

RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS  
DU COMITÉ SYNDICAL

Syndicat Mixte  
des Transports  
Artois-Gohelle

Séance du Jeudi 15 Décembre 2016

Date de la  
convocation :  
9 décembre 2016

Le jeudi 15 décembre 2016 à 10h00, les membres du comité du Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle étaient réunis.

Objet : **DECLARATION DE PROJET - Projet de création de deux lignes de Bus à Haut Niveau de Service (Bulle 2 et Bulle 6) sur le territoire de la communauté d'Agglomération d'Artois Comm. et d'un centre de maintenance et de remisage sur le territoire des communes d'Houdain et de Divion**

La présidence a été assurée par M. Laurent **DUPORGE**, président, assisté de Messieurs Jean-Pierre **CORBISEZ**, 1<sup>er</sup> Vice-Président, et Daniel **DELCROIX**, 2<sup>nd</sup> Vice-Président.

Titulaire(s) présent(s) : M. Laurent **DUPORGE** ; M. Yvon **LEJEUNE** ; M. Alain **LHERBIER** ; M. Eugène **BINAISSE** ; M. Jean-Pierre **CORBISEZ** ; M. Daniel **MACIEJASZ** ; M. Daniel **DELCROIX** ; M. André **JAKUBOWSKI** ; ; M. Bernard **CAILLIAU** ; M. Philippe **MILOSZYK**.

Titulaire(s) absent(s) / excusé(s) : M. Bernard **OGIEZ** ; M. Jean-Luc **DAUCHY** ; M. Jean-Paul **DECOURCELLES** ; M. Michel **BOUCHEZ** ; Mme Mauricette **D'HERMY** ; M. Philippe **KEMEL** ; Mme Annick **DUHAMEL** ; Janine **PROOT** ; Mme Marguerite **DEPREZ-AUDEBERT** ; M. Alain **WACHEUX**.

RÉSULTAT DU  
VOTE :

Suppléant(s) présent(s) : Mme Donata **HOCHART** ; M. Alain **MASSON** ; M. Daniel **KRUSZKA** ;

Nombre de titulaires  
en exercice :  
20

Nombre de titulaires  
présents :  
10

Nombre de  
suppléants présents :  
3

Nombre de  
suppléants votants :  
3

Pouvoir(s) :  
1

Nombre total de  
votants :  
14

Suffrages exprimés :  
14

Abstention(s):  
1

Votes favorables :  
13

Votes défavorables :  
0

Suppléant(s) absent(s) / excusé(s) : Mme Samia **GACI** ; Mme Naceira **VINCENT** ; M. Sylvain **ROBERT** ; Mme Laurence **DEPORTEER** ; Mme Annie **FLAMENT** ; Mme Sabine **VAN HEGHE** ; M. Charly **MEHAIGNERY** ; Mme Marine **TONDELIER** ; M. Nicolas **COUSSEMENT** ; Mme Ginette **CHEMIN** ; M. Didier **HOLT** ; M. René **MARTIN** ; M. Claude **LEMAÎTRE** ; M. Marc **KOPACZYK** ; M. Gérard **PAILLARD** ; M. Gaëtan **VERDOUCQ** ; M. Daniel **LEFEBVRE** ; M. Maurice **LECOMTE**.

Pouvoirs / Représentations : M. Michel **BOUCHEZ** représenté par Mme Donata **HOCHART** ; M. Bernard **OGIEZ** représenté par M. Daniel **KRUSZKA** ; M. Philippe **KEMEL** représenté par M. Alain **MASSON** ; M. Alain **WACHEUX** pouvoir à M. Daniel **DELCROIX**

Invité(s) Présent(s) : M. Mohamed **BADACHE**, chef de cabinet à la CAHC.

Secrétaire : Monsieur Eugène **BINAISSE**

Accusé de réception  
du contrôle de  
légalité

Le : 26/12/2016

Publication

Le : 26/12/2016

Certifié exécutoire

Le : 26/12/2016

Administration : M. Fabrice **SIROP** ; M. Ludwig **MAUDRICH** ; M. Paskal **BARBELETTE** ; Mme Elise **JEANNE** ; Mme Pascaline **PROY**.

**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 26/12/2016

Application agréée E-legalite.com

## **DÉLIBÉRATION DU COMITÉ SYNDICAL**

### **DECLARATION DE PROJET**

**Projet de création de deux lignes de Bus à Haut Niveau de Service  
(Bulle 2 et Bulle 6) sur le territoire de la communauté  
d'Agglomération d'Artois Comm. et d'un centre de maintenance et  
de remisage sur le territoire des communes d'Houdain et de Divion**

REÇU EN PREFECTURE

le 26/12/2016

Application agréée E-legalite.com

## I - PREAMBULE

### I.1 - Rappel du contexte

Le Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle (SMT AG) 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 (CALL), Hénin – Carvin (CAHC) et Béthune – Bruay (Artoiscomm).

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 d'Artoiscomm, il est donc proposé la création de 2 lignes « Bulles » : la 2 et la 6. Ces deux axes structurants permettront de desservir les principaux Bassins de vie et d'emplois autour des communes de Béthune, Bruay-la-Buissière et Auchel.

Le SMT AG est donc le maître d'ouvrage de ce projet de réalisation des deux lignes de bus à haut niveau de service sur le territoire d'Artoiscomm, ainsi que du futur centre de remisage bus, directement lié au projet Bulles, qui sera situé sur les communes d'Houdain et de Divion.

### I.2 - Enjeux du projet

Le projet Bulles d'Artoiscomm répond à un objectif global de développement du territoire, d'amélioration du cadre de vie et de l'environnement inscrit dans le cadre des documents de planification (Schéma de Cohérence Territoriale de l'Artois et Plan de Déplacements Urbains (PDU) du SMT AG).

Pour rappel, Artoiscomm., composante du Pôle métropolitain de l'Artois, est un des plus vastes ensembles intercommunaux de France. Réunissant 65 communes, près de 228 000 habitants, sur un territoire de 411 km<sup>2</sup>, il présente comme particularité principale de s'articuler autour de deux villes-centre, BETHUNE et BRUAY LA BUISSIÈRE, dans un ensemble au caractère rural très marqué (38 communes de moins de 2 500 habitants), en bordure de l'ancien bassin minier du Nord-Pas-de-Calais. A l'image de l'Europe du Nord-Ouest dans laquelle Artoiscomm. se positionne, sa densité de population est forte, 555 habitants/km<sup>2</sup>, contre 324 pour le Nord-Pas-de-Calais.

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.

Le projet Bulles s'appuie en particulier sur le schéma de mobilité défini dans le Plan de déplacements urbains 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 Bulles 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.
- Favoriser le report modal de la voiture particulière vers les transports en commun dans une agglomération dont la population se déplace majoritairement en voiture.
- 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.

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 + parking...) 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.

De plus, ce projet permettra, outre l'apport d'une nouvelle image aux transports urbains comme au territoire :

- De réduire les émissions de CO<sub>2</sub>, en utilisant l'hybridation moins consommatrices d'énergies fossiles pour la Bulle 2 et des véhicules ne rejetant que de l'eau pour la Bulle 6.
- De faciliter le report modal de la voiture vers le bus.
- De créer une continuité cyclable tout au long de la Bulle 2, et des aménagements cyclables sur les secteurs où le BHNS est en site propre sur les autres Bulles.
- De faire entrer le Bassin minier dans la 3ème Révolution industrielle voulue à l'échelle régionale, gage de dynamisme et d'attractivité du territoire.

## II – PRESENTATION DU PROJET

### II.1 – Caractéristiques du projet

Afin de répondre à ces objectifs, le Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle propose un aménagement global, adapté et optimisé aux problématiques de développement et d'aménagement sur le territoire d'Artoiscomm.

Ainsi, la réalisation d'un réseau de transport à haut niveau de service sur l'agglomération s'appuie sur la mise en place de deux lignes structurantes :

- La ligne Bulle 2, d'une longueur d'environ 30 km, reliant Beuvry à Barlin / Houdain, via Béthune.
- La ligne Bulle 6, d'une longueur d'environ 10 km, reliant Bruay-la-Buissière à Auchel.



L'aménagement de ces deux 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 projet comprend également la construction d'un centre de maintenance et de remisage de bus, permettant le stationnement des bus à haut niveau de service, ainsi que des bus classiques.

Le choix des tracés de BHNS a été fait sur la base du PDU, et notamment du schéma global de mobilité qui y est inscrit. Le tracé retenu a été élaboré en concertation étroite avec les différents acteurs et soumis à concertation préalable.

Le concept de Bus à Haut Niveau de Service est un concept de transports collectifs routiers 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 liés 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 trafics.

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 réglementation. 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

Chaque station est considérée comme un mini pôle d'échanges. En effet, des connexions avec les bus des lignes régulières sont anticipées, les connexions sont facilitées et lisibles, et des arceaux vélos seront mis en place à l'extrémité de chaque quai chaque fois que cela est possible.

Certaines stations ont un caractère de pôle d'échanges, car elles permettront une correspondance avec les lignes ferroviaires :

- la gare de Béthune est déjà aujourd'hui un centre majeur d'échanges. Demain, ce nœud intermodal va connaître un développement important. En effet, plusieurs projets sont prévus dans ce secteur : la ligne de BHNS, un nouveau cinéma de 1 500 places, le projet de passerelle, la refonte du schéma de stationnement ;
- le pôle d'échanges de Bruay est à inventer, afin de permettre une véritable plateforme d'échanges.

