération n°35/2013 du Comité Syndical du SMT Artois-Gohelle en date du 4 juin 2013 porte modification de la délibération n°292 du 13 juin 2008 relative à la réalisation de deux lignes de tramway, prenant acte du changement de mode sur l'ex-ligne LLHB (devenue lignes L1 et L2 et désormais décomposée en lignes Bulles 1, 3, 5 et 7).

- Les délibérations n°27/2014 et 2015/21/CS du Comité syndical du SMT Artois-Gohelle en date, respectivement, du 13 février 2014 et du 16 avril 2015 portent arrêt et modification de l'enveloppe financière du projet de TCSP (lignes L1 et L2 – désormais décomposées en Bulle 1 et 3 et Bulles 5 et 7).

- La délibération n°87/2014 du Comité syndical du SMT Artois-Gohelle en date du 10 juillet 2014 définit les objectifs et modalités de la nouvelle concertation préalable à la réalisation du projet de TCSP « Bulles ».

- Le projet a fait l'objet d'une phase de concertation préalable avec le public du 3 novembre au 12 décembre 2014, prescrite par délibération n°87/2014 du 10 juillet 2014.

- La délibération n°2015/15/CS du SMT Artois-Gohelle en date du 12 février 2015 porte validation du bilan de la concertation préalable à la réalisation du projet de Bus à Haut Niveau de Service « Bulles » sur les lignes 1, 3, 5 ,6 et 7 (axes identifiés L1, L2 et B2) ;

- La délibération n°2015/19/CS du Comité syndical du SMT Artois-Gohelle en date du 16 avril 2015 porte validation des études préliminaires des lignes Bulle 1, Bulle 3, Bulle 5 et Bulle 7.

- La délibération n°2015/80/CS du Comité syndical du SMT Artois-Gohelle en date du 12 novembre 2015 porte lancement de la procédure préalable à la Déclaration d'Utilité Publique Validation du dossier d'enquête publique unique portant sur la création des lignes de BHNS (Bulle 1, 3, 5 et 7) en vue du dépôt du dossier en préfecture.

- Les délibérations n°2016/10/CS et n°2016/33/CS des Comités syndicaux du SMT Artois-Gohelle en date du 21 janvier 2016 et du 16 mars 2016 portent validation des AVP des lignes Bulle 1, Bulle 3, Bulle 5 et Bulle 7.

- La délibération n°2016/51/CS du Comité syndical du SMT Artois-Gohelle en date du 28 avril 2016 approuve la composition du dossier d'enquête publique unique relatif à la création des quatre lignes de BHNS (Bulle 1, 3, 5 et 7), tel que modifié suite aux

observations des services de l'Etat et a autorisé son Président à solliciter l'ouverture d'une enquête publique unique sur ce projet.

II.3 – Avis

Par son courrier du 21 avril 2016, la préfecture a transmis au SMT AG, suite à la consultation inter administrative, les avis sur le dossier d'enquête unique :

- Du directeur départemental des territoires et de la mer
- Du directeur Général de l'Agence Régionale de Santé du Nord
- De l'architecte des bâtiments de France
- De l'autorité environnementale.

Concernant la préfecture en elle-même, il a été demandé quelques reprises mineures (cinq reprises) sur le dossier enquête unique.

Sur le dossier d'enquête parcellaire, des demandes de forme, ainsi que quelques précisions, ont été demandées afin de faciliter la lecture et la compréhension par le public. De même, la préfecture a relevé quelques anomalies ou imprécisions qu'il convenait de corriger avant l'enquête publique.

Une reprise des documents a été faite suite à ces remarques, en particulier de l'enquête parcellaire.

Concernant la DDTM, un avis favorable a été émis au dossier d'enquête publique unique. La DDTM souligne notamment que l'utilité publique du projet est correctement démontrée. Elle rappelle l'enjeu sur les aménagements réalisés à proximité des monuments historiques et en périmètres UNESCO, ainsi que sur les mesures compensatoires. Des rappels sont faits dans le courrier sur la gestion des eaux. Il est demandé l'avis d'un hydrogéologue agréé, cette demande est reprise dans l'avis de l'ARS.

Cet avis de la DDTM est assorti de quelques demandes complémentaires.

- Apporter des adaptations au dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme :
  - La DDTM s'interroge sur la nécessité d'ajouter quelques emplacements réservés non prévus initialement.
  - La rédaction du libellé introduit à l'article 2 des règlements d'urbanisme est à compléter selon un modèle fourni.
  - Des remarques particulières à chaque ville sont apportées dans un tableau joint au courrier.

- Compléter les données concernant le risque lié aux cavités souterraines.

- Bien prendre en compte la problématique du patrimoine minier UNESCO et les mesures compensatoires.

Ces remarques de la DDTM ont fait l'objet de nombreux échanges entre le SMT AG et la DDTM. Le SMT AG a envoyé une réponse par écrit répondant point par point aux remarques de la DDTM. Cette réponse point par point a également été ajoutée dans le dossier d'enquête unique (pièce K-bis).
Les autres pièces, notamment celles relatives à la mise en compatibilité, ont également, le cas échéant, été corrigées, selon les demandes et indications de la DDTM.

Concernant l'ARS, un avis favorable a été émis, assorti d'une recommandation. Il est demandé au SMT AG d'obtenir l'avis d'un hydrogéologue agréé pour préciser les modalités de traversée du périmètre de protection éloignés du captage d'eau destiné à la consommation humaine à Liévin.

Dès réception de l'avis de l'ARS, le SMT AG a saisi cette dernière pour la désignation d'un hydrogéologue agréé. Celui-ci a rendu un avis favorable au projet assorti de quelques recommandations, sur lesquels le SMT a pris un engagement ferme, joint à la demande de déclaration au titre de la loi sur l'eau.

L'ARS a également fait un certain nombre de commentaires portant sur

- L'étude acoustique :

- L'ARS souhaite des précisions sur quelques points de dépassement non significatifs (le seul point très significativement défaillant étant traité de manière exhaustive dans le dossier).
- Il est rappelé le protocole utilisé par le SMT AG pour son étude et la bonne prise en compte de la règlementation en vigueur. Cependant, l'ARS rappelle également les valeurs guides définies par l'OMS.
- La prise en considération par le SMT AG des valeurs guide de l'OMS conduirait celui-ci à renforcer encore les mesures prises pour lutter contre les nuisances sonores.

