



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

**SYNDICAT MIXTE  
DES TRANSPORTS ARTOIS GOHELLE**



*Syndicat Mixte  
des Transports  
Artois-Gohelle*

<b>RAPPORT</b> de la Commission d'Enquête Publique	<b>Tribunal Administratif de LILLE</b> Décision du Président du TAdm E 18000058 / 59 du 7 mai 2018  <b>SMT AG (Syndicat Mixte des Transports Artois Gohelle)</b> Arrêté du Président du SMT AG n° 2018/74/AR en date du 16 juillet 2018.
<b>Objet :</b> <b>Plan de Déplacements Urbains (PDU) du SMT AG</b>  <i>Siège de l'Enquête :</i> SMT AG 39, rue du 14 juillet CS 70173 – 62303 LENS CEDEX	Enquête publique relative à la révision du Plan de Déplacements Urbains (PDU) du SMT Artois Gohelle, <b>ouverte au public du 3 septembre 2018 à 9h00 au 5 octobre 2018 à 17h00.</b>

\*\*\*\*\*

**Composition de la Commission d'Enquête :**

<b>Commissaire Enquêteur</b>	<b>Fonction</b>
Michel-Ange Mouquet	Président
Didier Courquin	Membre Titulaire
Régis Ravaud	Membre Titulaire

## SOMMAIRE

---

Titres	Pages
<b>LEXIQUE</b>	<b>5</b>
<b>1/ PRESENTATION DE LA PROCEDURE</b>	<b>7</b>
1.1 Préambule	7
1.2 Objet de l'enquête	8
1.3 Cadre juridique	9
1.4 Caractéristiques générales du projet soumis à enquête	10
<b>2/ CONTEXTE DE LA REVISION du PDU du SMT Artois Gohelle</b>	<b>10</b>
2.1 Diagnostic de la situation avant révision	10
2.2 Décision de révision	12
2.3 Démarche du SMT AG	12
2.4 Orientations du PDU 2018 - 2028	13
<b>3/ ENJEUX</b>	<b>15</b>
3.1 Les composantes du PDU	16
3.1.1 Le réseau urbain	16
3.1.2 Le réseau interurbain	17
3.1.3 Le réseau TER	18
3.1.4 L'intermodalité	18
3.1.5 Le réseau routier	22
3.1.6 Le réseau ferré lié au transport de marchandises	23
3.1.7 Le réseau fluvial lié au transport de marchandises	23
3.1.8 Les modes actifs	24
3.2 La formalisation des enjeux	25
3.3 La compatibilité avec les documents cadre	26
3.4 L'Accessibilité	29
3.5 Les effets de la mise en œuvre du PDU sur l'environnement	30
3.6 Le Plan d'action	34
3.7 La Gouvernance, le pilotage du PDU	35
<b>4/ CONCERTATION et CONSULTATION PREALABLES</b>	<b>36</b>
4.1 Concertation	36
4.2 Consultation des PPA	37
4.2.1 Organisation	37
4.2.2 Résultats de la consultation	38
4.2.3 Bilan	58
4.3 Synthèse de la Commission d'Enquête	58
<b>5/ ORGANISATION et DEROULEMENT DE L'ENQUETE</b>	<b>59</b>
5.1 Désignation de la Commission d'Enquête	59

<b>Titres</b>	<b>Pages</b>
5.2 Attributions des membres de la commission	59
5.2.1 Attributions générales	59
5.2.2 Attributions particulières	59
5.3 Organisation de la contribution publique	59
5.4 Dossier d'enquête	59
5.4.1 Composition	59
5.4.2 Analyse de la Commission	60
5.5 Déroulement de l'enquête	60
5.5.1 Ouverture de l'enquête	60
5.5.2 Modalités	60
5.5.3 Chronologie générale	62
5.5.4 Contacts préalables et visites de la commission	62
5.6 Information effective du public	63
5.6.1 Information légale	63
5.6.2 Information complémentaire	64
5.6.3 Réunion publique d'information et d'échanges	65
5.6.4 Examen de la procédure	65
5.7 Climat de l'enquête	65
5.8 Clôture de l'enquête	65
<b>6/ OBSERVATIONS DU PUBLIC</b>	<b>65</b>
6.1 Contribution du public, relation comptable des observations	65
6.2 Analyse statistique	66
6.3 Analyse qualitative	67
6.3.1 Analyse par lieux d'enquête	67
6.3.2 Analyse par nature d'observations	67
6.4 Synthèse	67
<b>7/ CONTRIBUTIONS PARTICULIERES</b>	<b>68</b>
<b>8/ PV DE SYNTHESE ET MEMOIRE EN REPONSE DU PETITIONNAIRE</b>	<b>68</b>
8.1 PV de Synthèse	68
8.2 Mémoire en réponse	69
<b>9/ CONCLUSION DU RAPPORT</b>	<b>69</b>
<b>10/ ANNEXES</b>	<b>69</b>
Annexe 1 : Périmètre territorial du ressort du SMT AG	71
Annexe 2 : Plan d'action du PDU 2018-2028	72
Annexe 3 : Arrêté d'organisation de l'enquête publique	74
Annexe 4 : Chronologie générale de la procédure d'enquête	81
Annexe 5 : Tableau de synthèse des échanges techniques CE-SMT AG	84
Annexe 6 : CR de la réunion du 24 mai 2018	104

<b>Titres</b>	<b>Pages</b>
<b>Annexe 7 : CR de la réunion interne CE du 31 mai 2018</b>	<b>110</b>
<b>Annexe 8 : CR de la réunion plénière CE-SMT AG du 31 mai 2018</b>	<b>115</b>
<b>Annexe 9 : CR de la réunion plénière CE-SMT AG du 25 juin 2018</b>	<b>121</b>
<b>Annexe 10 : CR des réunions avec les lieux d'enquête :</b>	
<b>Annexe 10-1 avec la CABBALR le 19 juillet 2018</b>	<b>125</b>
<b>Annexe 10-2 avec la mairie d'Isbergues le 1 août 2019</b>	<b>127</b>
<b>Annexe 10-3 : avec la mairie de Lillers le 6 août 2018</b>	<b>129</b>
<b>Annexe 11 : CR des visites de terrain</b>	<b>132</b>
<b>Annexe 12 : CR de la réunion interne CE du 31 août 2018</b>	<b>134</b>
<b>Annexe 13 : Document d'information sur l'enquête réalisé par le SMT AG</b>	<b>139</b>
<b>Annexe 14 : Affichage public d'avis d'enquête</b>	<b>140</b>
<b>Annexe 15 : Courrier du Pdt du SMT AG aux mairies</b>	<b>141</b>
<b>Annexe 16 : Synthèse du contrôle d'affichage</b>	<b>142</b>
<b>Annexe 17 : Modèle annonce légale</b>	<b>145</b>
<b>Annexe 18 : Modèle de certificat d'affichage</b>	<b>146</b>
<b>Annexe 19 : Information complémentaire de la CABBALR</b>	<b>147</b>
<b>Annexe 20 : Information complémentaire de la commune d'ISBERGUES</b>	<b>148</b>
<b>Annexe 21 : Tableau des observations du public</b>	<b>149</b>
<b>Annexe 22 : PV de synthèse de la CE</b>	<b>151</b>
<b>Annexe 23 : Mémoire en réponse du SMT AG</b>	<b>159</b>

## LEXIQUE

<b>Sigle, Acronyme</b>	<b>Définition</b>
ADEME	Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
AEU	Approche environnementale de l'urbanisme
AOM	Autorité organisatrice de la mobilité
APF	Association des Paralysés de France
AULA	Agence d'urbanisme de l'Artois
BHNS	Bus à haut niveau de service
CABBALR	Communauté d'agglomération Béthune – Bruay – Artois-Lys-Romane
CAHC	Communauté d'agglomération Hénin-Carvin
CALL	Communauté d'agglomération de Lens-Liévin
CCI	Chambre de commerce et de l'industrie
CD	Conseil Départemental
CDCI	Commission départementale de coopération intercommunale
CE	Commission d'Enquête (ou Commissaire enquêteur)
CERTU	Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les Constructions Publiques
CHNS	Car à haut niveau de service
CUA	Communauté urbaine d'ARRAS
DDTM	Direction départementale des territoires et de la mer
DRA	Directive régionale d'aménagement
DREAL	Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement
EDEN	Espaces départementaux naturels
EMD	Enquête ménages déplacements
EPCI	Etablissement public de coopération intercommunale
EPF	Etablissement public foncier
ERBM	Engagement pour le renouveau du Bassin Minier
IKV	Indemnité kilométrique vélo
LAURE	Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie
LOTI	Loi d'orientation des transports intérieurs
LPTP	Lycée professionnel des travaux publics
MEL	Métropole Européenne de Lille
MRAe	Mission Régionale d'Autorité environnementale
P+R	Parking - relais
PACET	Plan -air -climat -énergie territorial
PAVE	Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics
PCET	Plan climat –énergie - territorial
PDE	Plan de déplacements Entreprises
PDES	Plan des déplacements des Etablissements scolaires
PDIE	Plan des déplacements interentreprises
PDU	Plan des Déplacements Urbains
PLH	Plan local d'habitat
PLU	Plan local d'urbanisme
PMA	Pôle métropolitain de l'Artois
PMR	Personnes à mobilité réduite
PPA	Plan de protection de l'atmosphère

<b>Sigle, Acronyme</b>	<b>Définition</b>
PPA	Personnes publiques associées
PRSE	Plan régional santé environnement
PTU	Plan des transports urbains
SAGE	Schéma d'aménagement et de gestion des eaux
SCoT	Schéma de cohérence territoriale
SD'AAAP	Schéma directeur d'accessibilité-Agenda d'accessibilité programmé
SDAGE	Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux
SDTAN	Schéma directeur territorial d'aménagement numérique
SMIRT (*)	Syndicat Mixte Intermodal Régional de Transports
SMT AG	Syndicat Mixte des Transports Artois Gohelle
SNCF	Société nationale des chemins de fer
SPAM	Association Service Proximité Accompagnement Mobilité
SRADDET	Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires
SRCAE	Schéma régional climat, air, énergie
SRIT	Schéma régional des infrastructures de transport
SRTM	Schéma régional des transports et mobilités
SRU	Loi solidarité et renouvellement urbain
TAD	Transport à la demande
TAdm	Tribunal Administratif
TC	Transports en commun
TCSP	Transports collectifs en site propre
TCU	Transports collectifs urbains
TER	Train express régional
TGV	Train à grande vitesse
VNF	Voies navigables de France
VVV	Véloroutes-voies vertes
ZAC	Zone d'aménagement concerté

(\*) le SMIRT a récemment été renommé :  
 Cette structure est devenue « Hauts de France Mobilités »

\*\*\*\*\*

# 1/ PRESENTATION DE LA PROCEDURE

## 1.1 Préambule

Le plan de déplacements urbains (PDU) a été créé par la loi d'orientation sur les transports intérieurs (Loti) en 1982. Malgré plusieurs démarches volontaires dans les années 1980 et 1990, il s'est réellement développé et enrichi à partir de 1996 lorsque la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (Laure) l'a rendu obligatoire dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants et en a défini la procédure d'élaboration.

Outil global de planification de la mobilité à l'échelle d'une agglomération, il définit les principes d'organisation du transport et du stationnement des personnes et des marchandises, tous modes confondus.

Renforcé par plusieurs lois entre 2000 à 2010, il coordonne des politiques sectorielles portant sur les modes alternatifs à la voiture, la voirie et le stationnement en intégrant plusieurs enjeux transversaux : la protection de l'environnement, l'intégration entre politiques urbaines et de mobilité, l'accessibilité des transports pour tous ou encore la sécurité des déplacements.

Au-delà de la planification, le PDU est aussi un outil de programmation, car il hiérarchise et prévoit le financement de ses actions, et ses mesures s'imposent aux plans locaux d'urbanisme, aux actes et décisions prises au titre des pouvoirs de police du maire et des gestionnaires de voirie.

Enfin, le PDU, véritable démarche partenariale, associe au cours de son élaboration, puis de son évaluation, différents acteurs institutionnels et de la société civile pour partager un projet de mobilité au service des habitants et des activités locales.

Ses principaux objectifs sont les suivants :

- diminution du trafic automobile,
- développement des outils pour faciliter, rendre attractifs et accessibles les transports en commun,
- promotion des modes de déplacements alternatifs (modes « doux »),
- hiérarchisation et efficacité des réseaux routiers structurants,
- amélioration de la sécurité de l'ensemble des déplacements,
- organisation du stationnement,
- optimisation du transport de marchandises et des livraisons,
- encouragement aux plans de déplacements d'entreprises.

La rédaction initiale, et par la suite les révisions de ce plan, incombent à l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) concernée qui peut être une communauté d'agglomération, une entité spécifique, de type syndicat mixte, une SPL (société publique locale).

En ce qui concerne la présente procédure d'enquête publique, il s'agit de soumettre, à la contribution citoyenne, le projet de révision 2018 du PDU du territoire « Artois Gohelle ». L'autorité responsable est le SMT AG (Syndicat Mixte des Transports Artois Gohelle).

Le SMT Artois-Gohelle assume les prérogatives d'AOM sur un périmètre de 150 communes qui composent les communautés d'agglomérations de Lens – Liévin (CALL), Hénin – Carvin (CAHC) et Béthune – Bruay – Artois-Lys-Romane (CABBALR). Ce périmètre est présenté en cartographie en Annexe 1.

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 de 2 vice-Présidents M. Christophe

PILCH, Maire de Courrières et Président de la CAHC et M. Daniel Delcroix, Maire de Billy-Berclau et Vice-Président de la CABBALR.

Cette collectivité territoriale 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 a pour mission l'organisation de tous les déplacements et transports urbains, deux roues et marcheurs inclus.

Ses domaines de compétences s'étendent :

- à la gestion des transports collectifs urbains : étude, aménagement, organisation, amélioration,
- à l'aménagement urbain : amélioration de la circulation des transports publics et du confort de l'utilisateur,
- au Plan de Déplacements Urbains : mise à l'étude, réalisation et suivi des aménagements,
- aux aménagements pour les modes doux : étude, réalisation et suivi,
- à la réalisation de travaux de voiries et de bâtiments,
- aux acquisitions foncières et à la constitution de réserves nécessaires à l'accomplissement de ses compétences,
- au mobilier urbain : définition, pose, renouvellement et entretien,
- aux parcs de stationnement fermés : conception, réalisation et gestion,
- à l'organisation du stationnement sur voirie, dans les parcs publics de stationnement ouverts, gratuits ou payants,
- aux interventions financières visant à soutenir les collectivités dans la mise en œuvre de projets issus du Plan de Déplacements Urbains.

Parmi ses nombreuses attributions, le SMT AG développe et organise le réseau de transports en commun « Tadao », dont l'exploitation se fait en DSP (Délégation de service public).

## 1.2 Objet de l'enquête

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. à 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 suite au remaniement récent des EPCI par l'autorité préfectorale).

En effet, dans le cadre de la loi NOTRe promulguée le 7 août 2015 qui vise à réduire le nombre de structures intercommunales, la préfète du Pas de Calais a décidé, après consultation de la CDCI, de mettre en place un nouveau découpage institutionnel du territoire.

Il a ainsi été convenu que la communauté de communes Artois-Lys et la communauté de communes Artois-Flandres fusionneraient avec la communauté de communes de l'Artois, membre du SMT AG. La nouvelle entité obtenue, qui a pris l'appellation de CABBALR, a vu le jour le premier janvier 2017, elle comprend 100 communes pour 281 951 habitants.

Le périmètre d'un des membres du SMT AG ayant été modifié, cette AOM voit donc son propre périmètre modifié par l'adhésion de ce nouvel EPCI.

La chronologie de cette révision a été la suivante :

- 20 mars 2017 : réunion de lancement de l'élaboration du nouveau document,
- 18 mai 2017 : partage du diagnostic de la situation actuelle,
- 20 sept. 2017 : définition des objectifs et scénarios,

- 12 décembre 2017 : mise à jour du plan d’actions,
- 22 mars 2018 : Arrêt du projet par le Comité syndical du SMT Artois-Gohelle,
- avril 2018 : lettre au Tribunal administratif de Lille demandant la désignation d’une commission d’enquête,
- du 03 avril au 03 juillet 2018 : Consultation des Partenaires publics associés,
- du 3 septembre au 5 octobre 2018 programmation de l’enquête publique,
- début novembre 2018 : remise du rapport, des conclusions et de l’avis de la commission d’enquête,
- dernier trimestre 2018 : approbation du nouveau PDU par le conseil syndical du SMT AG, après prise en compte des conclusions de la commission d’enquête.

### 1.3 Cadre juridique

L’enquête publique relative à la révision du PDU du SMT AG, s’inscrit dans le cadre juridique suivant (textes principaux, liste non exhaustive) :

- 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.

#### **1.4 Caractéristiques générales du projet soumis à enquête**

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'Etat, 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). 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 CONTEXTE DE LA REVISION DU PDU ARTOIS GOHELLE**

### **2.1 Diagnostic de la situation en 2015, adapté à celle de 2018**

Le PDU en vigueur avant la révision objet de l'enquête a été analysé et a fait l'objet d'un diagnostic présenté à la page 31 du projet de PDU présenté au public dans le volet technique du dossier d'enquête. Il en ressort les principaux éléments suivants :

- Le périmètre du SMT AG présente un territoire multipolaire dans le Bassin Minier et dans la dynamique métropolitaine de Lille :
  - la structure urbaine est particulière et se caractérise par une densité élevée organisée autour d'un réseau multipolaire de villes moyennes, héritage du passé minier et industriel du territoire.
  - l'urbanisation linéaire et le développement tentaculaire persistent,
  - la dynamique démographique est contrastée,
  - la diminution de la population sur certains secteurs est due à un déficit migratoire,
  - le nombre d'emplois est globalement en baisse et le taux de chômage en augmentation,
  - le niveau de vie est plus faible que la moyenne nationale,
  - le parc de logements sur le territoire du SMT AG représente 40 % du département,
  - de nombreuses populations sont en situation de précarité et nécessitent un accompagnement dans le cadre de la politique de la ville,
  - un lien indéniable existe entre consommation d'espace et déplacements.
- La mobilité des habitants du territoire Artois Gohelle est spécifique :
  - la mobilité quotidienne se situe dans une moyenne comparable aux tendances nationale et régionale,
  - elle n'est pas uniforme et varie suivant les individus et les secteurs géographiques,
  - la population est peu motorisée dans les anciennes communes minières et dans les principales polarités urbaines,

- les flux de déplacements reflètent fortement la multipolarité du territoire,
  - la dépendance à l'usage de l'automobile est importante,
  - les déplacements depuis ou vers le domicile représentent 80 % des flux,
  - l'automobile est utilisée même pour les déplacements courts,
  - les déplacements automobiles sont deux fois plus rapides qu'avec les transports en commun.
- L'analyse des transports alternatifs à la voiture individuelle montre la nécessité :
    - d'améliorer les communications sur l'utilisation du réseau et sa tarification,
    - d'amorcer le développement d'axes structurants sous la forme de TCSP,
    - de développer la complémentarité Bus/TER afin d'optimiser la couverture du territoire,
    - de développer l'usage du train pour les déplacements interurbains au sein du périmètre et vers les territoires voisins,
    - de penser la conception de tout aménagement en prenant en compte la mobilité des PMR pour faciliter la mobilité de tous,
    - de mettre en place des dispositifs facilitant l'accès physique mais également l'accès à l'information,
    - de faciliter le passage d'un mode à l'autre,
    - d'améliorer l'accessibilité des cheminements piétons et cyclables aux abords des principales gares du territoire,
    - d'améliorer l'accessibilité cyclable aux abords des principales communes du territoire (Béthune, Bruay, Nœux-les-Mines, Carvin, Libercourt, Hénin-Beaumont, Lens, etc.),
    - d'intégrer les modes doux dans la chaîne de déplacement,
    - de minimiser les effets de coupure du territoire,
    - de sécuriser les déplacements doux,
    - d'améliorer l'accessibilité des transports en commun.
- Les déplacements individuels motorisés sont caractérisés par :
    - un réseau routier saturé par la superposition des trafics, et accidentogène,
    - les nouveaux usages de la voiture individuelle, le covoiturage,
    - les problèmes liés au stationnement.
- La problématique de la logistique et du transport de marchandises met en exergue :
    - un contexte territorial propice aux flux de marchandises,
    - la spécificité de la nature et de l'origine des flux routiers de marchandises générés par le territoire du SMT AG,
    - un territoire qui échange avec ses territoires voisins mais également support de flux de transit,
    - une fréquentation et un usage importants des différents réseaux et infrastructures de transport.
- Les caractéristiques propres d'accessibilité des différents parcs d'activités du périmètre, très nombreux sur le territoire du SMT AG :
    - le parc des Industries Artois-Flandres,
    - la zone industrielle de Ruitz,
    - les parcs Washington et Flemming,
    - la zone industrielle d'Annezin,
    - la zone Industrielle de Noeux-Labourse,
    - la zone d'activité du Plantin à Lillers,
    - Tereos à Lillers,
    - le Site ThyssenKrupp / APERAM à Isbergues,
    - Loisinord,

- le Parc de la Porte Nord à Bruay-la-Buissière,
- la Rotonde,
- Actipolis,
- la porte des Flandres à Auchy-les-Mines,
- la Plateforme multimodale Delta 3,
- les Entreprises Réseau (ex Carvin Entreprises),
- le Parc d'Activités de la Motte du Bois,
- les Zones d'activités des Renardières, de La Croisette, du Bois-Rigault ainsi que la zone commerciale de Cora Lens 2,
- la Zone d'Activités de l'Alouette,
- les Zones Commerciales Auchan/Maison,
- le centre commercial de Liévin.

Les caractéristiques détaillées d'accessibilité de ces parcs d'activités figurent au paragraphe VI du Chapitre 2 « Diagnostic » du projet de PDU révision 2018.

- La prise en compte des impacts environnementaux liés aux transports et à la mobilité :
  - les émissions de gaz à effets de serres,
  - les impacts sur la qualité de l'air,
  - le bruit,
  - les impacts paysagers.

## 2.2 Décision de révision

Le SMT AG a mesuré, lors de la révision à terme de 2015 la progression des résultats escomptés du PDU alors en vigueur. La période antérieure a surtout été une prise de conscience et d'émergence des éléments structurants la mobilité et de réflexion sur la mise en œuvre des outils indispensables pour infléchir les grandes tendances de la mobilité.

Conformément à la réglementation, le SMT AG, contraint de réviser de nouveau le PDU en 2018 compte tenu de l'extension de son périmètre, a repris les éléments développés en 2015 et les a adaptés en conséquence.

Le 22 mars 2018, le projet de révision du PDU prenant en compte les nouvelles communes de son ressort territorial a été arrêté pour être présenté à l'enquête publique.

## 2.3 Démarche du SMT AG

La démarche de révision du PDU Artois Gohelle est conduite sous l'autorité du SMT AG qui s'est adjoint les services de l'Agence de l'urbanisme de l'Artois (AULA) située 8 avenue de Paris à 62 Béthune.

Elle s'est appuyée sur les travaux effectués lors de la révision à terme de 2015 en adaptant le plan d'action à l'extension de son périmètre et en approfondissant le volet « logistique urbaine ».

Le SMT AG s'est attaché à rédiger un document clair et concis qui répond aux objectifs fixés par la loi et notamment, comme le précise l'article L1214-2 du Code des Transports, à répondre aux onze orientations déclinées ci-après :

- l'équilibre durable,
- le renforcement de la cohésion sociale,
- l'amélioration de la sécurité,
- la diminution du trafic automobile,
- le développement des transports en commun et des modes doux,
- l'amélioration de l'usage du réseau principal,
- l'organisation du stationnement,

- l'amélioration des livraisons,
- le développement de nouveaux services mobilité,
- l'organisation de la tarification et de la billetterie intégrée,
- l'incitation à l'usage de véhicules moins polluants.

Le projet abouti conduit à développer un plan d'actions (détaillé au § 2.4 ci-après) qui devra être piloté par une « nouvelle gouvernance » opérationnelle.

**Il appartiendra à la Commission d'enquête, sur la base des dossiers d'enquête qui lui ont été présentés et à partir de la contribution publique organisée du 3 septembre au 5 octobre 2018, d'apprécier dans ses conclusions la qualité de ce projet de plan révisé, au regard de la réglementation et des objectifs annoncés par l'autorité responsable des transports urbains du territoire Artois Gohelle.**

## **2.4 Orientations du projet de PDU « révision 2018 »**

Sur la base des objectifs fixés par les différents textes régissant les PDU, dans le cadre des orientations des documents de planification des territoires (SCoT, SRCAE, Note d'Enjeux de l'Etat), tenant compte de l'expérience et des résultats insuffisants du PDU mis en œuvre jusqu'à ce jour, le SMT AG a arrêté un projet de plan révisé qui s'articule en axes prioritaires, déclinés en actions concrètes.