### Les parkings-relais

Les parkings relais permettent aux zones non-directement desservies par les transports en commun de communiquer efficacement avec ces derniers.

Afin d'optimiser le rabattement voiture-BHNS, les parkings-relais sont positionnés stratégiquement sur certains terminus (Barlin, Houdain), ainsi qu'en milieu de ligne de transport en commun en site propre :

- la place de la Marne au terminus de Houdain (ligne Bulle 2) ;
- la zone industrielle de Ruitz (ligne Bulle 2) ;
- la zone Actipolis à Fouquières-lez-Béthune (ligne Bulle 2) ;
- à proximité de la RD 70 à Calonne-Ricouart (ligne Bulle 6) ;
- le terminus à Auchel, place Anatole France (ligne Bulle 6).

Le parking-relais de l'actuelle Bulle 2, situé au terminus de Beuvry, sera également à disposition des usagers.

### Le centre de maintenance et de remisage de Houdain-Divion

Un centre de maintenance et remisage, destiné à recevoir des Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) et des bus du réseau Transports Collectifs Urbains (TCU), sera aménagé sur les communes de Houdain et Divion.

### Une identification claire des lignes de BHNS

La ligne Bulle 2 sera dotée d'un matériel roulant propre à la ligne, ce qui n'est pas le cas des lignes Bulles qui circulent aujourd'hui entre Béthune et Bruay-la-Buissière. L'insertion du BHNS et l'image qu'il renverra au cœur des territoires traversés sont plus que primordiales.

## 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 :

- Par délibération n° 80/2012 du 6 décembre 2012 le Comité Syndical du SMT AG s'est prononcé sur la modification de la délibération n° 292 du 13 juin 2008 ayant pris acte du changement de mode sur la ligne HBBB (devenue lignes B1 et B2 - Bulles 2 et 6) ;
- Le projet a fait l'objet d'une première phase de concertation préalable avec le public du 11 au 29 mars 2013, prescrite par délibération n°81/2012 du 6 décembre 2012, pour la Bulle 2.
- Par délibération n° 18/2013 du 31 mars 2013 le Comité Syndical du SMT AG a arrêté l'enveloppe financière prévisionnelle relative à la ligne HBBB (relative à la ligne B1 - Bulle 2) ;
- Par délibération n°36/2013 du 4 juin 2013 le Comité Syndical du SMT AG a validé le projet de référence de la ligne de TCSP Houdain – Beuvry - Béthune – Bruay-la-Buissière (ligne B1 - Bulle 2) ;
- Par délibération n°26/2014 du 13 février 2014 le Comité Syndical du SMT AG a arrêté l'enveloppe financière du projet de TCSP (ligne B2 – Bulle 6) ;
- Le projet a fait l'objet d'une seconde phase de concertation préalable avec le public du 3 novembre au 12 décembre 2014, prescrite par délibération n°87/2014 du 10 juillet 2014, pour la Bulle 6.
- Par délibération n°2015/20/CS du 16 avril 2015 le Comité Syndical du SMT AG a validé les études préliminaires au projet de BHNS (Bulle 2 et Bulle 6) ;
- Par délibération n°2015/79/CS du 12 novembre 2015 le Comité Syndical du SMT AG s'est prononcé sur le lancement de la procédure préalable à la Déclaration d'Utilité Publique et sur la validation du dossier d'enquête publique unique portant sur la création des deux lignes de BHNS (Bulle 2 - Bulle 6) et du centre de remisage et de maintenance de Houdain en vue du dépôt du dossier en Préfecture ;
- Par délibération n°2016/11/CS du 21 janvier 2016 le Comité Syndical du SMT AG a validé partiellement les AVP des lignes Bulle 2 et Bulle 6 ;
- Par délibération n°2016/40/CS du 16 mars 2016 le Comité Syndical du SMT AG a approuvé la composition du dossier d'enquête publique unique relatif à la création des deux lignes de BHNS (Bulle 2 - Bulle 6) et du centre de remisage et de maintenance de Houdain, 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 un courrier en date du 2 mars 2016, la préfecture a transmis au SMT AG, suite à la consultation des différentes autorités administratives concernées, les avis sur le dossier d'enquête unique :

- Du directeur départemental des territoires et de la mer

REÇU EN PREFECTURE

Le 26/12/2016

Application agréée E-legalite.com



- 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, outre une synthèse générale des différents avis, deux remarques sur la complétude ont été faites :

- Supprimer la mention relative à l'intérêt général du projet dans le document initialement intitulé « objet de l'enquête ».
- Intégrer un plan de situation au dossier de demande de DUP et non à la présentation générale.

*Ces deux demandes ont bien-sûr été intégrées dans le dossier repris.*

**Concernant la DDTM**, un avis favorable a été émis au dossier relatif d'enquête publique unique, assorti de quelques demandes de précisions :

- Apporter des compléments de justification de l'utilité publique du projet.
- Bien distinguer les emplacements réservés selon les différentes justifications prévues et les délimiter avec précision.
- Reprendre la rédaction du libellé introductif à l'article 2 des règlements de zones nécessitant une mise en compatibilité.

La DDTM a souligné également la compatibilité du projet avec le SCOT de l'Artois approuvé.

Un tableau reprenant, ville par ville, des détails du PLU approuvés a été ajouté en annexe de l'avis, avec le cas échéant des commentaires sur les dossiers de mises en compatibilité, intégrés au dossier d'enquête publique unique.

*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 point par point à la DDTM. Suite à ces échanges, et après validation des réponses proposées par le SMT, le dossier de DUP et les dossiers de mise en compatibilité des différentes villes concernées ont été repris.*

**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 des périmètres de protection éloignés des captages d'eau, destinés à la consommation humaine.

*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 d'autorisation au titre de la loi sur l'eau.*

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

- L'étude acoustique :
  - o L'ARS met en avant le protocole utilisé par le SMT AG pour son étude et la bonne prise en compte de la réglementation en vigueur mais rappelle également les valeurs guides définies par l'OMS.
  - o Le SMT au travers d'échange a rappelé à l'ARS que toutes les pistes d'amélioration du projet permettant de tendre vers les recommandations de l'OMS ont été recherchées, tout en restant dans les compétences du SMT.
- La qualité de l'air : l'ARS souligne que localement le projet contribue à une amélioration de la qualité de l'air.

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

- Dans présentation générale du dossier d'enquête publique unique, les 109 éléments remarquables de l'UNESCO sont dénommés « biens uniques ». Cette erreur a été reprise. La DRAC rappelle à cette occasion l'importance de la sauvegarde des biens inscrits au patrimoine de l'UNESCO, les contraintes découlant de ce classement et son rôle à ce sujet. Ces éléments ont été pris en compte par le SMT AG et des échanges fréquents ont lieu entre les services du SMT AG et ceux de la DRAC

- Toujours dans la présentation générale, la DRAC rappelle que la notion de co-visibilité entre le projet et le patrimoine classé est exclusivement déterminée par l'Architecte des Bâtiments de France. Dès lors, il est demandé d'ajouter au dossier plusieurs monuments historiques. Cela a bien été fait dans le dossier repris.
- Enfin, la DRAC rappelle, outre les obligations de déclarations de travaux envisagés dans le dossier au titre du code de l'urbanisme, l'obligation de recueillir l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France dans tous les cas d'aménagements, au titre du code du patrimoine.

**Concernant l'avis de l'Autorité environnementale (AE)**, en conclusion, il est souligné l'importance du travail accompli.

L'avis s'articule autour de cinq items :

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

Le travail conséquent du SMT AG et de son équipe de maîtrise d'œuvre est souligné. Cependant, la complexité de l'étude est également mise en avant avec plusieurs points que l'autorité estime devoir être précisés pour une meilleure compréhension globale. De même, l'autorité estime nécessaire de compléter quelques points comme la prise en compte du patrimoine naturel et culturel dans l'analyse des variantes. Enfin, il est demandé de compléter l'initial de l'environnement du site d'accueil du centre de maintenance sur les communes de Divion et d'Houdain.

- Patrimoine naturel :

L'AE rappelle la méthodologie adaptée pour réaliser l'inventaire de la biodiversité et sa qualité. L'impact réduit du projet sur les espaces naturels est également souligné. Cependant, il est demandé de justifier le choix du réemploi de certains cavaliers miniers, et de préciser les mesures d'accompagnement, de réduction et de compensation prises dans le cadre du projet, notamment au vu de certains impacts du projet sur les cavaliers miniers et/ou de certains corridors écologiques. Enfin, l'AE estime nécessaire qu'une demande de dérogation soit réalisée pour les déplacements ou destruction d'espèces protégés, et souligne la probable nécessité de dépôt d'un dossier de défrichement.

- Patrimoine paysager, architectural et culturel :

L'AE estime que les effets du projet sur le patrimoine paysager, architectural et culturel ne sont pas suffisamment détaillés. Il est notamment souligné que deux éléments du biens UNESCO situés en secteur « à forts enjeux » sont concernés par le projet. Il est dès lors demandé de justifier le passage par ces secteurs et de préciser l'intégration et l'insertion urbaine et paysagère du projet ainsi que les mesures d'accompagnement. Il est enfin demandé une attention particulière au traitement du projet en gare de Béthune se trouvant en zone ZPPAUP.