- La qualité de l'air :
  - L'ARS souligne qu'il aurait été intéressant d'approfondir l'étude de l'évolution des pollutions, en dehors de tout projet BHNS.
  - L'ARS conclue sur la contribution non négligeable à la lutte contre la pollution du projet BHNS.

Une réponse point par point a été faite dans la pièce K-bis du dossier, apportant les compléments et précisions demandées.

Concernant l'avis de la DRAC, plusieurs remarques ont été faites :

- Il est demandé de développer de manière plus explicite les différentes autorisations nécessaires pour le projet.

- Il est demandé que, dans la notice explicative, la liste exhaustive des biens UNESCO et « monument historique » soit ajoutée. Des précisions sur les termes à utiliser pour qualifier les différents éléments du bien UNESCO sont apportées pour permettre de lever toute ambiguïté dans les documents.

- De même, il est demandé d'ajouter les monuments historiques et les biens UNESCO impactés par les tracés, dans la présentation des tracés retenus de la Notice explicative. La liste des monuments ou biens à reprendre, séquence par séquence, est donnée dans le courrier.

- Il est demandé d'ajouter les limites et abords des monuments historiques et biens UNESCO concernés et les zones ZPPAUP sur le plan général des travaux.

- Il est rappelé les procédures relatives à la gestion du patrimoine, relevant du code du patrimoine et nécessitant l'intervention de l'Architecte des Bâtiments de France.

- Il est demandé de bien préciser les différents types de protection et d'éviter toutes confusions entre ceux-ci (UNESCO, Monument historique, ZPPAUP…).

Ces éléments ont bien été pris en compte. Une réponse point par point a été faite dans la pièce K-bis. Les pièces du dossier d'enquête publique unique ont été reprises.

Concernant l'avis de l'Autorité environnementale (AE), il est souligné que l'étude d'impact est conforme aux prescriptions règlementaires. Les principaux enjeux sont repris et développés.

L'avis s'articule autour des items suivants :

- <u>Biodiversité</u> :

Des précisions sont demandées sur les mesures compensatoires.
L'AE estime nécessaire d'effectuer une demande de dérogation pour les déplacements ou destruction d'espèces protégés, et probable la nécessité de déposer un dossier de défrichement.

- <u>Eau</u> :

Il est repris la nécessité de l'avis d'hydrogéologue pour le captage de Liévin, conformément à l'avis de l'ARS.

- Patrimoine paysager, architectural et culturel :

Il est demandé des précisions sur l'insertion visuelle de l'ouvrage d'art de Sainte Henriette. Plus globalement, l'AE souhaite que soit étayé l'argumentaire sur le tracé du BHNS eu égard aux enjeux naturels et patrimoniaux ainsi qu'aux effets cumulés du projet BHNS avec celui de la ZAC.

- Aménagement du territoire :

L'AE rappelle sa vigilance sur le risque d'étalement urbain tout en soulignant les éléments en réponse déjà apportés par le SMT AG le 4 mars 2016. Il est demandé que cette note du 4 mars 2016 soit insérée dans le dossier d'enquête unique.

Enfin, un développement de l'argumentaire pour les passages sur le « bois d'Epinoy » et le campus « Euralogistic » est nécessaire.

Réponse du SMT à l'avis de l'AE :

Le SMT AG, au travers d'une pièce complémentaire au dossier de d'enquête publique unique (la pièce K), a répondu point par point à chacune des remarques et demandes de précisons ou de compléments formulés dans chacun des avis reçus.

La pièce K a été soumise à l'autorité environnementale.

Notamment sur le volet écologique et au vu des éléments fournis, l'autorité environnementale a conclu que le dossier de dérogation pour les déplacements ou destruction d'espèces protégées n'était finalement pas justifié.

Sur les autres demandes de compléments, les éléments ont pu être également apportés.

Suite donnée aux avis reçus

Ainsi, le dossier d'enquête publique, comme indiqué précédemment, a été corrigé en plusieurs points, selon les avis reçus par les services de l'état.

Ce dossier a également été complété des pièces suivantes :
- Pièce K : Avis de l'autorité environnementale et mémoire en réponse.
- Pièce K - bis : Autres avis des services de l'état et mémoire en réponse.

Ce dossier repris a été transmis à la préfecture au mois de juin pour être soumis à enquête publique.

III – MOTIFS ET CONSIDERATIONS JUSTIFIANT L'INTERET GENERAL DU PROJET

III.1 – Intérêt général du projet

OBJECTIFS DU PROJET

Le projet de transport en commune du SMT AG, composé des 4 lignes structurantes Bulles 1, 3, 5 et 7, qui irrigueront les territoires de la CALL et de la CAHC, répond à la nécessaire articulation des politiques de transport et d'urbanisme pour faciliter les mobilités alternatives, identifiées en particulier à l'axe 1 du PDU.
Le projet du BHNS repose sur la création d'une meilleure desserte de transports en commun sur le territoire des Agglomérations de Lens-Liévin (CALL) et d'Hénin-Carvin (CAHC).

Le projet se compose de :

- 4 lignes de BHNS formant une boucle d'environ 72 km qui relient les grandes villes de l'agglomération :
  - Bulle 1 entre Liévin et Hénin-Beaumont via le centre-ville de Lens ;
  - Bulle 3 entre Vendin-le-Vieil et Avion via le centre-ville de Lens ;
  - Bulle 5 entre Lens et Libercourt via Harnes et Carvin ;
  - Bulle 7 entre Libercourt et Hénin-Beaumont ;
- une centaine de stations.
- une dizaine de parkings-relais.
- des pistes cyclables le long des sites propres du BHNS et la création d'une voie verte à Hénin-Beaumont / Noyelles-Godault.
- un système de gestion des eaux pluviales adapté selon la nature des sols, qui privilégie l'infiltration tout en assurant la gestion d'éventuelles pollutions accidentelles.