Le fil directeur du plan d'action émerge d'objectifs transversaux déterminés par le SMT AG :

- conforter l'attractivité du territoire en améliorant son accessibilité et inscrire le PDU dans une vision d'ensemble à l'échelle de l'aire métropolitaine,
- favoriser l'usage des modes de déplacements les plus économes et les moins polluants ;
- promouvoir une mobilité solidaire (PMR, personnes en situation de précarité, accès à l'emploi, aux loisirs, à la formation...),
- améliorer le cadre de vie et limiter les impacts environnementaux,
- définir une offre de mobilité adaptée à chacun des bassins de déplacements,
- sensibiliser les habitants aux enjeux d'une mobilité durable.

Et se traduit selon les axes directeurs et actions concrètes suivants :

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

Il s'agit de rendre cohérentes les fonctions urbaines avec l'infrastructure et les niveaux de service proposés. Dans ce cadre, la mobilité est bien un outil de développement du territoire mais constitue également un élément de prise en considération lors de l'élaboration de tout projet qu'il soit résidentiel, économique ou commercial.

Cet axe d'orientation se décline en quinze actions :

- action 1 : contribuer à l'organisation du territoire par la mise en place d'axes structurants de transports collectifs,
- action 2 : garantir les performances des axes structurants pour garantir leur attractivité,
- action 3 : donner une nouvelle image au réseau de transport collectif,
- action 4 : articuler l'offre classique avec les lignes structurantes,
- action 5 : veiller à une amélioration continue des lignes classiques,
- action 6 : assurer un service, y compris dans les zones peu denses grâce au Transport à la demande (TAD),
- action 7 : mettre en place une tarification attractive,
- action 8 : connecter le territoire au réseau de transport métropolitain et régional,
- action 9 : faciliter la mobilité en Région,

- action 10 : penser un réseau accessible aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR),
- action 11 : créer et conforter les lieux d'intermodalité,
- action 12 : densifier autour des points stratégiques du réseau de transport collectif,
- action 13 : faire des pôles d'échanges des éléments de dynamisation urbaine,
- action 14 : lier urbanisation et mobilité en milieu rural et périurbain,
- action 15 : penser la mobilité comme une des bases du projet urbain,

### **Axe 2 : Favoriser de nouveaux usages de l'automobile complémentaires aux autres modes**

Il s'agit de diminuer l'usage de l'automobile sans toutefois diminuer la mobilité globale des habitants du territoire. À un horizon de 10 ans, qui correspond à celui du PDU, l'automobile sera toujours le mode de déplacement le plus utilisé. Ainsi, au travers du PDU il ne s'agit pas d'opposer l'automobile aux autres modes mais d'appréhender l'automobile de demain et ses nouveaux usages en complément des autres modes. À court terme, le PDU se doit également de proposer une nouvelle hiérarchisation du réseau routier favorable à un partage plus équilibré de la route et de la rue afin d'améliorer la sécurité routière et les déplacements des usagers les plus vulnérables et de diminuer les nuisances liées à la circulation.

Cet axe d'orientation se décline en neuf actions :

- action 16 : hiérarchiser les voiries,
- action 17 : adapter le jalonnement et étudier des outils de gestion des flux sur le réseau magistral,
- action 18 : expérimenter de nouveaux usages sur le réseau magistral,
- action 19 : suivre et soutenir l'émergence de véhicules propres et de bornes de charge pour les véhicules électriques,
- action 20 : intégrer le stationnement dans la politique globale de mobilité,
- action 21 : fédérer les initiatives locales afin de créer un pack de solutions de mobilité pour les territoires peu denses,
- action 22 : expérimenter des mobilités innovantes sur le territoire (comme par exemple l'autostop organisé ou la mobilité inversée),
- action 23 : animer et appuyer la mise en œuvre d'un plan vélo,
- action 24 : mettre en œuvre le « schéma piéton » sur le territoire,

### **Axe 3 : Concilier vitalité économique et mobilité durable en termes de logistique et de transport de marchandises**

Il s'agit ici d'intégrer plusieurs problématiques liées au transport de marchandises : la question des flux de transit, la question des flux générés par les zones d'activités logistiques, industrielles et commerciales et la question des flux générés par les livraisons en ville.

Le territoire occupe un positionnement stratégique concernant le transport de marchandises au sein du territoire national et européen. En effet, la desserte ferroviaire conjuguée à la présence de la voie d'eau et notamment du projet de canal Seine-Nord sont des atouts indéniables pour développer de nouvelles pratiques logistiques moins tributaires de la route et limiter les nuisances environnementales liées au transport de marchandises.

Cet axe se décline en huit actions :

- action 25 : créer et animer une instance de concertation,
- action 26 : prendre en compte le transport de marchandises dans les documents de planification,
- action 27 : mettre en cohérence les arrêtés municipaux,
- action 28 : développer/adapter l'offre de stationnement liée aux livraisons de marchandises,
- action 29 : aménager des consignes automatiques,
- action 30 : réaliser un inventaire des zones d'activités,
- action 31 : promouvoir l'intermodalité, l'usage du rail et de la voie d'eau,

- action 32 : favoriser l'acquisition et l'usage de véhicules « propres » pour le transport de marchandises,

#### **Axe 4 : Communiquer auprès des différents publics et accompagner les initiatives pour faciliter la mise en œuvre du PDU**

Il s'agit de faire évoluer les habitudes de mobilité constatées sur le territoire. Il est primordial de s'intéresser en premier lieu aux usagers, de comprendre leurs besoins et de les sensibiliser aux alternatives qui s'offrent à eux pour leur mobilité quotidienne. Il est également apparu au cours des opérations menées sur le terrain qu'il existe souvent une méconnaissance de l'offre de transports collectifs et des tarifications existantes pourtant très attractives en comparaison de l'usage de l'automobile. Par ailleurs, ces opérations de communication ont également montré que certains publics ont des difficultés pour comprendre les services qui leurs sont offerts.

Cet axe se décline en quatre actions :

- action 33 : promouvoir les démarches de plans de mobilité, de Plan de Déplacements Entreprises (PDE) et d'Administrations (PDA),
- action 34 : promouvoir les démarches de Plan de Déplacements Établissements Scolaires (PDES),
- action 35 : communiquer auprès des publics cibles pour les sensibiliser aux nouvelles mobilités,
- action 36 : communiquer sur une offre à destination des touristes et autres personnes extérieures,

#### **Axe 5 : Assurer un suivi des objectifs en vue d'une évaluation du PDU**

Il s'agit de répondre à l'obligation imposée par la loi SRU, l'évaluation du PDU cinq années après son adoption. Elle nécessite la mise en place d'un observatoire permettant de mesurer l'application concrète et la coordination du plan d'actions. Le caractère transversal des actions préconisées dans le PDU nécessite l'analyse d'indicateurs communs aux différentes politiques territoriales (Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), Transport en Commun en Site Propre (TCSP), Plan Local de l'Habitat (PLH), Plan Local de l'Urbanisme (PLU), Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRA DDET), etc.) permettant la mutualisation des outils de suivi à travers une mobilisation de l'ensemble des acteurs concernés.

Cet axe se décline en deux actions :

- action 37 : mettre en place un observatoire des déplacements sur le territoire,
- action 38 : mettre en place des instances de concertation pour le suivi et l'évaluation du PDU.

**La synthèse des fiches actions figure dans le tableau de l'Annexe 2, avec pour chaque action l'organisme chargé d'en assurer la maîtrise d'ouvrage.**

**Dans l'application de ces mesures, le SMT AG en tant qu'AOM devra prendre en charge les actions relevant directement de sa compétence et aura un rôle d'initiateur, de coordinateur et de soutien pour les autres actions, auprès des collectivités, des organismes de transport et de tout partenaire associé à la démarche PDU.**

### **3/ ENJEUX**

Un Plan de Déplacements Urbains représente une démarche de planification et impose une coordination accrue entre les acteurs d'un territoire. L'objectif étant de projeter un aménagement du territoire et des déplacements efficaces et efficients.

Au-delà de l'obligation légale posée par la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'Orientation des Transports Intérieurs dite loi LOTI de 1982 puis par la loi n°96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (*LAURE*) ; le PDU est un document stratégique tendu

vers l'équilibre durable entre les besoins de mobilité et l'impératif d'accessibilité des territoires ; vers la protection de l'environnement et la santé ainsi que vers le bien commun.

Afin de cerner au mieux les enjeux d'une telle révision, un diagnostic complet du nouveau territoire concernant les déplacements et les transports est largement développé dans le dossier et détaillé en 7 chapitres mentionnés ci-dessous :

- la description du territoire multipolaire dans le bassin minier,
- la mobilité des habitants du territoire Artois-Gohelle,
- les transports alternatifs à la voiture individuelle,
- les déplacements individuels motorisés,
- le transport de marchandises,
- l'accessibilité des parcs d'activités,
- les impacts environnementaux des transports et de la mobilité.

En s'appuyant sur ce diagnostic, les objectifs du projet devront donc permettre, à travers un « scénario réaliste » proposé par le SMT AG, une transition du territoire vers une mobilité durable. Ce plan d'action appliqué au nouveau périmètre devra ainsi répondre aux enjeux de cette nouvelle organisation. Aussi, ce rapport aborde, dans les paragraphes qui vont suivre : les composantes du PDU et sa formalisation ; puis l'analyse de la compatibilité du plan avec les documents cadres existants, enfin la problématique de l'accessibilité.

Par ailleurs, le développement harmonieux et maîtrisé d'un territoire passe par une étude des effets de la révision du PDU au niveau environnemental. La réalisation du plan fait l'objet d'un plan d'action et d'un pilotage qui doit être opérationnel et pertinent.

### **3.1 Les composantes du PDU**

Le PDU présenté est composé de plusieurs réseaux : le réseau urbain, le réseau interurbain, le réseau TER, l'intermodalité, le réseau routier, le réseau ferré lié au transport de marchandises le réseau fluvial lié au transport de marchandises et enfin les modes actifs de déplacement.

#### **3.1.1. Le réseau Urbain**

L'organisation des transports collectifs urbains relève directement de la compétence du SMT AG. Ce réseau, géré sous forme de délégation de service public (DSP), porte actuellement le nom de Tadao.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2017, le réseau Tadao est donc exploité par le groupe Transdev à travers sa filiale locale Transdev Artois-Gohelle, alors que les bus comme les dépôts sont la propriété du SMT AG.

Le réseau Tadao est composé de :

- 4 lignes Bulles rapides et directes avec une fréquence de passage de 15 à 20 minutes, avec prolongation de la ligne Bruay-la-Buissière/Auchel (B6) en direction de Lillers,
- 8 lignes Bleues desservent les quartiers toutes les 30 minutes à destination des centres urbains et grands équipements du territoire,
- 20 lignes Mozaïc desservent chaque heure les petites et moyennes communes ainsi que les centres urbains et les grands pôles d'attraction,
- 17 lignes Duo répondent à des besoins ciblés pour le travail et les loisirs.

De plus, il existe des services spécifiques comme Allobus, Flexo, Proxibus en complément de ce réseau, et des aires de covoiturage.

Il est important de s'intéresser à quelques chiffres concernant le réseau Tadao pour mieux en cerner l'ampleur :

- 19,5 millions de voyageurs,
- plus de 12 millions de kilomètres parcourus,
- 2 934 points d'arrêt,
- plus de 400 autobus et autocars mobilisés aux heures de pointe,
- 50 lignes régulières, 13 lignes Allobus et 5 navettes spéciales,
- 200 circuits scolaires pour desservir 205 établissements,
- 8 services spécifiques pour desservir les centres villes et les zones d'activités.

Depuis 2006, il est constaté une hausse continue de la fréquentation du réseau. L'analyse des chiffres fait apparaître une évolution de 37% du nombre de voyages commerciaux pour atteindre 19 522 850 voyages commerciaux en 2016.

Depuis 2012, avec les abonnements mensuels et annuels, les usagers ont accès aux lignes TER desservant le ressort territorial. Cette tarification intégrée répond à trois objectifs :

- augmenter l'offre sur certains corridors,
- faire bénéficier les usagers de liaisons directes,
- permettre de répondre à la multipolarité du territoire.

Ainsi l'usage du TER avec un titre Tadao a fortement progressé. Les abonnements représentaient en 2015 : 40% des voyages intra périmètre du SMT AG contre 8% en 2012.

En 2014, afin de fidéliser les usagers en fonction de leur mobilité, les élus du SMT AG ont décidé de mettre en œuvre une nouvelle gamme tarifaire.

Les recettes restent alors atypiques puisque 71% des voyageurs ont un abonnement alors que 29% utilisent des titres occasionnels et qu'il est précisé, dans les éléments présentés, que le coût réel payé par l'usager est inférieur au coût réel du transport (soit 10% du coût réel de son transport).

### **3.1.2. Le réseau interurbain**

Il s'agit ici du réseau interurbain Oscar dont la gestion des lignes relève désormais de la compétence de la région « Hauts de France » depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2017.

Initialement le département du Pas-de-Calais était en charge de l'organisation des transports interurbains dont le réseau comptait, depuis 2013, 40 lignes régulières et 694 circuits scolaires.

10 lignes de ce réseau desservent le périmètre de SMT AG. Ces lignes sont respectivement :

- Ligne 511 : Isbergues/Aire-sur-la-Lys/Saint-Omer.
- Ligne 517 : Hesdin/Saint-Pol-sur-Ternoise/Bruay-la-Buissière.
- Ligne 533 : Hénin-Beaumont/Arras.
- Ligne 534 : Lens/Arras.
- Ligne 535 : Bruay-la-Buissière/Arras.
- Ligne 536 : Hénin-Beaumont/Douai.
- Ligne 537 : Lillers/Bruay-la-Buissière.
- Ligne 538 : Norrent-Fontes/Lillers/Béthune.
- Ligne 539 : Merville/Béthune.
- Ligne 540 : Armentières/Béthune.

Il est précisé qu'en fonction de la restructuration de l'offre qui découlera de la mise en œuvre du PDU, les lignes comprises intégralement dans le ressort territorial du SMT AG seront intégrées au réseau Tadao. Cette intégration ne pourra se faire qu'à l'issue des procédures inhérentes aux marchés publics, a priori, en 2021.

Le réseau interurbain du département du Nord, Arc-en-ciel, dessert le territoire du SMT AG au niveau des communes de Libercourt, Oignies, Leforest, Carvin et Billy-Berclau. Ces lignes sont respectivement :

- Ligne 202 : Libercourt/Lille.
- Ligne 203 : Libercourt/Douai.
- Ligne 209 : Billy-Berclau/Lille.
- Ligne 229 : Gondecourt/Lille.
- Ligne 233 : Carvin/Lille.
- Ligne 237 : Libercourt/Mons-en-Pévèle.

### **3.1.3. Le Réseau TER**

Le réseau ferroviaire est le réseau de transports collectifs le plus structurant du territoire. Ainsi le PTU est irrigué par 5 axes ferroviaires desservant 31 gares et haltes.

Le maillage de ce réseau permet des liaisons internes au territoire du SMT AG, mais aussi avec les grands pôles extérieurs comme Lille, Douai, Arras et Dunkerque.

Parmi les 31 points d'arrêts du territoire, en tenant compte de l'offre ferroviaire et de l'intermodalité avec le réseau de transports collectifs urbains, on peut distinguer :

- 2 pôles d'échanges principaux, Béthune et Lens,
- 3 pôles d'échanges secondaires, La Bassée, Libercourt et Hénin-Beaumont,
- 9 gares,
- 17 haltes ferroviaires.

Il faut souligner que, sur le territoire du SMT AG, les gares les plus fréquentées sont respectivement :

- Béthune avec 6 458 montées/descentes par jour.
- Lens avec 6 150 montées/descentes par jour.
- Libercourt avec 2 609 montées/descentes par jour.

Sur le territoire du SMT AG, la fréquentation du réseau TER a connu une augmentation de 14% entre 2010 et 2015 mais avec un nombre de montées/descentes enregistrées en 2015, inférieur à 2014. Cette tendance est également observée à l'échelle du Nord et du Pas-de-Calais.

Néanmoins, le doublement de la fréquentation à l'horizon de 2020 constitue une ambition régionale.

Concernant le temps des parcours, il apparaît en synthèse que dans de nombreux cas, le train est compétitif par rapport à l'automobile mais ne permet pas de couvrir l'ensemble de la chaîne de déplacements des usagers.

### **3.1.4. L'intermodalité**

Le Syndicat Mixte Intermodal Régional de Transports (SMIRT) a été créé en 1999 à l'initiative des 14 Autorités Organisatrices de Transports du Nord Pas-de-Calais et a pour objectif de développer l'usage des transports collectifs à l'échelle du territoire régional. Ses compétences sont celles d'un syndicat mixte de type SRU (Solidarité et Renouvellement Urbain). Il peut être cité pour exemple :

- la coordination des services organisés par ses adhérents,
- la mise en place d'un système multimodal d'information à l'attention des usagers,
- la recherche d'une tarification coordonnée et de titres de transports uniques ou unifiés.

Le site d'information multimodale du SMIRT permet de valoriser un certain nombre d'offres de transport (taxi, transports en commun, cars longues distances, départs et arrivées par avion). A

terme, il permettra aux usagers de connaître tous les modes proposés dans une logique intermodale, ce qui représente une véritable plus-value.

Suite aux divers échanges qu'elle a pu avoir avec le SMT AG, la commission d'enquête note que le SMIRT s'appelle désormais Hauts-de-France Mobilités.

Cette structure est un syndicat mixte type loi SRU qui a pour but d'harmoniser les politiques de transport des Autorités Organisatrices de l'ex région Nord Pas-de-Calais et œuvre à associer les AO des départements de l'Oise, de la Somme et de l'Aisne.

Les principales actions de Hauts-de-France Mobilités sont :

- Le déploiement d'un support unique commun à l'ensemble des réseaux de la région des Hauts-de-France, la carte Pass Pass.
- La mise en place et l'animation d'un site internet dédié au covoiturage à l'échelle régionale.
- La diffusion d'une information multimodale pour les déplacements dans le Nord et le Pas-de-Calais.

Le diagnostic présenté s'attache à l'articulation de modes de transports différents tels que le TER, les bus (Tadao) ou encore les lignes de cars interurbains (Oscar), mais aussi les modes dits doux comme le vélo, la marche à pied et enfin l'automobile.

Sur les 31 gares utilisées pour la desserte du territoire du SMT AG, 28 sont desservies par au moins une ligne de bus/car.

Le dossier présenté dresse un état des lieux précis de l'intermodalité au sein des principales gares du territoire :

- **La gare de Hénin-Beaumont** est inscrite dans une conurbation urbaine dense composée d'un maillage serré de gares SNCF sur l'axe Lens-Dourges. C'est la cinquième gare du territoire en termes de fréquentation avec 1 500 montées/descentes et 60 trains par jour. Il est relevé une connexion TCU-TER en amélioration à raison d'un bus par demi-heure. Elle est desservie depuis septembre 2015 par la ligne Bulle 1 (Liévin- Lens- Hénin-Beaumont- Noyelles-Godault) et par 4 lignes régulières du réseau Tadao. L'accès en voiture a été valorisé avec au total 205 places de stationnement en accès direct et 60 places plus à l'ouest de la gare.

La gare étant en retrait des axes routiers structurants, le cheminement nécessiterait d'être compensé par une signalétique adaptée.

Des dysfonctionnements entravent l'accessibilité piétonne ou cycliste, aussi une liaison douce et sécurisée longeant la voie ferrée est envisagée.

Trois enjeux généraux sont identifiés sur la gare d'Hénin-Beaumont :

- améliorer la desserte de la gare par le réseau TCU,
  - créer de véritables cheminements doux sécurisés permettant d'accéder à la gare,
  - valoriser l'usage des modes alternatifs à l'automobile dans l'aménagement du pôle d'échanges.
- **La gare de La Bassée** est en contact entre la MEL (Métropole européenne de Lille) et le territoire du SMT AG. Elle a connu un réaménagement complet en 2013 et une évolution de fréquentation importante entre 2010 et 2015. Son offre TER est de 61 trains par jour. Un parking surveillé de 160 places est déjà saturé. La création d'un parking relais de 50 places est envisagée. Le dossier évoque une connexion TCU-TER améliorée par la desserte de 6 lignes régulières (2 du réseau Transpole et 4 du réseau Tadao).

Une navette connectant la gare à la zone industrielle Artois-Flandres a également été mise en place par le SMT AG en mars 2013.

La création d'une gare routière favorise l'intermodalité entre les réseaux de bus urbains et le train.

Concernant l'accessibilité par les modes actifs, il est noté qu'un parking vélo sécurisé a été implanté sur le quai de la gare, que des bandes cyclables ont été réalisées ainsi qu'un élargissement des trottoirs au niveau du pont qui enjambe le canal.

Deux enjeux généraux sont identifiés sur la gare de La Bassée :

- développer le réseau de liaisons douces au sud du pôle d'échanges,
- ajuster l'offre de stationnement automobile en fonction de la demande.

- **La gare de Lens** est située au sein du principal pôle urbain du territoire. C'est la deuxième gare la plus fréquentée du territoire du SMT AG avec 6 150 montées/descentes par jour en 2015.

Le stationnement automobile est payant sur les parkings de la gare avec une capacité de 250 places. Un report de stationnement dans les rues avoisinantes ou un report des usagers TER sur les gares de Bully-Grenay ou Pont à Vendin est observé.

Le parvis de la gare a subi un réaménagement récent au cours duquel la place de la voiture a été réduite à une zone dépose-minute et à une station réservée aux taxis.

L'offre TCU est importante. En effet, 16 lignes du réseau Tadao ont un point d'arrêt dont les lignes bulles 1 et 3 d'une fréquence de 15 à 20 minutes, 2 lignes Bleues d'une fréquence de 30 minutes, 9 lignes Mozaïc à raison d'un bus par heure et 3 lignes Duo aux fréquences adaptées à des besoins ciblés.

Le SMT AG a également mis en place une navette permettant de relier la gare au Louvre-Lens.

Une réflexion sur les liaisons douces est à étendre sur les différents itinéraires d'accès à la gare.

Il faut noter que des cheminements doux de qualité ont été réalisés dans le cadre de la liaison entre la gare et le Louvre-Lens.

De plus, le SMT AG a ouvert en 2014 une maison du vélo proposant aux usagers un service de location et un service de gardiennage.

Trois enjeux généraux sont identifiés sur la gare de Lens :

- proposer une offre de stationnement automobile attractive pour les usagers du train en cohérence avec la demande,
- éviter le report du stationnement automobile des usagers du TER vers les quartiers et les gares avoisinantes par la mise en cohérence des politiques de stationnement,
- développer le réseau de liaisons douces permettant d'accéder à la gare.

- **La gare de Béthune** est la première gare du territoire du SMT AG avec environ 6 458 montées/descentes par jour en 2015. L'offre TCU est peu lisible et difficilement accessible.

La gare est desservie par 2 lignes Bulles, 1 ligne Bleue, 4 lignes Mozaïc, 4 lignes Duo et 2 lignes Allobus.

L'absence de gare routière ne permet pas une lisibilité claire de l'offre TCU par les usagers.

Le stationnement automobile se répartit sur deux secteurs comprenant un parking de 250 places dont le revêtement n'est pas adapté et un autre parking TER A et B de 290 places. D'autres parkings sont proposés de manière temporaire ; ce qui représente au total une offre de stationnement licite ou tolérée de 840 places.

L'accessibilité piétonne est peu qualitative et non adaptée aux PMR.  
L'accessibilité par le vélo est limitée par l'absence de parking vélo sécurisé.

Trois enjeux généraux sont identifiés sur la gare de Béthune sont :

- améliorer la lisibilité et l'accessibilité de l'offre TCU connectée au pôle d'échanges,
- améliorer l'accessibilité piétonne à la gare depuis le sud des voies ferrées,
- harmoniser et simplifier l'offre de stationnement automobile en cohérence avec la demande.

**La commission d'enquête retient également qu'un projet de réaménagement du pôle d'échange et du quartier de la gare est en cours.**

- **La gare de Libercourt** est la troisième gare du territoire avec 2 609 montées/descentes par jour. Située au contact de la métropole lilloise, elle joue un rôle essentiel dans l'objectif de report modal vers le rail pour les déplacements en direction de cette métropole. L'offre de stationnement automobile est morcelée et sous-dimensionnée. En effet, les 6 parkings recensés sont de taille moyenne pour une capacité totale de 330 places. Le dossier met en exergue un report le stationnement anarchique sur les espaces libres. La connexion au réseau TCU est limitée à 4 lignes du réseau TCU. L'accessibilité PMR est à repenser malgré l'installation récente d'ascenseurs pour rendre la traversée des voies ferrées possibles pour les PMR.