- Aménagement du territoire :

D'après l'AE, le projet ne traite pas de l'urbanisation susceptible d'être induite par la création des deux lignes de BHNS. En particulier, il est relevé plusieurs stations en zone non urbanisées. Il est demandé des précisions sur ce point, notamment au travers d'une cartographie permettant de positionner les arrêts sur les zonages des documents d'urbanisme ainsi qu'une meilleure explication sur la hiérarchisation éventuelle des stations et leurs impacts en termes d'urbanisation.

- Transports et déplacements :

Une synthèse des mesures prises dans le projet et de leurs effets, relatifs à cet item, est faite par l'AE. L'AE conclue que le projet concoure bien à l'atteinte des objectifs fixés par le PDU. Une imprécision est pointée sur le report modal. De même, un approfondissement de l'état initial de la qualité de l'air et des effets induits sur celle-ci, par la saturation du réseau routier aux heures de pointe, est demandé.

**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, a répondu, point par point, à chacune des remarques et demandes de précisions ou de compléments de l'AE.

Cette pièce de 58 pages est complétée de deux annexes :

- La première annexe apporte des compléments sur le volet écologique (30 pages).
- La deuxième annexe de 15 pages est composée de cartographie sur l'état initial de la qualité de l'air.

Cette pièce et ses annexes ont été soumis 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.

Par ailleurs, la nécessité du dépôt d'un dossier de défrichement a été ultérieurement confirmée par la DDTM et fait l'objet d'une procédure particulière actuellement en cours d'instruction.

### 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.

Il a, de plus, été complété des pièces suivantes :

- Pièce E-2 : Avis de l'autorité environnementale.
- Pièce E-3 : Mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale (assortie de deux annexes).
- Pièces E-4 : Autres avis des administrations.

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 développement des transports en commun constitue un enjeu majeur pour les collectivités, et en particulier pour le SMT AG.

Cette volonté est inscrite dans différents documents de planification locaux, à savoir les schémas de cohérence territoriale (SCoT) de Lens-Liévin et d'Hénin-Carvin, ainsi que de l'Artois, approuvés tous deux en février 2008. Elle est également inscrite dans le plan de déplacements urbains piloté par le SMT AG.

A ce titre, les objectifs du projet Bulles sont les suivants :

- promouvoir les transports publics propres et durables,
- développer les transports collectifs urbains en site propre,
- améliorer, dans le cadre d'un développement durable, la mobilité des populations,
- remédier aux handicaps des populations et territoires insuffisamment desservis,
- promouvoir le développement des nouvelles technologies de l'information et de la communication dans les transports en commun.

Cependant, ce projet a aussi des objectifs à caractères sociaux indispensables au territoire :

- permettre à tous de se déplacer plus aisément, y compris les personnes à mobilité réduite,
- faciliter l'accès à l'emploi, à la culture, aux services et à la santé,
- relier plus facilement les grands équipements et les grands projets,
- mieux desservir les quartiers dont les ménages sont les moins motorisés,
- faire que le territoire prenne une place à part entière dans l'aire métropolitaine lilloise.

- réduire les émissions de gaz à effet de serre en facilitant le report modal de la voiture vers les transports en commun,
- offrir plus de place aux modes doux.

Le projet se décline selon les quatre axes suivants :

#### ***Offrir une alternative de qualité au tout automobile***

Une hausse du nombre des véhicules particuliers en circulation est à prévoir. Il est donc nécessaire d'agir, afin d'éviter que les nuisances liées à la circulation routière ne s'amplifient.

Dans ce contexte, il est important de créer une offre de transports qui constitue une véritable alternative à l'automobile, et de développer l'intermodalité (qui consiste à utiliser successivement plusieurs modes de déplacement).

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

#### ***Renforcer la cohésion sociale et accompagner la requalification urbaine***

Les populations modestes sont souvent plus dépendantes des transports collectifs pour accéder notamment aux services et à l'emploi. L'intégration de ces personnes en difficulté au reste de l'agglomération nécessite une politique volontariste de transport. Accessible pour tous, le projet contribue à faciliter la mobilité au sein d'Artoiscomm.

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

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

#### ***Renforcer l'attractivité des centres urbains et la desserte des équipements structurants***

La reconversion d'Artoiscomm est en cours, et pour renforcer son attractivité, il convient de s'appuyer sur les cœurs urbains et centralités ainsi que sur un certain nombre de grands projets qui véhiculeront une image positive et attractive.

Le SCoT de l'Artois préconise un développement urbain concentrique qui renforce le rôle de Béthune comme moteur de développement, ainsi que celui des pôles urbains secondaires de Bruay-la-Buissière, Nœux-les-Mines et Auchel qui ont chacun un rôle local important.

Le choix des futurs axes de transport en commun en site propre doit contribuer à conforter le cœur urbain et les polarités de l'agglomération.

Ceux-ci en constitueront la « colonne vertébrale » en reliant les principaux pôles urbains et les grands équipements. Les principaux pôles d'attractivité desservis seront : le centre hospitalier de Béthune à Beuvry, la polyclinique de Divion, le pôle d'échange multimodal de Béthune, le futur pôle d'échange multimodal de Bruay-la-Buissière, l'université de l'Artois à Béthune, la gare de Calonne-Ricouart, les centres urbains, ...

#### ***Créer une dynamique pour l'ensemble du réseau TADAO***

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

Cependant le réseau atteint des limites. Ainsi, les bus qui partagent la voirie avec les véhicules routiers sont soumis aux aléas de la circulation et cela entraîne de plus en plus souvent des problèmes de ponctualité et de rapidité des bus. En moyenne, sur la Bulle 1, en 2014, entre 15 et 20 % des bus ne respectaient pas leur fiche horaire à cause des engorgements routiers.

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

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

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

**Le caractère d'intérêt général « réel, précis et permanent » du projet a été mis en avant dans le cadre de l'avis et des conclusions rendus par la commission d'enquête.**

REÇU EN PREFECTURE

Le 26/12/2016

Application agréée E-legalite.com

### **EXISTANCE DE SOLUTIONS ALTERNATIVES**

Le projet fait l'objet de propositions systématiques de variantes de tracé.

Il en est de même au niveau de l'insertion avec les trois variantes suivantes :

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

L'analyse des variantes de tracé repose sur un triple objectif :

- l'aboutissement à un système de transport efficace et attractif,
- un projet qui s'insère dans son environnement,
- un projet financièrement réalisable et socio économiquement profitable.

C'est dans l'optique du respect de ces objectifs que les différentes variantes sont analysées et que les choix sont retenus.

S'ajoutent à ces objectifs, six critères déterminants :

- l'environnement et la santé humaine,
- les conditions de circulation et de stationnement,
- l'opportunité de requalification et l'insertion urbaine,
- la desserte et le temps de parcours,
- l'intermodalité,
- l'importance des travaux et les coûts de réalisation.

Dans le cadre d'un suivi optimal du projet, il est prévu une étude du réseau TADAO en fonction des évolutions des nouvelles lignes créées. Cette étude sera la clef de l'impérative évolution du réseau de transport en commun suite à l'intégration des Communauté de Communes d'Artois-Lys et d'Artois-Flandres dans le périmètre d'Artoiscomm.

### **COÛTS DU PROJET**

L'estimation du coût de l'opération permet d'informer le public sur l'ordre de grandeur de l'ensemble des dépenses engendrées par la réalisation du projet de lignes de BHNS Bulle 2 et Bulle 6 sur le territoire d'Artoiscomm, ainsi que du centre de maintenance et de remisage des bus de Houdain-Divion.

Les coûts du projet d'aménagement soumis à enquête s'élèvent à 229,5 millions d'euros TTC.

L'estimation du projet comprend :

- tous les travaux nécessaires à la réalisation des deux lignes de BHNS :
  - o les terrassements,
  - o les ouvrages d'art,
  - o les travaux de voirie et aménagements urbains,
  - o les stations,
  - o les systèmes d'informations voyageurs et les réseaux associés,
  - o les équipements de sécurité, la signalisation et l'éclairage,
- tous les travaux nécessaires à la réalisation des aménagements annexes (aménagement de carrefours et de voirie, aménagement de parkings-relais, aménagement de pôles d'échanges multimodaux, ...),
- tous les travaux nécessaires à la construction du centre de maintenance et de remisage de bus et de bus à haut niveau de service sur les communes de Houdain et Divion,
- les acquisitions foncières à l'amiable et par expropriation pour cause d'utilité publique sur la base des emprises du projet,
- le matériel BHNS nécessaire,
- les coûts de maîtrise d'ouvrage, d'assistance à maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre,
- la réalisation des mesures en faveur de l'environnement.

Le tableau ci-dessous détaille de façon indicative les principaux postes du projet présenté en enquête publique et détaillé dans la notice explicative :

REÇU EN PREFECTURE

le 26/12/2016

Application agréée E-legalite.com

Postes	Montants en € HT (septembre 2015)
Travaux BHNS et aménagements connexes y compris Centre de maintenance et de remisage des bus	109 937 900
Matériel roulant	11 000 000
Acquisitions foncières	12 000 000
Mesures environnementales	11 653 600
Communication	1 800 000
Études – Assistance	44 873 100
<b>Total</b>	<b>191 264 600</b>

Soit un total de 229,5 millions d'euros TTC.

Les coûts d'exploitation du projet sont compris entre 2,2 et 2,9 M€ par an pour les deux lignes Bulle 2 et Bulle 6.