L'essentiel du projet emprunte des voiries existantes sur lesquelles quelques aménagements sont parfois à prévoir. En dehors de ces sites banalisés, le tracé nécessite ponctuellement la création de site propre (2x1 ou 1x1 voie en sens unique ou double sens). Quel que soit le type d'insertion, le BHNS bénéficiera d'une priorité dans le franchissement des carrefours à feux.

Une réflexion transversale et globale est associée à ce projet de mobilité, qui prévoit une redynamisation urbaine, économique et sociale. En effet, une transformation importante des lieux traversés et des quartiers limitrophes situés de part et d'autre de la ligne va s'opérer. Les objectifs sont de rééquilibrer l'usage du domaine public en faveur des modes doux, assurer les continuités urbaines, proposer un traitement urbain et paysager qualitatif, gérer les liaisons entre les stations du BHNS et les lignes TADAO restructurées et assurer la qualité environnementale.

Le projet Bulles contribue à organiser le territoire en structurant le réseau de transports collectifs par la mise en place de 4 lignes de type BHNS qui permettront d'irriguer le cœur urbain de la CALL et de la CAHC.

Ces lignes structurantes, reliant les principaux pôles générateurs de déplacements (centre-ville, pôles d'activités, équipements publics, zones d'habitats, …), sont connectées aux pôles d'échanges du territoire (gares ferroviaires et routières actuelles et en projet, parking relais) et sont organisées en lien avec le réseau de bus classique restructuré pour assurer la hiérarchisation du réseau, son optimisation et la réponse à la demande locale.

Le projet de BHNS Bulles du SMT AG assure une qualité de service à l'ensemble des usagers par la mise en place de conditions d'exploitation optimisées grâce aux aménagements de voiries de type plateforme dédiée, couloirs antagoniste ou d'approche aux carrefours qui permettent aux véhicules de s'affranchir des aléas de la circulation automobile au niveau des points durs identifiés et par la mise en œuvre de systèmes de priorité aux feux en arrivée aux carrefours.

Toutes ces mesures garantissent un niveau de performance des Bulles pour ses utilisateurs.

Le projet de transport Bulles sur les territoires de la CALL et de la CAHC est de fait un fabuleux vecteur de développement puisqu'il favorise le report modal et propose des cheminements modes doux continus et de qualité contribuant ainsi à la diminution des émissions de CO^2. Il désengorge les voies des centres urbains, créé un lien entre les différents espaces du territoire et participe à la requalification des espaces publics traversés.

L'ensemble du projet Bulles veille à contribuer à une mobilité métropolitaine plus durable telle que définie dans le cadre des travaux de l'Aire Métropolitaine de Lille, du Schéma Régional des Transports et de Mobilités, de la démarche « Cadre de cohérence » de l'Etat et dans le SCoT.

L'intermodalité avec le réseau TER, actuel et projeté, a fait l'objet d'une réflexion afin d'en optimiser les interconnexions en particulier au niveau du pôle gare de Lens, du pôle d'échanges de Libercourt, des gares de Loison-sous-Lens et Dourges ainsi qu'au projet de pôle d'échanges métropolitain de Sainte Henriette prévu pour être le terminus de la nouvelle liaison capacitaire type RER entre Lille et le Bassin minier.

Le projet des Bulles 1, 3, 5 et 7 réaffirme donc l'ambition d'intermodalité et d'interconnexion avec les réseaux lourds métropolitains d'une part et avec le réseau de bus classiques d'autre part afin d'assurer la continuité de la chaîne des déplacements sur l'ensemble du territoire.

Le projet Bulles veille à prendre en compte les principaux enjeux environnementaux.

Le projet des Bulles 1, 3, 5 et 7 est majoritairement localisé en milieu urbain et se situe sur le territoire du SCoT Lens-Liévin-Hénin-Carvin approuvé le 11 février 2008.

Le projet se situe à proximité de 6 ZNIEFF de Type 1 et n'est pas concerné directement par des sites Natura 2000 (le plus proche se situe à 3 km du projet).
L'intérêt écologique dans le périmètre du projet a été pris en compte et fait l'objet d'une étude d'impact complète. La nature ordinaire, largement présente sous la forme d'espaces boisés, de parcelles agricoles, de patrimoines miniers, constitue une trame verte fournie qu'il a été important de préserver le plus possible.

L'inscription du Bassin minier sur la liste du Patrimoine Mondial de l'Unesco en 2012 au titre de « Paysage culturel évolutif » rappelle les enjeux importants de préservation de ce patrimoine exceptionnel.

Les lignes Bulles 1, 3, 5 et 7 relient et valorisent les sites d'intérêt patrimonial du territoire favorisant par-là même leur accès aux touristes.

Plus spécifiquement, les Bulles 1 et 3 sont identifiées comme axes prioritaires au PDU et ont pour objectif d'être les catalyseurs du renouveau du cœur urbain en apportant des réponses concrètes aux enjeux du territoire.

Ces lignes desserviront 9 communes du cœur urbain des agglomérations de Lens-Liévin et Hénin-Carvin soit 153 000 habitants (42% de la population de l'agglomération) et un grand nombre d'équipements publics (lycées, collèges, Université). L'objectif est donc de renforcer l'attractivité de ces lignes par l'amélioration de la qualité de service proposé (fréquence et régularité augmentées) et également du réseau TADAO dans sa globalité en insufflant une image plus moderne, par la mise en place de nouveaux services et équipements.

Les Bulles 5 et 7 combinent plusieurs lignes fortes du réseau urbain (lignes bleues) et améliorent la performance du service. Elles desservent 8 communes regroupant près de 100 000 habitants dont 57 000 dans le corridor immédiat de desserte et de nombreux établissements scolaires et universitaires.

Accompagner l'évolution de la mobilité sur le territoire passe également par l'amélioration de l'intermodalité avec la mise en place d'aménagements adaptés encourageant les bonnes pratiques (aménagements cyclables, piétons, interconnexions mode ferrés, parking relais, …). Le projet a pour ambition d'augmenter la part modale des transports en commun.