Trois enjeux généraux sont identifiés sur la gare de Libercourt :

- développer la desserte de la gare par le réseau TCU,
- proposer une offre de stationnement lisible et en cohérence avec la fréquentation de la gare,
- mettre en accessibilité PMR le parvis et les rampes d'accès à la gare.

**La commission d'enquête retient qu'un projet de réaménagement du pôle d'échange et du quartier de la gare est en cours.**

- **La gare de Lillers** (ex Pays de la Lys Romane) est aujourd'hui la sixième gare du territoire du SMT AG avec 930 montées/descentes par jour en 2015. Elle est qualifiée de pôle de rabattement périurbain faiblement interconnectée. L'intermodalité entre le TER et le réseau Oscar n'est pas optimale car en effet 2 lignes desservent la gare : la ligne 537 Lillers/Bruay-la-Buissière à raison de 4 à 5 fois par jour et la ligne 538 Lillers/Béthune à raison de 2 fois par jour. Les temps de correspondance entre ces deux lignes et le TER sont plutôt corrects mais les correspondances sont limitées. L'arrêt de gare a été déplacé et la chaîne de déplacements PMR n'est pas assurée jusqu'au nouvel arrêt. Aux abords de la gare, on peut dénombrer 130 places de stationnement gratuit. Il faut noter que l'accessibilité de la gare par les modes doux est mis à mal par un manque d'aménagements bien qu'il existe un potentiel de développement de la marche à pied et du vélo comme mode de rabattement sur la gare. Il existe un abri vélo au niveau de la gare mais il n'est pas sécurisé.

**La commission d'enquête remarque que les enjeux généraux concernant la gare de Lillers ne sont pas précisés dans le dossier.**

- **La gare d'Isbergues** (ex Pays de la Lys Romane) est aujourd'hui la onzième gare du territoire du SMT AG avec 626 montées/descentes par jour en 2015. Elle a connu en 2015 une

baisse de fréquentation de 11%. Elle est qualifiée de pôle de rabattement périurbain faiblement interconnectée.

La ligne 6 du réseau TER permet, au nord, de rejoindre le littoral Calais et Dunkerque en passant par Hazebrouck et, au sud, de rejoindre Arras en passant par Béthune et Lens.

L'offre TER est plutôt importante avec une vingtaine d'aller-retour. En revanche l'offre de rabattement en autocar est relativement faible, la ligne 511 Isbergues/Saint-Omer dessert la gare toutes les 2 ou 3 heures.

Aux abords de la gare, on peut dénombrer 142 places de stationnement.

Il est souligné que le potentiel d'accessibilité pour les modes actifs est à exploiter.

Un abri non sécurisé pour vélo est présent à proximité du bâtiment voyageur.

**La commission d'enquête remarque que les enjeux généraux concernant la gare d'Isbergues ne sont pas précisés dans le dossier.**

### 3.1.5. Le réseau routier

Chaque jour, les habitants du territoire du SMT AG effectuent près de 1 323 000 déplacements en automobile, ce qui représente un trafic de près de 902 000 véhicules/jour.

Ces flux se répartissent sur un réseau routier particulièrement développé avec un maillage dense d'autoroutes, de nationales et de départementales structurantes.

Il est indiqué que depuis 2010, on assiste à une certaine stagnation du trafic sur les principales liaisons routières du territoire. Mais le réseau routier reste globalement saturé aux heures de pointe. Dans ce contexte, le SMIRT a lancé une étude pour la mise en place d'une politique de covoiturage commune aux AOT.

En mars 2017, le SMIRT (devenu « Hauts de France Mobilités ») a mis en place le site [passpass.fr](http://passpass.fr) afin de fournir une information multimodale. Un portail de covoiturage y a été intégré.

Le département du Pas-de-Calais incite à la pratique du covoiturage en développant un réseau d'aires en partenariat avec les collectivités territoriales. Ainsi sur le territoire du SMT AG, il existe 3 aires en service (Haisnes, Lillers et Noyelles-sous-Lens) et 2 autres en étude (Mont Bernanchon et Barlin).

- Concernant l'usage de l'automobile, il est noté que le nombre de véhicules électriques neufs ne cesse de progresser (+ 26% en 2016/2015). Aussi, la CABBALR étudie le déploiement d'un réseau de bornes de recharge (63 bornes) pour mailler le territoire de l'agglomération. Pour le moment, 33 bornes sont accessibles au public sur le territoire du SMT AG.
- Concernant la politique de stationnement, les éléments du dossier soulèvent la nécessité de coordonner celle-ci avec la politique de mobilité et d'aménagement (normes de stationnement dans les PLU, en fonction des dessertes en TC, etc.). L'objectif est d'encourager la population à s'orienter vers une mobilité plus durable.

Les enjeux identifiés concernant le réseau routier sont donc multiples :

- limiter l'utilisation de l'automobile, notamment pour les déplacements internes aux pôles urbains,
- contenir les flux sur le réseau principal et éviter la diffusion du trafic sur le réseau secondaire,
- limiter la congestion par une flexion sur les vitesses autorisées,
- développer le covoiturage,
- mettre en place l'autopartage,
- limiter les vitesses de circulation dans les zones denses et sur les voies secondaires longeant les communes,
- protéger davantage les abords des équipements notamment scolaires,

- renforcer la signalisation au niveau des intersections très fréquentées,
- accompagner la mise en place du stationnement avec des offres alternatives,
- résoudre les problèmes de saturation de l'offre de stationnement via la mise en place de réglementation plus contraignante pour les usagers,
- privilégier le stationnement comme outil pour encourager le transfert modal.

### **3.1.6. Le réseau ferré lié au transport de marchandises**

Une baisse importante du trafic fret a été observée ces dernières décennies conduisant cette activité à être supprimée dans plusieurs gares du Nord Pas-de-Calais entre 2000 et 2012. Il n'en reste pas moins un équipement important au regard de l'offre nationale : 2 gares de triage à Somain et à Dunkerque. La plateforme DELTA 3 à Dourges, sur le territoire du SMT AG, constitue un maillon stratégique de l'offre de transport combiné sur la région.

L'état des lieux dressé concernant les composants du PDU fait état de l'ouverture du secteur à la concurrence depuis le 31 mars 2006. Ainsi, en 2008, les nouveaux entrants représentaient environ 10% du trafic ferroviaire.

En termes d'enjeux, le territoire du SMT AG a un potentiel Fret ferroviaire réel, lié à ses activités industrielles et logistiques. Deux éléments sont pourtant observés : d'une part, le tissu économique est trop diffus, d'autre part, la dynamique actuelle du fret ferroviaire se dirige plutôt vers une concentration des flux sur certains axes stratégiques. Ces deux constats peuvent expliquer le frein au développement du potentiel repéré.

### **3.1.7. Le réseau fluvial lié au transport de marchandises**

Le territoire du SMT AG est parcouru par deux canaux à grand gabarit : le canal de la Deûle et le canal d'Aire à La Bassée.

Ces deux canaux s'inscrivent dans un réseau fluvial dense et connecté au réseau Nord Européen. Il est précisé que le canal d'Aire constitue un axe majeur de développement en lien avec la façade littorale du Nord Pas-de-Calais.

Le canal de la Deûle est quant à lui un maillon essentiel de la liaison Seine-Escaut pour lequel le projet de canal Seine-Nord Europe pourrait offrir de nouvelles perspectives.

Le territoire possède plusieurs sites de transbordement dont :

- 1 quai privé à Isbergues,
- 1 quai public à Guarbecque,
- 1 quai privé et 1 port public tri-modal à Béthune avec équipement pour colis lourds et conteneurs,
- 1 quai privé à Wingles,
- 1 port public à Harnes,
- 1 plateforme tri-modale à Dourges avec équipement pour colis lourds et conteneurs.

Les possibilités de développement du fret fluvial sont donc réelles. La valorisation de foncier bord à voie d'eau permettant d'accueillir ou de développer des activités utilisatrices du mode fluvial constitue un enjeu pour le territoire.

Le Canal Seine-Nord Europe représente une opportunité économique pour les territoires connectés au réseau fluvial à grand gabarit.

Le projet a pour objectif de créer une liaison fluviale à grand gabarit de 107 Km entre les bassins de la Seine et ceux du Nord de l'Europe.

L'investissement est estimé à 5 milliards d'euros et la mise en service est prévue pour 2025.

Les prévisions annoncent une multiplication par 4 ou 5 du tonnage transporté à l'horizon 2050.

Les principaux enjeux du projet pour le territoire sont :

- la réduction des nuisances environnementales du transport de marchandises,
- l'amélioration de l'attractivité du territoire,
- l'implantation d'entreprises utilisatrices de la voie d'eau et création d'emplois.

Pour tirer les bénéfices de cette infrastructure, le projet devra s'accompagner d'équipements de plateformes de transbordement à l'initiative des collectivités locales.

### 3.1.8. Les modes actifs

Les modes actifs sont constitués par les déplacements « vélos » et « pédestres » des usagers. Les modes actifs favorisent le développement durable d'un territoire. Ils permettent également aux usagers une réappropriation de l'espace public et un nouveau dynamisme.

L'état des lieux du projet établit que la moitié des déplacements réalisés par les habitants du territoire du SMT AG sont des déplacements de moins de 2 Km.

Les déplacements piétons sont bien représentés avec près de 25%, mais les déplacements en vélo sont faibles car ils représentent 2% en part modale.

**Le réseau cyclable** à l'échelle du SMT AG est caractérisé par un maillage trop discontinu.

La marge de progression pour l'usage du vélo est donc relativement importante si l'accompagnement en termes de sensibilisation, d'aménagements et de sécurisation le permet.

Le Conseil Régional du Nord Pas-de-Calais a mis en place un Schéma Régional des Véloroutes-Voies Vertes (V.V.V.) afin d'améliorer le réseau.

Le PDU devra donc prendre en compte le développement des modes actifs. Les enjeux seront donc :

- d'assurer la complémentarité du réseau régional avec les réseaux national et international,
- de conforter l'opposabilité du schéma afin d'inscrire les itinéraires dans les Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT) et d'inscrire ce schéma régional dans le cadre général du Schéma Régional des Transports, lui-même volet du Schéma Régional d'Aménagement du Territoire.

Il est important de souligner une volonté certaine de l'action publique en la matière :

- la région souhaite également à encourager l'intermodalité vélo/train en développant les abris à vélos sécurisés à proximité des gares,
- le département du Pas-de-Calais, lui, est membre de l'Association de Départements Cyclables qui encourage la pratique du cyclisme ou du cyclotourisme. Sa politique cyclable adoptée en juin 2013 regroupe plusieurs priorités à savoir poursuivre l'aménagement des VVV ; sécuriser les dessertes en vélo aux abords des collèges et pôles d'échanges multimodaux, développer la desserte des lieux touristiques (Notre Dame de Lorette, Stade couvert régional, Mémorial de Vimy, etc.).

**Concernant les circuits balisés et aménagés**, le territoire du SMT AG est concerné par les circuits suivants :

- Les marais.
- Autour du Beffroi.
- Le Plat Pays.
- Les Parcs.
- Les Terrils.
- La Tortille.
- Les Collines de l'Artois Les Bosquets.

La Mission Bassin Minier participe également à la mise en œuvre des politiques régionales et départementales en contribuant à la mise en œuvre de la VVV du bassin minier qui s'appuie sur les circuits du schéma de la trame verte et bleue.

**Concernant le réseau piéton**, le dossier indique que l'accessibilité doit être améliorée.

Le SMT AG a réalisé un schéma piéton dont le diagnostic porte sur une analyse des cheminements en accès aux pôles supra-communautaires. Ainsi les pôles étudiés sont :

- Le parc de loisir Calonnix (Calonne-Ricouart).
- Le parc de loisir Loisinord (Noeux-les-Mines).
- Le parc d'Olhain (Fresnicourt le Dolmen. Maisnil-les-Ruitz).
- Le mémorial de Vimy (Vimy).
- Notre Dame de Lorette (Ablain St Lazaire).
- Le stade couvert régional (Liévin).
- Le stade vélodrome (Lens).
- Le Louvre-Lens (Lens).
- Le stade Bollaert (Lens).
- Le parc de loisirs la Glissoire (Avion).
- Le centre technique RCL La Gaillette (Avion).
- Le parc des îles (Hénin-Beaumont).
- Fosse 9-9 bis (Oignies).

L'ensemble des analyses est présenté en annexe au dossier. Ces données sont prises en compte dans les nouveaux projets d'aménagement ; ce qui constitue un point positif du dossier présenté. L'enjeu inhérent au réseau piéton consiste donc à mener de nombreuses actions pour rattraper les nouvelles normes prescrites, notamment l'abaissement des trottoirs et équipements en bandes podotactiles, largeurs de trottoirs minimales sans obstacle, minimum de places de stationnement par exemple.

### **3.2 La Formalisation des enjeux**

Il est important d'identifier les défis d'un tel PDU, grâce notamment aux retours d'expériences du SMT AG, afin de répondre aux enjeux qui s'imposeront dans les prochaines années sur ce nouveau territoire.

Ces enjeux sont transposés dans les documents présentés à l'enquête publique :

- prendre en compte et anticiper le réchauffement climatique,
- faire de la réduction des émissions de GES une priorité,
- réduire les trajets domicile-travail, en termes de quantité et de distance,
- proposer des modes complémentaires à la voiture afin de réduire son usage au quotidien,
- diminuer le transport routier des marchandises en encourageant le fret et le transport fluvial,
- réduire la vitesse et améliorer la fluidité du trafic routier,
- soutenir les projets en faveur de la réduction du trafic en zone urbaine dense et imaginer des solutions en faveur d'une mobilité apaisée,
- préserver l'habitat des nuisances sonores par des implantations réfléchies,
- généraliser la mise en place de dispositifs anti-bruit à toute nouvelle infrastructure susceptible d'engendrer des nuisances sonores pour les zones d'habitat situées à proximité,
- matérialiser, développer et sécuriser les circulations douces,
- valoriser les séquences agricoles d'un point de vue paysager,
- conserver et valoriser les points focaux du paysage,
- requalifier les entrées de ville et soigner les transitions,

- s'appuyer sur la valorisation et le développement des modes doux pour la mise en scène des équipements publics,
- s'appuyer sur la mobilité pour valoriser le patrimoine local.

Ainsi, le « scénario réaliste » retenu par le SMT AG identifie plus particulièrement les enjeux suivants :

- limiter le coût de la mobilité pour les habitants et mieux desservir le tissu économique. Il s'agit de trouver une meilleure cohérence entre l'aménagement du territoire et le développement des réseaux de transports collectifs,
- faciliter les échanges vers les territoires voisins et le reste de l'aire métropolitaine (agglomération de Lille). Il convient d'améliorer l'accessibilité multimodale du territoire pour limiter la congestion du réseau routier en heures de pointe,
- garantir un droit à la mobilité pour tous en développant une offre maillée de transports collectifs urbains organisée autour d'axes structurants et reposant sur les principes de complémentarité des offres et l'intermodalité,
- communiquer sur les services et les tarifications existantes et simplifier l'information à destination des usagers,
- conforter la pratique de la marche à pied et du vélo par des cheminements sécurisés et contribuer à l'amélioration de la santé des habitants,
- valoriser la voie d'eau, le rail et l'intermodalité pour le transport de marchandises.

Il est par ailleurs précisé qu'il ne s'agit pas d'opposer l'automobile aux autres modes mais plutôt de développer les complémentarités modales.

### 3.3 La compatibilité avec les documents cadres

La loi n° 2015-991 portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République du 7 août 2015 dite NOTRE renforce la compétence d'aménagement du territoire des régions en leur confiant l'élaboration du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET).

Ainsi, le PDU doit prendre en compte les objectifs du SRADDET et doit être compatible avec les règles générales de son schéma.

Une fois approuvé, le SRADDET se substitue aux schémas existants et il intègre le Schéma Régional Climat, Air, Énergie (SRCAE), le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE), les Schémas Directeurs Territorial d'Aménagement Numérique (SDTAN) et les Schémas Régional des Infrastructures de Transport (SRIT).

Le SRADDET des Hauts de France est en cours d'élaboration ; aussi le PDU doit se référer aux documents qui restent encore en vigueur. Il doit donc être compatible avec le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) qui fixe des objectifs en matière d'amélioration de la qualité de l'air mais aussi avec les orientations des Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT)

Par ailleurs la loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain (SRU) renforce le lien du Plan Local d'Urbanisme (PLU) avec le PDU.

Le PDU doit être compatible avec les PLU, notamment sur les questions relatives au stationnement.

Ainsi, le projet présenté de révision du PDU doit être compatible avec chacun de ces plans ou schémas :

**Concernant le SRCAE adopté en 2012 :** il comporte plusieurs grandes orientations classées en 5 catégories :

- l'aménagement du territoire, les modes de production et de consommation : 9 orientations

- les orientations liées au bâtiment, au transport et à la mobilité, à l'industrie et à l'agriculture : 22 orientations,
- 4 orientations spécifiques aux énergies renouvelables,
- 4 orientations spécifiques à l'amélioration de la qualité de l'air et à la réduction de ses impacts,
- l'adaptation des territoires au changement climatique : 8 orientations.

Or, l'étude du projet objet de l'enquête publique montre que 3 axes sont particulièrement développés dans le PDU et correspondent aux orientations du SRCAE.

Il s'agit de :

- Axe 1 : Articuler les politiques de transport et d'urbanisme pour faciliter les mobilités alternatives.
- Axe 2 : Favoriser de nouveaux usages de l'automobile complémentaires aux autres modes.
- Axe 4 : Communiquer auprès des différents publics et accompagner les initiatives pour faciliter la mise en œuvre du PDU.

Enfin, aucune disposition ne semble contrevenir aux orientations du SRCAE.

### **Le projet est donc compatible avec le SRCAE.**

**Concernant le SRCE-TVB du Nord Pas-de-Calais adopté en 2014 et annulé par décision du Tribunal Administratif le 26 janvier 2017 :** Il faut noter que l'atlas cartographique des continuités écologiques ainsi que le diagnostic écologique sont portés, sur le fond, à la connaissance de l'Etat. Ils doivent donc être pris en compte dans les différents documents de planification.

Le territoire du SMT AG s'inscrit principalement au sein de l'éco paysage « Arc minier de Béthune-Lens-Valenciennes » les objectifs ont été définis en trois niveaux de priorité. Le niveau principal (1<sup>er</sup> niveau) consiste à :

- Maintenir le réseau des éléments néo-naturels de l'arc minier et créer des continuités écologiques à travers le tissu urbain.
- Pérenniser ou restaurer la diversité et la qualité biologique des terrils à vocation nature.
- Limiter la création de nouvelles continuités urbaines pour favoriser la connexion écologique entre les différentes matrices (Lille/Lens/Arras ; Béthune/Lens/Douai/Valenciennes).
- Etendre et renforcer la protection des réservoirs de biodiversité.
- Assurer la protection et la gestion des pelouses calaminaires.

### **Le PDU ne s'oppose donc pas à la continuité des anciens schémas liés à l'énergie et l'écologie.**

**Concernant le PRSE (Plan Régional Santé Environnement) 2011-2014 :** Adopté en vue de s'inscrire dans la dynamique du Grenelle de l'environnement et dans l'esprit de la loi n°2004-806 du 9 août 2004 relative à la politique de santé publique, ce plan se décline en deux axes forts :

- La réduction des inégalités environnementales.
- La réduction des expositions responsables des fortes pathologies.

Il s'appuie sur la réalisation de 16 fiches d'actions.

En ce sens, le PDU doit s'attacher à intégrer les orientations des actions n°2 « réduire les nuisances sonores » et n°8 « la ville durable pour tous ».

**Il faut aussi souligner que la promotion de la marche à pied et de l'usage du vélo va également dans le sens des objectifs du PRSE. Ces points devront donc être respectés.**

**La commission d'enquête retient qu'aucun axe du PDU ne contrevient aux orientations du PRSE.**

**Concernant le PPA régional (Plan de Protection de l'Atmosphère) approuvé en mars 2014 : Il s'organise autour :**

- d'un état des lieux qui présente le périmètre d'étude, les concentrations et émissions des différents polluants,
- d'objectifs à atteindre en termes de qualité de l'air et/ou de niveaux maximaux d'émissions.
- de mesures à mettre en œuvre pour que ces objectifs soient atteints et que leur efficacité puisse être évaluée.

**Le dossier présenté à l'enquête souligne que le PDU prend en compte les préconisations du PPA régional en agissant à la fois sur la thématique du transport et celle de l'urbanisme.**

**Concernant le SCoT Artois : il définit les objectifs suivants :**

- Maîtriser et structurer le développement urbain.
  - maîtriser les extensions urbaines en limitant la périurbanisation.
  - renforcer les centralités.
  - définir une politique d'équipements et de services structurants répondant aux besoins de la population.
- Renforcer la cohésion sociale sur l'ensemble du territoire.
  - assurer une meilleure mixité sociale dans l'habitat et répondre aux évolutions sociodémographiques et sociétales,
  - utiliser les transports collectifs comme vecteur de cohésion sociale sur le territoire,
  - accompagner les efforts réalisés en faveur de dispositifs de formation et pérenniser le pôle d'enseignement supérieur de Béthune.

**La commission d'enquête observe que les axes 1 et 2 du PDU répondent aux objectifs du SCoT, mais aussi que l'évaluation environnementale du PDU a permis de fixer des mesures en faveur de l'évitement, de la réduction et en dernier recours de la compensation d'incidences négatives et/ou potentielles du PDU sur les différentes composantes environnementales du territoire.**

**Le SCoT de Lens, Liévin, Hénin, Carvin : est en cours d'évaluation.**

Les axes principaux définis au sein de son PADD sont les suivants :

- le développement urbain : en visant à rendre attractives toutes les composantes du territoire dans un souci de solidarité et de cohésion sociale,
- l'économie et emploi : par la promotion d'une stratégie globale d'implantation des activités économiques et l'emploi en priorité dans les zones urbanisées bien desservies par les transports publics,
- les transports et déplacements : en améliorant l'accessibilité et la desserte du territoire dans le cadre de l'Aire Métropolitaine ainsi que structurer le territoire en privilégiant les transports collectifs,
- l'environnement et le cadre de vie : par la valorisation du patrimoine sur l'ensemble du territoire, conforter l'activité agricole et enrichir le capital naturel,
- la santé des populations : en recherchant la maîtrise du cycle de l'eau dans sa globalité, concilier environnement et développement, promouvoir les pratiques et démarches durables.

**Les éléments du dossier viennent préciser que l'axe 1 et l'axe 2 du PDU répondent aux objectifs du SCoT. A cela s'ajoute une évaluation environnementale réalisée parallèlement à une Approche Environnementale de l'Urbanisme (AEU). Ainsi la démarche d'AEU contenue dans le PDU a permis un rapprochement régulier entre la thématique des mobilités et celles de la santé, du développement économique, de la biodiversité, de la ressource en eau, du patrimoine et des paysages.**

### 3.4 L'Accessibilité

Depuis 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, il s'agit d'adapter le cadre de vie à l'ensemble de la population en prenant en compte les besoins des personnes victimes d'un handicap ou à mobilité réduite. Chaque territoire doit donc mettre en place la politique d'aménagement nécessaire.

En l'espèce, la politique d'accessibilité vise à :

- permettre de participer pleinement à la vie sociale, éducative, culturelle et professionnelle,
- lutter contre toutes discriminations, même les plus insoupçonnées,
- lutter contre l'exclusion, l'isolement et la marginalisation,
- favoriser l'autonomie des personnes et leur permettre de choisir librement leur lieu et leur mode de vie.

Il s'agit aussi de favoriser la mobilité, notamment l'usage de la marche des personnes âgées et des modes de déplacements actifs, pour des raisons de santé publique et de maintien de l'autonomie. La qualité d'accessibilité des parcs d'activités participe à la promotion d'un territoire, qu'elle soit routière, ferroviaire ou fluviale pour les marchandises, en transports collectifs ou en mode doux pour les salariés.