### **BILAN DU PROJET POUR LE SMT AG**

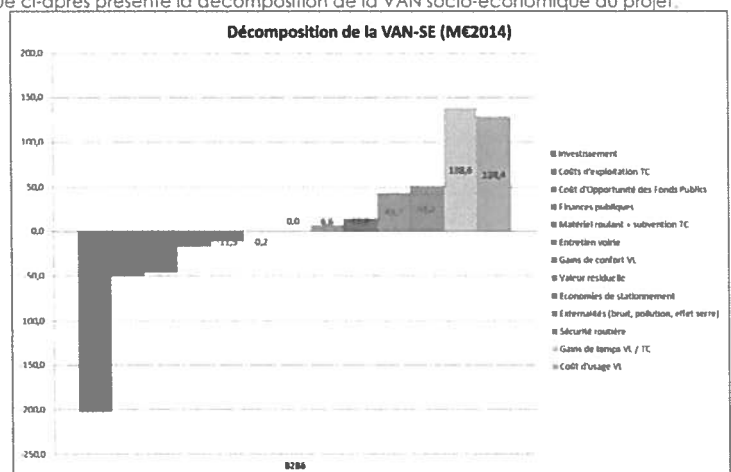
Le bilan pour la collectivité est la somme des coûts et avantages nets générés par le projet sur sa durée de vie et pour l'ensemble des acteurs impactés. Il prend en compte les rubriques suivantes :

- le coût d'investissement pour les travaux effectués dans le cadre du projet, et sa valeur résiduelle ;
- les coûts différentiels d'entretien et d'exploitation des aménagements en situation de projet : coût marginal lié à la circulation de bus supplémentaire et circulation VP économisée sur le périmètre ;
- le différentiel de subvention de l'Autorité Organisatrice des Transports (AOT) à l'exploitant pour compenser le déficit d'exploitation lié à une offre kilométrique plus importante ;
- les gains (ou les pertes) de temps des usagers VP et TC ;
- les gains (ou les pertes) des usagers VP et TC en termes de dépenses de transport (coût d'usage des VP, coûts des carburants, titre de transport TC) ;
- les gains (ou les pertes) de confort des usagers VP liés aux reports d'itinéraires ;
- les coûts différentiels collectifs (insécurité, pollution atmosphérique, nuisances sonores, effet de serre) résultant des reports d'itinéraires ;
- le coût d'opportunité des fonds publics.

Bilan pour la collectivité (M euros 2014 actualisés en 2018)	Bulle 2 / Bulle 6
Investissement	-202,1
Coût d'exploitation TC	-50,6
Coût d'Opportunité des Fonds Publics	-46,2
Finances publiques	-17,4
Matériel roulant + subvention TC	-11,5
Entretien voirie	-0,2
Gains de confort VL	0,0
Valeur résiduelle	6,6
Économies de stationnement	13,8
Externalités (bruit, pollution, effet serre)	-43,7
Sécurité routière	51,2
Gains de temps VL / TC	138,6
Coût d'usage VL	128,4
<b>VAN - Socio-Économique</b>	<b>54,2</b>

Bilan pour la collectivité

Le graphique ci-après présente la décomposition de la VAN socio-économique du projet.



Décomposition par poste de la valeur actualisée nette

## **BILAN DU PROJET PAR ACTEUR**

Le bilan par acteur est le différentiel des coûts et des avantages monétaires et monétarisables entre la situation de référence et la situation de projet, de chacun des acteurs impactés par le projet.

Les acteurs économiques considérés dans le calcul de l'évaluation du projet sont :

- l'Autorité Organisatrice des Transports (AOT) ;
- l'opérateur de transport ;
- les usagers ;
- la puissance publique ;
- les riverains.

Bilan par acteur actualisé (M euros 2014 HT)	Bulle 2 / Bulle 6
Autorité Organisatrice des Transports	-11,5
Exploitant TC	210,5
Usagers	5,8
Etat / Puissance Publique	-3,6
Tiers	94,9
<b>Total des acteurs</b>	<b>295,9</b>
Coût investissement	-202,1
Valeur résiduelle	6,6
Coût d'Opportunité des Fonds Publics	-46,2
<b>VAN - Socio-Economique</b>	<b>54,2</b>

Bilan socio-économique actualisé par acteur

\*\*\*\*

La commission d'enquête a considéré que :

- les réels préjudices permanents à l'habitabilité ou à l'exploitation des immeubles concernés par le projet sont limités,
- le SMT AG a prévu un certain nombre de disposition permettant de limiter l'impact des travaux,
- les expropriations des parcelles de propriétés privées nécessaires à la réalisation du projet sont limitées au regard de l'ampleur de celui-ci,
- les impacts sociaux du projet sont indéniablement positifs,
- les impacts sur l'activité seront globalement positifs en contribuant indéniablement au renforcement de la desserte locale,
- le projet sera compatible avec les documents d'urbanisme après leur mise en compatibilité intégrée à l'enquête publique unique,
- le coût financier du projet ne semble pas démesuré au regard des possibilités financières du SMT AG et des travaux réalisés,
- le projet représente un investissement générant des activités importantes.

**La commission a donc estimé que les atteintes à la propriété privée, le coût financier, les inconvénients d'ordre social, environnemental et l'atteinte à d'autres intérêts publics que le projet comporte ne sont pas excessifs au regard de l'intérêt que présente la création des lignes de BHNS Bulle 2 et Bulle 6.**

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

La démarche globale du SMT AG consiste à prévenir et éviter au maximum les impacts environnementaux et notamment sur les zones vertes.

Dans les cas où aucune alternative satisfaisante n'existe des compensations sont mises en place à l'échelle du projet (évitement des zones sensibles, limitation aux aménagements strictement nécessaires notamment).

Ainsi, l'efficience et les impacts de chaque aménagement envisagé sont évalués et pris en compte, au regard des objectifs du BHNS.

REÇU EN PREFECTURE

Le 26/12/2016

Application agréée E-legalite.com

Il en est de même pour chacune des nombreuses variantes de tracé étudiées.

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

Sur les zones où la technique de l'évitement n'est pas envisageable, des mesures de réduction et de compensation sont présentées.

Par ailleurs, le principe retenu par l'équipe de paysagistes du projet consiste à mettre en place une véritable armature paysagère qui accompagne le bus et répond aux différents contextes traversés, en utilisant une palette d'outils végétaux adaptés. Le projet est mené avec les partenaires AULA, Artoiscomm et les villes.

Dès que cela est possible, en termes de disponibilité d'emprise disponible ou de réseaux, le projet prévoit un accompagnement paysager. L'enjeu est d'assurer la continuité végétale de ces différentes typologies paysagères.

La palette végétale prend en compte les critères suivants :

- le respect des documents de référence : un choix d'espèces plus drastique que les listes Oxygène 62 ou Plantons le décor et qui suit les préconisations du Guide pour l'utilisation d'arbres et arbustes pour la végétalisation (publié par le Conservatoire Botanique National de Bailleul), la référence en matière de reboisement,
- la santé publique (allergies),
- l'apparition de maladies sur certaines plantes,
- les problèmes phytosanitaires,
- l'élimination dans la palette de certaines espèces indigènes protégées,
- le respect de la biodiversité régionale : il passe par l'utilisation de formations végétales ou des typologies paysagères, utilisées dans le cadre des plantations, qui se répartissent entre des mélanges d'essences spontanées et des compositions plus horticoles,
- l'ancrage dans les trois territoires phytogéographiques : les collines de Flandre intérieure (Sud Béthunois), l'Artois Septentrional (Ouest de Bruay), la plaine du Bas Cambrésis et de la Gohelle (Est de Bruay),
- les contraintes d'utilisation de la gamme indigène pour un usage en ville, en terme de gabarit (arbres plutôt volumineux, à système racinaire puissant, pas d'arbuste à faible développement), d'adaptation au milieu urbain (sécheresse, pollution), ou de présence hivernale (peu d'arbustes persistants), de contraintes de gestion, visibilité, sécurité.

\*\*\*\*

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

- Ancienne fosse n°07 à Houdain : Cornouiller mâle, Ophrys abeille, Œillet arméria et autres espèces typiques des pelouses. Celle-ci a finalement été complètement évitée alors que le projet initial prévoyait sa traversée. Cette zone ne subira donc pas d'impact.
- Bois des Dames : Batraciens, Ophrys abeille et autres espèces typiques des friches. Le secteur le plus sensible de la zone du Bois des Dames est la friche abritant l'Ophrys abeille ainsi que les bassins propices à la reproduction des batraciens. Le tracé a délibérément été décalé vers le sud afin d'éviter complètement les zones sensibles et de réduire les ruptures de connectivités écologiques. Le projet impacte donc modérément les milieux naturels concernés sur ce secteur. De plus, la mise en place du « batracoduc » réduira très fortement les risques de mortalités de batraciens lors de leurs migrations.

Concernant les déboisements, l'intégralité des milieux boisés concernés par le projet seront compensés par la plantation d'un linéaire deux fois supérieur à celui concerné par les travaux. Ces linéaires feront de deux à cinq mètres de large afin de restaurer des milieux naturels propices à l'avifaune forestière, aux reptiles et aux chiroptères.



La désignation des secteurs concernés par ces plantations a été réalisée par l'écologue en charge de la réalisation des inventaires et de la rédaction du Volet Naturel de l'Étude d'Impact relative à ce projet. Celle-ci sera mise en œuvre en lien avec des acteurs de référence sur le Pas-de-Calais.

La mise en place de ces haies permettra la restauration de connectivités écologiques entre les zones nodales existantes à proximité des emprises du projet (milieux boisés, pelouses sèches, ...).