Le projet Bulles est un vecteur fort de cohésion sociale en cela qu'il permet de relier les quartiers prioritaires de la Politique de la Ville aux cœurs urbains et contribue ainsi à leur décloisonnement et à la mise en œuvre du transport pour tous pour les populations les moins motorisés. L'accès au transport est un des facteurs d'accès à l'emploi et aux formations.

Les Bulles 1 et 3 traversent 10 quartiers prioritaires dont 7 en Zone Urbaine Sensible soit plus de 29 000 personnes directement concernées, les Bulles 5 et 7 desservent 6 quartiers prioritaires dont 2 en ZUS soit 16 700 personnes directement concernées.

Les Bulles sont également le support du développement économique du territoire puisqu'elles améliorent les conditions d'accès aux grands équipements, aux pôles économiques du cœur urbain (5 600 emplois dans la zone économique au nord de Lens, près de 6 000 emplois pour le pôle industriel, commercial et de service d'Hénin-Beaumont – Noyelles-Godault, Parc d'activités de la Motte du Bois à Harnes, Delta 3 -1 200 emplois, Euralogistic à Oignies – Dourges, ZA de Carvin et zone porte Nord), ainsi qu'aux sites culturels et de loisirs (Aréna Stade Couvert, Louvres-Lens, Maison de l'art et de la Communication à Sallaumines, Fosse 9-9bis et Métaphone).

Le projet de transport Bulles sera la colonne vertébrale du renouvellement urbain du tissu minier et participera à l'amélioration de l'image du territoire, à la promotion du patrimoine minier classé et à l'aménagement durable du territoire offrant des leviers d'actions pour densifier la ville le long des lignes Bulles et aux abords des pôles d'échanges.

Le projet de BHNS Bulles est ainsi le vecteur de la dynamique engagée sur le territoire, il structure le cœur urbain et renforce les liens pour répondre aux pratiques de déplacement.

L'ensemble de ces éléments, au cœur du projet de BHNS Bulles 1, 3, 5 et 7, porte l'utilité publique du projet pour les agglomérations de Lens-Liévin et Hénin-Carvin.

EXISTENCE DE SOLUTIONS ALTERNATIVES

Lors des études préalables et à l'occasion de la rédaction de la présente étude d'impact, les hypothèses de tracé ont été étudiées de manière détaillée.
Les principaux paramètres pris en compte ont été :

- La longueur du linéaire.
- Le type d'insertion nécessaire.
- L'impact environnemental.
- La performance.
- La population/les emplois desservis.
- Les intérêts.
- Les inconvénients.
- Les coûts.

COUTS DU PROJET

En option Projet, deux programmes d'investissements sont à considérer :

1) Les investissements incontournables pour le réseau de bus classique, qui sont également programmés dans l'option Référence, et qui concernent les opérations suivantes :
   - Dépôt Quadraparc ;
   - PRA de Lens-Bollaert ;
   - Pôle d'échange multimodal de Libercourt ;
   - SAE et billettique pour le réseau bus complémentaire ;
   - Aménagements de Sainte-Henriette (hors Ouvrage d'Art) ;
   - Travaux de mise en accessibilité des quais.

2) Les investissements pour un montant de 182,3 M€ HT liés au seul projet de BHNS, lesquels ont été établis sur la base des éléments calculés par le maître d'œuvre général, dans le cadre de son Avant-Projet, complétés des éléments fournis par le SMT Artois-Gohelle.

Le montant global de l'opération est estimé à environ 182,3 millions d'euros HT, valeur 2014), répartit de la manière suivante :

	Détail du Coût de l'Opération par Poste (DOCP) Bulles 1, 3, 5 et 7	Bilan du coût d'investissement Projet en millions d'euros HT (valeur 2014)
1	Missions de Maîtrise d'Œuvre	9,76 millions d'euros HT
2	Maîtrise d'ouvrage et Acquisitions foncières	40,57 millions d'euros HT
3	Travaux	114 millions d'euros HT
4	Courants faibles et PCC	3,6 millions d'euros HT
5	Matériel roulant	12,2 millions d'euros HT
6	Opérations induites	2,62 millions d'euros HT
	Total projet BHNS (valeur 2014)	**182, 3 millions d'euros HT**

III.2 – Impact environnemental du projet : prescriptions, mesures compensatoires et suivi

Définition des notions

La doctrine nationale du ministère en charge de l'écologie relative à la séquence éviter, réduire et compenser les impacts sur le milieu naturel, du 6 mars 2012, présente l'ensemble de la démarche. Les questions environnementales doivent faire partie des données de conception des projets au même titre que les autres éléments techniques, financiers, etc. Cette conception doit tout d'abord s'attacher à éviter les impacts sur l'environnement, y compris au niveau des choix fondamentaux liés au projet (nature du projet, localisation, voire opportunité). Cette phase est essentielle et préalable à toutes les autres actions consistant à minimiser les impacts environnementaux des projets, c'est-à-dire à réduire au maximum ces impacts et en dernier lieu, si besoin, à compenser les impacts résiduels après évitement et réduction. C'est en ce sens et compte-tenu de cet ordre que l'on parle de « séquence éviter, réduire, compenser ».

La séquence « éviter, réduire, compenser » les impacts sur l'environnement concerne l'ensemble des thématiques de l'environnement, et notamment les milieux naturels. Elle s'applique, de manière proportionnée aux enjeux, à tous types de plans, programmes et projets dans le cadre des procédures administratives de leur autorisation (dont la présente étude d'impact).
Cette démarche doit conduire à prendre en compte l'environnement le plus en amont possible lors de la conception des projets d'autant plus que l'absence de faisabilité de la compensation peut, dans certains cas mettre, en cause le projet.

Ainsi l'analyse des effets du projet est abordée par thématique et de façon ordonnancée afin de toujours privilégier les solutions d'évitement en amont aux solutions de compensation en aval. Ce chapitre adopte donc le processus de réflexion selon lequel, pour chacune des thématiques, les mesures proposées pour répondre aux impacts négatifs ont été envisagées selon l'ordre de priorité suivant :

- Les mesures d'évitement, visant principalement à justifier de la prise en compte de l'environnement du projet dans les choix de conception ;
- Les mesures de réduction, pour répondre aux effets négatifs n'ayant pu être évités ;
- Les mesures de compensation, pour répondre aux effets négatifs n'ayant pu être annulés.