Le dossier propose une étude complète d'accessibilité réalisée sur 20 sites implantés sur le territoire du SMT AG. Ces différents sites sont :

- le parc des industries Artois-Flandres au Sud-Est de La Bassée,
- la zone industrielle de Ruitz à l'Est de Bruay-la-Buissière,
- les parcs Washington-Fleming-Beaumarais-Port fluvial sur les communes de Béthune et Beuvry,
- la zone industrielle d'Annezin à l'Ouest de Béthune,
- la zone industrielle de Noeux-Labourse à Noeux-les-Mines,
- la zone d'activités du Plantin Lillers à l'Est de Lillers,
- la sucrerie Tereos à l'Est de Lillers,
- le site Thyssenkrup/Aperam à Isbergues,
- loisinord à Noeux-les-Mines,
- le parc de la Porte Nord à Bruay-la-Buissière,
- la Rotonde à Béthune,
- la zone Actipolis à Fouquières-lès-Béthune,
- la Porte des Flandres à Auchy-les-Mines,
- la Plateforme multimodale Delta 3 à Dourges,
- les Entreprises Réseau sur Carvin, Libercourt et Oignies,
- le parc d'activités de la Motte au Bois à Harnes,
- les zones d'activités des Renardières, de la Croisette, du Bois-Rigault, la Zone Commerciale de Cora Lens 2 à Lens et Vendin-le-Viel,
- la zone d'activités de l'Alouette à Liévin,
- les zones commerciales Auchan/Maison+ à Noyelles-Godault et Henin-Beaumont,
- le centre commercial de Liévin.

En conséquence, les enjeux généraux identifiés dans cette étude, sont :

- développer la cohérence du transport de marchandises à l'échelle de l'Aire Métropolitaine de Lille,
- valoriser et exploiter le potentiel des infrastructures ferroviaires et fluviales,
- développer l'usage des sites multimodaux,
- rationaliser le transport routier,

- favoriser le développement des zones d'activités situées à proximité des infrastructures de transports alternatifs,
- favoriser le développement de filières de distribution locale,
- améliorer la livraison des marchandises en milieu urbain,
- développer l'accessibilité modes doux vers les zones d'activités.

L'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées a instauré un nouveau document de programmation intitulé Schéma Directeur d'Accessibilité- Agenda d'Accessibilité Programmé (SD'AAAP).

Le SD'AAAP lié au PDU AG se trouve dans le dossier soumis à enquête publique. Il s'agit d'un document complet présenté dans ledit dossier. Datant de 2015, il engage le SMT AG sur une période de 3 ans.

Le dossier prévoit notamment :

- la description du réseau de transport public de voyageurs,
- la description du matériel roulant accessible qui y est affecté et les lignes dotées de ce matériel roulant accessible,
- l'accessibilité des boutiques de vente,
- l'accessibilité des points d'arrêt avec la liste des points d'arrêt prioritaires, les caractéristiques associées à ces points d'arrêt et les travaux à mener pour les rendre accessibles,
- les demandes de dérogation motivées par une impossibilité technique avérée, assorties de toutes pièces permettant d'en apprécier le bien-fondé et la présentation des mesures de substitution envisagées,
- le programme d'investissement pluriannuel.

Les enjeux de l'accessibilité dans un tel PDU sont résumés par le développement :

- du matériel roulant, dont l'objectif pour 2018 est la mise en accessibilité de 95 véhicules standards accessibles, soit 84% du parc et de 31 minibus accessibles, soit 94% du parc,
- des points de vente par un programme de mise en accessibilité des boutiques avec installation de rampes PMR et de guichets bas,
- des points d'arrêt dont 807 arrêts prioritaires identifiés par le SD'AAAP sur les 2868 du SMT

**La commission d'enquête s'est attachée au cours de sa mission à examiner si les crédits nécessaires à la mise en conformité des équipements ont bien été prévus chaque année au budget primitif et à s'assurer des travaux réalisés ou en cours de réalisation.**

### **3.5 Les effets de la mise en œuvre du PDU sur l'environnement.**

Dans le cadre de l'élaboration du PDU de 2015, l'Agence d'Urbanisme de l'Artois (AULA) avait élaboré une Approche Environnementale de l'Urbanisme (AEU). Cette étude a permis d'assurer la prise en compte des aspects environnementaux et énergétiques dans le document initial.

C'est donc sur la base de l'AEU qu'avaient également été bâtis l'état initial de l'environnement et l'évaluation environnementale du PDU. Ainsi, s'agissant de la modification du PDU soumise à enquête, les enseignements de l'AEU ont été conservés. L'état initial de l'environnement ainsi que l'évaluation environnementale ont quant à eux été mis à jour pour intégrer l'extension du périmètre du SMT AG.

**La commission d'enquête s'est attachée à l'analyse des incidences notables de la mise en œuvre du PDU à travers la mise en œuvre d'un scénario réaliste retenu sur l'environnement. L'objectif du PDU étant tendu vers une transition à la mobilité durable.**

**Il lui faut vérifier que le document présenté soit abordable et suffisamment précis pour les usagers puisque l'un des objectifs d'un tel document est d'informer le public sur les moyens envisagés pour éviter, réduire, et compenser les éventuelles incidences négatives du projet.**

### **Incidences du PDU sur la santé humaine et mesures associées**

Le PDU :

- prévoit de diminuer les circulations automobiles dans l'ensemble du territoire du SMT AG,
- prévoit d'encourager le partage de la voirie (impact direct sur la sécurité et indirect sur la qualité de l'air,
- prévoit de promouvoir l'intermodalité et le report modal vers le rail et la voie d'eau,
- vise à intégrer le risque lié au transport de matières dangereuses dans la définition des itinéraires poids lourds en fonction des milieux traversés. La présence humaine sera prise en compte pour une meilleure préservation de la santé,
- définit les principes d'une nouvelle hiérarchisation du réseau routier en lien avec le développement des transports collectifs à haut niveau de service et un rééquilibrage du partage de la voirie, ce qui permettra d'écarter les nuisances sonores et les pollutions des zones les plus denses et de contribuer à diminuer l'accidentologie,
- affiche sa volonté de voir se développer les modes de déplacements doux (piétons-vélos).

### **Incidences du PDU sur la population et mesures associées**

Le PDU prévoit :

- de garantir un accès facilité aux lieux d'emplois (urbanisme de lien),
- une meilleure accessibilité des transports, assurer un service spécifique pour les PMR, poursuivre la mise en accessibilité des arrêts et des véhicules, donner la priorité aux principaux lieux d'intermodalité,
- de permettre à chacun de se déplacer, en particulier pour les personnes en situation de précarité,
- d'articuler les projets d'habitat, d'équipements et d'extension des zones d'activité autour des lignes fortes de Transports Collectifs,
- la réalisation de lieux d'intermodalité et d'intensité,
- de participer à l'augmentation de l'attractivité du territoire,

Le PDU :

- fixe comme objectif l'application d'une tarification simple adaptée aux différents publics,
- affiche l'ambition de désenclaver les populations les plus précaires et les moins motorisées.

### **Incidences du PDU sur les consommations énergétiques**

Le PDU prévoit :

- de bâtir une offre de transport collectif qui répond à la structure spécifique du territoire et aux attentes de la population,
- d'adopter des modes de propulsion innovants pour le réseau à haut niveau de service.
- de rationaliser les livraisons en centre-ville,
- le développement du covoiturage et des véhicules électriques.

### **Incidences du PDU sur la diversité biologique et les mesures associées**

Le PDU prévoit :

- de porter des objectifs de création de nouvelles infrastructures de transports pouvant potentiellement être le support de nouvelles fragmentations du réseau écologique.

**La commission d'enquête note que les mesures envisagées pour réduire et compenser ces impacts sont principalement de :**

- ✓ mettre en place une végétation le long des voies permettant de créer un corridor écologique,
- ✓ réaliser des passages à faune,
- ✓ restaurer ou reconstituer des milieux similaires aux milieux détruits,
- ✓ mener une étude hydraulique en cas d'atteinte à des corridors aquatiques,
- ✓ compenser la surface boisée impactée par le reboisement de parcelles appartenant à la même unité foncière,
- ✓ préserver et restructurer d'anciens cavaliers miniers en replantant une flore locale.

- l'articulation entre urbanisation et réseau de transport collectif : cette disposition permettra de limiter les phénomènes de mitage des espaces naturels et d'épargner les espaces de trame verte et bleue,
- d'intégrer le risque lié aux transports de matières dangereuses dans la définition des itinéraires PL. : La prise en compte de l'environnement permettra de préserver certains espaces sensibles du risque de pollutions,
- d'étudier les possibilités de mutualisation du stationnement lors du développement des équipements, services, formations, commerces...en intégrant le rythme des activités. Cette mutualisation permet d'une part une optimisation du foncier et d'autre part de préserver des espaces naturels,
- de promouvoir les liaisons douces vers les espaces naturels comme support de mise en valeur du territoire.

### **Incidences du PDU sur les sols et mesures associées.**

Le PDU prévoit :

- de porter des projets de création d'infrastructures de transport qui participeront à une consommation d'espace non négligeable,
- l'articulation entre urbanisme et réseau de transport afin de limiter le mitage des espaces agricoles et donc de maîtriser la consommation d'espace,
- d'utiliser les axes structurants existants comme garants de la performance de l'offre TCU. L'objectif vise à optimiser le réseau routier existant et limiter la consommation d'espace,
- d'étudier les possibilités de mutualisation du stationnement lors du développement des équipements, services, formations, commerces en intégrant le rythme des activités. Cette mutualisation permet aussi une optimisation du foncier.

### **Incidences du PDU sur la ressource en eau et mesures associées**

Le PDU prévoit :

- la création de nouvelles infrastructures de transport, notamment routières.  
Il faut souligner que ce sont autant de nouvelles sources de pollution des milieux humides et aquatiques riverains qui recevront des eaux pluviales chargées en hydrocarbures.
- de développer l'usage du fluvial pour le transport de matières dangereuses, ce qui induit un risque de pollution plus élevé des milieux aquatiques.

**La commission d'enquête note que les mesures envisagées pour réduire et compenser ces deux impacts sont principalement de traiter les effluents issus des plateformes routières (eaux pluviales) par la réalisation d'ouvrages d'assainissement, mais aussi d'assurer le**

**respect du « Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH) » ainsi que le respect du règlement ADNR en vigueur fixant les règles à observer pour le transport fluvial de matières dangereuses. Il s'agit également de privilégier l'utilisation de bateaux-citernes à double coques pour le transport fluvial de matières dangereuses permettant de réduire le risque de pollution des milieux.**

- d'être un véritable outil permettant une transition du territoire vers une mobilité durable. La maîtrise du trafic routier grâce au développement des transports collectifs et des modes doux permet d'envisager la réduction des pollutions liées au lessivage des voies par les eaux pluviales. Cette pollution sera également maîtrisée par le soutien au développement des véhicules électriques,
- que l'ensemble des orientations participant à la maîtrise de la consommation d'espaces, concoure également à la limitation du ruissellement et des problématiques associées (inondations, coulées de boues...).

### **Incidences du PDU sur l'environnement sonore et mesures associées**

Le PDU prévoit :

- d'intégrer plusieurs projets d'infrastructures de transports. Ces projets sont susceptibles d'augmenter l'exposition du territoire et de ses habitants aux nuisances sonores, voire de créer de nouvelles zones de nuisances

**La commission d'enquête note avec attention que les mesures envisagées pour réduire et compenser ces impacts sont principalement de :**

- **mettre en œuvre des projets de développement urbain qui tiennent compte des nuisances sonores dans le choix de la programmation (préférence des activités dans les périmètres les plus impactés et choisir l'orientation des bâtiments et morphologie urbaine permettant de jouer un rôle d'écran, intégration de zones tampons, utilisation de la végétation pour limiter les nuisances sonores et véhiculer un sentiment de bien-être acoustique...),**
- **inciter à l'utilisation de matériaux et de techniques de construction qui permettent de limiter les nuisances sonores à l'intérieur des logements,**
- **étudier la possibilité de réduire les vitesses de circulation dans les secteurs fortement impactés, notamment dans les centralités urbaines, en complément des actions de réduction de la vitesse affichées dans le PDU sur certains axes structurants,**
- **généraliser les zones de circulation apaisée type zones 30 ou zones 20 dans les secteurs les plus denses,**
- **poursuivre les bonnes pratiques recensées dans le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) du Pas-de-Calais au sein des futurs projets de transport (mesures de réduction du bruit ferroviaire, écrans...) et de développement urbain (SCoT, PLU, projets...),**
- **étudier l'utilisation de revêtements peu bruyants permettant un gain acoustique.**

Le PDU souhaite :

- s'appuyer sur les infrastructures existantes et les optimiser afin de limiter la création de nouvelles zones de nuisances,
- favoriser le développement des transports collectifs et des modes doux ; ce qui viserait à la réduction du trafic routier et à la réduction des nuisances sonores.

Enfin le PDU définit un nouveau schéma routier pour détourner les flux des zones les plus peuplées. La réalisation d'un nouveau partage de la voirie contribuera à diminuer les nuisances sonores pour les riverains

### **Incidences du PDU sur le patrimoine et le paysage et les mesures associées**

Le PDU prévoit :

- la réalisation de nouvelles infrastructures de transport qui pourront s'insérer plus ou moins bien dans le paysage et donc porter atteinte aux paysages du territoire.

**La commission d'enquête note que les mesures envisagées pour réduire et compenser ces impacts sont principalement :**

- l'insertion paysagère qualitative des nouvelles infrastructures, notamment lorsqu'elles se situent à proximité d'édifices remarquables et des terroirs (végétalisation, alignements d'arbres...),
- la préservation des vues remarquables identifiées dans la conception des aménagements,
- le respect des lignes de forces du paysage dans la conception des infrastructures et de leur tracé,
- le traitement qualitatif des aménagements et des espaces publics accompagnant les infrastructures de transport de manière à s'insérer de façon optimale dans le paysage urbain ou naturel.

**Ces mesures devront être mises en œuvre.**

Le PDU souhaite, dans le cadre de projets de contournement, requalifier les itinéraires initiaux, ce qui offre l'opportunité d'améliorer l'insertion paysagère des voies existantes, de qualifier les axes concernés et possiblement les entrées de ville.

Enfin, le PDU engage les autorités compétentes à la création d'aménagements de qualité, ce qui contribue à l'amélioration du cadre de vie. Ainsi les paysages et le patrimoine local seront pris en compte dans les nouvelles opérations et pourront faire l'objet de mesures de valorisation.

### **Incidences du PDU sur le réseau Natura 2000**

Le territoire du SMT AG ne présente pas de site Natura 2000 dans son périmètre.

Il n'y aura donc pas d'incidences directes sur le réseau, seules des incidences indirectes peuvent être pressenties.

En effet, les projets d'infrastructures peuvent dans une moindre mesure renforcer la fragmentation du réseau écologique global.

**Il ressort de cette étude sur la mise en œuvre du PDU que son contenu est proportionné à la sensibilité environnementale, à la nature, à l'importance des objectifs et aux incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine.**

**Il est souligné que globalement, les incidences négatives du PDU sont à relativiser mais aussi que les dispositions spécifiques prises par les mesures d'évitement, de réduction et de compensation répondent aux enjeux**

### **3.6 Le Plan d'action**

L'article L 1214-2 du code des transports définit 11 objectifs pour lesquels le PDU doit apporter des réponses.

Au regard des enjeux soulevés dans le diagnostic, le plan d'action du PDU du SMT AG s'articule autour de 5 grands axes déclinés en 38 fiches d'actions.

Ces fiches d'actions ont fait l'objet du paragraphe 2.4 « orientation du projet PDU version 2018 » du présent rapport.

Chaque fiche d'action est composée des éléments suivants :

- un constat synthétique réalisé à partir du diagnostic issu du PDU du SMT de 2015 et complété pour prendre en compte les orientations du nouveau territoire du SMT AG. Le constat génère les actions à mener,
- les objectifs à atteindre en fonction du constat et des orientations. Les objectifs sont réalistes sans être trop ambitieux,
- les actions et modalités de mise en œuvre donnent un inventaire des moyens et des projets. Les actions sont parfois nombreuses. Celles non évaluables ne seront peut-être pas menées,
- les conditions de réussite. Elles sont parfois à peine abordées ou dépendent de la mobilisation d'acteurs extérieurs et de maîtrise de coûts, les rendant trop aléatoires,
- le pilotage de l'action semble parfois compliqué, regroupant en même temps les chambres de commerce et d'industrie, la SNCF, le Conseil Régional, les gestionnaires de parcs d'activités et de sites multimodaux, les gestionnaires de voiries ou encore les communautés d'agglomération.
- l'échéancier souvent sans calendrier réel d'application autre que la durée du PDU (10 ans voire plus). Il est par ailleurs évoqué des actions peuvent être mises en œuvre à court terme sans autre précisions,
- les éléments financiers : ils manquent parfois de précisions ou renvoient à d'autres fiches sans préciser la part du budget alloué à l'action initiale,
- les indicateurs de suivi au nombre de 155 sont trop nombreux et certains sont difficilement mesurables car ils dépendent de calculs, d'analyses ou d'études non réalisés.

**La commission d'enquête constate que :**

- **le plan d'action ne comporte pas d'indication précise sur les actions prioritaires à mener,**
- **la synthèse financière prévue par la réglementation existe bien dans le projet de PDU. Les montants correspondent à un chiffrage global des actions et mesures pour la période 2015/2025, en cohérence avec la vision directive à long terme du plan. Cependant, force est de constater que le tableau proposant une présentation des coûts du PDU par action doit être revalorisé car il présente certaines valeurs dont les données datent de février 2005.**

**Se référant aux divers échanges qu'elle a pu avoir avec le SMT AG, la commission d'enquête note qu'un tableau de bord sera mis à jour conjointement avec les services du SMT AG et de l'AULA.**

### **3.7 La Gouvernance, le pilotage du PDU**

La définition précise du pilotage d'un tel projet doit favoriser la lisibilité des responsabilités, la cohérence des instances et circuits d'information ainsi que la pertinence des décisions prises et l'efficacité de leur mise en œuvre. **C'est un volet essentiel de la bonne exécution de ce schéma directeur à moyen/long terme.**

**Les instances :**

Le PDU comporte des objectifs et un ensemble d'actions visant à la mise en œuvre d'une politique de déplacements durables à un horizon de 10 ans. Aussi, le PDU s'engage dans la création d'un observatoire dédié.

Le SMT AG pilotera cet observatoire en lien avec les différentes instances et collectivités du territoire :

- Les Syndicats Mixtes des SCoT.
- L'Agence d'Urbanisme de l'Artois.
- La Mission Bassin Minier.
- Les communautés d'agglomération.
- Le Conseil Régional.
- Le Conseil Départemental du Pas-de-Calais.
- La Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM).

**Outre l'énumération des différentes instances, la commission d'enquête note qu'aucune composition de cet observatoire n'a été précisée dans le plan.**

#### **Le suivi du PDU et son évaluation :**

Les critères et indicateurs retenus pour apprécier les résultats des actions engagées doivent permettre de réajuster ces actions tout au long de la durée de validité du PDU.

Les indicateurs de suivi proposés sont déclinés au travers des thèmes suivants :

- intensification (corrélation entre développement urbain et économique avec celui des transports en commun, égalité d'accès...),
- santé publique (qualité de l'air, environnement sonore, exposition aux risques, sécurité, accessibilité...),
- énergie et ressources (consommation énergétique des ménages, développement des modes actifs...),
- Trame Verte et Bleue (consommation d'espace, rupture des corridors...),
- identité territoriale-découverte du territoire (qualité des liaisons, valorisation du patrimoine, découverte du paysage...).

**La réglementation prévoit que les PDU doivent faire l'objet d'un état d'avancement cinq ans après leur mise en application et d'une révision au terme de 10 ans.**

**Pour le PDU en cours, l'évaluation aurait dû intervenir en 2020 et sa révision en 2025.**

**Se référant aux divers échanges qu'elle a pu avoir avec le SMT AG, la commission d'enquête note sur ce sujet que :**

- **suite à l'annonce en 2016 de la fusion des communautés d'agglomération d'Artois-Flandres et d'Artois-Lys avec la communauté d'agglomération « Artois Comm » ; suivie en janvier 2017 de la création de la CABBALR, le SMT AG a privilégié le chantier de la modification du document imposé par la loi dans un délai de trois ans sans entamer le travail d'évaluation du PDU en vigueur.**

**Il est précisé que la modification du document a été l'occasion d'une mise à jour de l'ensemble des indicateurs figurant dans le diagnostic et de l'état initial de l'environnement,**

- **un comité de pilotage et un comité technique seront créés dans le cadre de la mise en place d'un observatoire de déplacements.**

#### **4 / CONCERTATION et CONSULTATION PREALABLE**

La concertation et la consultation préalable de certains partenaires ou de certaines autorités sont aujourd'hui des étapes obligatoires de l'action publique sur un territoire.

Les consultations et la concertation dans le cadre du projet de PLU de 2015, ont été réalisées conformément à l'article L1214-14 du code des transports.

## 4.1 Concertation

Les services de l'Etat de même que les représentants des régions et des départements ont été associés, lors de réunions régulières, à l'élaboration du PDU.

Plus largement les représentants des professions représentatives et des usagers des transports ainsi que les représentants des associations de personnes handicapées, les chambres de commerce et d'industrie, les associations agréées de protection de l'environnement ont également pu participer au projet.

Par ailleurs, le SMT AG a souhaité mettre en place une méthode et une organisation permettant de mener une démarche participative, à l'échelle des agglomérations, mais aussi en lien avec les différents bassins de déplacements en associant les acteurs du territoire.

Dans cet objectif, le SMT AG a organisé :

- en octobre 2013, un forum regroupant les représentants de la vie locale afin d'initier une réflexion collective autour des enjeux du projet et de sensibiliser aux questions d'environnement et d'énergie,
- une phase de concertation publique a été organisée du 10 juin au 5 juillet 2014 afin d'identifier les besoins des usagers et associer la population à la démarche,
- une exposition itinérante portant le projet de PDU a été réalisée dans les communes de Carvin, Hénin-Beaumont, Lens, Liévin, Béthune et Bruay-la-Buissière.

En parallèle, trois conférences thématiques ont été aussi programmées :

- une conférence sur l'accessibilité des personnes à mobilité réduite à Bruay-la-Buissière
- une conférence à Lens sur le thème, « Comment les transports collectifs intègrent l'évolution des projets urbains »
- une conférence à Hénin-Beaumont sur « Le système vélo »

**Concernant la « révision 2018 » du document, liée à l'extension de périmètre du SMT AG :** Des réunions regroupant les 35 nouvelles communes, intégrées au ressort territorial du SMT AG, ont été aussi organisées dans le même esprit de concertation.

L'objectif de ces réunions était double :

- mobiliser et sensibiliser les élus du territoire autour de la démarche PDU,
- recueillir des informations auprès des élus et techniciens ayant une bonne vision des problématiques de leur commune.

Les trois Communautés d'Agglomérations membres du SMT AG, CA d'Hénin-Carvin, CA de Lens-Liévin et CA Béthune-Bruay Artois Lys Romane, mais aussi les AOM des territoires voisins, les SCoT, l'ADEME, la Mission Bassin Minier, la CCI, les Conseils de Développement présents sur le ressort territorial du SMT AG et l'exploitant du réseau de transport urbain Tadao ont fait l'objet d'une association à cette démarche.

**La commission d'enquête observe que la concertation a été large et ciblée.**

## 4.2 Consultation des PPA

Conformément à l'article L1214-2 alinéa 2 du Code des Transports Publics, le SMT AG a organisé une consultation des PPA par courrier en date du 28 mars 2018.

### 4.2.1 Organisation

**Les organismes sollicités :**

- Communes de la Lys Romane (nouvellement intégrées)

- Autres communes du périmètre du SMT AG
- Autorité Environnementale
- DREAL
- Conseil Régional des Hauts de France
- DDTM du Pas-de-Calais
- Conseil Départemental du Pas-de-Calais
- Communautés d'Agglomérations membres du SMT AG : CABBALR, CALL, CAHC.

Le même courrier a été adressé aux partenaires qui ont participé à l'élaboration du document :

- Association Droit au Vélo (ADAV)
- Conseil Départemental du Nord
- SCoT de Lens-Liévin-Hénin-Carvin
- SCoT de l'Artois
- Métropole Européenne de Lille
- Syndicat Mixte des Transports du Douaisis
- Communauté urbaine d'Arras
- Communauté d'Agglomérations du Pays de Saint Omer
- ADEME
- Mission Bassin Minier
- Tadao
- CCI de l'Artois
- MJEP d'Isbergues
- Garage solidaire de Béthune
- Conseils de Développement présents sur le territoire

#### 4.2.2 Résultats de la consultation

Conformément aux dispositions du code des Transports article L1214-15, les PPA associées disposaient de trois mois pour exprimer leur avis. Compte tenu de la procédure du silence, les PPA qui n'ont pas répondu dans le délai prescrit sont réputées avoir donné un avis favorable.

Les réponses reçues sont au nombre de seize (14 par courriers et 2 par voie électronique) sur les 174 sollicitations envoyées par le SMT AG, soit un peu moins de 10% des consultations. L'avis de l'Autorité Environnementale n'est pas comptabilisé.