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

- Zones nodales :
  - o Terrils 14 d'Auchel : utilisation d'une voirie existante lors de la traversée d'une zone nodale qui est considérée dans le SRCE comme étant « à remettre en état » ;
  - o Bois des Dames : création d'une voirie sur les cavaliers en limite d'une zone nodale considérée dans le SRCE comme étant « à remettre en état ». La mise en place du batracoduc limite très fortement l'impact de la mise en place de la voirie sur le déplacement des espèces terrestres. La voirie ne sera empruntée qu'une faible partie de la nuit, ce qui permettra le libre déplacement des Chiroptères dans la zone (aucun impact en été) ;
  - o Cavalier de Ruitz: utilisation d'une voirie existante lors de la traversée d'une zone nodale considérée par le SRCE comme étant « à remettre en état » et concernant les milieux forestiers.
  
- Corridors écologiques : parmi les 5 corridors écologiques concernés par les travaux, un seul est concerné par de la création de nouvelles voiries (Cavalier d'Haillicourt). Les autres ne seront pas impactés. Le cavalier d'Haillicourt est actuellement abandonné et en cours de « fermeture » (la végétation devient trop dense). Il est concerné par un corridor écologique propice aux espèces forestières et aux espèces des terrils. La fermeture de la zone ne permet plus de préservation de ce corridor écologique pour les espèces typiques des terrils. Ce corridor écologique n'est donc effectif que pour les espèces typiques des milieux forestiers. L'intérêt de ce corridor est cependant atténué par la présence de nombreux déchets sur les anciennes voies. L'impact du projet sur le SRCE régional est donc très limité. Les corridors écologiques seront maintenus en état. De plus, la plantation de 13 km de haies permettra la restauration de corridors écologiques propices aux espèces impactées par le projet.

\*\*\*\*

Sur ces aspects environnementaux, la commission d'enquête a considéré que :

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

**C'est l'ensemble de ces éléments qui confère au projet de création de deux lignes de Bus à Haut Niveau de Service (Bulle 2 et Bulle 6) sur le territoire de la communauté d'Agglomération d'Artois Comm. et d'un centre de maintenance et de remisage sur le territoire des communes d'Houdain et de Divion 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.

REÇU EN PREFECTURE

Le 26/12/2016

Application agréée E-legalite.com

2. **La mise en compatibilité des documents d'urbanisme** des communes suivantes : Auchel, Barlin, Béthune, Beuvry, Bruay-la-Buissière, Calonne-Ricouart, Divion, Fouquières-lez-Béthune, Haillicourt, Hesdigneul-lès-Béthune, Houdain, Ruitz et Verquigneul.
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 29 avril 2016, l'ouverture de cette enquête publique unique.

Madame la Préfète du Pas-de-Calais a demandé, par lettre enregistrée le 23 mai 2016, la désignation d'une commission d'enquête en vue de procéder à une enquête ayant pour objet « la création de deux de lignes de BHNS, Bulle 2 et Bulle 6, sur le territoire d'Artoiscomm et d'un centre de remisage sur le territoire des communes de Houdain et Divion.

Par décision du 27 mai 2016, référencée E16000112/59, 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.

Il est précisé qu'à l'issue de l'étude du dossier ainsi que des entretiens avec le SMT AG et les représentants des différentes communes concernées par le projet, les membres de la commission d'enquête ont estimé que l'organisation d'une réunion publique n'était pas nécessaire. Cette décision a été confirmée à mi-enquête après l'analyse des observations déposées par le public.

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 (Béthune, Bruay-la-Buissière, Divion, Ruitz, Auchel, Hesdigneul-lez-Béthune, Beuvry, Haillicourt, Calonne-Ricouart, Fouquières-lez-Béthune, Houdain, Barlin, Gosnay, Verquigneul).

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. Toutes les correspondances ont pu être adressées au siège de l'enquête publique situé à l'hôtel de ville de la commune de Béthune.

En outre, les membres de la commission d'enquête ont assuré les 21 permanences telles que prévues par arrêté préfectoral.

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

Au cours de cette enquête publique, la commission d'enquête a :

- Reçu 124 personnes,
- Recueilli 117 observations sur les 14 registres mis à disposition du public (105 observations écrites, 2 observations orales et 10 observations par courriers).

La décomposition des observations et courriers recueillis est la suivante :

Registre	Nombre d'observations et courriers
Auchel	0
Barlin	5
Calonne-Ricouart	2
Divion	8
Houdain	2
Bruay-la-Buissière	34
Gosnay	4
Haillicourt	9
Hesdigneul-les-Béthune	2
Ruitz	1
Béthune	39
Beuvry	6
Fouquières-lez-Béthune	5
<b>Total</b>	<b>117</b>

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 le 15 octobre 2016 par mail et le 17 octobre par courrier à la Préfecture du Pas-de-Calais avec une copie au Tribunal Administratif de Lille.

La commission d'enquête a déclaré n'avoir aucune observation à formuler concernant le déroulement de l'enquête qui s'est déroulée normalement et conformément aux dispositions de l'arrêté préfectoral en fixant les modalités.

## 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 2 et Bulle 6) sur le territoire d'Artoiscomm et du centre de remisage et de maintenance de Houdain et Divion.**

La commission d'enquête a néanmoins souligné les points suivants :

- 1) *Une attention particulière devra être portée au traitement de l'aménagement du futur pôle gare de Béthune, à proximité d'une ZPPAUP, ainsi qu'à l'insertion paysagère du centre d'entretien et de remisage.*
- 2) *Deux éléments du bien UNESCO, situés en « secteur à forts enjeux » méritent une attention particulière : les cités 16/3 du Nouveau Monde à Bruay-la-Buissière et celle à proximité de la Fosse n°7 à Houdain, d'une part, et les cavaliers de mines désaffectés colonisés par la nature à Ruitz-Haillicourt et à Bruay-la-Buissière, d'autre part.*

**Le SMT AG remercie la commission d'enquête pour ses conseils et rappelle, à ce titre, que :**

- que l'intégration paysagère est un des éléments forts du projet de centre de dépôt d'Houdain.
- que de manière générale la recherche de l'intégration et la recherche de compatibilité avec l'environnement urbain, paysager et architectural sont des éléments forts et sont travaillés avec les services en charge des différentes problématiques (Architecte des Bâtiments de France, DREAL, DDTM, ARS...).
- il en va ainsi notamment pour le Pôle gare de Béthune, qui n'est au demeurant pas sous maîtrise d'ouvrage du SMT AG, mais aussi pour les sites classés UNESCO ou présentant un intérêt environnemental.

La commission d'enquête a néanmoins déploré les points suivants :

- 1) *Le SMT AG n'évoque pas dans sa réponse relative aux remarques de SNCF Réseau sur la nécessité de conduire une procédure de fermeture de ligne la mesure dans laquelle le projet mis à l'enquête sera impacté dans sa dimension réglementaire DUP, MECDU et enquête parcellaire.*

**Réponse du SMT AG :**

Cf. infra – réponse dans le cadre de l'enquête parcellaire.

- 2) *La question concernant une demande de précision relative aux emplacements réservés figurant dans les MECDU n'a pas reçu de réponse.*

**Réponse du SMT AG :**

La question relative aux emplacements réservés n'a pas appelé de réponse de la part du SMT AG dans la mesure où la création ou la suppression de ceux-ci ne ressortissent pas de sa compétence juridique. Au demeurant, au cours de l'instruction et des réunions organisées par les sous-préfectures sur le MECDU, le maître d'ouvrage a, à la demande expresse de la DDTM, explicité chacun des emplacements réservés qui d'ailleurs pour un grand nombre se trouvent sur des parcelles appartenant à des personnes publiques.

- 3) *Le SMT AG posséderait des informations précises qui ne figurent pas dans le dossier mis à disposition du public (parcelles expropriées destinées à compenser des acquisitions envisagées).*

**Réponse du SMT AG :**

La commission laisse entendre que le SMT AG posséderait des informations non soumises à l'information du public. La formulation conditionnelle utilisée aurait dû conduire la commission à ne pas déplorer un fait non avéré. Le SMT AG dément clairement et déplore le caractère infondé de l'allégation. Ceci étant, le dossier soumis à enquête a été finalisé bien avant l'enquête publique elle-même et le projet a naturellement continué son évolution. Il en va notamment ainsi de certaines opérations liées à la maîtrise foncière.

4) *Le traitement du cas du Monsieur HOCHEDÉZ et Madame MASCLÉT.*

**Réponse du SMT AG :**

Le SMT AG a pourtant rappelé que le projet de BHNS rue Leroy à Bruay-la-Buissière s'inscrivait à la fois dans le projet d'aménagement urbain développé par la Mairie, ainsi que dans le développement de l'éco-quartier des alouettes porté par Artoiscomm et, qu'à cet égard, le tracé alternatif proposé était inopérant. Par ailleurs, le SMT AG s'est efforcé tout au long des études relatives au projet de limiter les impacts de celui-ci notamment sur le bâti à Bruay-la-Buissière comme ailleurs et regrette que ce point ainsi que le soin apporté pour les mutations foncières à poursuivre des démarches amiables, et cela dans les limites admises par les estimations domaniales de la DGFIP, ne soit pas souligné.

