



**DEPARTEMENT DU PAS DE CALAIS
ARRONDISSEMENT DE LENS**

**SYNDICAT MIXTE
DES TRANSPORTS ARTOIS-GOHELLE**



*Syndicat Mixte
des Transports
Artois-Gohelle*

Conclusions et AVIS de la Commission d'enquête publique	Tribunal Administratif de LILLE Décision du Président du TAdm E 18000058/59 du 7 mai 2018 SMT AG (Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle) Arrêté du Président du SMT AG n° 2018/72/AR en date du 16 juillet 2018.
Objet : Plan de Déplacements Urbains (PDU) du SMT AG <i>Siège de l'Enquête :</i> SMT AG 39, rue du 14 juillet CS 70173 – 62303 LENS CEDEX	Enquête publique relative à la révision 2018 du Plan de Déplacements Urbains (PDU) du SMT Artois Gohelle, ouverte au public du 3 septembre 2018 à 9h00 au 5 octobre 2018 à 17h00.

Composition de la Commission d'Enquête :

Commissaire Enquêteur	Fonction
Michel-Ange Mouquet	Président
Didier Courquin	Membre Titulaire
Régis Ravaud	Membre Titulaire

SOMMAIRE

N°	Titre	Page
1	PRESENTATION - CADRE de l'ENQUETE	2
2	ORGANISATION – DEROULEMENT	3
3	CONCLUSIONS PARTIELLES	4
3.1	Conclusions partielles relatives à l'étude du projet de PDU et du dossier d'enquête publique	4
3.2	Conclusions partielles relatives à l'étude des avis des PPA	10
3.3	Conclusions partielles relatives à la contribution du public	11
3.4	Conclusions partielles relatives au mémoire en réponse du pétitionnaire	14
4	CONCLUSION GENERALE	15
5	AVIS DE LA COMMISSION d'ENQUETE	16

1/ PRESENTATION – CADRE DE L'ENQUETE

La présente procédure d'enquête publique avait pour objectif de soumettre à la contribution citoyenne, le projet de révision 2018 du Plan de déplacements urbains (PDU) du Syndicat Mixte des Transports Artois Gohelle (SMT AG).

Cette collectivité territoriale couvre 150 communes et représente environ 625 000 habitants. Sa particularité réside dans l'éclatement de son territoire urbanisé et rural, héritage d'un lourd passé minier.

Le SMT AG assume les prérogatives d'AOM (Autorité Organisatrice de la Mobilité) sur un périmètre composé des communes appartenant aux communautés d'agglomérations de Lens – Liévin (CALL), Hénin – Carvin (CAHC) et Béthune – Bruay – Artois-Lys-Romane (CABBALR). 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 premier PDU pour cette collectivité date de 2007. Sa dernière révision a été effectuée en 2015. Elle a donné lieu à une enquête publique qui s'est déroulée du 26 janvier au 28 février 2015. La commission d'enquête qui en a assuré la conduite a émis un avis favorable au projet et le PDU actuellement en vigueur a été approuvé par le Conseil syndical du SMT AG le 15 juin 2015. Il n'a pas été produit d'évaluation officielle de la version écoulée du PDU.

La prochaine révision aurait donc dû intervenir en 2025 (cf. la réglementation relative aux PDU qui doivent être révisés tous les dix ans).

La nouvelle révision, objet de la présente procédure, est donc spécifique et générée par la modification du périmètre de responsabilités du SMT AG (ajout de 35 communes, le premier janvier 2017, suite au remaniement récent des EPCI par l'autorité préfectorale).

Le projet de révision du PDU du SMT AG repose sur l'expérience acquise en matière de gestion de ce territoire pour les transports urbains depuis les années 2007 et sur la synthèse d'une part, des aspirations des communes, des intercommunalités, des principaux acteurs du territoire et, d'autre part, des volontés de l'État, de la Région Hauts de France et du Département du Pas de Calais.

Rédigé sous la responsabilité du SMT AG, avec l'assistance technique de l'Agence d'urbanisme de l'Artois (AULA) située à Béthune, le nouveau projet de PDU qui a été présenté à l'enquête publique a pour objectif de prendre en compte le nouveau périmètre du SMT AG mais aussi d'instaurer une nouvelle dynamique en matière de transports urbains pour ce territoire. Il se décline en 5 axes prioritaires et 38 actions (cf. paragraphe 3 « enjeux » du rapport d'enquête). Par ailleurs, il met en place une gouvernance basée sur un dispositif de pilotage devant conduire à une démarche approfondie d'évaluation et de suivi des politiques mises en œuvre, en appelant à la responsabilité de tous les acteurs de la « fonction transports ».

2/ ORGANISATION – DEROULEMENT DE L'ENQUETE

La Commission d'enquête a été désignée par décision de Monsieur le Président du Tribunal administratif de Lille, en date du 7 mai 2018, sous la référence E18000058/59, en vue de procéder à l'enquête publique concernant la révision du Plan de Déplacements Urbains (PDU) du Syndicat Mixte des Transport Artois Gohelle.

L'arrêté définissant les modalités d'organisation de l'enquête est le 2018/72/AR du 16 juillet 2018 de Monsieur le Président du SMT AG.

D'un commun accord entre la Commission d'enquête et le SMT AG, il a été décidé de retenir pour les permanences :

- les 2 villes principales parmi les nouvelles communes ayant intégré le périmètre du SMT AG depuis le premier janvier 2017 : Isbergues et Lillers,
- Béthune, en tant que siège de la communauté d'agglomération CABBALR.

Par ailleurs, un dossier d'enquête et un registre manuel et informatique ont été mis en place au siège du SMT AG, siège de l'enquête, sans y instaurer de permanence.

Le dossier d'enquête a été composé des éléments suivants :

Un volet technique comprenant :

- le projet du Plan de Déplacements Urbains révisé, arrêté par délibération du SMT Artois Gohelle en date du 22 mars 2018,
- le schéma directeur d'accessibilité - Agenda d'accessibilité programmé constituant l'annexe accessibilité du PDU,
- l'état initial de l'environnement et l'évaluation environnementale,
- le schéma cyclable et piéton du SMT AG, établi en 2013.

Un volet administratif comprenant :

- la délibération du Comité syndical n°111/2016 du 15 décembre 2016 relative à l'engagement de la procédure de révision du Plan de Déplacements Urbains du SMT Artois-Gohelle,
- la délibération du Comité syndical n°42/2018 du 22 mars 2018 qui arrête le projet de Plan de Déplacements Urbains,
- le courrier de saisine des personnes publiques associées,
- les avis des personnes publiques associées et autres collectivités conformément aux articles L.1214-15 du Code des Transports et 28-2 de la LOTI (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs),
- l'avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement,

- l'arrêté de mise à l'enquête publique du Plan de Déplacements Urbains,
- l'avis d'ouverture d'enquête publique.

L'enquête publique s'est déroulée durant 33 jours consécutifs, du lundi 03 septembre 2018 à 09h00 au vendredi 05 octobre 2018 à 17h00.

Le siège de l'enquête publique a été fixé au siège du Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle sis 39, rue du 14 juillet – CS 70 173 – 62303 LENS.

Pendant la période d'enquête, des courriers pouvaient être adressés à Monsieur le Président de la Commission d'Enquête, à l'adresse suivante : Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle 39, rue du 14 juillet – CS 70 173 – 62303 LENS afin d'être annexés au registre d'enquête.