Lorsque l'impact n'a pu être évité par des dispositions de conception, des mesures de réduction sont alors mises en œuvre. Si ces mesures de réduction ne permettent pas de réduire significativement les effets négatifs, des mesures compensatoires sont alors proposées.

Les mesures compensatoires ne sont pas des mesures financières mais des mesures de travaux, de pratiques, de gestion (conservatoire et/ou de restauration) ou de processus immatériels (exemple : formation ou sensibilisation des usagers ou gestionnaires des sites). Elles s'appliquent lorsqu'on a échoué à supprimer ou atténuer les impacts négatifs d'un projet pour l'environnement ou la santé humaine. Elles visent à les compenser ou les contrebalancer. Elles doivent donc théoriquement rétablir une situation d'une qualité globale proche de la situation antérieure ou un état de l'environnement jugé normal ou idéal.

Synthèse des impacts et des incidences

Les zooms d'étude abritent une diversité d'habitats plus ou moins intéressante. Certaines zones ne montrent que très peu d'enjeux (la plupart en secteur urbain), alors que d'autres présentent des enjeux patrimoniaux. Globalement, les habitats inventoriés accueillent une diversité floristique élevée et parmi les 312 taxons identifiées, 6 sont protégés et 16 sont patrimoniaux. A noter toutefois que tous ne sont pas impactés.

Concernant l'avifaune, de nombreux zooms montrent très peu d'enjeux, alors que quelques-uns, comme les zooms 5 ou 8, accueillent au contraire une diversité non négligeable d'espèces, comme la Fauvette grisette ou le Pouillot fitis.

Concernant l'herpétofaune, seuls 3 zooms montrent des enjeux (5, 8 et 9), avec le recensement de 6 espèces d'amphibiens et 1 espèce de reptile.

Les inventaires liés à l'entomofaune ont mis en évidence une diversité assez forte, avec 45 espèces détectées. 9 d'entre elles montrent un intérêt patrimonial. Quelques zooms se distinguent des autres (5, 6 voire 1 et 9).

Enfin, concernant la mammalofaune, 7 espèces (hors chiroptères) ont été observées et aucun enjeu important n'a été mis en évidence. Pour les chiroptères, deux espèces ont été détectées. La plupart des zooms montrent des enjeux limités pour ce groupe (pas de contacts ou contacts en transit). Sur quelques-uns, il a toutefois été observé des zones de chasse significatives ou un gîte d'estivage.

Les analyses bibliographiques ont également mis en évidence plusieurs entités sur ou à proximité des zooms, issus des zonages de protections et d'inventaires ou des schémas de TVB : ZNIEFF, ENS ou encore des cœurs de nature, corridors…

L'ensemble de ces points a été la base de travail pour l'analyse des impacts et incidences.

- une espèce floristique protégée : la Gesse des bois (le zoom 9),
- des habitats des friches et pelouses rases (zooms 1, 5, 6, 7, 8, 9, 11-6) et aux habitats forestiers (zoom 8),
- des amphibiens (zooms 5, 8 et 9),
- des reptiles (le zoom 5),
- des oiseaux des friches et fourrés dispersés (zooms 5, 6), en particulier la Fauvette grisette (zooms 5, 6 par extrapolation, 7 et 9) et le Pouillot fitis (zoom 5),
- des oiseaux des végétations arborées (tous les zooms),
- l'entomofaune sur le zoom 5,
- des chiroptères sur le zoom 3bis.

Par secteur, le projet est le plus impactant sur les zooms 5 (Ste Henriette), 6 (Hénin-Beaumont), 7 (Carvin), 8 (Libercourt) et plus marginalement les zooms 9 (Oignies) et 3bis (Méricourt). Il faut toutefois également souligner qu'il engendre une multitude d'impacts faibles et très faibles sur les différents zooms.
Au cumul, ces impacts ne sont pas négligeables et il est essentiel d'appliquer la doctrine ERC (Eviter/réduire/Compenser) sur ces problématiques.
Il ne faut pas non plus négliger l'impact sur les schémas de TVB, pour certains zooms (essentiellement 6, 7, 8 et 9), qui se traduisent par une incompatibilité du projet avec le SRCE pour certains d'entre eux.

Des impacts très faibles à faibles ont également été analysés au niveau des zonages ZNIEFF et ENS présents au droit des zooms 8 (Libercourt) et 9 (Oignies).

Une très faible surface de zone humide serait impactée de l'ordre de 10 à 20m². De plus, la nature des travaux associés est liée à la mise en place de collecteurs complémentaires au crapaud-duc (mesures de réduction). L'installation de cet aménagement sera alors proposée de manière à réduire voire éviter tout impact sur les zones humides. L'impact sur les zones humides sur le zoom 8 est donc qualifié comme très faible.

Le projet ne porte pas atteinte à l'état de conservation des espèces et des habitats associés de la ZPS « Cinq Tailles (Thumeries) » (FR3112002). L'incidence du projet sur ce site Natura 2000 n'est

donc pas significative et ne remet pas en cause les objectifs de gestion/conservation définis dans le DOCOB.

Le projet ne porte pas atteinte à l'état de conservation des espèces et des habitats naturels présents sur le site Natura 2000 SIC « Pelouses métallicoles de la Plain de la Scarpe» (FR3100504). L'incidence du projet sur ce site Natura 2000 n'est donc pas significative et ne remet pas en cause les objectifs de gestion/conservation du site.

Synthèse des mesures

Mesures d'évitement

Dans un souci de limitation maximale des impacts, les aménagements accompagnant le projet ont été réduits, se restreignant au strict nécessaire pour le BHNS.

De même, le choix du tracé selon plusieurs critères (économiques, faisabilité, environnement…) a permis d'éviter des impacts significatifs sur des zones à enjeux écologiques (étudiées en début de mission puis abandonnées). Par conséquent, ce choix de tracé constitue des mesures globales d'évitement.