La commission d'enquête a néanmoins regretté les points suivants :

- 1) *La desserte de Béthune, ville la plus importante du périmètre du projet, ne soit pas évoquée dans le dossier (entre ville et zone industrielle Washington).*

**Réponse du SMT AG :**

La desserte du centre-ville de Béthune et de la zone Washington ont fait l'objet de discussions soutenues avec l'ancienne municipalité ainsi qu'avec la nouvelle, élue en 2014. Celle-ci s'est clairement prononcée contre un passage par son centre-ville du BHNS. Le SMT AG a toujours privilégié dans ce projet, au-delà de la concertation avec les maires titulaires du pouvoir de police et propriétaires de la plupart du domaine public routier emprunté, une véritable co-construction du tracé. Il va de soi que les quartiers non desservis par le BHNS le seront dans le cadre du réseau complémentaire.

- 2) *La proposition de Mme Paulette MOUTON habitant 2296 avenue de la République à Bruay-la-Buissière, ne soit pas prise en compte.*

**Réponse du SMT AG :**

Cf. réponse en infra dans la cadre de l'enquête parcellaire.

La commission d'enquête a donc recommandé :

- 1) *D'engager une étude du réseau TADAO en fonction des évolutions des nouvelles lignes ainsi créées, condition impérative d'une adaptation à l'évolution du réseau de transport en commun dont l'évolution future devra intégrer également le rattachement programmé des communautés de communes d'Artois-Lys et d'Artois-Flandres en s'adaptant au nouveau territoire.*

**Réponse du SMT AG :**

Le réseau à l'horizon 2019 sera composé du BHNS mais aussi d'un réseau complémentaire d'ores et déjà défini dans une fonction à la fois de rabattement vers le BHNS, mais aussi de complémentarité et de desserte des zones non traversées par le BHNS. En outre, il convient de rappeler que le SMT AG pratique avec la SNCF une intégration tarifaire sur son territoire qui permet aux abonnés TADAO d'emprunter gratuitement sur son périmètre les lignes de chemin de fer.

L'évolution territoriale prévue au 1<sup>er</sup> janvier 2017 n'a bien sûr pas été intégrée au dossier de DUP mais est bien évidemment intégrée à la réflexion pour autant que la nouvelle intercommunalité aura confirmé son adhésion au SMT AG. De la même manière, une démarche a été engagée avec le Département du Pas-de-Calais pour anticiper la création de cette nouvelle entité et l'application de la nouvelle compétence régionale en 2017.

- 2) *De prendre en compte la situation particulière de Monsieur HOCHEDÉZ dans le cadre de la réglementation relative à l'expropriation.*

**Réponse du SMT AG :**

Le SMT AG a tenté de limiter l'impact foncier de ses projets notamment en recourant, autant que faire se peut, à des voiries déjà existantes et en s'inscrivant dans des projets d'aménagements urbains définis par les communes traversées.

Il a engagé une démarche d'acquisitions amiables et bien sûr respectera, sur le cas retenu par la commission, comme sur toutes les autres, les mesures et procédures légales et réglementaires en matière d'acquisition amiable ou par la voie de l'expropriation.

- 3) *La mise en place d'un communiquant référent pouvant répondre aux diverses interrogations du public durant les phases de chantiers.*

**Réponse du SMT AG :**

La communication auprès des habitants, des professionnels et des personnes publiques impactés lors de la phase travaux est un élément important de réussite du projet. Le SMT AG s'est engagé à limiter au maximum les impacts liés aux travaux, notamment en maintenant l'accès aux commerces et en mettant en place des signalisations claires.

Une information spécifique est prévue à destination des riverains et voisins immédiats de travaux. En outre, le SMT AG va mettre en place pour chacun des 6 secteurs de travaux identifiés un « ambassadeur de communication » qui sera l'interface avec la population.

Tous les canaux d'information utiles (journaux municipaux et intercommunal, site internet du SMT AG, newsletter notamment en direction du public professionnel, éventuellement flyers...) seront mobilisés.

- 4) *Que dans la conduite d'une concertation post enquête, des solutions soient trouvées pour minimiser les impacts du projet sur les activités commerciales le long du tracé.*

**Réponse du SMT AG :**

Le SMT AG poursuivra, notamment à l'occasion de la phase travaux, la recherche de toutes les solutions permettant de réduire l'impact sur les riverains du projet et mettra en place une communication de proximité. Une attention toute particulière sera accordée aux professionnels exerçant leur activité sur le linéaire du tracé pour permettre la poursuite de leur activité et le cas échéant indemniser l'impact négatif des travaux sur leur chiffre d'affaires. Une commission d'indemnisation va d'ailleurs être créée et sera présidée par un magistrat désigné à cette fin par la Présidente du TA de Lille.

- 5) *D'associer un écologue, plus particulièrement dans les secteurs sensibles, tout au long de la phase travaux et d'apporter les mesures correctrices qui s'avèreraient nécessaires.*

**Réponse du SMT AG :**

La commission a souligné la qualité du travail en matière de respect de l'environnement qui a été fait par le pétitionnaire.

L'équipe de maîtrise d'œuvre qui accompagne le SMT AG sur ce projet comporte des spécialistes dans ce domaine.

Naturellement, le SMT AG s'engage à apporter toute amélioration du projet qui s'avèrerait nécessaire en phase travaux en vue d'assurer la protection de l'environnement.

La présence d'un écologue a été imposée dans l'encadrement de chantier pour les entreprises travaux intervenant sur les secteurs sensibles. En outre, des pénalités spécifiques et fortes ont été prévues dans les marchés de travaux en cas de non-respect des mesures prévues pour l'évitement ou la réduction de tous les impacts environnementaux.

- 6) *De prévoir le suivi et d'assurer la gestion des mesures compensatoires décrites dans le dossier.*

**Réponse du SMT AG :**

Les mesures compensatoires sont de deux ordres :

- Plantation de haies de largeur de 2 à 5m.
- Plantation d'arbres.

Tous les espaces créés ou modifiés en vue de leur prise en compte au titre des mesures compensatoires feront l'objet d'un plan de gestion discuté entre le SMT AG et leur gestionnaire futur qui en assurera la pérennité.

Pour rappel, les mesures compensatoires à ce jour arrêtées sont principalement :

- La reconstitution de 13 000 ml de haies (pour 6 400 ml impactés) : si le projet impacte fortement les milieux naturels, un linéaire très important de différentes typologies paysagères (ruban séparatif, lisières, transitions végétales, noues...) restituent une densité végétale, jouent ce rôle écologique et, par la diversité d'essences, contribuent à la biodiversité.
- La mise en place de 7 hibernaculums propices aux reptiles et batraciens : ces buttes et/ou cuvettes de terre composées de souches, branchages, pierres, briques... seront facilement intégrables dans les

différents espaces paysagers du projet. Leur position, constitution et dimensionnement seront précisés en phase ultérieure.

La commission souhaite que soient posées des protections acoustiques sur trois secteurs (rues Raoul Briquet et du Berry à Bruay-la-Buissière et rue Massenet à Béthune).

Le SMT AG, comme il l'avait en son temps indiqué à la commission, fait observer que, d'une part, aucune mesure actuelle ne justifie cette pose qui au demeurant est très complexe en ville et que, d'autre part, la pose de protection collective (de style mur-anti bruits) est difficile en zone urbaine.

Le choix des matériaux utilisés pour les structures de voirie et celui des matériels roulants vont en outre dans le sens d'un impact acoustique très limité ce que montrent toutes les études effectuées. Toutefois, il sera de la responsabilité du SMT AG en cas de trouble anormal au niveau du bruit de prendre toute mesure corrective appropriée.

7) *De vérifier la compatibilité du cavalier minier de la ligne 309 000 avec le projet Bulle 2.*

**Réponse du SMT AG :**

Cette ligne appartient au domaine public ferroviaire et fait donc l'objet d'une procédure particulière qui passe par un déclassement. Les échanges avec la SNCF sont nombreux et constructifs et portent sur de nombreuses parcelles (cf. infra les réserves de la commission d'enquête dans le cadre du parcellaire).

La SNCF sur la ligne 309 000 souhaite, d'une part, effectuer un déclassement global du tronçon ce qui sous-entend, qu'au-delà du BHNS, un projet de déplacement modes doux puisse se développer. D'autre part, la procédure de déclassement est assez longue et des possibilités d'autorisation d'occupation temporaire pour la phase travaux ont été envisagées. La demande de déclassement a été effectuée auprès de la SNCF et le SMT AG a rencontré le représentant local de la FNAUT qui, sans formuler un avis définitif sur le projet a trouvé celui-ci très intéressant et souligné que le fait de remplacer un mode de transports en commun par un autre pouvait justifier un déclassement.

8) *Que les aménagements réalisés et les mesures compensatoires proposées devront faire l'objet d'un suivi et d'un gestion durable.*

**Réponse du SMT AG :**

Les sites de compensation environnementale feront l'objet de plans de gestion précis.

9) *La mise en place d'un tableau de bord de suivi des problématiques rencontrées afin de faire évoluer le dispositif mis en place notamment dans sa dimension réactivité.*

**Réponse du SMT AG :**

Le SMT AG ne comprend pas la dernière recommandation de la commission, notamment ce que celle-ci souhaite par « la mise en place d'un tableau de bord de suivi des problématiques rencontrées (indicateurs à déterminer) afin de faire évoluer le dispositif mis en place notamment dans sa dimension réactivité ». Ce projet fera l'objet d'un suivi rigoureux et précis et toutes les mesures correctives possibles seront apportées dans le respect absolu des lois et règlements qui encadrent l'activité d'un Syndicat Mixte.