Des observations ont pu également être formulées au Président de la Commission d'enquête, par courrier électronique via l'adresse mail : *enquetePDU2018@smtag.fr*. Les observations ont été mises en lignes sur le site Internet du SMT AG à la rubrique « Révision du PDU » après modération, si nécessaire, par la commission d'enquête.

En matière de publicité, les mesures légales de publicité de l'enquête publique ont respecté strictement la réglementation en vigueur (cf. § 5.6 du rapport d'enquête).

L'enquête a été clôturée le vendredi 5 octobre 2018 à 17 h, conformément à l'article 7 de l'arrêté d'organisation. Le ramassage des registres et dossiers d'enquête a été effectué par les membres de la commission d'enquête le vendredi 5 octobre 2018 à 17h00 (Registre du siège, de la CABBALR et de la Mairie d'Isbergues) et le samedi 6 octobre 2018 à 9h30 (Registre de la Mairie de Lillers). Ces documents ont été vérifiés et clôturés par la commission d'enquête le lundi 8 octobre 2018 aux fins de rédaction du rapport, des conclusions et de l'avis.

Un PV de remise de ces documents a été visé par le SMT AG qui les a archivés.

3/ CONCLUSIONS PARTIELLES

3.1 Conclusions partielles relatives à l'étude du projet de PDU et du dossier d'enquête publique

L'étude du projet de PDU dans sa révision 2018 et du dossier d'enquête publique (volets technique et administratif) ; les échanges techniques avec le SMT AG et l'Agence de l'urbanisme de l'Artois (AULA) qui a collaboré à la rédaction du projet ; les visites de terrain effectuées sur certains sites remarquables du périmètre du SMT AG, ont fait prendre conscience à la Commission d'enquête :

- de la complexité de l'organisation des transports urbains dans ce périmètre aux territoires très diversifiés, pour obtenir un partage équilibré de l'espace public, entre les différents moyens de déplacements, sans stigmatiser l'un ou l'autre,
- de la composition des micro territoires composant le ressort territorial du SMT AG : Lens ville-centre, pourtour périurbain composé de villes à densité de population importante et communes éloignées apportant une composante rurale complémentaire,
- de la difficulté de faire évoluer le comportement des citoyens en matière d'utilisation des différents modes de déplacements, pour aller de la voiture automobile vers les transports collectifs ou les modes doux,
- de la nécessité pour les dix prochaines années, de doter ce territoire d'un projet de PDU ambitieux au regard des enjeux essentiels dégagés du diagnostic effectué, des objectifs fixés par les textes, des nouvelles orientations en matière d'accessibilité, de la prise en compte de

l'impact environnemental pour garantir la protection de l'environnement, de la santé et de la qualité de vie,

- de la difficulté de préciser la gouvernance de ce plan, élaboré par le SMT AG qui en sera le coordinateur, mais dont les compétences strictes sont limitées en moyens financiers et en matière d'exécution opérationnelle et qui doit donc pouvoir s'appuyer sur un engagement manifeste des partenaires et une véritable entente entre tous les acteurs de la « fonction transports ». Ceci doit conduire à une implication forte du SMT AG dans les instances territoriales, à un travail partenarial pour le suivi du PDU et à la définition d'une instance de gouvernance dont le rôle décisionnel doit être affirmé,
- de la nécessité impérieuse d'inciter le public à utiliser les transports en commun. La mesure la plus forte, non retenue pour cette révision, étant peut-être d'en envisager la gratuité comme le font déjà certaines communautés d'agglomération avec le constat d'une augmentation significative de l'utilisation. En ce qui concerne ce point particulier, la commission d'enquête note que le Directeur général du SMT AG vient d'être saisi officiellement afin de participer à une nouvelle réflexion sur le sujet,
- de l'insuffisance au niveau du projet de PDU du volet financier, objet de l'article 28 de la LOTI (cf. cadre juridique du PDU) qui dispose que le PDU « *est accompagné d'une étude des modalités de son financement et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il contient* ».
- de l'absence d'évaluation du plan d'actions du PDU en cours,
- des difficultés de desserte des zones rurales,
- de la nécessité pour le SMT AG de poursuivre avec les différents partenaires du plan vélo, l'aménagement des itinéraires cyclables tel que stipulé dans l'article L228-2 du code de l'environnement,
- de l'insuffisance dans le dossier d'enquête du résumé non technique (relevée également par la MRAe), non prévu par la réglementation, mais d'un grand intérêt pour le public.

La commission d'enquête a apprécié la pertinence du projet de PDU, d'une présentation claire et concise sur la forme, correctement structuré au niveau des fiches d'actions du plan qui doivent permettre au public une lecture accessible des grandes vocations et orientations qu'il se propose de mettre en œuvre durant les dix prochaines années.

La déclinaison, pour chacune des actions, du contexte, des objectifs à atteindre, des modalités de mise en œuvre, des compétences, de l'échéancier, parfois des ressources mobilisées, et des indicateurs permettant leur pilotage, est propice à en faciliter l'appropriation par les acteurs concernés et le public. Toutefois, ces paramètres ne sont pas toujours suffisamment définis avec précision et illustrés de données concrètes.

En synthèse de l'important travail d'étude qu'elle a effectué, la Commission d'enquête demande au SMT AG de :

3.1.1/ Améliorer les dispositions de gouvernance du projet de PDU, notamment en matière de pilotage et de définition des instances de suivi.

3.1.1.1 Le Pilotage

La Commission d'enquête souscrit à l'importance de la notion de « pilotage du PDU » afin que les actions projetées soient menées de façon cohérente et coordonnée, dans le respect des compétences de chacun, pour aboutir aux objectifs attendus.

Elle estime donc indispensable de mettre en place un véritable « contrôle de gestion » (au sens de l'analyse des pratiques, des objectifs et de la maîtrise des performances du plan et non du seul aspect de la bonne gestion des finances).

Après dialogue avec le pôle mobilité du SMT AG, elle admet que la chaîne de gouvernance est complexe et que les objectifs ne seront validés et tenus que si **l'adhésion des partenaires est acquise**, notamment ceux qui ont pouvoir d'engagement de crédits.

En matière de contrôle de gestion et de pilotage par objectifs, plusieurs préalables sont toutefois nécessaires :

- ne pas confondre les notions complémentaires que sont l'indicateur, la mesure, l'objectif,
- définir des indicateurs fiables, pertinents, en nombre limité, significatifs et dont les moyens de mesure sont clairement identifiés, ce qui n'est pas le cas pour l'ensemble des fiches d'action,
- établir un « état zéro », à l'application du plan, des valeurs des indicateurs qui ont été retenus. Cet état ne figure pas dans le projet de PDU.

Le projet présenté au public comprend 5 axes d'orientation déclinés en 38 actions. Pour l'ensemble de ces actions, 155 indicateurs ont été définis. Pour certaines actions, de nombreux indicateurs sont à suivre (jusqu'à 13 indicateurs pour la fiche action 12 par exemple) ce qui est trop ambitieux. Ceci laisse présager l'entretien d'une base de données lourde, avec des circuits de mise à jour longs et complexes, d'autant que les moyens de mesure sont difficiles à mettre en évidence. Sur le tableau de bord établi en 2015 pour la révision décennale et transmis à la commission, figuraient déjà 111 indicateurs, dont moins de 10% ont fait l'objet d'un réel suivi.

La Commission d'enquête estime que le pilotage sera délicat avec un aussi grand nombre de données à exploiter. Par ailleurs, ce projet ne contient aucun état de référence, nécessaire à la boucle de pilotage « mesure – évaluation – correction – action ».