Il faut souligner que les observations parvenues au-delà du délai fixé ont été prises en compte par le SMT AG et de fait, par la commission d'enquête.

**Au niveau du présent rapport, par souci de concision, la commission d'enquête a développé ci-après une synthèse des différents avis reçus des PPA et des réponses apportées par le SMT AG.**

**L'intégralité des avis reçus figurait dans le dossier d'enquête.**

- **Avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe)**

En application de l'article R.122-17 du code de l'environnement, l'élaboration et la révision des PDU prévus par les articles L.1214-1 et L 1214-9 du code des transports, sont soumis à évaluation environnementale et doivent faire l'objet d'un avis de cette autorité.

En application de l'article R104-24 du code de l'urbanisme, la MRAe a consulté par courriels du 26 juin 2018, le préfet du département du Pas-de-Calais ainsi que l'agence régionale de santé Hauts-de-France.

La MRAe précise que l'avis donné, en date du 31 juillet 2018, ne porte pas sur l'opportunité du plan ou du document, mais uniquement sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement. Cet avis vise à améliorer la conception du plan ou du document ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent.

**Remarque de la commission d'enquête :**

**L'analyse de l'avis rendu permet à la commission d'enquête de noter que la MRAe estime « l'évaluation de bonne qualité et assez complète » avec toutefois les remarques et recommandations suivantes :**

- La fiche action 12 « Densifier autour des points stratégiques du réseau de transport collectif » nécessite d'être complétée pour une meilleure prise en compte de l'environnement. L'analyse des impacts du principe d'intensification de l'urbanisation autour du réseau de transport en commun sur la consommation foncière doit être approfondie.
  - L'étude des incidences sur le réseau des sites Natura 2000 est satisfaisante malgré l'absence de cartographies.
  - L'analyse de l'articulation du PDU avec le plan de protection de l'atmosphère, les programmes locaux de l'habitat, les plans climat air énergie territoriaux et les contrats de ville 2014-2020 doit être complétée.
  - Le résumé non technique de l'évaluation environnementale est très général et mériterait d'être plus précis. La MRAe recommande de présenter de manière résumée le projet de PDU en introduction de l'évaluation environnementale et de préciser le résumé non technique.
  - Les mesures concernant les orientations que devront prendre en compte les documents d'urbanisme en spécifiant les éléments à respecter (coupures d'urbanisation, cônes de vue, trame verte et bleue, zonage de protection et d'inventaire de la biodiversité, zone humide, captage d'alimentation en eau potable, etc...) et en matérialisant de manière explicite les enveloppes urbaines au-delà desquelles il ne faut pas s'étendre sur l'ensemble du réseau structurant dans un premier temps, puis sur l'ensemble du territoire progressivement, doivent être précisées.
- **Avis du conseil communautaire de la Communauté d'Agglomérations de Béthune Bruay, Artois Lys Romane (CABBALR) en date du 27 juin 2018**

L'avis souligne notamment que « le but de cette révision, était d'intégrer les nouvelles communes en un seul et unique document en maintenant les objectifs du PDU en vigueur sur l'ancien périmètre et en fixant de nouveaux objectifs pour les nouveaux entrants ».

**Remarque de la commission d'enquête :**

**La commission d'enquête note l'avis favorable du conseil communautaire, assorti d'observations appelant un certain nombre de réponses du SMT AG.**

- Concernant le diagnostic, la CABBALR estime qu'il n'a pas fait l'objet d'une refonte substantielle.  
Le diagnostic explore plusieurs champs thématiques.
- Sur le champ des transports alternatifs à la voiture individuelle : absence de diagnostic et de définition d'enjeux pour certaines gares (Lillers, Isbergues), pas de prise en compte du problème de tarification (gare de la Bassée).
- Sur le champ des modes actifs : enjeux déterminés jugés peu ambitieux. Ils devraient envisager des itinéraires « modes doux » plus cohérents. A cela s'ajoute, la non prise en compte des aménagements du canal d'Aire et du BHNS.

- Sur le champ des déplacements individuels motorisés : pas d'actualisation de l'analyse du covoiturage (Mont-Bernanchon, Divion, Labourse, Béthune/Fouquières) ; questionnement sur les dispositions prises concernant le territoire Lys-Romane.
- Sur l'électromobilité : ambitions de l'agglomération plus importantes que celles énoncées (80% dans le cadre du Territoire à Energie Positive pour une Croissance Verte).
- Sur l'accidentologie, l'étude aurait gagnée en pertinence en proposant une répartition des accidents par modes de transports, ceci afin de cibler les actions.
- Sur le stationnement : pas d'évocation de la dépenalisation.
- Sur le champ des transports de marchandises, l'analyse aurait pu être plus poussée concernant la logistique urbaine qui est un véritable enjeu des centres urbains. S'agissant des zones d'activités économiques : pas d'évocation de la démarche du PDU (agglomération et SMT AG sur la zone de Ruitz).

### **Réponse du SMT AG :**

*Dans son retour, le SMT AG souligne que le PDU ne remet pas en cause les orientations validées par les EPCI et les communes ; la volonté d'améliorer le fonctionnement des deux gares est réaffirmée. Il propose de prolonger la ligne Bulle 6 (Bruay-la-Buissière, Auchel) pour assurer une connexion entre l'Auchellois et la gare de Lillers.*

- *Sur la mise à jour du diagnostic : le document en réponse évoque la mise en place d'un groupe de travail composé de membres du SMT AG, de l'AULA et d'étudiants en Master2 à l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de Lille (IAUL). Ce groupe a travaillé la mise à jour du diagnostic inhérent à ces deux gares.*
- *Concernant les remarques sur la gare de La Bassée : par dérogation et par convention avec la Métropole Européenne Lilloise (MEL), elle est desservie par les lignes Tadao 35, 37, 58 et 60 ainsi que par Allobus C et la navette desservant le parc des Industries Artois-Flandres. Chacune de ces lignes est accessible avec l'ensemble des titres Tadao.*
- *Pour les déplacements TER, les usagers peuvent charger leurs abonnements combinés sur un même support (Pass Pass). Depuis Août 2018, il est aussi possible de charger des titres Tadao sur n'importe quelle carte Pass Pass. Située sur le ressort territorial de la MEL, une intégration tarifaire a été mise en place. Ainsi, les titulaires d'un abonnement Transpole peuvent prendre le train à La Bassée pour se rendre à Lille avec leur abonnement urbain. Malgré l'existence de la carte Pass Pass, cette barrière tarifaire ne peut être abolie.*
- *Concernant les aménagements en modes actifs le long du canal d'Aire ainsi que des sites propres bus, ils sont intégrés au PDU.*
- *Le SMT AG précise avoir réalisé en 2013 un schéma cyclable et piéton qui concernait l'ensemble de son périmètre. Ainsi, il est prévu d'étendre ce schéma aux 35 nouvelles communes de la Lys Romane au cours de l'évaluation globale du document soit à partir de 2019.*
- *Concernant l'ensemble des thématiques abordées par le PDU et notamment le covoiturage, il est précisé qu'il sera complété dans sa version définitive avec les aires de Divion, Labourse et Béthune/Fouquières comme suggéré par la CABBALR et que les autres agglomérations membres du SMT AG n'ont pas souhaité prendre la compétence comme a pu le faire la CABBALR.*
- *Concernant l'accidentologie des différents types d'usagers : Le SMT AG précise que la distinction a été faite en page 104 du diagnostic : "86% des accidents impliquent au moins un véhicule léger ou utilitaire (1 389 accidents), 34% un deux roues-motorisé ou un quad (565 accidents), 25% un piéton (397 accidents) 8% un cycliste (133 accidents) et 4% un poids-lourd (70 accidents) ».*  
*" Par ailleurs deux cartes spécifiques se trouvent en pages 106 et 107 (cf. « Piéton tué ou hospitalisé dans un accident entre 2013 et 2015 sur le territoire du SMT Artois-Gohelle »*

(p. 106) et « Usager d'une bicyclette tué ou hospitalisé dans un accident entre 2013 et 2015 sur le territoire du SMT Artois-Gohelle » (p. 107)).

- *Au sujet du stationnement, le SMT AG note que le PDU n'occulte pas le fait que le stationnement joue un rôle dans le report modal. Il est ainsi indiqué en page 107 : « Dans le cadre de la mise en place d'une politique de mobilité durable, la politique du stationnement est un important levier d'action. En effet, le stationnement automobile est un consommateur d'espace public non négligeable, au détriment des autres modes de transport (modes doux, transport en commun, etc.) et de la qualité générale de l'espace urbain. La question du stationnement a une influence directe dans la détermination du choix du mode de transport choisi par les citoyens. ». Le sujet de la modification de la loi concernant le stationnement est abordé dans la fiche action spécifique au stationnement en page 263.*

*Enfin, le SMT AG rappelle qu'il n'est que prescripteur sur de multiples sujets et que ses statuts ne lui permettent pas d'intervenir en tant que maître d'ouvrage sur la voirie et ses accessoires. De même, il n'a pas de pouvoir de police.*

- *Concernant le transport de marchandises, l'AULA a mené une étude spécifique qui a permis de retravailler intégralement les 3 fiches d'actions de l'axe 3 qui sont désormais traitées en 8 fiches. La nécessité d'accompagner les entreprises sur l'évolution de leurs flottes vers des modes de propulsion moins impactant (développement du Gaz Naturel Comprimé (GNC) et du Gaz Naturel Liquéfié (GNL), développement des véhicules utilitaires électriques pour livrer les centres villes) est mise en évidence. Dans l'avis transmis, il est fait référence au PDZ de la ZI de Ruitz. En l'occurrence, le diagnostic consacre 32 pages à l'accessibilité des zones d'activités. La ZI de Ruitz est mentionnée aux pages 140, 141, 142 et donc traitée. Ce thème est également abordé dans la fiche action n° 33 de l'axe 4 relatif à la promotion des démarches de Plan de Déplacements Entreprises qui vise à traiter la question de la mobilité des salariés et non des marchandises.*

- **Concernant le scénario retenu**, il est envisagé une stagnation du volume global de mobilité et une hausse de 4 à 7 % sur 10 ans de la part des transports collectifs. Il s'agira également de parvenir à augmenter la part des modes doux et de réduire la dépendance à la voiture. Ces objectifs prennent en compte l'échéance du PDU 2028 et ne sont pas conformes au Schéma Régional Air Energie (SRCAE) qui fixe à l'horizon 2020, notamment la hausse de 50% de la part des transports publics, la hausse de 70% des modes doux (1-3 km) et 35% (3-5 km).

En matière de pollution de l'air, le PDU ne précise pas la manière dont il prendra en compte le Plan de Prévention de l'Atmosphère Régional (PPAR) et ne fixe pas d'objectifs en matière de réduction des gaz à effet de serre en lien avec le Plan Climat Air Energie Territorial (TCAET) de l'agglomération, alors que les mobilités sont le premier secteur émetteur.

#### **Réponse du SMT AG :**

- *Concernant le SRCAE, le SMT AG rappelle que ses objectifs n'ont pas été territorialisés à une échelle infra régionale. En ce qui concerne les transports collectifs, on peut indiquer que le PDU affiche pour objectif de passer de 4 à 7% de part modale des transports collectifs ce qui est donc plus que les 50% préconisés par le SRCAE au niveau régional. Logiquement, en mettant en service les nouvelles lignes de BHNS en 2019, il paraît assez évident que l'objectif ne pourra être atteint dès 2020 ; les évolutions des usages s'inscrivant dans la durée surtout sur un territoire où les transports collectifs voient un usage parmi les plus faibles de France.*
- *Pour les modes actifs, le SMT AG ne peut se conformer aux prescriptions du SRCAE. En effet, il existe un lien de compatibilité entre le PDU et le SRCAE. Cela signifie que le PDU doit s'inscrire dans la logique « sans contrarier ou faire obstacle ». C'est justement ce que*

*fait le PDU. Ces justifications étaient déjà présentes dans le PDU de 2015 et restent valables aujourd'hui. Par ailleurs, une déclinaison brute des objectifs du SRCAE sur le territoire du SMT AG n'est tout simplement pas atteignable puisqu'il s'agirait de faire passer la part modale du vélo de 2 à 21 %. L'objectif retenu d'atteindre 8% est déjà très ambitieux puisqu'il s'agit de se mettre au même niveau que des agglomérations qui ont fait du vélo une priorité forte comme par exemple Strasbourg.*

- *La question de la compatibilité entre le PDU et le plan de protection de l'atmosphère est abordée dans l'évaluation environnementale du PDU (cf. pages 73 et suivantes relatives à l'articulation entre le PDU et le Plan de Protection de l'Atmosphère). Le PDU prend en compte les préconisations du plan de protection de l'atmosphère régional en agissant à la fois sur la thématique du transport et sur celle de l'urbanisme. Dans le cadre de l'évaluation environnementale, l'impact du scénario retenu a été quantifié en termes de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques (cf. p. 21 de l'évaluation environnementale : le scénario retenu permet un gain de 9 % en termes d'émissions de gaz à effet de serre par rapport au scénario fil de l'eau).*
- Concernant le plan d'action, il se décline en 38 fiches actions.
  - Les fiches 1 à 5 portent la construction d'un réseau de transport collectif basé sur des lignes structurantes sur lesquelles s'articule une offre classique ; en amélioration continue et permettant le rabattement.

La CABBARL pose la question de la prise en compte des espaces ruraux périphériques et de l'efficacité du rabattement du fait de leur éloignement des lignes structurantes (territoire d'Isbergues, Flandres, Artois) et souligne le risque d'émergence de territoires « à plusieurs vitesses ».
  - La fiche 6 propose le développement du transport à la demande comme réponse adaptée à la problématique des territoires ruraux.

La CABBALR pose les questions suivantes :  
A-t-on au préalable bien cerné l'identification ? Quel est le retour des questionnaires envoyés aux maires ? Le transport à la demande permettra-t-il de répondre aux besoins des grands équipements ou pôles générateurs de mobilité comme l'EPSM de St Venant ?
  - Les fiches 7 à 10 traitent de l'accessibilité au réseau de transport collectif. La CABBARL observe qu'un débat sur la gratuité aurait pu être abordé. Elle ajoute que la tarification pourrait être modulée pour favoriser l'intermodalité. Elle souligne la nécessité de mettre en adéquation les horaires des lignes SNCF et des lignes Tadao.

Enfin, l'avis de la CABBALR note un schéma de mise en accessibilité du réseau Tadao ambitieux et sollicite un bilan.
  - La fiche 11 vise à la création et le renforcement des lieux d'intermodalité, il est mentionné qu'il serait intéressant de pouvoir mesurer la véritable interaction qui existe entre les différents modes et son évolution.
  - Les fiches 12 à 15 ont pour ambition d'améliorer l'interaction entre les transports et l'aménagement urbain. La CABBALR indique qu'il appartiendra aux démarches de SCoT d'intégrer à leurs débats certains éléments évoqués dans les fiches actions.

Il est par ailleurs noté que l'on peut s'interroger sur l'exploitation des études réalisées dans le cadre de la démarche de contrat d'axe et sur l'implication du SMT AG dans celle-ci. Quels résultats et enseignements en-a-t-on tiré et quel est le rôle de cet outil dans la problématique soulevée ?
  - Les fiches 16 et 17 portent sur l'amélioration du réseau routier à travers notamment une meilleure hiérarchisation. Il est indiqué que l'on aurait pu également ajouter l'interrogation sur la gratuité de l'autoroute A26, ce qui aurait un véritable impact sur le territoire de l'agglomération doté de 3 diffuseurs.

Une vraie politique globale de signalisation et de signalétique pourrait également participer à une meilleure répartition des flux et une réduction des accidents. De même, une étude de limitation de vitesse au cas par cas selon les tronçons aurait été pertinente.

- Les fiches 18 et 19 concernent l'émergence de nouveaux usages comme le covoiturage et l'électromobilité. Les fiches n'évoquent que les aires le long de l'autoroute A1 ; pourtant l'enjeu se porte également sur les autoroutes A26 et A21. De même, il paraît important pour la CABBARL de garantir une bonne connectivité des aires avec les autres modes de transport, notamment les transports collectifs et doux.
- La fiche 20 envisage l'intégration du stationnement dans la politique globale de mobilité. Pour la CABBARL, la politique de stationnement, en jouant sur les zones tarifaires, les secteurs à durée limitée, la régulation des pratiques sauvages, la répression et la prévention, doit être un levier pour favoriser un meilleur usage de la voiture en centre-ville. La place de la voiture en ville doit être revisitée. Le fait d'envisager comme objectif de permettre aux résidents de stationner près de leur domicile va à l'encontre de la politique d'urbanisme visant à limiter l'impact du stationnement résidentiel sur l'espace public. Un vrai débat est à mener sur ces sujets.
- Les fiches 21 et 22 portent sur les initiatives et innovations susceptibles d'apporter des solutions efficaces pour les territoires ruraux ou peu denses. L'avis souligne un manque de précisions s'agissant des objectifs et rôles de chaque acteur.
- Les fiches 23 et 24 concernent le développement du plan vélo et la mise en œuvre du schéma cyclable. La CABBALR note la difficulté d'identifier l'ensemble des gestionnaires de voirie concernés ainsi que les rôles et engagements de chaque acteur (question de la coordination du SMT AG).
- Les fiches 25 à 27 sur l'amélioration de la prise en compte des enjeux liés aux transports de marchandises, à travers une instance de concertation font l'objet de la même difficulté quant aux rôles et places.
- La CABBARL note l'absence complète d'une fiche action sur la problématique de la logistique urbaine (enjeu majeur pour la mobilité urbaine).
- Les fiches 33 et 34 évoquent la promotion des « plans de déplacement entreprises, administrations et établissements scolaires ». L'avis porte une interrogation sur le choix de l'axe à savoir la communication. La CABBARL opte pour un axe d'amélioration de la mobilité.
- Les fiches 35 et 36 visent la communication auprès des publics cibles afin de les sensibiliser aux nouvelles mobilités. La CABBALR regrette de ne pas voir cette problématique davantage développée.
- La fiche 37 prévoit la création d'un observatoire des déplacements et la fiche 38 la mise en place d'instances de concertation pour le suivi et l'évaluation. La CABBARL note l'absence d'échéanciers et d'instances installées.

### **Réponses du SMT AG :**

- ***Axe 1 « Articuler les politiques de transports et d'urbanisme pour faciliter les mobilités alternatives »***  
*Il est précisé dans la fiche action n° 4 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. Ainsi, dans ce but, le SMT AG a souhaité maintenir le niveau d'offre antérieur au projet Bulles et y additionner l'offre nouvelle.*  
*Concernant le transport à la demande, en préalable à la modification du PDU, une étude avait été élaborée à l'échelle de la Lys Romane pour le compte des deux communautés de communes. En proposant une offre TAD accessible à tous, l'usage du train avec des titres Tadao, la prolongation de la Bulle 6, le PDU va au-delà du*

*scénario le plus ambitieux qui avait été identifié. Un questionnaire a été envoyé à chacune des 35 nouvelles communes de la Lys Romane. Son exploitation va permettre de proposer une nouvelle offre pour ces communes en connexion avec les gares du territoire et les centres urbains. Pour les grands pôles générateurs, il est nécessaire d'engager des démarches de types PDE afin de proposer des plans d'actions adaptés et spécifiques à l'image des PDZ de certaines zones d'activités.*

*En ce qui concerne la gratuité du réseau de bus, ce sujet a déjà été abordé à plusieurs reprises depuis quelques années. Il est redevenu d'actualité récemment. Il est porté par différents élus des trois agglomérations composant le SMT Artois-Gohelle. Le Président du SMT AG a, dernièrement, été sollicité de manière officielle. Il a été décidé que cette question serait abordée dans chacune des communautés d'agglomérations. A ce titre, chaque président d'EPCI a été saisi officiellement (cf. courrier du 15 juin 2018). Des débats doivent avoir lieu au sein de chaque entité.*

*Sur l'adéquation des horaires des bus avec les lignes ferroviaires : elle est mise en place depuis plus de quinze ans sur le territoire (cf. réseau Artoisbus qui indiquait sur les fiches horaires les correspondances avec les TER). Avec une offre du niveau des lignes Bulles n° 1,2 et 3, la coordination des offres devient superflue. Pour rappel, la fiche action n° 11 prévoit déjà l'articulation des offres du réseau bus avec le réseau TER.*

*Le SMT AG travaille constamment à améliorer l'accessibilité. Pour rappel, il finance chaque année en maîtrise d'ouvrage directe la mise en accessibilité des arrêts de deux lignes sur l'intégralité de leur parcours. Il finance également les communes qui effectuent des travaux de voirie. Ainsi, lorsque le réseau Bulles sera mis en service, la majorité des points d'arrêt du réseau seront accessibles aux personnes à mobilité réduite. Le SMT aménage progressivement les points d'arrêts qui relèvent de sa compétence mais ne peut se substituer aux gestionnaires de voirie. Il est bien évidemment partenaire de l'agglomération et des communes dans la déclinaison des PAVE.*

*Le SMT AG ne comprend pas la remarque sur la fiche 11 : les indicateurs retenus permettent véritablement d'évaluer l'interaction entre les différents modes de transport et d'étudier leur évolution. La liste des indicateurs de suivi de la fiche action n° 11, relative à l'intermodalité, est la suivante :*

- ✓ Évolution de la fréquentation des gares/haltes.*
- ✓ Nombre de pôles d'échanges entre modes « lourds » (train/bus, BHNS/bus classique).*
- ✓ Nombre de places VP et vélo dans les P+R.*
- ✓ Taux d'occupation des P+R et des abris vélos sécurisés au niveau des points d'arrêt.*
- ✓ Évolution du réseau de liaisons douces permettant l'accès aux gares.*
- ✓ Temps de correspondance entre TCU et TER.*

*Concernant le contrat d'axe, il s'agit d'une déclinaison des objectifs du PDU en vigueur. Elle est conservée dans le PDU révisé. A l'image des démarches similaires sur d'autres agglomérations, le contrat d'axe est une politique gagnant/gagnant entre l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) compétente pour développer les offres de transports collectifs et les agglomérations compétentes en matière de planification urbaine (SCoT, PLH, PLUi). Compte tenu des disponibilités foncières le long des lignes de BHNS, des objectifs de renforcement des centralités et de maîtrise de l'étalement urbain recherchés, il appartient à l'agglomération de mettre en place une politique adaptée dans le cadre des différents documents de planification mentionnés dont elle a la compétence.*

- **Axe 2 « Favoriser de nouveaux usages de l'automobile complémentaire des autres modes »**

*La gratuité de l'A26 pose la question de la concurrence de la route par rapport à l'usage du TER. Pour mémoire, le choix des élus du SMT est de développer l'usage du TER à l'intérieur du ressort territorial du SMT grâce à l'intégration tarifaire. Par ailleurs, le fait de rendre l'A26 gratuite pourrait avoir un impact négatif sur le covoiturage. En outre, l'objectif premier assigné par l'État au PDU est de limiter l'usage de l'automobile. Rendre l'A26 gratuite constituerait une incitation à l'usage de l'automobile et irait à l'encontre des objectifs affichés du PDU.*

*La fiche 18 ne traite pas exclusivement des aires de covoiturage situées le long de l'A1 mais fait référence au Schéma Interdépartemental des routes qui existe entre le CD 59 et le CD 62. Une carte sera ajoutée au diagnostic afin de visualiser la répartition des aires de covoiturage sur l'ensemble de ressort territorial du SMT AG.*

*Concernant le rôle du stationnement dans les politiques de mobilité, le PDU est assez clair : « En jouant sur l'offre de stationnement, sa localisation et sa gestion, le stationnement peut être à la fois un moyen d'attirer les automobilistes (ex : parking aux abords des gares) ou au contraire, d'écarter certains usages (ex. : « stationnement ventouse » devant les commerces). Par ailleurs, le stationnement est fortement consommateur d'espace : une voiture est en moyenne à l'arrêt 23 heures sur 24 sur une journée. En l'absence de règles d'urbanisme adaptées ou d'une bonne prise en compte des besoins lors d'un projet d'aménagement, c'est l'espace public, et donc la collectivité qui supporte le stationnement et les investissements et frais d'entretien associés. On constate dans les centres villes, un recours massif aux espaces de stationnement sur voirie pour du stationnement longue durée et, a contrario, une sous-utilisation des parkings en ouvrages. Il est nécessaire de mener une action permettant de rééquilibrer l'usage de l'offre de stationnement disponible.*

*Pour les fiches actions 23 et 24, les gestionnaires de voirie sont bien identifiés. C'est un des objectifs du Schéma Cyclable et Piéton que le SMT AG a élaboré en 2013. Ce document a été annexé au PDU de 2015 et le sera de nouveau pour le PDU révisé. Le SMT AG émet un avis sur le PLU. A ce titre, il est vigilant sur ce sujet et rappelle l'importance des modes doux lors des réunions d'élaboration des documents mais également dans les avis techniques émis.*

- **Axe 3 « logistique et transports de marchandises »**

*Il n'existe pas encore de modèle économique viable concernant un centre de distribution urbain sur des grandes agglomérations et encore moins sur des villes moyennes selon le SMT AG. Pour intégrer les conclusions de l'étude sur la logistique menée en déclinaison du PDU de 2015, 6 fiches actions ont été ajoutées au volet marchandises du PDU dans le cadre du plan d'actions (cf. supra). Les enjeux liés à la logistique urbaine sont traités dans les fiches 27 à 29.*

- **Axe 4 « communiquer auprès des différents publics et accompagner les initiatives du PDU »**

*Sur le questionnement du rattachement à la thématique « communication », le SMT AG explique que les Plans de Déplacements Entreprises et les autres formes de plans de mobilité spécifiques ont été mis dans cette partie car leur seule élaboration, que ce soit en régie ou par un cabinet extérieur, n'est pas suffisante. La mise en application du document passe par la définition d'une stratégie de communication avec des actions de sensibilisation ciblées et régulières pour générer un changement de comportement sur le long terme.*

- **Axe 5 « Assurer un suivi des objectifs en vue d'une évaluation du PDU »**

*Une fois que le PDU modifié sera adopté, le SMT Artois-Gohelle se soumettra à la réglementation qui prévoit la mise en place d'un observatoire des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste (article L1214-3 du Code des transports). La fiche action n°37 se propose d'étendre cette mission d'observation à l'ensemble des indicateurs dont la liste est annexée à ladite fiche. La première étape de mise en place de cet observatoire consistera à collecter les données relatives aux divers indicateurs. L'année 2019 sera consacrée à cette étape, mais la mise à jour du PDU permet déjà d'avoir un état zéro sur une partie des indicateurs via le diagnostic.*

*L'observation des déplacements renvoie à l'observation liée à la mise en œuvre et au suivi d'autres démarches de planification (Schémas de Cohérence Territoriale et Plan Climat-Air-Energie Territoriale notamment). Le SMT AG s'appuiera notamment sur l'Agence d'Urbanisme de l'Artois (AULA) qui capitalise et analyse les données via plusieurs observatoires thématiques sur la mobilité, l'habitat, l'environnement.*

- **Synthèse de la CABBALR :**

La CABBALR émet un « **Avis Favorable** » au projet de PDU et synthétise 4 points au-delà des diverses observations ci-dessus évoquées.