\*\*\*\*

**Au-delà des recommandations de la commission d'enquête et au vu des interventions relevées lors de l'enquête, le SMT AG a décidé d'améliorer le projet rue des Festeux à Bruay-la-Buissière en renforçant l'écran végétal le long de la voie du BHNS. Notamment lorsque le BHNS passe le long des fonds des jardins, cet écran végétal permettra aux riverains de conserver un sentiment d'intimité dans la jouissance de leur propriété et constituera un continuum écologique varié pour différentes espèces animales.**

**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 de deux réserves.**

**1 - Réserve enquête parcellaire 1 :**

**« Que soit retirée de l'enquête parcellaire, la parcelle cadastrée 482 AM 433 sur la commune de BRUAY-LA-BUISSIÈRE. »**

REÇU EN PREFECTURE

Le 26/12/2016

Application agréée E-legalite.com

Le projet présenté en enquête publique, c'est-à-dire une bande de la parcelle cadastrée 482AM433 le long de la rue Jean Joseph Etienne Lenoir, devait être acquise et réaménagée pour permettre l'ajout d'une voie bus en entrée du giratoire.

Cependant, cet aménagement et la bande concernée par l'acquisition se trouvent actuellement en dehors des limites physiques du terrain privé (haies et clôtures).

En effet, le terrain où se trouvent plusieurs bâtis et un jardin est délimité à cet endroit par une haie qui laisse « en dehors » une bande de la parcelle cadastrale.

Aujourd'hui cette bande est considérée comme du domaine public. Elle est d'ailleurs entretenue par les services de l'agglomération.

Outre cette bande, l'aménagement, tel qu'il était prévu dans le projet présenté à l'enquête publique, venait impacter un cheminement gravier en entrée du terrain privé sur 1 ou 2 m<sup>2</sup>.

Ainsi, la réserve de la commission d'enquête porte sur une propriété privée où l'impact est assez limité.

En outre, les propositions proposées par la commission d'enquête nous semblent très importante aux regards de cet impact. Celle-ci a proposé de reprendre le rond-point, soit en le déplaçant, soit en le rétrécissant. Cette solution nous semble emporter des conséquences trop importantes au vu de l'impact réel.

Le SMT AG a malgré tout étudié ces solutions proposées ainsi que toutes les solutions permettant de réduire l'impact.

D'une part, au vu des circulations, des gabarits des véhicules (zone commerciale avec de nombreux semi-remorques) et des normes à respecter sur l'aménagement des ronds-points, il n'est pas possible de réduire le rayon extérieur du giratoire, ni celui du rond central.

D'autre part, déplacer le rond-point induirait un cout conséquent, de l'ordre d'1 M d'€. Un tel investissement ne nous semble pas justifié au vu des impacts limités sur la parcelle, d'autant plus que ceux-ci peuvent être encore réduits.

En effet, une réduction de la largeur de la voie bus et de l'îlot central sur la voie d'entrée au giratoire permettra de réduire encore l'impact sur la parcelle, à une surface de 2 m<sup>2</sup> à 4 m<sup>2</sup>.

Une discussion va être engagée avec le riverain pour expliquer cet impact et en organiser, dans la mesure du possible, la vente amiable.

Cependant, dans l'attente de cette solution transactionnelle, il convient de maintenir la parcelle dans l'enquête parcellaire, dans l'hypothèse d'une expropriation de l'ordre de 4 m<sup>2</sup>.

## 2 - Réserve enquête parcellaire 2 :

*« Que soient respectées les modalités de transfert règlementaires concernant les parcelles AV 518 et AZ 177, propriétés recensées au bénéfice de la SNCF sur la matrice cadastrale de BETHUNE. »*

Pour toutes les parcelles SNCF qui seront acquises dans le cadre des deux projets de BHNS, le SMT AG sera l'acheteur.

SNCF Réseau indique qu'il n'y aura donc pas de procédure de déclassement à mettre en œuvre car les parcelles resteront dans le domaine public.

La ligne 309000, sur laquelle sont situées des parcelles que le SMT souhaite acquérir, doit d'abord faire l'objet d'une procédure de fermeture de ligne.

Les parcelles concernées sont les suivantes :

- AB276 à Barlin ;
- AR477, à Béthune ;
- AE1233 et AT54 à Bruay-la-Buissière ;
- AE100, AH191, AH645, AH647, AI418, AI 444 et AI523 à Haillicourt ;
- AH159, AH798, AH771, AH798, AH799, AH800, AH801, AH802, AH803 à Ruitz.

Le lancement de la procédure de fermeture de ligne a été anticipé par SNCF Réseau. Le SMT a saisi la Direction de la SNCF le 08 septembre 2016.

Le calendrier de la procédure est le suivant :

- SNCF Réseau a lancé la production d'un Dossier d'Information.
- Après validation, ce dossier sera transmis à la Région qui aura 3 mois pour remettre un avis.
- Le SMT a rencontré la FNAUT (Fédération Nationale des Associations des Usagers des Transports) le 9 novembre 2016 afin de lui présenter le projet ainsi que le principe de fermeture de ligne (pour s'affranchir du risque de recours). Il a été émis favorable par le responsable de la FNAUT.



- A compter des avis favorables de la Région et de la FNAUT, une autorisation temporaire pourra être étudiée afin que les travaux du BHNS puissent démarrer (sous forme de conventions en attente d'achat par exemple).
- S'en suivront des échanges entre la SNCF et les services de l'Etat pour obtenir l'avis du ministère.
- Enfin, la direction de la SNCF officialisera la fermeture de la ligne via une communication au Journal Officiel.

La durée globale de la procédure est d'environ 18 mois

Avant la cession, SNCF Réseau doit mener des études pour la dépose des équipements ferroviaires, en parallèle de la procédure décrite ci-avant.

#### **Concernant la cession partielle de la ligne :**

SNCF Réseau indique que si le SMT AG souhaite acquérir des parcelles sur une ligne mais que cette acquisition conduit à un morcellement du domaine SNCF, alors elle cèdera l'ensemble de la ligne Bruay-la-Buissière jusque Bully/Grenay.

Les parcelles supplémentaires ainsi cédées doivent conserver un rôle de mobilité (voie douce). Ceci conditionne l'accord de la Région pour la fermeture de la ligne 309000.

Le projet d'une voie verte est d'ores et déjà à l'étude sur le secteur entre Ruitz et Barlin. Il a été intégré le nouveau tronçon souhaité entre Hersin-Coupigny et Bully/Grenay. Les villes nouvellement concernées ont d'ores et déjà été saisies à ce sujet.

Des discussions entre le SMT AG et SNCF Réseau sont en cours sur le prix de vente global des parcelles. SNCF Réseau est facilitateur dans ces négociations.

#### **Concernant l'acquisition des parcelles hors fermeture de ligne :**

Les parcelles non concernées par une procédure de fermeture de ligne sont traitées au cas par cas. La SNCF doit faire une proposition de prix globale.

Les parcelles concernées se situent sur la commune de Béthune et sont cadastrées section AV n°518 et section AZ n°177.

La procédure d'acquisition de ces parcelles est la suivante :

- La SNCF saisit tous ses services en interne afin de s'assurer qu'aucun n'est intéressé par ces parcelles (réponses sous 2 mois).
- La SNCF et le SMT échangent et s'accordent sur un prix de vente.
- SNCF réseau saisit les services de l'Etat, les collectivités, France Domaine.

Cette procédure peut durer environ 6 mois.

Dans les échanges avec France Domaine, pour plus d'efficacité, le SMT AG a conseillé à la SNCF de préciser que leur demande concerne les projets de BHNS (délai de réponse réduit).

La parcelle AZ177 est en voie d'acquisition par Artoiscomm, la seconde sera acquise par le SMT AG aux fins de réalisation de la voie verte.

#### **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 des différents PLU assorti des réserves suivantes :**

##### **1 - Ensemble des réserves tenant à la prise en charge financière des frais relatifs à la modification des documents d'urbanisme :**

- « Le SMT AG confirmera par écrit à la commune d'AUCHEL la prise en charge des frais relatifs à la modification des documents d'urbanisme. »
- « Le SMT AG confirmera par écrit à la commune de BARLIN la prise en charge des frais relatifs à la modification des documents d'urbanisme. »
- « Le SMT AG confirmera par écrit à la commune de BETHUNE la prise en charge des frais relatifs à la modification des documents d'urbanisme. »
- « Le SMT AG confirmera par écrit à la commune de BEUVRY la prise en charge des frais relatifs à la modification des documents d'urbanisme. »
- « Le SMT AG confirmera par écrit à la commune de BRUAY-LA-BUISSIERE la prise en charge des frais relatifs à la modification des documents d'urbanisme. »

- « Le SMT AG confirmera par écrit à la commune de CALONNE-RICOUART la prise en charge des frais relatifs à la modification des documents d'urbanisme. »
- « Le SMT AG confirmera par écrit à la commune de DIVION la prise en charge des frais relatifs à la modification des documents d'urbanisme. »
- « Le SMT AG confirmera par écrit à la commune de FOUQUIERES-LEZ-BETHUNE la prise en charge des frais relatifs à la modification des documents d'urbanisme. »
- « Le SMT AG confirmera par écrit à la commune de GOSNAY la prise en charge des frais relatifs à la modification des documents d'urbanisme. »
- « Le SMT AG confirmera par écrit à la commune de HAILLICOURT la prise en charge des frais relatifs à la modification des documents d'urbanisme. »
- « Le SMT AG confirmera par écrit à la commune de HESDIGNEUL-LES-BETHUNE la prise en charge des frais relatifs à la modification des documents d'urbanisme. »
- « Le SMT AG confirmera par écrit à la commune de HOUDAIN la prise en charge des frais relatifs à la modification des documents d'urbanisme. »
- « Le SMT AG confirmera par écrit à la commune de RUITZ la prise en charge des frais relatifs à la modification des documents d'urbanisme. »
- « Le SMT AG confirmera par écrit à la commune de VERQUIGNEUL la prise en charge des frais relatifs à la modification des documents d'urbanisme. »

**Réponse du SMT AG a l'ensemble de ces réserves :**

**Le SMT AG a confirmé à l'ensemble des communes sus-nommées, par courrier, son engagement de prendre en charge les frais relatifs à la modification des documents d'urbanisme.**

**2 – Réserve concernant la commune de Calonne-Ricouart**

Remplacer la mention « L'ensemble des travaux et aménagements liés à la ligne Bulle 2 du BHNS sur le territoire de l'agglomération d'Artoiscomm. » par la mention « L'ensemble des travaux et aménagements liés à la ligne Bulle 2 du BHNS sur le territoire de la commune de CALONNE-RICOUART ».