Le SMT AG consulté, précise que compte tenu du circuit d'élaboration du projet (long travail pour la révision de 2015 puis révision accélérée en 2018 pour prendre en compte la modification de périmètre territorial), l'état zéro n'a pu être généré de façon exhaustive. Il a donc jugé préférable d'établir cet indispensable état dans l'année de mise en application, soit à partir de 2019.

Par ailleurs, les indicateurs proposés ne sont pas tous « chiffrables », certains s'apparentent à des études, des « appréciations de qualité » et sont plus abstraits (exemples : la satisfaction des usagers, le suivi de l'urbanisation des friches, l'évolution de la consommation des terres agricoles...). Ces indicateurs qui ne sont pas immédiatement exploitables de manière périodique devraient être extraits du tableau de bord de pilotage et conservés pour les réflexions et études à plus long terme,

En conclusion, la commission comprend la volonté du SMT AG de produire un état zéro le plus récent possible par rapport à la mise en application du plan. Toutefois elle estime indispensable d'inscrire dans le projet de PDU son échéancier de réalisation, ses règles de définition et d'utilisation. Elle demande par ailleurs de revoir à la baisse le nombre d'indicateurs de pilotage en ne conservant, dans le tableau de bord, que des paramètres très concrets dans leur définition et immédiatement mesurables de façon périodique.

3.1.1.2 Les instances de suivi

La commission, après l'étude du paragraphe gouvernance du projet de plan et des fiches d'action 37 et 38, observe que trois échelons participant à la gouvernance semblent se dégager : un observatoire des déplacements, un comité de suivi et d'évaluation, une cellule de pilotage des actions. La hiérarchisation, la définition, la composition et les attributions de ces instances ne sont pas suffisamment précisées.

La commission croit comprendre que la gouvernance est assurée par un « observatoire du PDU » qui est composé de deux instances :

- un comité de suivi et d'évaluation qui est l'autorité décisionnaire,
- une cellule de pilotage qui met en œuvre les moyens techniques (établissement du tableau de bord du Plan à partir de la mesure des indicateurs, de leur comparaison à l'état de référence, de leur situation par rapport aux objectifs) et l'élaboration des propositions d'actions correctrices. L'un des membres de cette cellule assure les fonctions de « conseil » auprès de toutes les parties prenantes de la « fonction transports ».

La commission demande en conséquence au SMT AG de revoir le paragraphe relatif à la gouvernance du plan :

- **en définissant précisément chaque instance qui participe à la gouvernance,**
- **en fixant pour chacune d'elles :**
 - **ses attributions détaillées,**
 - **sa composition précise,**
 - **son mode de fonctionnement,**
 - **sa périodicité de réunion,**
- **en évaluant l'enveloppe financière nécessaire à leur fonctionnement,**
- **en élaborant la fiche d'attributions du personnel de la cellule de suivi assurant par ailleurs la fonction conseil en matière de déplacements urbains,**
- **en affichant dans le projet de plan, le calendrier de mise en place du processus de gouvernance.**

3.1.2/ L'approfondissement du volet financier dans le projet de PDU

La Commission d'enquête observe l'insuffisance, dans le projet de PDU, du volet économique et financier. Les éléments présentés pour certaines actions sont exhaustifs. Pour d'autres, ils sont parcellaires, imprécis, et ne permettent en aucune façon au public de se forger une opinion claire sur des options essentielles telles que la répartition des investissements, les choix retenus, les priorités, le financement des diverses actions, le niveau d'endettement du SMT AG, ni, par ailleurs, sur l'éventuelle incidence fiscale du projet pour les contribuables. Par ailleurs certaines valeurs doivent être actualisées, les données affichées datant de 2005 (exemple : dépenses d'investissement axe 1, page 316).

Dans ces conditions, la Commission d'enquête considère qu'il est très difficile d'établir un jugement sur la qualité et la pertinence économique et financière des choix effectués dans le projet de PDU.

La commission demande donc au SMT AG d'actualiser les données financières, d'établir un tableau récapitulatif de l'ensemble des actions en indiquant les pilotes, les investissements et les financements par origine (emprunt, collectivités locales, taxes transport, département, région, état...), ainsi que les études en cours ou à prévoir, et les termes d'exécution. Ce tableau devra être intégré au PDU.

3.1.3/ La mise à jour du « compte déplacements »

Rendu obligatoire par la loi Solidarité et Renouvellement Urbain dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, le Compte Déplacements permet :

- de réaliser un recensement des flux financiers relatifs aux transports de voyageurs à l'échelle du PDU,

- d'identifier tous les acteurs qui financent les déplacements (ménages, entreprises, collectivités...) pour tous les modes de transport (véhicules particuliers, transports collectifs...) ainsi que les montants correspondants.

En faisant apparaître aussi bien les dépenses et coûts directs que les coûts externes des transports (pollution, bruit ...), les analyses prises en considération permettent d'établir une approche monétaire des déplacements et d'éclairer le choix des décideurs sur :

- la répartition des dépenses entre les acteurs,
- le coût des différents modes de transport,
- les orientations budgétaires.

Le compte déplacements est aussi un outil de suivi et d'évaluation des mesures engagées dans le cadre du PDU. Il permet d'évaluer les conséquences financières des choix et de procéder aux corrections ou aux infléchissements qui s'imposent.

Il permet par ailleurs au public de s'informer et d'être sensibilisé aux pratiques de déplacements.

Lors de l'étude du dossier, la Commission d'enquête a interrogé le SMT AG sur l'absence de ce document actualisé dans le projet de plan. Ce dernier a indiqué que lors de l'établissement du projet, cette action a été jugée peu opportune en termes d'urgence et qu'elle nécessitait une mobilisation humaine et financière importante.

Dans la mesure où le PDU en fin d'exercice et révisé en 2015 n'a pas donné lieu à l'établissement d'une mise à jour du Compte Déplacements, alors que celui-ci constitue un véritable outil de suivi et d'évaluation des mesures engagées, la Commission d'enquête estime opportun de mener cette action de façon urgente.

En conséquence, elle demande au SMT AG de concrétiser l'objectif annoncé dans la fiche action 37 dans l'année d'approbation du PDU 2018-2028 et d'engager ensuite l'actualisation annuelle de ce travail d'analyse majeur, indispensable à la réalisation des objectifs du PDU.

3.1.4/ La hiérarchisation du plan d'actions

L'objectif général de diminution du trafic automobile, affiché comme la première des priorités, est inhérent au document de planification lui-même, et s'entend comme un objectif global.

La Commission d'enquête admet que toutes les mesures du PDU concourent, directement ou non, à la poursuite de cet objectif.

Cependant, elle constate qu'en termes de hiérarchisation, le phasage et la priorisation pour l'ensemble du projet ne peuvent être facilement appréhendés. Le plan d'actions proposé ne fixe pas de priorités par secteur géographique à aménager mais propose globalement la mise en place d'un ensemble d'actions.

La Commission d'enquête a conscience que les calendriers de réalisation des infrastructures sont définis en fonction des études préliminaires et pré-opérationnelles, des étapes de concertation et d'enquêtes publiques, des programmations urbaines. Ces choix restent très dépendants du contexte et des aléas économiques, des différents acteurs du territoire et de leurs choix politiques, des lois et textes applicables.

La commission demande au SMT AG de compléter le tableau synthétique existant (chapitre 5 du projet) de toutes les actions, afin d'en préciser les orientations prioritaires, leurs interactions et la prévision de leurs engagements.

3.1.5/ La mise à jour du « plan cyclable »

La mise en place d'un Schéma directeur cyclable est une action majeure proposée par le SMT AG et réalisée en 2013 pour son périmètre de l'époque.