- 1) « La démarche A.E.U. (Approche Environnementale de l'Urbanisme) ne transparaît pas véritablement dans le document présenté (...) Les atouts et bénéfices de l'A.E.U. tels qu'on aurait pu les attendre, ne sont pas lisibles en ce qu'ils auraient pu influencer sur la méthodologie, les objectifs retenus et le plan d'actions décliné. Il aurait été utile d'explicitier davantage cette démarche dans l'ensemble du document et de la procédure.
- 2) Les objectifs en matière de répartition modale ne sont pas conformes avec le SRCAE et le PACET ; les élus de l'agglomération se sont engagés au travers de leur PACET, et particulièrement dans le cadre de l'appel à projet Territoire à Energie Positive pour une Croissance Verte, à répondre à ces objectifs. Il apparaît contradictoire pour la CABBALR de valider un PDU qui soit moins ambitieux et qui par ailleurs se doit de prendre en compte les objectifs du SRCAE.
- 3) Le plan d'action du PDU n'apporte pas suffisamment de garantie sur la réelle prise en compte des besoins spécifiques des espaces peu denses et des interrogations demeurent. Hormis le développement du transport à la demande, les foyers générateurs de mobilité comme les gares de Lillers et d'Isbergues, les équipements importants (EPSM...), ne font pas l'objet d'un traitement très développé.
- 4) Le développement des modes doux, et par extension l'accessibilité PMR, est un enjeu majeur pour la mobilité du territoire. Les objectifs paraissent peu ambitieux et la problématique sous-traitée (...). Au-delà de la mise en accessibilité du réseau Tadao, ce sont toutes les chaînes de déplacement qu'il faut réinterroger et construire. La multiplicité des gestionnaires est certes une difficulté majeure mais ne doit pas être un frein. Le SMT AG aurait un véritable rôle d'animateur en ce domaine.

**Réponse du SMT AG :**

- *Sur la démarche AEU : le SMT AG énonce qu'elle a été menée dans le cadre de l'élaboration du PDU de 2015 ; Artois Comm. avait été alors associée tout au long de la démarche. Outre l'intégration du lien urbanisme transport, l'AEU avait permis d'aller plus loin que les exigences réglementaires en intégrant par anticipation l'évaluation des émissions de polluants atmosphériques. L'AEU a par ailleurs été le socle de l'État Initial de l'Environnement et de l'Évaluation Environnementale.*
- *Sur les objectifs en matière de répartition modale : Comme évoqué précédemment, une déclinaison brute des objectifs du SRCAE sur le territoire du SMT AG n'est tout simplement pas atteignable puisqu'il s'agirait de faire passer la part modale du vélo de*

*2 à 21 % ce qui en l'état des aménagements cyclables et des actions de promotion mises en place n'est pas possible.*

*Dans le cadre des échanges entre le SMT et les services instructeurs de l'Etat sur le PDU de 2015, les représentants de la DREAL et de la DDTM ont d'ailleurs reconnu que ces objectifs n'étaient pas réalistes et atteignables à l'horizon du PDU (10 ans) que ce soit pour le territoire du SMT AG ou sur les autres agglomérations de la région Hauts de France.*

*Afin de prendre en compte la spécificité des nouveaux territoires, deux nouvelles fiches actions ont été intégrées au plan d'actions :*

*✓ Fiche action n° 21 : Fédérer les initiatives locales afin de créer un pack de solutions de mobilités pour les territoires peu denses*

*✓ Fiche action n° 22 : Expérimenter des mobilités innovantes sur le territoire.*

*Ces fiches actions viennent compléter la fiche action n° 6, relative aux services dans les zones peu denses grâce au Transport à la Demande (TAD) ainsi qu'aux autres fiches actions transversales sur les modes actifs.*

- *En ce qui concerne les modes doux, le SMT AG rappelle que, de par ses statuts, il ne peut être maître d'ouvrage de telles infrastructures. Ainsi, son rôle se limite à des études. C'est pour cela qu'en 2013, il a adopté un schéma cyclable et piéton. Ce document a vocation à être étendu à l'ensemble des 35 nouvelles communes. La réalisation des investissements est conditionnée au bon vouloir des maîtres d'ouvrages qui ont la compétence voirie.*

*Concernant l'accessibilité des PMR, le SMT AG a réalisé en 2009 son Schéma Directeur de l'Accessibilité (SDA) conformément à la loi n° 2005-102. L'ordonnance n° 2014-1090 est venue compléter le dispositif législatif. Pour affermir la mise en accessibilité des réseaux de transport en commun, elle introduit la notion de schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmée. Ce document doit être accompagné d'un calendrier de mise en accessibilité du réseau. Le SMT AG a approuvé son SDA'AAP en septembre 2015.*

*Pour rappel, le SMT AG a décidé de rendre accessible le réseau de bus sous deux formes :*

*✓ Par l'aménagement complet de lignes de bus sous maîtrise d'ouvrage directe du SMT AG ;*

*✓ Par le financement de la mise en accessibilité des quais bus aux communes lors des travaux d'aménagement de voirie (10 000 € par quai).*

*En effet, la mise en accessibilité ne s'arrête pas au seul arrêt de bus. Cependant, comme pour les modes doux, le SMT ne peut se substituer aux autres acteurs en charge de la mise en accessibilité du reste de la chaîne de déplacements.*

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

**En ce qui concerne les consultations et la concertation dans ce projet de révision de PDU, le dossier présenté à l'enquête montre une démarche participative. Le SMT AG a opté pour un regroupement des comités techniques et des comités de pilotage pour chaque phase de l'étude. Les 35 nouvelles communes (Lys Romane) étaient systématiquement conviées. Étaient également invités les trois Communautés d'Agglomérations membres du SMT Artois-Gohelle : la Communauté d'Agglomération d'Hénin-Carvin, la Communauté d'Agglomération de Lens-Liévin et la Communauté d'Agglomération Béthune-Bruay Artois Lys Romane. Les personnes publiques associées étaient également sollicitées.**

**En ce sens, au regard de l'avis de la CABBALR, au regard du stade de l'enquête publique et en l'état du projet de PDU, la commission d'enquête s'étonne du nombre conséquent de remarques, observations et interrogations pouvant laisser penser que**

cette administration « découvre » le projet de PDU lors de l'ultime consultation réglementaire des PPA.

Le SMT AG a produit un document en réponse dont la commission d'enquête prend acte.

Les observations et réponses développées ci-dessus feront donc l'objet d'une étude de la commission d'enquête et de conclusions lors de l'émission de son avis.

• **Avis de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM) en date du 26 juin 2018**

Dans le développement de son avis, la DDTM précise que : « compte-tenu des éléments repris et de l'analyse réalisée, le PDU révisé reprend les bases du PDU initial en y ajoutant des actions et objectifs spécifiques aux nouveaux territoires. Dans ce sens, le projet proposé ne remet pas en cause l'économie générale du PDU initial au sens de l'article L 1214-22 du code Transports. » Pour la DDTM, le document transmis répond aux 11 objectifs assignés par la loi au PDU. La mise en œuvre du PDU aura un impact positif sur la diminution de l'usage de la voiture individuelle et sur la qualité de l'air. L'avis souligne qu'une évaluation via une nouvelle enquête sera programmée en 2023 pour le constater.

La DDTM émet un « **Avis Favorable** » sur le projet de modification du PDU, avec la recommandation d'une implication forte du SMT AG dans les instances territoriales liées à l'aménagement et au réaménagement du bassin minier et aux campagnes attenantes. Elle recommande le renforcement de l'animation et du pilotage des actions du PDU avec notamment la mise en œuvre d'un calendrier des actions (pilotage et communication assurée par le SMT AG). Ce service de l'État insiste sur la nécessité d'un travail partenarial pour le suivi du PDU.

L'étude de la démarche d'élaboration et l'analyse du projet, réalisées par la DDTM, viennent compléter en annexe cet avis. Il y est particulièrement précisé :

- Concernant le diagnostic et s'agissant du covoiturage, une cartographie des aires existantes ou en projet aurait pu être réalisée. L'ambition de doubler la part modale des TC est fixée à l'horizon de 2028. Or, la mise en œuvre du PDU s'échelonne jusqu'en 2025. Un objectif intermédiaire d'évaluation pourrait être proposé. Dans le cadre des différentes démarches autour de la transition énergétique engagées par le Pôle Métropolitain de l'Artois, soutenu par l'AULA, le SMT AG pourra s'engager plus précisément dans la mise en œuvre d'actions visant la réduction de la consommation énergétique, la production et l'exploitation d'énergie renouvelable. L'engagement du SMT AG à prendre part aux démarches engagées par les partenaires pourrait être plus marqué (fiche 3).
- Concernant les modes doux, les pistes cyclables pour cheminer vers les principaux arrêts du BHNS doivent être aménagées. Cette réflexion nécessite l'association du SMT AG aux études à mener dans le cadre de l'engagement pour le renouveau du bassin minier (ERBM) autour des centralités. Son association aux projets intégrés des rénovations des cités minières permettra d'assurer la cohérence et la continuité des modes doux avec les réseaux de transport en commun. Favoriser la pratique du vélo et de la marche contribue également à un autre axe fort de l'ERBM sur l'amélioration de la santé des habitants (fiches 23 et 24).
- Concernant la connexion avec les territoires voisins, il est précisé que si les connexions avec la Métropole Européenne Lilloise sont envisagées avec notamment un cadencement plus soutenu des liaisons ferroviaires, les actions en direction d'autres territoires voisins méritent d'être précisées. Aussi, les liaisons vers Arras et Douai ne peuvent-elles s'envisager que via le rail ? Des continuités entre les différents réseaux de bus ou de pistes cyclables devraient être envisagées (fiche 8).
- Concernant l'urbanisation, le PDU affiche une volonté forte de densifier autour des points stratégiques du réseau de transport en commun. Le SMT AG devra préciser son rôle dans l'animation des démarches de contrats d'axes engagés sur le territoire. Ces démarches alimenteront aussi les réflexions autour du renforcement des centralités et pourront

contribuer à l'ambition de rénovation intégrée des cités minières sélectionnées par les EPCI au titre de l'ERBM (fiche 12).

Par ailleurs si les pôles d'échanges peuvent constituer des éléments de dynamisation urbaine (fiche 13), il conviendrait de préciser la notion de pôle d'échange. En effet, la fiche propose des actions essentiellement autour des gares et leurs quartiers, alors que la réflexion gagnerait à être élargie à certains arrêts principaux/échangeurs BHNS et aux aires de covoiturage. La fiche action 30 qui prévoit la réalisation d'un inventaire des zones d'activité, doit aussi s'inscrire dans la logique de remobilisation des friches faisant actuellement l'objet d'un groupe de travail avec les EPCI compétents en matière de développement économique. Enfin la fiche 12 « densifier autour des points stratégiques du réseau de transport en commun » doit être clarifiée. En effet, il est demandé au sein des secteurs d'intensification urbaine de niveau 1, d'appliquer certains principes d'aménagement, le premier étant de prévoir des densités de logement majorées par rapport au minima imposé par les SCoT. Ce principe ne remet pas en cause la compatibilité des deux documents. Toutefois, la formulation « on doit retrouver les densités de logement les plus élevées du territoire dans ces secteurs » sous-entend d'imposer sur des villes secondaires ou périurbaines, desservies par le BHNS, des densités aussi fortes que sur les pôles de centralité urbaine. Cette formulation doit être modérée. Il vous est proposé pour une parfaite compatibilité PDU/SCoT, de préférer la formulation « on doit retrouver les densités de logement les plus élevées du territoire communal dans ces secteurs ».

### **Réponse du SMT AG :**

- **Concernant le diagnostic et s'agissant du covoiturage :**
  - *Sur la diminution de l'usage de la voiture individuelle : répondant aux souhaits de la DDTM, le SMT AG précise qu'une carte des aires de covoiturage (existantes et en projet) sera ajoutée au document définitif.*
  - *Sur l'ambition d'augmenter la part modale des TC (pour 2028 alors que le PDU s'échelonne jusqu'en 2025) et la proposition de définir un objectif intermédiaire d'évaluation : le SMT AG rappelle qu'il vise une adoption définitive du document dans le courant du dernier trimestre 2018 et qu'il se donne donc dix ans pour doubler la part modale des TC par rapport aux parts modales de 2006 ; mais aussi que conformément à l'article L.1214-8 du Code des Transports, le PDU sera évalué au bout de 5 ans après son adoption définitive, soit en 2023.*
  - *Sur l'engagement du SMT AG aux démarches engagées par les partenaires [autour de la transition énergétique] (fiche 3), le SMT AG précise que : un travail d'approfondissement va être mené. La version définitive du PDU sera amendée sur ce point. Il sera notamment abordé la question du travail collaboratif mené par le SMT AG avec le pôle Métropolitain de l'Artois et Euralens dans le cadre du Forum Energie. Ce dernier s'inscrit dans le cadre du projet régional de troisième révolution industrielle. Le travail réalisé s'inscrit pleinement dans le PDU puisque les conclusions du forum y sont traitées (développement d'un réseau cyclable, développement d'un réseau de bornes de recharge électrique à l'échelle du Pôle Métropolitain de l'Artois et développement du gaz pour le transport de marchandises).*  
*De même, le SMT Artois-Gohelle a engagé une politique résolument tournée vers la transition énergétique. En effet, la Bulle 6 (Bruay-la-Buissière – Auchel, étendue à Lillers dans un second temps) sera exploitée avec 6 bus équipés de pile à combustible dont le carburant (hydrogène) sera produit localement, au dépôt de bus d'Houdain. Le SMT souligne que ces véhicules ne rejettent plus de polluant dans l'atmosphère.*
- **Concernant la connexion avec les territoires voisins :**
  - *Pour la DDTM : « Les actions en direction d'autres territoires voisins méritent d'être précisées. Aussi, les liaisons vers Arras et Douai ne peuvent-elles s'envisager que via le*

rail, des continuités entre les différents réseaux de bus ou de pistes cyclables devraient être envisagées (fiche-action n°8). »

Le SMT AG répond que son ressort territorial est très particulier car il est ceinturé par d'autres Autorités Organisatrices de la Mobilité. Cette situation est une exception au niveau national. Ceci est un atout car il existe des connexions possibles entre chaque réseau de transport en commun. Paradoxalement, cela crée également des difficultés (incompréhensions de la population sur l'impossibilité pour un PMR d'utiliser des services spécifiques de part et d'autre des limites territoriales, politiques tarifaires différentes, etc.) En effet, malgré la proximité géographique, le SMT AG est soumis à des règles juridiques qu'il ne peut outrepasser.

Deux fiches actions (n°8 et n°9) traitent de la mobilité à un niveau supra SMT AG. En outre, les relations entre les collectivités sont très régulières, notamment à travers les travaux du Syndicat Hauts-de-France Mobilités (ex-Syndicat Mixte Intermodal Régional des Transports – SMIRT) qui fédère des Autorités Organisatrices de la Mobilité au niveau de la Région des Hauts-de-France.

Des rencontres bilatérales sont organisées au besoin pour traiter des sujets en lien avec les AOM voisines (connexion des itinéraires cyclables du périmètre du SMT AG avec ceux de la Communauté urbaine d'Arras, prolongement de la deuxième ligne de BHNS du Syndicat Mixte des Transports du Douaisis, etc.).

- **Concernant l'urbanisation**

Sur « par ailleurs si les pôles d'échanges peuvent constituer des éléments de dynamisation urbaine (fiche 13), il conviendrait de préciser la notion de pôle d'échange. En effet, la fiche propose des actions essentiellement autour des gares et leurs quartiers alors que la réflexion gagnerait à être élargie à certains arrêts principaux/échangeurs du BHNS. » Le SMT AG mentionne que concernant le lien entre transport et urbanisme (fiches actions n° 12 et 13), il préfère utiliser la notion de pôles d'échange pour caractériser les interfaces avec un mode lourd (correspondances BHNS/lignes SNCF). Par contre, il introduira dans le document la notion de « point de connexion » pour parler des points d'échanges entre les lignes de transport en commun (gares routières) et les correspondances entre le BHNS et les autres lignes de bus, les Parking Relais...

Sur la formulation des densités de logements : le SMT AG répond que ce point a notamment été abordé dans les contrats d'axes élaborés par l'Agence d'Urbanisme de l'Artois. Pour une parfaite compatibilité entre le PDU et les SCoT, la formulation de la fiche action n° 12 sera modifiée dans le sens proposé.

**Remarque de la commission d'enquête :**

**Les observations développées ci-dessus feront l'objet de conclusions de la commission d'enquête lors de l'émission de son avis. Mais, il convient déjà de souligner que les services de l'État (DDTM) demandent au SMT AG d'amplifier fortement l'animation (ou l'accompagnement) et le pilotage des actions du PDU pour en garantir le succès.**

- **Avis du Conseil Départemental du Pas-de-Calais en date du 20 juin 2018**

Dans son avis, le Conseil Départemental apporte les éléments d'information suivants :

Lors de sa séance du 8 septembre 2014, la commission permanente du Conseil Général a formulé un avis favorable sur le projet arrêté du PDU assorti d'un ensemble d'observations sur les axes et actions. Les observations sont ainsi intégrées dans le PDU approuvé en 2015.

À l'examen des documents du PDU modifié, il apparaît que l'économie générale du PDU approuvé en 2015 n'est pas impactée par les nouvelles modifications qui visent essentiellement à adapter le programme d'action aux deux nouveaux territoires (Artois-Flandres et Artois-Lys) et à actualiser les données statistiques sur les différentes thématiques du PDU (sur la période 2015-2018).

Toutefois, le Conseil Départemental 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. Il serait donc intéressant de prendre en compte les connexions possibles vers cette ville même si elle ne fait pas partie du périmètre du SMT AG.

Il est aussi ajouté concernant le covoiturage que le document identifie une aire à Saint-Venant et une autre à Mont-Bernanchon. Le Département n'en n'est pas informé, mais un partenariat peut être discuté. En conclusion, en dehors de ces quelques observations, le Département émet un « **Avis Favorable** ».

**Remarque de la commission d'enquête :**

**La commission d'enquête prend acte des observations du Conseil Départemental du Pas-de-Calais.**

• **Avis de la Communauté Urbaine d'Arras (CUA) en date du 21 juin 2018**

La CUA est sollicitée en tant que territoire limitrophe conformément aux prescriptions de l'article L 1214-15 du code des Transports. Elle identifie deux actions du PDU à portée supra communautaire.

**1) La fiche action 8 « connecter le territoire au réseau de transport métropolitain » :**

Le TER apparait comme un mode concurrentiel pour les liaisons avec les pôles voisins (Lille Métropole, Arras, Douai. etc.)

La CUA entend renforcer sa desserte ferrée actuelle et développer les connexions à l'échelle de la Région via le futur Réseau Express Grand Lille et vers les capitales européennes. Ainsi, la CUA souhaite renforcer la gare d'Arras notamment par la candidature à l'implantation d'une gare européenne.

Pour la CUA, il apparait donc important de poursuivre la mise en place d'un réseau ferroviaire de grande qualité sur lequel viennent s'articuler les autres transports collectifs tel que proposé dans le Schéma Régional des Transports et des Mobilités (SRTM) adopté le 26 sept.2013.

**2) La fiche action 23 « animer et appuyer la mise en œuvre d'un plan vélo » :**

Dans son développement, la CUA souligne qu'il est « essentiel de coordonner les politiques mises en œuvre par les acteurs du territoire pour développer la pratique du vélo en proposant un réseau et des services de qualité. La continuité des aménagements constitue également un critère incontournable. »

En ce sens, la CUA observe que le secteur de Neuville-St-Vaast nécessite des échanges entre ses services afin de coordonner le schéma cyclable du SMT AG et celui de la CUA. D'autres itinéraires pourraient être étudiés afin de connecter les territoires.

**Réponse du SMT AG :**

*Un courrier a été adressé par le Président du SMT AG au Président du conseil départemental 62 lui précisant que le pôle transport et mobilité du SMT AG se teindrait à disposition de ses services pour examiner en commun les propositions reçues, notamment en ce qui concerne les aménagements cyclables entre Neuville sait Vaast et Givenchy en Gohelle.*

**Remarque de la commission d'enquête :**

**La commission d'enquête souligne ici la volonté affichée de la CUA de coordonner les politiques et les actions avec le SMT AG, afin de connecter et développer les territoires.**

- **Avis de la CCI Artois Hauts de France en date du 24 Avril 2018**

La CCI Artois Hauts de France émet un « **Avis Favorable** » sans observation.

- **Avis du Conseil de Développement Communauté d'Agglomération Béthune- Bruay Artois Lys Romane en date du 17 Juin 2018**

Le Conseil de Développement formule les remarques suivantes :

- Sur la desserte de pôles générateurs : demande de précisions quant aux moyens prévus (lignes, navettes, trajets à la demande) dans le PDU pour répondre sans attendre aux besoins des usagers des centres ou zones importantes non desservies par les lignes bus ou BHNS. Par exemple : besoins des zones d'activités et communes non desservies, besoins des usagers de la place Clemenceau (Béthune), pôle générateur important en plein développement de la ligne Bulle 2 et non desservi par la ligne BHNS B2.
- Sur la ligne Auchel-Lillers : Il est important de mettre en service la liaison Auchel-Lillers, avec des bus classiques, sans attendre le prolongement jusqu'à Lillers de la ligne B6 (prévu en phase 2 du PDU).
- Sur le prolongement de l'axe complémentaire Chocques-Béthune-Noeux : Prolongement de cette liaison (prévue en phase 2) jusque Lillers ; zone d'Isbergues pour compléter la connexion des bassins de vie récemment intégrés au SMT AG.
- Sur la desserte SNCF-TER et TGV du territoire : Confirmation dans le PDU de l'importance des dessertes ferrées du territoire, le conseil de développement relève que certaines sont sujet d'inquiétudes comme sur la ligne Béthune-Saint Pol.
- Sur la desserte par TGV de l'agglomération en gare de Béthune ; Sur l'accès aux TGV des possesseurs de titre TER : l'avis note la confirmation dans le PDU de la demande (à négocier entre Région et SNCF) de l'extension de l'accessibilité de tous les TGV entre Arras et Dunkerque pour les passagers en possession d'un titre TER, comme c'est déjà possible sur certains d'entre eux (TGV autorisés) ; ceci pour assurer, sans moyen additionnel, un meilleur remplissage des TGV au-delà d'Arras (critère de maintien de la desserte TGV) en même temps qu'une offre supplémentaire pour les usagers TER.
- Sur la desserte par bus de la gare TER de Vis-à-Marles : l'avis sollicite la mise en service d'une liaison par bus entre Bruay et la gare TER de Vis-à-Marles, liaison desservant aussi le lycée de Travaux Publics, donnant accès à la ligne TER allant de Saint-Pol à Lille, et pouvant être ensuite intégrée dans l'axe complémentaire Bruay-Marles-Auchel (prévu en phase 2 du PDU).
- Sur les mobilités alternatives, pistes cyclables, parkings, trottoirs : Préciser dans le PDU les moyens de mobilité alternative prévus. Par exemple : dessertes des zones d'activité actuellement sans pistes cyclables ou trottoirs continus, ou, compte tenu de l'emprise nécessaire aux nouvelles voies BHNS, lorsque la voirie n'est pas suffisante pour positionner pistes cyclables, trottoirs et parkings (voire parfois, pour maintenir les implantations existantes).
- Sur la préservation du caractère rural des villages traversés par le BHNS : il est préconisé dans l'avis la limitation de l'étalement urbain prévu dans un corridor de 500 mètres autour des lignes TCSP, pour préserver les terres agricoles et le caractère rural des villages traversés par le BHNS.
- Sur les conséquences éventuelles en cas d'évolution par rapport aux prévisions : préciser les conséquences (financières ou pour l'exploitation du service) en cas d'évolution par rapport aux prévisions et aux objectifs (en particulier compte tenu du contrat de Délégation de Service Public confié par le SMT au groupe TRANSDEV, le financement par le SMT étant plafonné à 70 M. euros par an et le poids du Versement Transport étant porté à son maximum de 1,8% des salaires).