Mesures de réduction
Les principales mesures de réduction sont les suivantes :

- Prise en compte du corridor au niveau du zoom 7 (Carvin).
- Adaptation de l'éclairage.
- Respect d'une charte végétale (choix des essences).
- Modalités de travaux (zones à éviter, plan de circulation, balisage des éléments à conserver).
- Respect des périodes de sensibilité liées aux cycles de vie.
- Isolement de chantier pour les amphibiens.
- Horaires de travaux.
- Vérification de l'absence de gîte de chiroptères ou de nid d'oiseaux.
- Précautions, surveillance et lutte contre les EEE.
- Cahier des charges pour les entreprises.
- Suivi de chantier.

Malgré la mise en place de mesures d'évitement et de réduction, des mesures résiduelles persistent sur la faune, la flore et les habitats. La mise en place de mesures compensatoires vise à compenser ces impacts résiduels.
Ces mesures consistent en 4 actions :

- L'acquisition foncière d'une friche ou friche minière.
- La compensation du « boisement et zones humides » sur la commune de Libercourt (Zoom 8).
- La création d'un gîte estival pour les chiroptères.
- L'augmentation de la place du végétal dans le projet global.

C'est l'ensemble de ces éléments qui confère au projet de de création de quatre lignes de Bus à Haut Niveau de Service (Bulle 1, Bulle 3, Bulle 5 et Bulle 7) sur le territoire de la communauté d'Agglomération de Lens Liévin et d'Hénin Carvin son caractère d'intérêt général

IV – BILAN DE L'ENQUETE PUBLIQUE

IV.1 – Déroulement de l'enquête publique

Le présent projet a fait l'objet d'une enquête publique unique portant sur :

1. **L'utilité publique de ce projet**.
2. **La mise en compatibilité des documents d'urbanisme** des communes suivantes : Carvin, Hénin-Beaumont et Loos-en-Gohelle.
3. **La cessibilité des parcelles** concernées par le projet.

L'enquête publique unique est encadrée par l'article L.123-6 du Code de l'environnement :
« Lorsque la réalisation d'un projet est soumise à l'organisation de plusieurs enquêtes publiques, dont l'une au moins en application de l'article L.123-2, il peut être procédé à une enquête unique, dès lors que les autorités compétentes désignent d'un commun accord celle qui sera chargée d'ouvrir et d'organiser cette enquête. Le dossier soumis à enquête publique unique comporte les pièces ou éléments exigés au titre de chacune des enquêtes initialement requises et une note de présentation non technique du projet, plan ou programme ».

Dans ce cadre, l'enquête unique fait l'objet d'un registre d'enquête unique, d'un rapport unique de la commission d'enquête ainsi que de conclusions motivées au titre de chacune des enquêtes publiques initialement requises.

****

Ainsi, Monsieur le Président du SMT AG a sollicité, par courrier en date du 17 mai 2016, l'ouverture de cette enquête publique unique.

Madame la Préfète du Pas-de-Calais a demandé la désignation d'une commission d'enquête en vue de procéder à une enquête ayant pour objet « la création de quatre de lignes de BHNS, Bulle 1, Bulle 3, Bulle 5 et Bulle 7, sur le territoire des communautés d'Agglomération de Lens-Liévin et Hénin-Carvin ».

Par décision 26 mai 2016, référencée E160001123, Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Lille a désigné une Commission d'enquête.

Les modalités d'organisation de cette enquête publique unique ont été définies par arrêté préfectoral en date du 6 juillet 2016.

L'ensemble des formalités relatives à la publicité de la présente enquête publique ont été réalisées conformément aux prescriptions de l'arrêté préfectoral et dans les délais prescrits.

Conformément aux dispositions de l'arrêté préfectoral du 6 juillet 2016 susnommé, le dossier a été mis à disposition du public durant toute la durée de l'enquête, soit du 16 août 2016 au 15 septembre 2016 inclus, dans les mairies de communes concernées par le projet (Avion, Billy-Montigny, Carvin, Dourges, Fouquières-lès-Lens, Harnes, Hénin-Beaumont, Lens, Libercourt, Lois-sous-Lens, Loos-en-Gohelle, Liévin, Méricourt, Montigny-en-Gohelle, Noyelles-Godault, Noyelles-sous-Lens, Oignies, Sallaumines, Vendin-le-Vieil).
Le public a pu prendre connaissance de ces pièces aux jours et heures habituels d'ouverture des mairies et formuler ses observations, propositions et contre-propositions sur les registres tenus à cet effet.
En outre, les membres de la commission d'enquête ont assuré les 25 permanences, tel que prévues par arrêté préfectoral.

Au cours de cette enquête publique, la commission d'enquête a recueilli 181 observations.

La décomposition des observations et courriers recueillis est la suivante :

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

Après clôture des registres et de l'enquête, un PV de synthèse des observations recueillies a été présenté et commenté au SMT AG le 23 septembre 2016.

Le SMT AG a retourné un mémoire en réponse le 7 octobre 2016.

La remise du dossier d'enquête publique, du rapport, de son annexe et des pièces jointes, accompagné des conclusions motivées, a été effectuée, par courrier, à la Préfecture du Pas-de-Calais avec une copie au Tribunal Administratif de Lille, et par courrier au SMTAG par la préfecture le 21 octobre 2016.

A l'issue de l'enquête publique, la commission d'enquête a estimé que le projet :

- Répond aux dispositions du PDU approuvé.
- Présente un caractère d'intérêt public.
- Nécessite le recours à l'expropriation de propriétés privées pour la réalisation du projet, dans les 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.
- 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 des mesures compensatoires prescrites.
- Est compatible avec les documents d'urbanisme existants de niveau supérieur.
- Devrait favoriser une meilleure mixité sociale.

La commission d'enquête a par ailleurs relevé que les variantes de tracé proposées et/ou les contre-propositions soumises en cours d'enquête concernant le tracé, paraissent les moins contraignantes parmi toutes celles qui ont été envisagées.