Le plan présenté au public lors de la présente enquête n'a pas été actualisé, il ne comprend pas les nouvelles communes intégrées à son périmètre le premier janvier 2017. Le SMT AG prévoit cette actualisation à partir de 2019. L'application concrète sur le terrain sera donc assez tardive par rapport à la mise en application du nouveau PDU.

Il existe par ailleurs des documents de planification de la politique cyclable : à l'échelle du PDU, des EPCI, sur les territoires des grandes communes et dans les schémas directeurs des deux départements, rendant difficile la mise en œuvre cohérente sur le terrain des actions qui en découlent.

La commission d'enquête estime que la place à donner aux cyclistes au niveau du PDU nécessite que leur sécurisation passe par la création de voies en site propre (pistes) et que les bandes et le partage de la voirie avec les autres modes de transport soit réservé aux centres-villes. La commission regrette que dans les nouveaux projets, en particulier le BHNS, la circulation des vélos n'ait pas été suffisamment intégrée aux travaux réalisés.

Elle suggère au SMT AG d'afficher plus encore, dans l'action 23, une « réelle volonté politique en faveur du vélo », en partenariat avec les acteurs concernés, au même titre d'ailleurs que pour les autres modes alternatifs à l'automobile, en choisissant de lancer, une réalisation prioritaire, à valeur d'exemple, de linéaire cyclable continu et sécurisé dès l'approbation du PDU (en l'associant à un indicateur de suivi tel que la longueur des pistes cyclables hors agglomération par exemple), ceci en parallèle à l'élaboration du nouveau Schéma Directeur Cyclable, version 2019.

3.1.6 La connexion avec les territoires voisins

Le territoire du SMT AG est ceinturé par d'autres Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM). Cette structure peut présenter un atout pour mettre en place des connexions entre les différents réseaux de transport en commun, mais crée également des difficultés, notamment en termes de diversité des politiques tarifaires et des services proposés.

Dans le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET) des Hauts de France, actuellement en cours d'élaboration, il est envisagé de réexaminer les projets de liaison express vers la métropole européenne lilloise. Par ailleurs, le Conseil Départemental (*cf. contribution PPA*) précise que certaines communes nouvellement intégrées au PDU, notamment Isbergues, sont plutôt tournées vers Aire-sur-la-Lys en termes d'équipements et de services et qu'il serait intéressant de prendre en compte les connexions possibles vers cette ville même si elle ne fait pas partie du périmètre du SMT AG.

La DDTM (*cf. contribution PPA*) évoque également la mise en place, en dehors du rail, de liaisons vers Arras et Douai, ce qui paraît opportun.

La commission d'enquête considère que le PDU doit préciser certaines actions, comme les continuités entre les différents réseaux de bus ou pistes cyclables en direction des autres territoires.

En ce sens, elle recommande au SMT AG d'afficher, dans la fiche action 8, des modalités concrètes de traitement des sujets en lien avec les AOM voisines.

3.2 Conclusions partielles relatives à l'étude des avis des PPA

La commission d'enquête regrette que sur les 35 nouvelles communes ayant intégré récemment le périmètre du SMT AG, aucune n'ait répondu à la consultation des PPA.

Elle recommande donc au SMT AG d'intensifier, voire de reprendre, la concertation avec ces communes.

La commission a examiné les observations et suggestions des personnes publiques associées qui ont répondu en émettant un avis sur le projet de PDU.

Elle prend acte avec satisfaction de la volonté du SMT AG de prendre en compte, pour l'essentiel, dans la version définitive du projet qui sera soumise à l'approbation du Conseil Syndical, les observations des PPA.

Dans les présentes conclusions partielles ne sont abordées que les remarques ou suggestions non retenues par le SMT AG, ou dont les suites envisagées sont estimées insuffisantes ou perfectibles par la Commission d'enquête.

3.2.1 Incidences sur les sites Natura 2000

La commission, dans son analyse des remarques portées par la MRAe sur le projet, a noté la satisfaction de la mission quant à l'analyse des incidences du plan sur les sites Natura 2000, tout en regrettant l'absence de cartographie. **Elle suggère donc au SMT AG d'insérer cette cartographie au projet finalisé soumis à l'approbation du Conseil syndical.**

3.2.2 Analyse du stationnement

La Commission d'enquête souhaitait avoir des précisions sur l'observatoire du stationnement (attributions, fonctionnement, etc...). Les échanges sur ce sujet avec le SMT AG ont été globalement satisfaisants, toutefois **la Commission d'enquête lui suggère d'intégrer dans la fiche action 20, un rappel sur la définition de ce qu'est « l'observatoire du stationnement », sur ses attributions et son utilité.**

3.2.3 Les enjeux concernant les gares

La commission d'enquête observe que, dans le projet soumis à enquête, les enjeux généraux concernant les gares sont décrits, sauf pour celles de Lillers et d'Isbergues. Le Conseil communautaire de la CABBALR s'est d'ailleurs étonné de ce manquement et bien que le SMT AG ait répondu en évoquant la mise en place d'un groupe de travail, la commission d'enquête renvoie ici à l'article L. 1214-2, alinéa 7 du code des transports.

En ce qui concerne le stationnement, l'observatoire doit permettre au SMT AG d'affiner constamment sa stratégie en appliquant des actions correctives dans le cas où les objectifs ne seraient pas atteints.

Il devrait permettre, entre autres, de dresser un état des lieux précis de l'intermodalité au sein des principales gares du territoire dont le diagnostic fait apparaître un déséquilibre de l'offre disponible de stationnement (Lillers où un stationnement sauvage est parfois constaté sur les trottoirs et les passages piétons ou Isbergues qui offre environ 500 places de parking disséminées sur l'ensemble de la commune).

La commission d'enquête recommande donc au SMT AG de compléter, dans le PDU qui sera soumis à approbation du Conseil syndical, la description des enjeux pour ces deux gares.

3.3 Conclusions partielles relatives à la contribution du public

La Commission d'enquête constate que l'enquête publique n'a pas mobilisé la population (cf. développement des motifs au § 3.4 ci-après).

En conséquence, il convient d'examiner la contribution publique avec prudence, car il n'y a pas de récurrences sur le même objet.

L'analyse des observations du public, significatives quant au fond de leur motivation, permet à la Commission d'enquête de formuler les conclusions partielles suivantes :

- Un citoyen demande si une « carte multimodale » donnant accès aux parkings, aux vélos en libre-service et aux transports en commun peut être envisagée ?

Le SMT AG précise qu'il a renouvelé son système billettique afin qu'il soit compatible avec le système régional « Pass Pass » qui a été mis en place par Hauts de France Mobilités (ex SMIRT). Cette carte est multimodale. Elle peut accueillir plusieurs titres donnant accès à différents services de mobilité : bus, TER, vélos, bornes de recharge pour véhicules électriques, etc.

La commission d'enquête estime la question judicieuse et la réponse du SMT AG pertinente, elle ne formulera donc aucune réserve ou recommandation sur ce point.

- Un contributeur (M. Arnaud DECAMIN) estime que la protection de l'environnement semble ne pas être le premier souci du projet et souhaite une meilleure prise en compte des pistes cyclables (continuité et sécurité) à la fois pour le tourisme (voies horizontales) et pour le travail (voies verticales).