### Réponse du SMT AG :

- *Sur la desserte des pôles générateurs : Le PDU présente les différents moyens de transports publics que le SMT AG met en place afin de répondre aux besoins de déplacements de ses habitants.  
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 sera renforcée. 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. Avant l'intégration des communes de la Lys Romane, chaque commune du territoire était desservie par un minimum de ligne de bus. L'offre Tadao est adaptée en fonction des caractéristiques des zones desservies (TAD dans les secteurs ruraux par exemple). Pour le secteur Clémenceau, ce secteur de Béthune ne sera pas effectivement desservi par la Bulle 2. Cette zone est pourtant importante pour le réseau Tadao. Ainsi, 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.*
- *Concernant la relation Auchel-Lillers, il existe actuellement une ligne Oscar (537) héritée du réseau départemental et exploitée par le Conseil Régional des Hauts de France. Le SMT AG étudie la possibilité de mettre en place une offre renforcée de manière anticipée en prolongeant la bulle.*
- *Pour la desserte de Lillers et Isbergues, le PDU s'appuie principalement sur l'offre TER qui permet d'assurer un service satisfaisant entre ces villes, mais également entre ces deux villes vers le Béthunois. Ceci passe par l'intégration tarifaire. Elle a été étendue aux trois gares ferroviaires (Lillers, Ham en Artois et Isbergues) de la Lys Romane en date du 1<sup>er</sup> janvier 2018. Le principe d'une liaison entre Béthune et Chocques a pour objectif de renforcer les transports pour les communes situées dans l'aire d'attraction de Béthune. Cette ligne existe d'ores et déjà, il s'agit de la ligne 20.*
- *Sur les remarques portant sur l'axe Béthune- Saint Pol sur Ternoise : cet axe 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 Lens comme « portes d'entrées majeures » du territoire. La desserte en TGV de ces deux gares est un élément essentiel d'attractivité du territoire.*
- *Sur l'accès au TGV de possesseurs de titre TER : le SMT AG a sollicité la Région à ce sujet. Dans sa réponse, le Conseil Régional va étudier les possibilités d'extension de l'accès au TGV autorisé dans le cadre des négociations qu'il mène avec la SNCF.*
- *Sur la desserte par bus de la gare TER de Vis-à-Marles : Le réseau Tadao passe à proximité de la gare de Vis-à-Marles (lignes 20, 30 et 68). La ligne 68 relie Marles à Bruay-la-Buissière et dessert le Lycée Professionnel de 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 (cf. statuts de la CABBALR), 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.*
- *Sur les mobilités alternatives, pistes cyclables, parkings, trottoirs : Dans le cadre des travaux des lignes Bulles, des aménagements cyclables ont été réalisés le long du tracé soit en maîtrise d'ouvrage SMT AG, soit CABBALR. Pour les autres zones d'activités, leur desserte a été l'objet de propositions dans le cadre du Schéma Cyclable et Piéton de 2013 qui est annexé au PDU. Pour les aménagements des zones d'activités, les agglomérations sont compétentes puisqu'elles détiennent la compétence « Développement économique ».*

- *Concernant la préservation du caractère rural des villages traversés par le BHNS : Dans le cadre du PDU, le SMT AG privilégie la monopolisation du foncier en milieu urbain et non au détriment des terres agricoles. Différents niveaux d'intensification ont été proposés le long des axes BHNS pour tenir compte de la diversité des communes traversées. Concrètement cela se formalise par des contrats d'axe pour chaque ligne BHNS. Ce travail a été mené par l'AULA. Le contrat d'axe est une politique gagnant/gagnant entre l'Autorité Organisatrice de la Mobilité compétente pour développer les offres de transports collectifs et les agglomérations compétentes en matière de planification urbaine (SCoT, PLH, PLUi). Compte tenu des disponibilités foncières le long des lignes de BHNS et des objectifs de renforcement des centralités et de maîtrise de l'étalement urbain recherchés, il appartient à l'agglomération de mettre en place une politique adaptée dans le cadre des différents documents de planification dont elle a la compétence.*
- *S'agissant des conséquences éventuelles en cas d'évolution par rapport aux prévisions : Le SMT AG est vigilant à ne pas dépasser le coût inscrit au Contrat de Délégation de Service Public (DSP). Des arbitrages vont être pris en cas de demandes des communes engendrant des dépassements de coûts de la DSP.*

**Remarque de la commission d'enquête :**

**Les observations développées ci-dessus seront étudiées par la commission d'enquête et feront l'objet de conclusions lors de l'émission de son avis.**

- **Avis de la commune de Beuvry en date du 12 juillet 2018**

Le conseil municipal de Beuvry émet un « **Avis favorable** » avec réserve compte tenu du manque de prise en compte des modes doux.

- **Avis de la commune de Cauchy à la Tour en date du 26 Avril 2018**

Le conseil municipal de Cauchy à la Tour émet un « **Avis favorable** » sans observation.

- **Avis de la commune d'Hénin-Beaumont en date du 28 juin 2018**

La commune donne un « **Avis favorable** » avec le souhait qu'une attention particulière soit portée sur l'axe 1 « articuler les politiques de transport et d'urbanisme pour faciliter les mobilités alternatives » ainsi que sur l'axe 2 « favoriser de nouveaux usages de l'automobile complémentaire aux autres modes ».

À ce titre, Monsieur le Maire demande qu'une réflexion soit menée sur ses demandes concernant la création d'un parking de covoiturage sur le Bd Fernand Darchicourt et sur l'aménagement d'une voie verte le long du Bd Jacques Piette entre les bds Albert Schweitzer et Fernand Darchicourt, évoqués dans ses courriers du 23 et 24 Avril dernier.

Il est ainsi précisé que la démarche que pourra entreprendre le SMT AG en réalisant ces aménagements ira dans le sens des orientations développées dans le PDU.

**Réponse du SMT AG :**

*Le SMT AG rappelle à M. le Maire d'Hénin Beaumont que l'aménagement d'une voie verte ne peut être réalisée Boulevard Piette car ses compétences ne le permettent pas. En effet, le BHNS y roule en voie banalisée et le SMT AG ne réalise les aménagements pour modes actifs que lorsqu'ils sont accessoires aux sites propres. De même, la réalisation d'un parking de covoiturage au niveau du Boulevard Darchicourt ne rentre pas dans les compétences du SMT AG.*

**La commission d'enquête prend acte de l'ensemble des réponses apportées point par point par le SMT AG.**

- **Avis de la commune d'Hulluch reçu électroniquement à la Préfecture le 05 juillet 2018 et signé électroniquement par Romain Muller**

Délibération du conseil municipal en date du 28 Juin 2018.

La révision telle que présentée n'impacte pas les modes de déplacements de la commune. En effet, les liaisons les plus proches liées au BHNS et le réseau Bulle concernent le raccordement de la zone commerciale Cora Lens 2 et la zone Pop.

Le conseil municipal émet un « **Avis favorable** ».

- **Avis de la commune de Méricourt en date du 10 Juillet 2018**

Délibération du conseil municipal en date du 27 juin 2018.

À l'unanimité, le conseil municipal approuve le projet sous réserve de quelques observations :

- Engager un débat sur la gratuité du bus à l'échelle du PDU.
- En parallèle à la mise en place du réseau BHNS, disposer d'un maillage Nord/Sud efficace au nom de l'égalité et de la continuité de service public et de la protection de l'environnement (limiter l'usage de la voiture). En l'espèce la desserte des zones commerciales sur un axe Est/Ouest par des fonds publics, dans le contexte de soutenabilité de la dépense publique constatée est déplorée.
- Défendre à l'échelle du Pôle Métropolitain de l'Artois (PMA) le projet « Réseau Express Grand Lille », nécessaire au territoire.
- Conforter l'intermodalité en permettant le transport des vélos dans le bus (problématique du dernier kilomètre au regard de la structuration du réseau).
- Dans le cadre du plan vélo, veiller au déploiement de pistes/voies cyclables, condition intangible pour développer les modes de déplacements doux.

**Réponse du SMT AG :**

- *Sur la gratuité du bus à l'échelle du PDU : Le Président du SMT AG ayant été officiellement sollicité, ce sujet sera débattu dans chacune des agglomérations.*
- *Sur la mise en place d'un maillage Nord/Sud : La mise en service du BHNS s'accompagne d'une restructuration d'une partie du réseau Tadao. Ce réseau complémentaire est construit en partenariat avec l'ensemble des communes du ressort territorial. Comme il est prévu dans la fiche n°5, le SMT AG veillera à une amélioration continue du réseau complémentaire en s'adaptant aux besoins.*
- *Sur le projet « Réseau Express Grand Lille », nécessaire au territoire : La loi assigne au Plan de Déplacements Urbains l'objectif de limiter la part modale des déplacements en voiture. Le projet de « Réseau Express Grand Lille » s'inscrit dans ces objectifs. Le SMT Artois-Gohelle soutient bien entendu ce projet qui permettra de limiter les impacts de la congestion routière de la métropole lilloise sur les axes structurants de l'ancien bassin minier (A 1, A 21).*
- *Sur l'intermodalité : le réseau de bus actuel autorise l'accès aux véhicules aux propriétaires de vélos pliants. Les autres vélos ne sont pas autorisés car ils prendraient beaucoup trop de places au détriment des autres usagers. D'une manière générale, sur les autres réseaux urbains français, les vélos ne sont autorisés que dans les tramways ou les navettes fluviales.*
- *Sur le déploiement de pistes/voies cyclables : Le SMT Artois-Gohelle a adopté en 2013 un Schéma Directeur Cyclable et Piéton afin de créer un réseau cohérent à l'échelle de son périmètre. Il permet de relier les différentes communes entre elles et desservir les principaux équipements d'intérêt. Ce schéma directeur a été annexé au Plan de Déplacements Urbains adopté en juin 2015. Il est repris dans la version révisée du PDU de 2018 et s'adresse aux collectivités compétentes en matière de voirie (communes, communautés d'agglomérations, Département, etc.) pour qu'elles en tiennent compte dans leurs projets d'aménagements.*

**La commission d'enquête prend acte de l'ensemble des réponses apportées point par point par le SMT AG.**

- **Avis de la commune de Noeux les Mines en date du 21 Juin 2018**

Par délibération en date du 7 Juin 2018, le Conseil Municipal émet un « **Avis favorable** » au projet.

- **Avis de la commune de Noyelles-Godault en date du 07 Juin 2018**

Monsieur Jean Urbaniak, maire de Noyelles-Godault informe le SMT AG que la prochaine réunion du conseil municipal n'est prévue que le 26 Septembre 2018 et qu'à ce titre, il ne peut transmettre de délibération dans les délais impartis.

Il est néanmoins demandé de prendre en considération un « **Avis favorable de principe** » de la municipalité de Noyelles-Godault.

- **Avis de la commune de Vermelles en date du 13 Juillet 2018**

La délibération du conseil municipal en date du 28 Juin 2018 porte un « **Avis favorable** » au projet.

- **Avis de la commune de Vimy en date du 03 Juillet 2018**

La délibération du conseil municipal en date du 30 Mai 2018 se prononce « **Pour le projet** » à l'unanimité.

- **Avis de l'Association Droit Au Vélo (ADAV) en date du 08 Juin 2018**

L'ADAV s'exprime ici par son correspondant du Béthunois, Mr Daniel DOURLENS. Les remarques portent essentiellement sur l'étude du dossier et sont les suivantes :

- L'ADAV souhaite obtenir des précisions quant à la signification de la notion de « 1 déplacement » évoquée en page 31 du dossier.
- Elle souligne l'inadaptation de la passerelle de la gare de Béthune et l'insécurité des itinéraires vélos sur le territoire du SMT AG.
- Concernant le réseau piéton : accessibilité à améliorer présence d'abaissés de trottoir, des « bordures à zéro » seraient préférables.
- Concernant le diagnostic stationnement : il n'est pas fait état du stationnement vélos.
- Concernant le canal Seine Nord : l'ADAV note qu'il n'est pas fait état de l'ouverture aux cyclistes des « chemins de halage, ni des aménagements de franchissement du canal ».
- Sur les déplacements domicile-travail : l'ADAV regrette l'absence d'incitation à la généralisation de l'IKV (indemnité kilométrique vélo) que pratique par exemple la VNF.
- Sur le suivi des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste : l'ADAV s'interroge sur les modalités et la communication du suivi.
- Page 199 : l'ADAV sollicite l'ajout d'un 9<sup>ème</sup> objectif à savoir l'IKV.
- L'ADAV questionne la création d'une maison du Vélo à Béthune ainsi que les indicateurs de suivi quant au nombre d'accidents et quant au ratio du nombre de cyclistes impliqués. Par ailleurs, l'ADAV souhaite connaître les auteurs et les moyens affectés au programme pluriannuel d'aménagements cyclables.
- Concernant le plan de déplacements des établissements scolaires (PDES) : l'échéance ne semble pas réaliste (Juin 2018).
- L'ADAV souhaiterait être ajoutée aux instances de concertation.

## Réponse du SMT AG :

- Sur la notion de déplacement : il s'agit de l'action pour une personne de se rendre d'un point A à un point B pour y réaliser une activité, en utilisant un ou plusieurs modes de transport et en empruntant la voie publique.
- Sur l'inadaptation de la passerelle de la gare de Béthune : La passerelle de la gare de Béthune est la propriété de la ville. Des travaux de rénovation sont prévus courant 2019.
- Sur l'insécurité des itinéraires vélos : la part modale du vélo sur le périmètre du SMT AG est faible (2%). La marge de progression vers davantage de déplacements en vélo est importante dans la mesure où beaucoup de déplacements courts sont effectués en voiture (25% des déplacements de moins de 1 km et 86% des déplacements entre 1 et 2 km). C'est à cette fin que le SMT AG a formulé une liste de recommandations pour les aménagements cyclables au sein du schéma cyclable et piéton. Ce document est annexé au PDU et s'adresse aux gestionnaires de voirie (communes, agglomérations, Département ou Etat). Le SMT AG veille au respect de ces recommandations et de ce schéma qui vise au maillage progressif du territoire par un réseau cohérent de voies cyclables. Le système vélo présenté en page 86 du PDU repose sur trois éléments essentiels :
  - les aménagements (infrastructures cyclables) : pistes, bandes, voie verte, etc. ;
  - les services : intégration du vélo dans l'espace public par la mise en place de services et d'équipements spécifiques (location de vélos, stations d'entretien, stationnement vélo, etc.) ;
  - la communication : cet élément n'est pas à négliger. La communication doit s'accompagner d'actions de sensibilisation à l'usage des deux roues.
- Sur le réseau piéton : le SMT AG ne peut intervenir dans les travaux d'aménagement car il n'est pas maître d'ouvrage. Cependant, les bordures à zéro seront intégrées dans le PDU en page 87 ainsi que dans les pièces écrites du schéma cyclable.
- Sur le diagnostic stationnement vélo : Le diagnostic relatif au stationnement n'a été mené que pour les automobiles. En effet, le but assigné par le législateur au PDU est de limiter l'usage des automobiles. En outre, il n'existe pas à l'heure actuelle de centralisation des données de stationnement deux roues au niveau des agglomérations. Un point spécifique sur le stationnement des deux roues est présent dans la boîte à outils vélos du schéma cyclable. Cet aspect est traité dans les pages 29 à 34. Par ailleurs, un indicateur spécifique de suivi a été créé dans la nouvelle version du PDU. Il traite du « Nombre de stationnements vélo : parkings sécurisés et arceaux ». Il figure dans la fiche action n° 23 (p. 268).
- Sur le canal Seine Nord : Le projet du canal Seine Nord est évoqué dans le PDU pour sa vocation à développer le transport fluvial du territoire, non du point de vue des aménagements cyclables. En effet, le tracé du canal ne se trouve pas sur le périmètre du SMT Artois-Gohelle. Pour autant, l'ouverture aux cyclistes des « chemins de halage » et des aménagements de franchissement du canal permettrait effectivement d'étendre le réseau cyclable à l'échelle régionale.
- Sur les déplacements domicile travail : une référence à l'Indemnité Kilométrique Vélo (IKV) pour les employeurs du territoire va être introduite dans le PDU dans la partie liée aux scénarii (p. 192).
- Sur le suivi des accidents : Le suivi des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste sera réalisé annuellement dans le cadre de l'observatoire du PDU. Un séminaire annuel sera réalisé afin de présenter l'évolution de l'ensemble des indicateurs inscrits au PDU.
- Sur l'objectif 9, IKV : l'ajout de l'IKV trouve sa place dans la fiche action n°23 relative à l'animation et à l'appui à la mise en œuvre du plan vélo. Un paragraphe sera ajouté dans la partie relative aux actions et aux modalités de mise en œuvre.

- Sur la « maison du vélo de Béthune » : le SMT AG est en négociation depuis plusieurs années avec la municipalité afin de trouver un local à proximité de la gare SNCF qui permette à la fois d'accueillir l'agence commerciale Tadao ainsi que la boutique du vélo. Cet équipement devrait s'installer à proximité du futur cinéma.
- Sur les indicateurs de suivi : seront diffusés lors du premier séminaire de suivi du PDU qui sera organisé dans l'année suivant l'adoption définitive du document.
- Sur le nombre d'accidents de cyclistes, les données existantes fournies par les services de l'Etat seront exploitées (fichier issu du Bulletin d'Analyse d'Accidents Corporels – BAAC).
- Sur le programme pluri annuel d'aménagement cyclable : Comme indiqué dans le PDU, il doit être mis en place avec les maîtres d'ouvrages compétents pour réaliser des aménagements cyclables.  
Le programme pluriannuel d'aménagement cyclable sera réalisé par l'agrégation des données prospectives de ces différents acteurs. Des rencontres pourront être organisées au sein de chaque Communauté d'Agglomération membres du SMT Artois-Gohelle.  
Le long des sites propres dédiés au BHNS, le SMT Artois-Gohelle a réalisé des pistes cyclables soit en maîtrise d'ouvrage directe lors de la réalisation de nouvelles voiries, soit par délégation de maîtrise d'ouvrage afin d'assurer une continuité de l'infrastructure cyclable.
- Sur le PDES : la fiche action n° 34, cette dernière va être modifiée. En effet, 2018 sera l'année d'adoption définitive du PDU. L'échéancier va être modifié. L'objectif sera reporté à 2021.
- Sur l'ajout de l'ADAV aux instances de concertation : Le SMT AG va intégrer l'ADAV à la liste des partenaires pour le suivi et l'évaluation du PDU.

#### 4.2.3 Bilan

Malgré une méthodologie de projet décrite comme participative, de nombreux points font l'objet d'observations de la part de plusieurs PPA, surprenantes à ce stade de l'enquête publique.

Toutefois, les contributions produites sont généralement pertinentes et les remarques formulées ont fait l'objet de réponses circonstanciées du SMT AG. Les éléments des documents en réponse font apparaître une modification du projet afin de prendre en compte les nombreuses propositions exprimées et ainsi retenues.

Néanmoins, dans ses conclusions, la commission d'enquête étudiera plus particulièrement les propositions non retenues par le SMT AG.

#### 4.3 Synthèse de la Commission d'Enquête

Concernant la concertation, les trois Communautés d'Agglomérations membres du SMT AG y ont été associées, un élargissement a été réalisé vers les Personnes Publiques Associées et les divers acteurs du territoire. La population n'a cependant pas été associée directement à cette démarche. Ainsi la commission d'enquête constate que l'information vers le public a été délaissée, le privant d'une réflexion collective sur la révision du PDU en vigueur depuis 2015. En ce sens, le débat public aurait permis une meilleure appropriation du projet par les citoyens, notamment ceux du nouveau territoire au sein du périmètre modifié du SMT AG depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2017.

Concernant les consultations, outre celles imposées par la réglementation, la commission d'enquête constate avec satisfaction qu'elles ont été élargies. Elle regrette toutefois que deux partenaires qu'elle considère comme essentiels : « SNCF Réseau » et « Voies Navigables de France » n'aient pas été sollicités, même si ces deux acteurs majeurs en matière de déplacement ne figurent pas sur la liste règlementaire des PPA.

**Il est aussi important de noter que sur les 35 nouvelles communes ayant intégré le nouveau périmètre du SMT AG, aucune n'a répondu à la consultation.**

## **5/ ORGANISATION et DEROULEMENT DE L'ENQUETE**

L'arrêté définissant les modalités d'organisation de l'enquête est le 2018/74/AR du 16 juillet 2018 de Monsieur le Président du SMT AG. Il figure en Annexe 3. Il fait suite à la désignation de la commission d'enquête par Monsieur le Président du Tribunal administratif de Lille (cf. § 5.1 ci-après).

### **5.1 Désignation de la Commission d'Enquête**

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.

### **5.2 Attributions des membres de la commission**

#### **5.2.1 Attributions générales**

Cette commission est composée de :

- Monsieur Michel-Ange MOUQUET, Officier Général de l'Armée de l'Air en deuxième section, en qualité de Président de la commission,
- Monsieur Didier COURQUIN, membre titulaire, architecte d'intérieur en retraite,
- Monsieur Régis RAVAUD, membre titulaire, ingénieur à la retraite.

#### **5.2.2 Attributions particulières**

Au sein de la commission, certaines missions particulières ont été attribuées, de la façon suivante :

- Rédaction des paragraphes du rapport d'enquête :  
Les chapitres 1 (présentation de la procédure), 2 (contexte de la révision du PDU du SMT Artois Gohelle) et 6 (observations du public), au Président,  
Les chapitre 3(les enjeux) et 4(concertation et consultation préalables) à Didier Courquin,  
Le chapitre 5 (organisation et déroulement de l'enquête) à Régis Ravaud,
- Les rapports des réunions et les comptes-rendus de visites à Régis Ravaud,
- La synthèse des éléments techniques à Didier Courquin,

### **5.3 Organisation de la contribution publique**

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 et un registre manuel et informatique ont été mis en place au siège du SMT AG sans y instaurer de permanence.

### **5.4 Dossier d'enquête**

#### **5.4.1 Composition**

Le projet de révision du PDU a été constitué sous la responsabilité du SMT AG dans une démarche de concertation avec les différents partenaires.

L'élaboration du dossier a été externalisée par le SMT AG auprès de l'AGENCE D'URBANISME DE L'ARTOIS (AULA)

L'essentiel du dossier technique a été fourni à la commission d'enquête, dès le 31 mai 2018, par le responsable du pôle mobilité du SMT AG aux fins d'études.

Le dossier complet, tel qu'il a été porté à la connaissance du public, a été arrêté et paraphé par la CE le 6 août 2018. Sa mise en place dans les lieux de permanence a été effectuée le 10 août 2018 par les soins du SMT AG.

Par ailleurs, l'ensemble des communes du ressort territorial du SMT AG a reçu à la même date un dossier simplifié, sous forme de fascicule de présentation de la procédure de révision du PDU, destiné à informer les citoyens sur les enjeux du PDU et les modalités de déroulement de l'enquête publique.