IV.2 – Avis de la commission d'enquête

IV.2.1 - CONCERNANT L'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET

La commission d'enquête a émis à l'unanimité de ses membres un avis favorable à la Déclaration d'Utilité Publique nécessaire au projet de BHNS (Bulle 1, Bulle 3, Bulle 5 et Bulle 7)

La commission d'enquête a néanmoins recommandé :

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*

Réponse du SMT AG *:*
Le SMT AG s'engage naturellement à appliquer les réponses qu'il a formulées à la commission d'enquête.

2) *Qu'il sera indispensable d'aborder la qualité de la voirie et de gestion de la circulation, afin de garantir un niveau de service attendu par les usagers.*

Réponse du SMT AG *:*
Là où des interventions physiques seront faites sur la voirie, la qualité des travaux ainsi qu'une approche rigoureuse des intersections, notamment grâce à une signalisation lumineuse adaptée, permettront d'assurer au public utilisateur la qualité de service qui est à la base du projet et qui en fait l'intérêt.

IV.2.2 - CONCERNANT L'ENQUETE PARCELLAIRE :

La commission d'enquête a émis à l'unanimité de ses membres un avis favorable à l'enquête parcellaire, assorti d'une recommandation.

Recommandation enquête parcellaire :
« Recommandations relatives à l'obligation de poursuivre les négociations et à la réalisation des modifications envisagées »

Réponse du SMTAG *:*
Cf. IV.3 – modifications envisagées

IV.2.3 - CONCERNANT LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

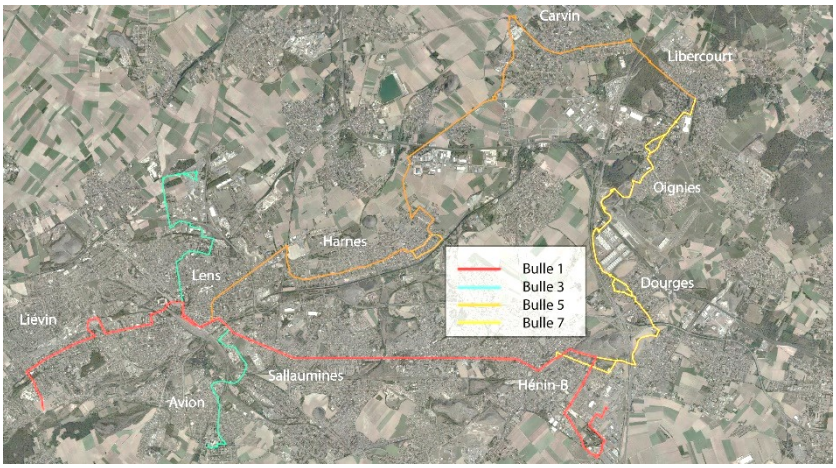
La commission d'enquête a émis à l'unanimité de ses membres un avis favorable à la mise en compatibilité du PLU des communes de Carvin, Hénin-Beaumont et Loos-en-Gohelle.

IV.3 – Modifications envisagées

Le SMTAG suivra scrupuleusement les recommandations de la commission même s'il convient de signaler que la plupart des parcelles impactées par le projet - mais non reprises dans le parcellaire - appartiennent à des personnes publiques et ont déjà fait l'objet d'une discussion en vue d'une convention d'occupation ou d'une cession.

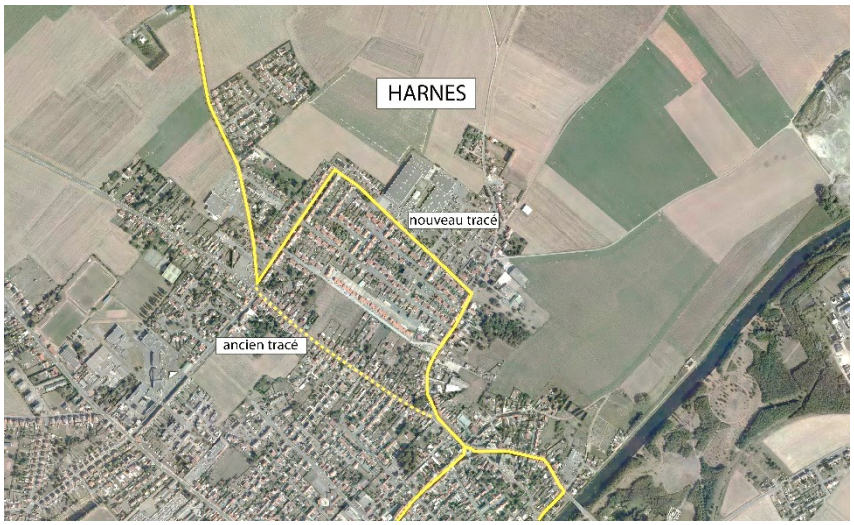
Les autres parcelles, non reprises dans le parcellaire, se sont, au fur et à mesure de l'affinement du projet, avérées inutiles à celui-ci ou ont fait, depuis le dossier initial, l'objet d'un achat amiable.

Par ailleurs, le SMT AG a envisagé les modifications de tracé qui ont été évoquées lors de l'enquête publique et a décidé de retenir trois d'entre elles, dont il convient de souligner qu'elles n'altèrent pas l'économie générale du projet. **Chacune de ces variantes représente en effet moins de 2% de la longueur globale de la ligne**.