Le SMT AG rappelle que le PDU s'inscrit dans l'obligation légale de réduction de la part des déplacements automobiles en mettant l'accent sur les modes de transport alternatifs (transports en commun, modes doux). L'évaluation environnementale du PDU traite largement de ces questions. Ainsi, il a été évalué que l'application du PDU devrait permettre un gain de 1 131 tonnes équivalent CO2 (soit - 9%) pour les gaz à effet de serre. Pour les émissions de polluants atmosphériques (Nox) le gain est de 363 kg équivalent Nox (soit - 7 %). Les émissions de polluants atmosphériques (PM) est de 14 kg équivalent PM (- 9 %). L'Autorité Environnementale a reconnu la qualité du travail entrepris par le SMT Artois-Gohelle à l'occasion de la révision du PDU.

Concernant les modes doux, le SMT AG, de par ses statuts, ne peut être maître d'ouvrage de telles infrastructures. Son rôle se limite à des études et, en 2013, il a adopté un schéma cyclable et piéton qui a été annexé au PDU. Ce schéma présente les aménagements qu'il faudrait réaliser par type d'aménagement (bande, piste cyclable, etc.) et par maître d'ouvrage. Ce document a vocation à être étendu à l'ensemble des 35 nouvelles communes entrées dans le périmètre actuel depuis le 1/01/2017. La mise à jour du document débutera dès 2019. La réalisation des infrastructures est conditionnée par la volonté des maîtres d'ouvrages qui ont la compétence voirie. Par ailleurs, en tant que Personne Publique Associée, le SMT AG participe à l'élaboration des Plan Locaux d'Urbanisme (PLU). Dans ce cadre, il rappelle l'existence du schéma cyclable et piéton et incite les communes à réaliser des aménagements cyclables

La Commission d'enquête apprécie la réponse du SMT AG comme incomplète. Elle rappelle que le SMT AG est pilote de la coordination des orientations dans le domaine des déplacements doux et que son rôle ne se limite pas aux études. Elle regrette que le

schéma cyclable n'ait pu être mis à jour à l'occasion de cette révision 2018. Ce point a déjà été développé au § 3.1.5 ci-dessus et fait l'objet d'une recommandation dans l'avis de la commission, il n'est donc pas nécessaire d'y revenir à ce stade des conclusions partielles.

- Un résident de la commune de SERVINS (M. Samuel WERQUIN), visiblement appuyé par d'autres concitoyens, souhaiterait que la ligne 1801 soit activée depuis Servins au lieu de commencer à Bouvigny-Boyeffles. Cet aménagement intéresserait de nombreux élèves dans le cadre du transport scolaire.

Le SMT AG précise qu'une étude est actuellement en cours afin de prolonger le circuit scolaire pour les élèves concernés. Cette demande s'inscrit complètement dans la fiche action n°5 du plan d'actions visant à améliorer continuellement le réseau de lignes classiques. Il se propose de revenir vers les parents à l'issue de l'étude.

La commission d'enquête, au vu de la prolongation de trajet nécessaire (inférieure à 3 kms) suggère au SMT AG d'étudier favorablement cette modification de la ligne 1801.

- M. Jean-Louis LUGEZ, vice-président du conseil de développement de la CABBALR, au nom du conseil de développement et suite aux réponses du SMT AG aux observations faites lors de la consultation des PPA souhaite un approfondissement sur les points suivants :
 - Quelle réponse apporter aux usagers sur la desserte de pôles générateurs importants tels que la zone d'activités de la place Clémenceau à Béthune ?

Le SMT AG précise qu'en janvier 2019 cinq lignes de BHNS (les Bulles) seront lancées afin de massifier les flux sur les axes les plus pertinents. La fiche action n°4 précise bien que le réseau de bus classique doit permettre une articulation des différents niveaux de desserte afin d'éviter d'avoir un réseau à deux vitesses. Dans ce but, le SMT AG a souhaité maintenir le niveau d'offre antérieur au projet Bulles en parallèle avec la nouvelle offre.

Concernant les zones d'activités, le BHNS va apporter un plus indéniable dans leur desserte. Désormais, sur le territoire de la CABBALR, la desserte de la Porte Nord, la ZI de Ruitz, la zone Futura seront renforcées. Quand les zones ne sont pas desservies par les transports en commun, des services spécifiques sont mis en place. C'est par exemple le cas pour le parc d'activités Artois-Flandres (SIZIAF) mais également la zone d'activités Washington de Béthune.

Pour le quartier Clémenceau de Béthune, ce secteur ne sera pas effectivement desservi par la Bulle 2. Cette zone est pourtant importante pour le réseau Tadao. Aussi, le SMT AG travaille avec la commune pour la mise en place d'une liaison efficace entre la gare et le centre-ville. Cette nouvelle offre sera lancée concomitamment à la mise en service de la Bulle 2. Elle a été définie en concertation avec les services municipaux.

- Dessertes TGV et TER comme la ligne de Saint Pol qui dessert l'ouest du territoire

Le SMT AG souligne que l'axe Béthune – Saint Pol sur Ternoise est bien repéré dans le PDU comme un axe ferroviaire du territoire. Le SMT AG participe notamment à l'accessibilité de ces gares (cf. desserte de la gare de Calonne Ricouart par la Bulle 6). Le SMT AG identifie bien les gares de Béthune et de Lens comme « portes d'entrées majeures du territoire. La desserte en TGV de ces deux gares est un élément essentiel d'attractivité.

Concernant le niveau d'offres, les services ferroviaires ne relèvent pas de la compétence du SMT AG. Cela revient à l'Etat (Grandes Lignes TGV) et au Conseil Régional des Hauts

de France (TER). Des menaces pèsent sur certaines lignes du ressort territorial (cf. rumeurs de fermeture de la ligne Béthune – Saint Pol sur Ternoise). Le SMT, à l'instar des autres acteurs institutionnels du territoire, se mobilisera si cela est nécessaire.

- Desserte (sans attendre les différentes phases du PDU) au moyen de bus conventionnés, des liaisons Auchel-Lillers et Bruay-gare de Vis à Marles.

Le SMT AG apporte la réponse suivante : Sur la relation Auchel-Lillers, il existe une ligne Oscar (537) héritée du réseau départemental et exploitée par le Conseil Régional des Hauts de France. Ce contrat doit s'achever en 2021. Le SMT étudie la possibilité de mettre en place une offre renforcée de manière anticipée en prolongeant la Bulle 6.

D'ici la mise en place de cette nouvelle desserte, le SMT AG, dans un souci de bon usage de l'argent public, ne souhaite pas créer de doublon. Ceci serait perturbant pour les clients du réseau d'avoir deux offres différentes sur un même axe.

Pour la desserte entre Bruay et la gare TER de Vis à Marles, il existe une desserte actuellement. En effet, le réseau Tadao passe à proximité de la gare de Vis-à-Marles, avec trois lignes différentes : lignes n° 20, 30 et 68. Cette dernière relie Marles à Bruay la Buissières et dessert le Lycée Professionnel des Travaux Publics (LPTP) de Bruay-la-Buissière. Des études ont été menées par le passé par Artois Comm, compétent en matière d'aménagement des pôles d'échanges afin de créer un véritable pôle d'échanges au droit de la gare TER. Le SMT AG s'intégrera bien évidemment à l'aménagement qui sera proposé. En outre, le niveau de desserte actuel sera maintenu avec le nouveau réseau qui sera mis en place en 2019.