**Réponse du SMT AG a la réserve :**

**Le SMT AG s'engage à remplacer dans le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de CALONNE-RICOUART la mention « L'ensemble des travaux et aménagements liés à la ligne Bulle 2 du BHNS sur le territoire de l'agglomération d'Artoiscomm. » par la mention « L'ensemble des travaux et aménagements liés à la ligne Bulle 2 du BHNS sur le territoire de la commune de CALONNE-RICOUART ».**

**3 – Réserve concernant la commune de Divion :**

Remplacer la mention « L'ensemble des travaux et aménagements liés à la ligne Bulle 2 du BHNS sur le territoire de l'agglomération d'Artoiscomm. » par la mention « L'ensemble des travaux et aménagements liés à la ligne Bulle 2 du BHNS sur le territoire de la commune de DIVION ».

**Réponse du SMT AG a la réserve :**

**Le SMT AG s'engage à remplacer dans le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de DIVION la mention « L'ensemble des travaux et aménagements liés à la ligne Bulle 2 du BHNS sur le territoire de l'agglomération d'Artoiscomm. » par la mention « L'ensemble des travaux et aménagements liés à la ligne Bulle 2 du BHNS sur le territoire de la commune de DIVION ».**

**4 – Réserve concernant la commune de Gosnay :**

Remplacer la mention « L'ensemble des travaux et aménagements liés à la ligne Bulle 2 du BHNS sur le territoire de l'agglomération d'Artoiscomm. » par la mention « L'ensemble des travaux et aménagements liés à la ligne Bulle 2 du BHNS sur le territoire de la commune de GOSNAY ».

**Réponse du SMT AG a la réserve :**

**Le SMT AG s'engage à remplacer dans le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de GOSNAY la mention « L'ensemble des travaux et aménagements liés à la ligne Bulle 2 du BHNS sur le territoire de l'agglomération d'Artoiscomm. » par la mention « L'ensemble des travaux et aménagements liés à la ligne Bulle 2 du BHNS sur le territoire de la commune de GOSNAY ».**

**5 – Réserve concernant la commune de Ruitz :**

« La mention « L'ensemble des travaux et aménagements liés à la ligne Bulle 2 du BHNS sur le territoire de l'agglomération d'Artoiscomm. » soit remplacée par la mention « L'ensemble des travaux et aménagements liés à la ligne Bulle 2 du BHNS sur le territoire de la commune de RUITZ». »

**Réponse du SMT AG a la réserve :**

**Le SMT AG s'engage à remplacer dans le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de RUITZ la mention « L'ensemble des travaux et aménagements liés à la ligne Bulle 2 du BHNS sur le territoire de l'agglomération d'Artoiscomm. » par la mention « L'ensemble des travaux et aménagements liés à la ligne Bulle 2 du BHNS sur le territoire de la commune de RUITZ ».**

**Le comité syndical du SMT AG 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 le 15 octobre 2016 et ses conclusions.

\*\*\*\*

L'enquête publique étant achevée, il revient donc au comité syndical du SMT AG de se prononcer sur l'intérêt général de l'opération projeté 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 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 délibère sur l'intérêt général du projet avant que la Préfète du Pas-de-Calais se prononce sur l'utilité publique du projet et sur la cessibilité des terrains nécessaires à sa réalisation.

**Monsieur le Président propose au Comité Syndical d'approuver la délibération ci-après :**

**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,

REÇU EN PREFECTURE

Le 26/12/2016

Application agréée E-legalite.com

- 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°80/2012 du 6 décembre 2012 prenant acte du changement de mode sur la ligne HBBB,
- La délibération n°36/2013 du 4 juin 2013 validant le projet de référence de la ligne TCSP Houdain-Beuvry-Béthune-Bruay-la-Buissière (Ligne B1-B2),
- La délibération n°26/2014 du 13 février 2014 arrêtant l'enveloppe financière du projet de TCSP,
- La délibération n°2015/79/CS du 12 novembre 2015 se prononçant sur le lancement de la procédure préalable à la déclaration d'utilité publique et sur la validation du dossier d'enquête publique unique portant sur la création de deux lignes de BHNS (Bulle 2 - Bulle 6) et du centre de remisage et de maintenance de Houdain en vue du dépôt de dossier en Préfecture,
- La délibération n°2016-40/CS du 16 mars 2016 approuvant la composition du dossier d'enquête publique unique relatif à la création de deux lignes de BHNS (Bulle 2 - Bulle 6) et du centre de remisage et de maintenance de Houdain, 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,
- L'avis de la DDTM en date du 11 février 2016, de l'ARS en date du 16 février 2016, de la DRAC en date du 23 février 2016 et de l'Autorité environnementale en date du 9 février 2016,
- L'arrêté préfectoral en date du 6 juillet 2016 portant ouverture de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet Bulle 2 - Bulle 6 et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des Communes de Beuvry, Béthune, Fouquières-lès-Béthune, Gosnay, Hesdigneul, Bruay-la-Buissière, Haillicourt, Ruitz, Houdain, Barlin, Divion, Calonne-Ricouart, Auchel et Verquigneul,
- L'enquête publique menée du 16 août 2016 au 15 septembre 2016, le rapport, les avis et conclusions de la Commission d'enquête transmis le 15 octobre 2016 à la Préfecture du Pas-de-Calais,
- Le courrier de 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

**Considérant :**

- Que l'opération soumise à enquête publique concerne la création des deux lignes de BHNS (Bulle 2 - Bulle 6) sur le territoire de la Communauté d'agglomération Artois Comm. et du centre de remisage et de maintenance de Houdain et Divion,
- Que le SMT AG a décidé de lancer la procédure de déclaration d'utilité publique afin d'acquérir les terrains nécessaires à la réalisation du projet,
- Que le projet de création des deux lignes de BHNS (Bulle 2 - Bulle 6) sur le territoire de la Communauté d'agglomération Artois Comm. et du centre de remisage et de maintenance de Houdain et Divion et l'acquisition des terrains nécessaires à sa réalisation présentent, ainsi qu'il ressort de ce qui précède, un caractère d'intérêt général,
- Que ce projet doit faire l'objet d'une déclaration de projet en raison de son caractère d'intérêt général adoptée par le Comité Syndical du SMT AG, organe délibérant de l'établissement public responsable du projet, en application de l'article L. 126-1 du Code de l'environnement,
- Que cette déclaration de projet doit intervenir à l'issue de l'enquête publique, qui s'est déroulée entre le 16 août au 15 septembre 2016, dans un délai qui ne peut excéder six mois suivant la notification par Madame la Préfète, de l'avis de la Commission d'enquête (en l'occurrence, le 21 octobre 2016) en application de l'article L. 122-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique,
- Que cette déclaration de projet mentionne l'objet de l'opération tel qu'il figure dans le dossier soumis à enquête publique, et comporte les motifs et considérations qui justifient son caractère d'intérêt général et indique la nature et les motifs des principales modifications qui, sans en altérer l'économie générale, sont apportées au projet au vu des résultats de l'enquête publique,

REÇU EN PREFECTURE  
Le 26/12/2016

**Vu l'exposé du Président,**

**Après en avoir délibéré, le Comité Syndical :**

**Article Unique : Décide :**

- de répondre aux réserves, recommandation et observations de la Commission d'enquête.
- De déclarer d'intérêt général le projet de création de deux lignes de Bus à Haut Niveau de Service (Bulle 2 et Bulle 6) sur le territoire de la communauté d'Agglomération d'Artois Comm. et d'un centre de maintenance et de remisage sur le territoire des communes d'Houdain et de Divion ;
- Dès lors que le projet sera déclaré d'utilité publique, d'autoriser le recours à l'expropriation en cas de refus d'une cession à l'amiable des terrains nécessaires au projet ; et donc d'autoriser le président à mener la procédure d'expropriation au nom du SMTAG ;
- De demander au Préfet que, lorsque les immeubles expropriés sont soumis à la loi n° 65-557 du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis, la déclaration d'utilité publique prévoit que les emprises expropriées soient retirées de la propriété initiale, conformément à l'article L122-6 du code de l'expropriation ;
- D'autoriser le président à prendre tout acte permettant la mise en œuvre de la délibération ;
- De charger le président de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat Mixte des Transports Artois-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.

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 à la majorité de 13 voix pour.  
Abstention(s) : 1 (B. CAILLIAU)  
Pour : 13  
Contre : 0

Le Président  
Laurent DUPORGE



REÇU EN PREFECTURE

Le 26/12/2016

Application agréée E-legalite.com