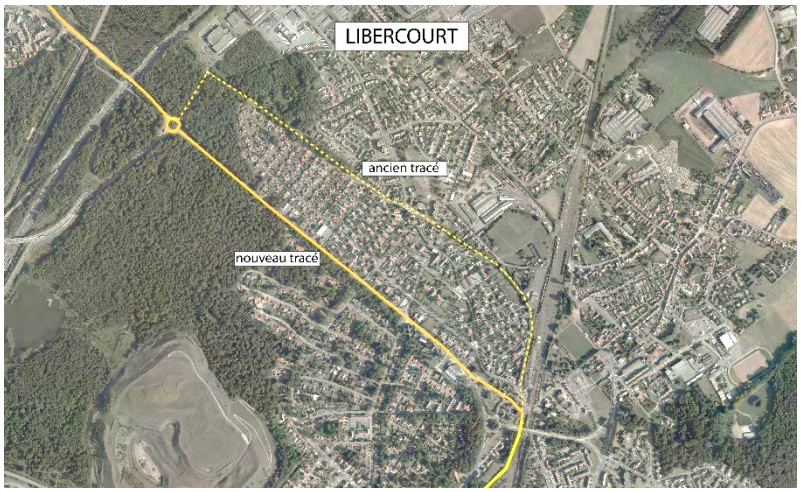


Elles permettent d'assurer les dessertes initialement imaginées :

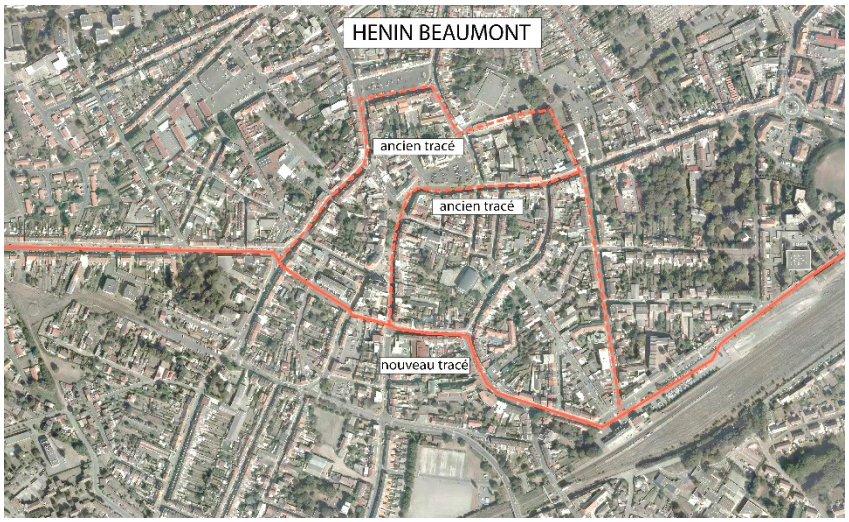
- La première est relative à une demande de la mairie de Harnes exprimée auprès de la commission d'enquête. Cette modification consiste à emprunter le chemin du Bois, la rue Leon Duhamel et la rue de Valmy, plutôt que de rester sur le chemin Valois. Elle permet d'augmenter, sans allongement significatif de la ligne et du temps de parcours, le nombre d'habitants desservis, et d'ajouter la desserte d'une entreprise importante. L'insertion sur ces rues se fera en banalisé. A noter que ces rues font déjà l'objet de passage de lignes régulières TADAO.



- La deuxième reprend à Libercourt le tracé variante par le boulevard Darchicourt. Elle permet d'éviter le passage par le cavalier minier envisagé et qui a fait l'objet de nombreuses observations négatives lors de l'enquête et répond à un souhait nouvellement exprimé par la ville de Libercourt.
  La desserte du centre-ville est maintenue ainsi que celle de la gare, identifiée comme l'un des pôles majeurs d'échanges intermodaux du territoire.
  La solution retenue permet en outre d'éviter certains impacts écologiques identifiés lors des relevés faune-flore de l'étude d'impact.
  Il faut soulever que ce tracé avait été présenté en variante notamment lors de la concertation préalable.



- Diverses contributions reçues sur le tracé proposé à Hénin-Beaumont ont conduit le SMT AG, en accord avec la mairie, à simplifier la traversée du centre-ville. Celui-ci reste desservi notamment par un arrêt à la Mairie ainsi qu'à la gare.
  Cette modification mineure au regard du linéaire total de la bulle permet d'éviter certains des aspects identifiés comme négatifs lors de l'enquête publique par plusieurs contributeurs, notamment au niveau du commerce de détail. Ce tracé était au demeurant celui présenté lors de la concertation préalable.et avait fait l'objet de variantes.



- Enfin, une adaptation a été envisagée à la demande de la mairie d'Avion en ce qui concerne le positionnement précis du terminus de la Bulle 3. La localisation finale correspond davantage à la situation actuelle et aux choix urbains d'aménagement futurs de la Commune.

Le comité syndical du SMTAG prend acte de l'ensemble des avis favorables formulés par la commission d'enquête concernant :

- **La déclaration d'utilité publique,**
- **L'enquête parcellaire,**
- **La mise en compatibilité des documents d'urbanisme.**

La commission d'enquête désignée par le Tribunal Administratif de Lille a rendu son rapport. Celui-ci a été envoyé par la préfecture au SMT AG le 21 octobre 2016.

L'enquête publique étant achevée, il revient donc au comité syndical du SMT AG de se prononcer sur l'intérêt général de l'opération projetée par une déclaration de projet.

Le champ d'application de cette procédure concerne les projets publics de travaux d'aménagement, ou d'ouvrages soumis à enquête publique en application du Chapitre III du Code de l'environnement et qui doivent faire l'objet d'une déclaration de projet, en application de l'article L. 126-1 du Code de l'environnement.

La déclaration de projet permet à l'établissement public responsable du projet de confirmer l'intérêt général du projet dans le cadre d'une délibération adoptée par son assemblée délibérante.

La déclaration de projet doit précéder l'arrêté préfectoral déclarant d'utilité publique de l'opération envisagée et l'acquisition des terrains nécessaires à sa réalisation (DUP). En son absence, l'autorité préfectorale ne peut pas prendre de DUP et aucune autorisation de travaux ne peut être délivrée.

Ainsi et aux termes de l'article L. 122-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, si l'expropriation est poursuivie au profit d'une collectivité ou d'un établissement public responsable du projet, il appartient au Préfet de demander à l'expropriant de se prononcer sur l'intérêt général du projet à l'issue de l'enquête publique dans un délai qui ne peut excéder six mois.

Au vu de ce qui précède, il est nécessaire que le Comité syndical du SMT AG délibère sur l'intérêt général du projet avant que la Madame la Préfète du Pas-de-Calais se prononce sur l'utilité publique du projet et sur la cessibilité des terrains nécessaires à sa réalisation.