- Priorité systématiquement donnée aux infrastructures BHNS au détriment de l'espace nécessaire aux modes doux

Le SMT AG précise que le BHNS est un projet qui s'insère dans le tissu urbain existant. Il doit notamment passer dans des endroits étroits où il n'existait antérieurement pas assez de place pour que les trottoirs puissent être mis aux normes d'accessibilité (cf. traversée de Gosnay). Toute la complexité de l'aménagement réside dans la gestion des différents usages de la voirie. Dans certains cas extrêmes, on ne peut pas faire cohabiter les bus, les voitures, les vélos et les piétons. Les modes doux ont tout de même été pris en compte. En effet, le SMT a réalisé des pistes cyclables en maîtrise d'ouvrage directe le long des sites propres lorsqu'il devait refaire l'intégralité de la chaussée, conformément aux statuts du SMT. Ces infrastructures ont été complétées par des travaux réalisés par la CABBALR via une convention signée avec le SMT AG.

- Conséquence pour les collectivités et les contribuables des écarts financiers par rapport aux prévisions (répartition des risques entre partenaires de la DSP)

Le SMT AG comme il l'avait indiqué dans sa réponse aux contributions PPA rappelle qu'il est vigilant à ne pas dépasser le coût de la Délégation de Service Public (DSP). Si cela devait arriver, des arbitrages financiers devront être entrepris (par exemple : limitation de l'offre voire fermeture d'une ligne peu fréquentée, etc.) afin de compenser l'augmentation des coûts.

Après analyse des précisions apportées par le SMT AG, la commission d'enquête estime que sa volonté d'intégrer les observations du Conseil de développement dans les actions du PDU est réelle ; elle recommande toutefois au pétitionnaire :

- **de renforcer les échanges en cours actuellement avec la commune de Béthune, afin**

de mettre en service au plus vite une liaison efficace entre la gare et le centre-ville,

- **d’être vigilant quant aux dépassements éventuels des coûts de la DSP et de veiller à ce que les arbitrages ne soient pas réalisés en portant préjudice aux contribuables.**

Les observations relatives au schéma cyclable ont déjà été prises en compte par la commission au § 3.1.5.

3.4 Conclusions partielles relatives au mémoire en réponse du pétitionnaire

Le pétitionnaire a répondu au PV de synthèse de la Commission d’enquête, dans les délais prescrits, de façon plutôt satisfaisante, sous forme de mémoire en réponse.

L’exploitation de ce mémoire engage la Commission d’enquête à formuler les conclusions partielles suivantes :

- **Le SMT AG ne s’explique pas la faible participation du public à l’enquête. La synthèse des principales raisons retenues par la commission d’enquête est développée ci-après :**
 - manque de concertation directe avec le public concerné par le changement de périmètre du SMT AG durant la phase d’élaboration du projet de plan révisé,
 - approche non prioritaire de ce dossier par les trente-cinq municipalités du nouveau périmètre du SMT AG, aucune de ces communes n’ayant émis un avis au titre de la consultation des PPA,
 - le PDU qui constitue un document de planification et non de programmation à l’échelle du ressort territorial du SMT AG. La participation à l’enquête publique fait appel à une démarche volontariste, qui implique une connaissance préalable du dossier et l’intention de le voir modifié ou amélioré. L’échelle de définition de ces orientations stratégiques paraît sans doute aux habitants loin de leurs préoccupations individuelles. Par ailleurs, un document de planification sur dix ans est peut-être jugé par les habitants trop « prospectif ». Enfin, la population identifie le SMT AG comme organisateur des déplacements, voire même « exploitant du réseau », et ne le perçoit pas comme compétent sur la stratégie en termes de déplacements.
- **Le pétitionnaire a répondu à toutes les questions posées par la Commission d’enquête, ce que la commission apprécie tout particulièrement.** Les réponses estimées comme généralement satisfaisantes (cf. comparaison des Annexes 22 et 23 du rapport d’enquête) ne sont pas reprises à ce niveau ; seules sont explicités les éléments qui donnent lieu à des recommandations et qui ne font pas déjà l’objet de conclusions partielles aux paragraphes précédents.

3.4.1/ L’accessibilité des quais aux PMR

Le SMT AG a réalisé un état d’accessibilité des quais aux PMR. Cet état, transmis à la commission d’enquête à sa demande, est à jour, bien renseigné et comporte des actions résiduelles à conduire pour lesquelles ne figure aucune « date objectif » de réalisation.

La commission d’enquête suggère au SMT AG de compléter son tableau de synthèse en précisant les échéances de réalisation des actions à conduire et de l’inclure dans l’annexe accessibilité du plan.

3.4.2/ Les plans de transport des entreprises et collectivités scolaires et administratives

Le SMT AG dispose, pour son ressort territorial, de la liste des entreprises comportant plus de 100 salariés ainsi que des établissements scolaires et administrations soumis à obligation de réaliser des plans de déplacements. Les tableaux transmis à la CE ne comportent pas d’indication relative à l’existence éventuelle de plans de déplacements.

La commission d'enquête recommande au SMT AG de modifier ses tableaux de suivi pour inclure la notion d'existence et de mise en service des plans transport.

3.4.3/ Le tracé de la ligne Bulle 6

Le tracé proposé pour le prolongement de la ligne Bulle 6, Auchel-Lillers, apparaît comme assez contraignant au niveau du Boulevard de Paris dans la commune de Lillers (Lycée, virage à gauche difficile avant le passage à niveau...).

La commission d'enquête recommande au SMT AG, en coordination avec la maîtrise d'œuvre, d'étudier le meilleur itinéraire possible pour cette liaison.

3.4.4/ Engagement des acteurs de la fonction transports vis-à-vis du SMT AG

Les objectifs et le plan d'action du PDU ne peuvent être validés et tenus que si l'adhésion de tous les partenaires de la « fonction transports » est acquise, notamment ceux qui ont pouvoir d'engagement de crédits.

La commission d'enquête recommande donc au SMT AG d'établir une charte avec ses principaux partenaires, dans laquelle chacun s'engagera au niveau de la réalisation des actions qui lui incombent.

3.4.5/ Perception de la voie BHNS

La perception de la voie du site propre du BHNS n'est pas toujours évidente pour tout usager de la voirie, notamment les conducteurs en transit.

La Commission d'enquête recommande au SMT AG d'étudier la possibilité d'envisager de donner à la voie BHNS une couleur différenciée, notamment sur les points à forte densité de circulation.

4/ CONCLUSION GENERALE

L'étude préalable du dossier présenté à l'enquête publique, les échanges techniques avec le Syndicat mixte des transports d'Artois-Gohelle, les visites de terrain, l'analyse des observations du public et du mémoire en réponse fourni par le pétitionnaire, ont permis à la Commission d'Enquête **de produire un jugement de valeur sur la qualité du projet de PDU** qui servira de référence, en matière de déplacements urbains pour le périmètre considéré (150 communes), pour la période 2018-2028.

Le projet de PDU produit et présenté au public **a atteint un bon niveau de qualité qui permet de lui accorder un avis favorable.** Toutefois ce document est encore perfectible, notamment au niveau des dispositions imprécises retenues pour la gouvernance, du manque de hiérarchisation des mesures du plan d'action, de l'insuffisance du volet financier. Ces points essentiels et d'autres plus secondaires ont conduit la commission, comme le montrent l'argumentaire et les conclusions partielles développées dans les précédents paragraphes, **à assortir son avis de 5 réserves et de 14 recommandations à l'autorité organisatrice des transports urbains de la région Artois-Gohelle, le SMT AG.**

L'avis de la Commission d'Enquête est formalisé ci-dessous, au § 5.

5/ AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Pour les motifs suivants

Vu

- la Charte de l'Environnement, et notamment son article 7, relative à la participation de toute personne à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement,
- le Code Général des Collectivités Territoriales,
- le Code des Transports, et notamment les articles L1214-1 et suivants,
- le code de l'Environnement et notamment les articles L123-1 et suivants et R123-1 et suivants relatifs aux enquêtes publiques ainsi que les articles R122-17 et R214-18 à 22 relatifs à la compatibilité du PDU au regard des autres plans et programmes et à son évaluation environnementale,
- le code de l'urbanisme,
- la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) modifiée, et notamment ses articles 28 à 28-4,
- la loi n°83-630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement,
- la loi n°96-533 du 30 décembre 1996, Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie, titre V modifiant la LOTI,
- la loi n°99-533 du 25 juin 1999 d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement Durable du Territoire (LOADDT) et notamment son article 46 modifiant l'article 28-2 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 susvisé au Plan de Déplacements Urbains,
- la loi n°99-586 du 12 juillet 1999 relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale,
- la loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain,
- la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées,
- la loi n°2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement,
- la loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 valant engagement national pour l'environnement,
- le décret n°93-245 du 25 février 1993 relatif aux études d'impact et au champ d'application des enquêtes publiques,
- le décret n°2011-2018 du 29 décembre 2011 portant réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement,
- l'arrêté préfectoral du 13 février 2017 portant modification du périmètre du SMT Artois-Gohelle,
- le Plan de Déplacements Urbains du SMT Artois-Gohelle adopté par la délibération du Comité Syndical n° 2015/39 du 25 juin 2015,
- la délibération n° 111/2016 du Comité Syndical du SMT Artois-Gohelle en date du 15 décembre 2016 relative à l'engagement de la procédure de révision du Plan de Déplacements Urbains du SMT Artois-Gohelle,
- la délibération du Comité syndical n°42/2018 du Comité Syndical du SMT Artois-Gohelle en date du 22 mars 2018 qui arrête le projet de Plan de Déplacements Urbains révisé,
- la décision n°E18000058/59 de Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Lille en date du 07 mai 2018 désignant les membres de la Commission d'Enquête.

Attendu

- que les éléments fournis par le pétitionnaire, à l'appui de sa demande d'enquête publique, sont conformes à la réglementation en vigueur,
- que les dispositions relatives au projet de PDU révisé et la procédure qui a conduit à leur définition par le SMT AG ne s'opposent pas à une réglementation de niveau supérieur aux textes régissant ces plans,
- que les orientations des documents généraux ou supra communaux ont été examinées et prises en compte de façon satisfaisante,
- que les vocations et orientations proposées dans le projet de plan pour la période allant de 2018 à 2028 recouvrent bien les missions dévolues à un PDU telles que définies par les textes fixant le cadre juridique des plans de déplacements urbains,
- qu'à l'exception du « compte de déplacements » non actualisé, le dossier soumis à consultation a été très complet, composé des documents prévus par la réglementation, et rendu accessible au public durant toute la durée de l'enquête,
- que les prescriptions de soumission à Enquête Publique du présent projet ont été respectées,
- que les règles attachées à la légitimité du projet (Délibérations du Conseil Syndical du SMT AG) ont été observées,
- que les règles attachées à l'amélioration constante du projet ont été observées (Etudes réalisées sur plusieurs variantes, prise en compte des observations exprimées lors de la concertation préalable des PPA, des services de l'Etat et de l'A.E.),
- que les différents moyens nécessaires de publicité de l'enquête publique par publication et affichage, ont bien été mis en œuvre,
- que le concours technique apporté par le SMT AG à la commission d'enquête dans ses différentes recherches nécessaires à l'argumentation de son avis a été satisfaisant,
- que l'enquête publique s'est déroulée sans difficulté, conformément aux dispositions de l'arrêté du Président du SMT AG la prescrivant.

Considérant

- que la gouvernance du PDU est une phase essentielle permettant son pilotage et la réalisation des objectifs attendus au terme de 2028, qu'elle doit être approfondie et qu'elle ne peut s'exercer qu'à partir d'un « état zéro » de référence de la valeur des indicateurs retenus pour le suivi,
- que les instances de pilotage du PDU sont insuffisamment définies, notamment au niveau des attributions, des investissements financiers nécessaires et de leur mode de fonctionnement,
- que la déclinaison des objectifs en axes d'orientations et en fiches d'actions est judicieuse, que le nombre de mesures établi à trente-huit est important et que les indicateurs de suivi de chaque mesure sont pour certaines d'entr'elles trop nombreux,
- que les indicateurs retenus doivent être judicieusement choisis, définis précisément, et immédiatement mesurables,
- que pour le terme prospectif retenu (dix ans), le plan n'est lié à aucune évaluation des investissements nécessaires pour en garantir la réalisation qui est à la charge des collectivités et ne peut donc être considérée comme contractuelle,
- que le projet de PDU ne comporte pas de « compte de déplacements » à jour tel que prévu par la LOTI pour ce type de document,
- que les priorités de mise en œuvre opérationnelle des actions proposées ne sont pas suffisamment hiérarchisées,
- que les observations émises par les autorités ou organismes associés, lors de la phase de consultation préalable à l'approbation du projet de plan, seront toutes prises en compte par le SMT AG dans le projet finalisé, à l'exception de quelques points, soulignés par la commission d'enquête et qui font l'objet de réserves ou de recommandations,

- qu'une volonté politique forte doit être menée en faveur du vélo et que le schéma cyclable actuel, qui a été établi en 2013 et ne comporte pas les communes entrées dans le ressort territorial du SMT AG le premier janvier 2017, doit être révisé le plus rapidement possible,
- que le PDU doit préciser certaines actions, comme les continuités entre les différents réseaux de bus ou pistes cyclables en direction des autres AOM voisines,
- que la concertation avec les nouvelles communes intégrées au périmètre du SMT AG le premier janvier 2017 doit être intensifiée,
- que la cartographie relative à l'incidence du PDU sur les sites Natura 2000 doit figurer dans le PDU,
- que la définition et les attributions de l'observatoire du stationnement doivent être précisées,
- que la description des enjeux généraux pour les gares de Lillers et d'Isbergues ne figure pas dans le projet de PDU soumis à l'enquête publique,
- que les besoins d'une « carte multimodale » donnant accès aux parkings, aux vélos en libre-service et aux transports en commun sont satisfaits,
- que la prolongation de la ligne 1801 de Servins à Bouvigny-Boyeffles serait d'intérêt général pour les enfants scolarisés de la commune de Servins,
- que les échanges en cours avec la commune de Béthune doivent être renforcés, afin de mettre en service au plus vite une liaison efficace entre la gare et le centre-ville,
- qu'une grande vigilance doit être apportée aux éventuels dépassements de coûts de la Délégation de service public et que les possibles arbitrages ne doivent pas porter préjudice aux contribuables,
- que le tableau de synthèse de l'accessibilité des quais aux PMR doit être complété par l'échéancier des actions à conduire et que ce tableau doit figurer dans l'annexe accessibilité du plan,
- que les tableaux de suivi des plans de transports pour les entreprises, les collectivités scolaires et administratives éligibles, ne comportent pas la notion d'existence et de mise en service desdits plans,
- que l'itinéraire choisi pour le prolongement de la bulle 6 (Auchel-Lillers) semble contraignant au niveau du Boulevard de Paris dans la commune de Lillers,
- que les objectifs et le plan d'action du PDU ne peuvent être validés et tenus que si l'adhésion de tous les partenaires de la « fonction transports » est acquise, notamment ceux qui ont pouvoir d'engagement de crédits,
- que la perception de la voie du site propre du BHNS n'est pas toujours évidente pour tout usager de la voirie notamment les conducteurs en transit,
- que le public invité à s'exprimer durant l'enquête, l'a généralement fait de façon précise et argumentée mais que la participation a été faible eu égard à l'importance du périmètre concerné et au nombre de permanences offert durant la contribution publique,
- que tous les avis exprimés ont été examinés par la Commission d'enquête dès lors qu'ils étaient liés directement au projet motivant l'enquête publique, qu'ils sont parvenus dans les délais prescrits, et qu'ils ont été exploités pour la formulation de ses conclusions,
- que le projet présenté au public ne fait pas l'objet d'avis défavorable des services de l'Etat et organismes auxquels il a été transmis pour appréciation,
- que le public appelé à émettre ses observations, ne présente aucune proposition de nature à faire évoluer le projet présenté,
- que le mémoire en réponse du SMT AG au PV de synthèse de la Commission d'enquête a été satisfaisant et transmis dans les délais prescrits.

La Commission d'enquête émet, à l'unanimité de ses membres,

Un AVIS FAVORABLE

au projet de révision 2018 du Plan de déplacements urbains (PDU) du SMT AG, dans le cadre du projet proposé dans les documents constituant le dossier d'enquête soumis à la consultation publique, du 3 septembre 2018 à 9h00 au 5 octobre 2018 à 17h00.

Cet avis est assorti de 5 réserves et de 14 recommandations.

NB – La numérotation des réserves et recommandations figurant ci-après est issue de la chronologie des conclusions et ne constitue pas un ordre de priorité d'étude ou de traitement par le Maître d'Ouvrage.

1/ RESERVES

Réserve 1

La Commission d'enquête demande au SMT AG d'intégrer dans le projet de plan finalisé, pour sa gouvernance, un état zéro, ses règles de définition et d'utilisation, et de revoir à la baisse le nombre d'indicateurs de pilotage pour ne conserver, dans le tableau de bord, que des paramètres concrets et mesurables périodiquement.

Réserve 2

La Commission d'enquête demande au SMT AG de revoir le paragraphe relatif à la gouvernance du plan :

- en définissant précisément chaque instance qui participe à la gouvernance,
- en fixant pour chacune d'elles :
 - sa composition précise,
 - ses attributions détaillées,
 - son mode de fonctionnement,
 - sa périodicité de réunion,
- en évaluant l'enveloppe financière nécessaire à son fonctionnement,
- en élaborant la fiche d'attributions du personnel de la cellule de suivi et de coordination,
- en affichant dans le projet de plan, le calendrier de mise en place.

Réserve 3

La Commission d'enquête demande au SMT AG d'établir un tableau récapitulatif de l'ensemble des actions en indiquant les pilotes, les investissements et les financements par origine (emprunt, collectivités locales, taxes transport, département, région, état...), ainsi que les études en cours ou à prévoir, et les termes d'exécution. Certaines valeurs présentées dans le projet soumis à enquête doivent par ailleurs être revalorisées (données datant de 2005). Ce tableau devra figurer au projet de PDU finalisé.

Réserve 4

La Commission d'enquête demande au SMT AG de compléter le tableau synthétique des actions existant, afin d'en préciser les orientations prioritaires, leurs interactions et leurs engagements théoriques.

Réserve 5

La Commission d'enquête demande au SMT AG, en matière de « compte de déplacements », de concrétiser l'objectif annoncé dans la fiche action 37 dans l'année d'approbation du PDU et d'engager ensuite l'actualisation annuelle de ce travail d'analyse majeur, indispensable à la réalisation des objectifs du PDU.

2/ RECOMMANDATIONS

Recommandation 1

La commission d'enquête recommande au SMT AG d'afficher plus encore, dans l'action 23, une « réelle volonté politique » en faveur du vélo, au même titre d'ailleurs que pour les autres modes alternatifs à l'automobile, en choisissant de lancer une réalisation prioritaire, à valeur d'exemple, de linéaire cyclable continu et sécurisé dès l'approbation du PDU, ceci en parallèle à l'élaboration du nouveau Schéma Directeur Cyclable, version 2019.

Recommandation 2

La commission d'enquête demande au SMT AG d'afficher, dans la fiche action 8, des modalités concrètes de traitement des sujets en lien avec les AOM voisines, notamment de préciser les actions relatives aux continuités entre les différents réseaux de bus ou pistes cyclables.

Recommandation 3

Sur les 35 nouvelles communes ayant intégré le périmètre du SMT AG, aucune n'a répondu à la consultation des PPA. La commission d'enquête recommande au SMT AG d'intensifier, voire de reprendre, la concertation avec ces communes.

Recommandation 4

La Commission d'enquête suggère au SMT AG, d'intégrer au PDU la cartographie relative à l'incidence du PDU sur les sites Natura 2000.

Recommandation 5

La Commission d'enquête suggère au SMT AG, dans la fiche action 20, de préciser la définition, l'utilité, les attributions de « l'observatoire du stationnement ».

Recommandation 6

La commission d'enquête recommande au SMT AG de compléter, dans le PDU qui sera soumis à l'approbation du Conseil syndical, la description des enjeux généraux pour les gares de Lillers et d'Isbergues.

Recommandation 7

La commission d'enquête, au vu de la prolongation de trajet nécessaire (inférieure à 3 kms) recommande au SMT AG d'étudier favorablement la modification de la ligne 1801 afin de la prolonger de Servins à Bouvigny-Boyeffles.

Recommandation 8

La commission d'enquête recommande au SMT AG de renforcer les échanges en cours avec la commune de Béthune, afin de mettre en service au plus vite une liaison efficace entre la gare et le centre-ville.

Recommandation 9

La commission d'enquête recommande au SMT AG d'être vigilant quant aux éventuels dépassements des coûts de la Délégation de service public et de veiller à ce que les arbitrages ne portent pas préjudice aux contribuables.

Recommandation 10

La commission d'enquête recommande au SMT AG de compléter son tableau de synthèse de l'accessibilité des quais aux PMR en précisant les budgets alloués, les échéances de réalisation des actions à conduire et d'inclure ce tableau dans l'annexe accessibilité du plan.

Recommandation 11

La commission d'enquête recommande au SMT AG de modifier ses tableaux de suivi des entreprises et collectivités scolaires et administratives éligibles aux plans transport en y ajoutant la notion d'existence et de mise en service desdits plans.

Recommandation 12

La commission d'enquête recommande au SMT AG, en concertation avec la maîtrise d'œuvre d'étudier le meilleur trajet possible pour le prolongement de la bulle 6 (Auchel-Lillers), notamment au niveau du Boulevard de Paris dans la commune de Lillers.

Recommandation 13

Les objectifs et le plan d'action du PDU ne peuvent être validés et tenus que si l'adhésion de tous les partenaires de la « fonction transports » est acquise, notamment ceux qui ont pouvoir d'engagement de crédits.

La commission d'enquête recommande donc au SMT AG d'établir une charte avec ses principaux partenaires, dans laquelle chacun s'engagera au niveau de la réalisation des actions qui lui incombent

Recommandation 14

La Commission d'enquête recommande au SMT AG d'étudier la possibilité d'envisager de donner à la voie BHNS une couleur différenciée, notamment sur les points à forte densité de circulation ; en effet, la perception de cette voie n'est pas toujours évidente pour tout usager de la voirie, notamment les conducteurs en transit.

A Lens, le 2 novembre 2018, la Commission d'enquête,

Les membres titulaires

Didier COURQUIN



Régis RAVAUD



Le Président

Michel-Ange MOUQUET
Commissaire Enquêteur
CRCE Nord - Pas de Calais