Ce dossier d'enquête est composé des éléments suivants :

**Un volet technique** comprenant :

- le projet du Plan de Déplacement Urbain 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 de l'enquête publique.

#### **5.4.2 Analyse de la commission**

La commission d'enquête a apprécié la présentation, ordonnée et claire du projet, développée en traitant tous les sujets sous la forme synthétique d'axes et fiches actions, permettant ainsi d'apprécier l'importance et les conséquences des choix envisagés. Toutefois, elle a vivement regretté, entre autres, le manque de clarté et d'approfondissement dans l'étude du financement et l'ancienneté des statistiques présentées. La difficulté d'établir un diagnostic actualisé a amené la commission à solliciter des informations complémentaires auprès du maître d'ouvrage, sous la forme d'un questionnaire portant sur de nombreux points. Les réponses fournies par le SMT AG, avant le début de la consultation, répondaient, en partie, aux attentes de la commission d'enquête. Les éléments imprécis ou insuffisants feront l'objet d'étude et de conclusions de la commission lors de l'émission de son avis.

#### **5.5 Déroulement de l'enquête**

##### **5.5.1 Ouverture de l'enquête**

Conformément à l'article 1 de l'arrêté du président du SMT AG, 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.

### 5.5.2 Modalité de l'enquête

La révision du PDU est générée par l'intégration de nouvelles communes dans le ressort territorial du SMT AG par le biais de la modification de la Communauté d'Agglomération de Béthune-Bruay Artois Lys Romane (CABBALR) qui a vu le jour le 1er janvier 2017.

Trente-cinq communes sont concernées :

Allouagne, Ames, Amettes, Auchy au bois, Blessy, Bourecq, Burbure, Busne, Calonne sur la Lys, Esquedecques, Estrée Blanche, Ferfay, Gonnehem, Guarbecque, Ham en Artois, Isbergues, Lambres les Aires, Lespesse, Lieres, Liettes, Ligny les Aires, Lillers, Linghem, Mazinghem, Mont Bernenchon, Norrenfontes, Quernes, Rely, Robecq, Rombly, Saint Floris, Saint Hilaire Cottes, Saint, Venant, Westrehem, Witterness.

Les dates et horaires des permanences ont été fixés d'un commun accord entre la commission d'enquête et le Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle.

Conformément à l'article 6 de l'arrêté du Président du SMT AG, la commission d'enquête représentée par un ou plusieurs de ses membres s'est tenue à la disposition du public pour recevoir ses observations écrites et/ou orales, ainsi que ses propositions et contre-propositions dans les lieux, aux jours et horaires suivants :

Communes	Lieux de permanence	Dates	Horaire
Béthune	Siège de la CABBALR <i>Hôtel Communautaire</i> <i>100, avenue de Londres</i> <i>CS40548</i> <i>62411 BETHUNE</i> <i>Cedex</i>	Vendredi 07 septembre 2018	14h – 17h
		Lundi 17 septembre 2018	09h – 12h
		Mercredi 26 septembre 2018	09h – 12h
		Vendredi 05 octobre 2018	14h – 17h
Lillers	Mairie de Lillers <i>Place Roger Salengro</i> <i>62190 LILLERS</i>	Mercredi 12 septembre 2018	09h – 12h
		Samedi 22 septembre 2018	09h – 12h
		Jeudi 27 septembre 2018	14h – 17h
		Jeudi 04 octobre 2018	14h – 17h
Isbergues	Mairie d'Isbergues <i>37, rue Jean Jaurès</i> <i>62330 ISBERGUES</i>	Lundi 10 septembre 2018	09h – 12h
		Jeudi 20 septembre 2018	14h – 17h
		Samedi 29 septembre 2018	10h – 12h
		Vendredi 05 octobre 2018	14h – 17h

Pendant la période d'enquête, des courriers ont pu 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](mailto:enquetePDU2018@smtag.fr). Les observations ont été mises en lignes sur le site Internet du SMT Artois-Gohelle à la rubrique « Révision du PDU » après modération, si nécessaire, par la commission d'enquête.

### **5.5.3 Chronologie générale**

La chronologie des différentes phases de la procédure d'enquête est résumée dans le tableau figurant en Annexe 4.

### **5.5.4 Contacts préalables et visites de la commission**

L'importance du sujet et l'analyse du projet ont demandé à la commission d'enquête un important travail de fond pour l'étude du dossier et de nombreux échanges avec les services du SMT AG. La synthèse de ces échanges figure dans le tableau de l'Annexe 5.

Par ailleurs, un certain nombre de réunions internes à la commission ou plénière avec le pétitionnaire et des visites de terrain ont été organisés afin d'appréhender les modalités d'exécution de l'enquête et la portée des différents plans d'actions envisagés.

### **Calendrier des réunions et actions**

- Réunion 1, le 24 mai 2018 : Réunion entre Pdt CE et SMT AG pour définition du planning d'enquête, modalités, procédure (CR en Annexe 6).
- Réunion 2, le 31 mai 2018 : (interne commission) Constitution de la commission, procédure, méthodes de travail (CR en Annexe 7).
- Réunion 3, le 31 mai 2018 : plénière SMT AG et CE : Présentation du SMT AG, du PDU, du contexte de la révision - Recensement des éléments nécessaires à la rédaction de l'arrêté d'organisation (CR en Annexe 8).
- Réunion 4, le 25 juin 2018 : plénière SMT AG et CE : Réunion questions techniques de la CE vers SMT AG et lecture en commun du projet d'arrêté pour validation (CR en Annexe 9).
- Réunions RM avec les mairies ou siège d'EPCI, lieux d'enquête fin juillet, début août 2018 (CR en Annexes : 10-1 avec la CABBALR, 10-2 avec la mairie d'Isbergues, 10-3 avec la mairie de Lillers).
- Visite de terrain le 6 août 2018 AM.
- Visite de terrain le 6 septembre 2018 AM. Ces deux visites font l'objet d'un seul compte-rendu (cf. Annexe 11).
- Contrôle de publicité d'enquête : réparti entre les membres de la CE : le 20 août 2018.
- Réunion 5, le 31 août 2018 : interne CE : Synthèse de la préparation de l'enquête et consignes de permanence (CR en Annexe 12).
- Réunion 6, le 24 septembre 2018 interne CE : avant les dernières permanences, elle avait pour but de décider d'une éventuelle prolongation d'enquête. Celle-ci, à l'unanimité, n'a pas été

retenue. La première ébauche du rapport d'enquête a ensuite été relue en commun (cette réunion de travail de la CE n'a pas fait l'objet de CR).

- Réunion 7, le 8 octobre 2018 interne CE : Réunion de clôture de la contribution, vérification des registres, plan de travail de l'analyse de la contribution publique et rédaction du PV de synthèse (cette réunion de travail de la CE n'a pas fait l'objet de CR).
- Réunion 8, le 8 octobre 2018 interne CE : Exploitation des réponses du SMT AG aux observations des PPA - Analyse statistique des observations du public – Finalisation du PV de synthèse de la Commission d'enquête (cette réunion de travail de la CE n'a pas fait l'objet de CR).  
Remise officielle au SMT AG du PV de synthèse.

## 5.6 Information effective au public

### 5.6.1 Information légale

Conformément à l'article 5 de l'arrêté d'organisation, le dossier de l'enquête publique de révision du PDU est resté accessible au public pendant toute la durée de la contribution publique pour être communiqué aux personnes qui voulaient en prendre connaissance, aux jours et heures habituels d'ouverture au public sur les différents lieux de permanence ainsi qu'au siège du SMT AG.

En dehors des lieux de permanence, ainsi qu'au siège de la CABBALR, et dans les mêmes conditions de durée, le public a pu consulter, dans les autres mairies du périmètre SMT AG, un document d'information sur le projet de PDU, sous la forme d'un fascicule non-technique, L'ensemble du dossier soumis à enquête, y compris les annexes, étaient également consultables et téléchargeables sur le site internet du Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle : [www.smt-artois-gohelle.fr](http://www.smt-artois-gohelle.fr) .

L'arrêté du Président du SMT AG et l'avis d'enquête publique accompagnés d'un courriel détaillant les modalités d'affichage ont été transmis, semaine 32, à l'ensemble des communes comprises dans le périmètre d'étude de la révision du PDU ainsi qu'à la CABBALR.

Sont annexés au présent rapport :

- le document d'information (cf. Annexe 13).
- l'avis d'enquête publique (cf. Annexe 14).
- le courriel du SMT AG (cf. Annexe 15).

Conformément à l'article 4 de l'arrêté du président du SMT AG, et afin de respecter le délai légal de quinze (15) jours, les affichages de publicité d'enquête ont été réalisés :

- au lieu du siège de l'enquête, défini à l'article 5 de l'arrêté,
- dans les 150 communes du ressort territorial du SMT Artois-Gohelle par les soins des maires,
- dans les trois communautés d'agglomérations du territoire :
  - Communauté d'Agglomération d'Hénin-Carvin
  - Communauté d'Agglomération de Lens-Liévin
  - Communauté d'agglomération de Béthune-Bruay Artois Lys Romane (CABBALR)

Ces affichages ont été réalisés, au plus tard, le 19 août 2018 à 17 heures.

Les contrôles de l'affichage de la publicité d'enquête ont été effectués in situ par les membres de la commission dans les 35 mairies des nouvelles communes du périmètre du PDU.

Lors du contrôle d'affichage qui s'est déroulé le 20 août 2018, les membres de la commission d'enquête ont pu constater la réalité de l'ensemble de ce dispositif d'affichage.

Les résultats ont été les suivants :

- 35 lieux d'affichage vérifiés,

- 20 lieux pour lesquels l’affichage était conforme d’emblée, soit 57 %,
- 6 lieux pour lesquels l’affichage était uniquement à l’intérieur des locaux, non visible de l’extérieur, et qui ont procédé à la mise en conformité après intervention du commissaire enquêteur, soit 17 %,
- 9 lieux pour lesquels l’affichage était absent et qui ont procédé à l’affichage après intervention du commissaire enquêteur, soit 26 %. Cette insuffisance est peut-être due à la période de vacances estivales.

À l’issue de la phase de contrôle de la Commission d’enquête, 100 % des lieux d’enquête et d’information avaient un affichage conforme.

Le détail des contrôles d’affichage figure en Annexe 16.

Les affichages ont été maintenus jusqu’au 5 octobre inclus, date de la clôture de l’enquête.

En fin d’enquête les certificats, par lesquels les entités concernées attestant que l’affichage a bien été réalisé durant la durée règlementaire prescrite, ont été transmis au SMT AG.

Un bilan a été réalisé sept jours après la clôture de l’enquête, le 12 octobre 2018 : 49 certificats ont été reçus, soit 32 % de l’objectif attendu (154 certificats). De nombreuses actions ont été nécessaires de la part du SMT AG auprès des différentes mairies du périmètre pour rassembler la totalité des certificats d’affichage.

En outre, et afin de respecter le délai légal de quinze (15) jours, un extrait de l’arrêté a été inséré, dans deux journaux locaux publiés dans la région, habilités à recevoir les annonces judiciaires et légales. Cette parution a été rappelée dans les huit (8) premiers jours de l’enquête.

La diffusion des annonces légales a eu lieu dans les journaux :

- la Voix du Nord, éditions Béthune-Bruay, Lens-Carvin et Saint Omer, éditions du 16 août 2018 et du 6 septembre 2018.
- l’Écho de la Lys, éditions du 16 août 2018 et du 6 septembre 2018.

Sont annexés au présent rapport :

- Un modèle d’annonce légale (cf. Annexe 17).
- Un modèle de certificat d’affichage produit par les autorités compétentes (cf. Annexe 18).

**Les mesures légales de publicité de l’enquête publique ont donc respecté strictement la réglementation en vigueur.**

### **5.6.2 Information complémentaire**

À la demande de la commission d’enquête, les différents lieux d’enquête ont répondu favorablement de la façon suivante :

- CABBALR (cf. Annexe 19) :
  - Encart relatif au déroulement de l’enquête et aux moyens d’expression du public sur la page d’accueil du site internet de la communauté d’agglomérations,
  - Encart en page 5 du journal mensuel (publication de septembre 2018) de la communauté d’agglomération « *Le Mag* »,
- LILLERS :
  - Encart relatif au déroulement de l’enquête et aux moyens d’expression du public sur la page d’accueil du site internet de la commune (<https://www.mairie-lillers.fr/>),
  - Encart sur la page Facebook de la commune,
  - Publicité sur le panneau d’affichage électronique situé en centre-ville (place Jean-Jaurès).
- ISBERGUES (cf. Annexe 20) :

- Encart relatif au déroulement de l'enquête et aux moyens d'expression du public dans le magazine « Isbergues Infos d'octobre 2018 »,
- Encart sur la page d'accueil du site internet de la commune,

### **5.6.3 Réunion publique d'information et d'échange**

La commission d'enquête a décidé de ne pas organiser de réunion publique d'information et d'échange concernant le cadre de cette enquête de révision suite à une modification de périmètre, compte tenu du fait que la révision technique complète du PDU à échéance a eu lieu en 2015 et qu'une large concertation (cf. § 4.1) avait été organisée par le SMT AG.

Par ailleurs, l'organisation de cette réunion en août 2018 pour informer la population des 35 communes concernées, ainsi que sa nécessaire publicité s'avéraient complexe.

### **5.6.4 Examen de la procédure**

À la lumière des différents paragraphes ci-dessus, et par comparaison avec les dispositions prévues par l'arrêté du SMT AG prescrivant l'organisation de cette enquête, la Commission d'enquête a pu constater que la procédure a été respectée, tant du point de vue technique que sur le plan de la législation en vigueur.

### **5.7 Climat de l'enquête**

L'enquête s'est déroulée dans un climat serein, sans incident notable. Chaque intervenant a pu s'exprimer librement, déposer ses observations, propositions, ou contre-propositions, sur les registres déposés dans les lieux de permanence ou par courrier et courriel au siège de l'enquête. La participation du public, compte tenu de l'étendue du périmètre du SMT AG et de l'importance du sujet a été très faible.

Les services de la CABBALR, du SMT AG et les maires et leurs services municipaux ont contribué au bon déroulement de l'enquête en mettant à la disposition de la CE des locaux pour recevoir le public en toute confidentialité lors des permanences.

### **5.8 Clôture de l'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 (Registres 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.

## **6/ OBSERVATIONS DU PUBLIC**

### **6.1 Contribution du public, relation comptable des observations**

Le public s'est exprimé, oralement auprès d'un commissaire enquêteur lors d'une permanence, par écrit sur les registres d'enquête mis en place à cet effet dans les communes-sièges des permanences et dans les lieux d'enquête, par voie électronique par le biais de l'adresse mail ([enquetePDU2018@smtag.fr](mailto:enquetePDU2018@smtag.fr)) mise à la disposition du public à l'article 5 de l'arrêté d'organisation de l'enquête .

Sur la durée de l'enquête publique, les permanences ont reçu 3 visiteurs ; aucune contribution orale n'a été formulée.

Au niveau des contributions écrites (registres et courriels), 07 ont été déposées :

- 3 sur les registres papier,
- 4 à l'adresse mail précitée,
- Aucune par voie postale.

Les copies des courriels ont été annexés au registre d'enquête du siège au SMT AG ; toutes les contributions écrites sont reportées dans le tableau de traitement détaillé en **Annexe 21**.

Ce tableau, présenté dans la chronologie d'enregistrement des observations, s'articule de la façon suivante :

- chaque ligne présente une observation,
- la colonne 1 est un trigramme qui identifie le commissaire enquêteur qui a traité l'observation,
- la colonne 2 est le numéro de la semaine,
- la colonne 3 identifie le lieu d'enquête,
- la colonne 4 est le numéro d'ordre du registre d'enquête dans le lieu concerné,
- la colonne 5 donne le type de contribution (orale, écrite, courrier, courriel),
- la colonne 6 classe l'observation dans une catégorie en fonction de sa nature,
- la colonne 7 est le libellé complet ou succinct de l'observation ainsi que les coordonnées du contributeur lorsqu'elles sont indiquées,
- la colonne 8 reporte les éléments techniques recueillis par la commission auprès du MO et qui orientent la suite à donner,
- enfin la colonne 9 constitue l'avis de la commission sur la suite à donner pour l'observation concernée.

## 6.2 Analyse statistique

Sur l'ensemble des observations recensées, **la totalité** était liée directement à l'objet de l'enquête. En ce qui concerne les lieux d'enquête, la contribution publique s'est manifestée de la façon suivante :

Communes	Contributions	Pourcentage
Béthune (CABBALR)	1	14,3
Lillers	1	14,3
Isbergues	1	14,3
Siège de l'enquête (registre)	0	0
Siège de l'enquête (e-mails)	4	57,1
<b>Total</b>	<b>7</b>	<b>100 %</b>

Enfin, les observations peuvent être classées dans les différentes catégories suivantes :

- Organisation de la mobilité : 1
- Fonctionnement des transports en commun : 3
- Déplacements doux : 1
- Gouvernance – Financement : 1
- Autres sujets : 1

Le faible nombre d'observations, l'absence de récurrences et la diversité des catégories d'expression ne permettent pas de formuler des statistiques utiles relatives à la contribution publique.

## 6.3 Analyse qualitative

### 6.3.1 Analyse par lieux d'enquête

Elle n'est pas appropriée compte tenu de la faible participation du public ; toutefois, il semble que dans les enquêtes publiques aujourd'hui, les contributeurs privilégient la voie électronique au déplacement en mairies ou sur les lieux d'enquête.

### 6.3.2 Analyse par nature d'observations

Les quelques observations émises par le public, portent sur les domaines suivants :

- L'organisation de la mobilité  
Un contributeur demande si une « carte multimodale » donnant accès aux parkings, aux vélos en libre-service et aux transports en commun peut être prévue par le SMT AG.
- Les transports en commun  
Un résident de la commune de Servins demande la prolongation de la ligne 1801 de Servins à Bouvigny-Boyeffles
- Les déplacements doux  
Un citoyen 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

Par ailleurs, par l'intermédiaire de son vice-président, le conseil de développement de la CABBALR, suite aux réponses du SMT AG aux observations faites lors de la consultation des PPA souhaite un approfondissement des 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 ?
- organisation des dessertes TGV et TER comme la ligne de Saint Pol qui dessert l'ouest du territoire,
- desserte (sans attendre les différentes phases du PDU) au moyen de bus conventionnés, des liaisons Auchel-Lillers et Bruay-gare de Vis à Marles,
- priorité systématiquement donnée aux infrastructures BHNS au détriment de l'espace nécessaire aux modes doux,
- conséquence pour les collectivités et les contribuables des écarts financiers par rapport aux prévisions (répartition des risques entre partenaires de la DSP) ?

Enfin, trois observations ne contiennent aucun élément d'argumentaire :

- un citoyen a transmis une observation par mail, vide de contenu. Contacté par la commission, il n'a en fait pas souhaité s'exprimer,
- une personne a rendu visite au commissaire enquêteur, s'est renseigné sur le dossier et a annoncé qu'elle émettrait ses observations par courrier, ce qu'elle n'a pas fait par la suite.
- une contributrice se plaint, à tort, qu'une des permanences de la commission n'a pas été tenue (n'a en fait pas trouvé la salle de permanence pourtant indiquée à l'entrée du service urbanisme de la mairie).

## 6.4 Synthèse

La Commission d'enquête regrette une faible participation du public dans ce type d'enquête relative à un schéma directeur prospectif à dix ans et qui concerne l'ensemble de la population d'un territoire de 150 communes, fort de 625 000 habitants (source INSEE).

Ceci est probablement dû :

- à un manque de concertation directe avec le public durant la phase d'élaboration du projet de plan révisé,
- à une approche non prioritaire de ce dossier par de nombreuses municipalités, en effet aucune des 35 nouvelles communes du périmètre du SMT AG élargi le premier janvier 2017 n'a formulé un avis au titre des PPA sur la révision 2018 du PDU,
- au fait que le PDU est 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 10 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 les déplacements,
- au fait que les remarques prononcées expriment les insatisfactions, questions ou attentes précises des citoyens, près de chez eux, auxquelles il est clair que le PDU ne peut apporter de réponse précise

**Dans son PV de synthèse, la commission d'enquête demandera également au SMT AG son avis sur la faible participation du public à cette enquête relative à la révision 2018 du PDU.**

Dans ce contexte de faible participation, l'analyse du contenu des observations présente un intérêt mais ne peut faire l'objet d'axes directeurs de modification du projet. On notera toutefois que la contribution exprimée n'est pas hostile au PDU, et laisse à penser que le PDU est perçu comme un simple plan de circulation, alors qu'il traite de l'ensemble des enjeux de déplacements, de la compréhension des différentes formes de mobilités, de l'approche des différents modes, des stratégies de stationnement, des liaisons transports/urbanisme et des études des comportements.

La participation minimaliste de la population à cette consultation démocratique locale a pour conséquence une méconnaissance par la société civile du document et de ses principaux enjeux pour les dix prochaines années.

La commission a étudié chacune des observations du public, les commentaires du pétitionnaire figurent dans le tableau de l'Annexe 21 du rapport, ainsi que les suites que la commission entend y donner.

Certains éléments, retenus par la commission, ont donné lieu à la rédaction de réserves ou recommandations au SMT AG. Celles-ci seront fusionnées avec les éléments tirés de l'étude du dossier, et de la visite de terrain effectuée par les membres de la commission, au niveau des conclusions et de l'avis qu'elle porte sur le projet objet de l'enquête publique.

## **7/ CONTRIBUTIONS PARTICULIERES**

La commission d'enquête n'a reçu ni mémoire d'association, ni pétition contre le projet de PDU dans sa révision 2018.

## **8/ PV DE SYNTHESE ET MEMOIRE EN REPONSE DU PETITIONNAIRE**

### **8.1 PV de Synthèse**

Conformément à la réglementation en vigueur, en application de l'article R123-18 du code de l'environnement, la Commission d'enquête a rencontré le responsable du pôle mobilité du SMT AG le **8 octobre 2018**, dans le délai prescrit de huit jours, pour lui communiquer, sous la forme d'un

procès-verbal, ses dernières questions avant de conclure la procédure, ainsi qu'une synthèse des observations écrites et orales du public formulées dans le cadre cette enquête. Le PV de synthèse fait l'objet de l'**Annexe 22**.

## **8.2 Mémoire en réponse**

Le responsable du projet (SMT AG) a remis ses observations sous la forme d'un mémoire en réponse **le 22 octobre 2018**. Ce mémoire fait l'objet de l'**Annexe 23** du rapport. Les réponses apportées par le pétitionnaire sont globalement satisfaisantes. Celles qui sont jugées insuffisantes par la Commission d'enquête sont reprises dans les conclusions partielles de l'avis de la commission au **& 3.4** et donnent lieu à l'émission de réserves et/ou de recommandations.

## **9/ CONCLUSION DU RAPPORT**

Sur l'ensemble des étapes de la procédure, l'enquête s'est déroulée conformément aux dispositions de l'arrêté en fixant les modalités. Les conditions d'accueil des commissaires enquêteur sur les lieux d'enquêtes (siège de la CABBALR et mairies de Lillers et d'Isbergues) ainsi que les moyens octroyés ont été très satisfaisants (affichage de la permanence, salle convenable, proximité de l'entrée des mairies ou accès très facile, personnel de l'accueil capable de renseigner le public...).

La coopération des services du SMT AG, notamment du service Mobilité et de l'Agence d'urbanisme de l'Artois qui a contribué à la rédaction du projet de PDU ont été optimales, tant au niveau de la logistique, afin d'accueillir les nombreuses réunions de commission ou d'organiser les visites, que sur le fond au niveau des échanges techniques indispensables au bon déroulement de la procédure d'enquête publique.

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

## **10/ ANNEXES**

**Annexe 1 : Périmètre territorial du ressort du SMT AG**

**Annexe 2 : Plan d'action du PDU 2018-2028**

**Annexe 3 : Arrêté d'organisation de l'enquête publique**

**Annexe 4 : Chronologie générale de la procédure d'enquête**

**Annexe 5 : Tableau de synthèse des échanges techniques CE-SMT AG**

**Annexe 6 : CR de la réunion du 24 mai 2018**

**Annexe 7 : CR de la réunion interne CE du 31 mai 2018**

**Annexe 8 : CR de la réunion plénière CE-SMT AG du 31 mai 2018**

**Annexe 9 : CR de la réunion plénière CE-SMT AG du 25 juin 2018**

**Annexe 10 : CR des réunions avec les lieux d'enquête :**

**Annexe 10-1 avec la CABBALR le 19 juillet 2018**

**Annexe 10-2 avec la mairie d'Isbergues le 1 août 2019**

**Annexe 10-3 : avec la mairie de Lillers le 6 août 2018**

**Annexe 11 : CR des visites de terrain**

**Annexe 12 : CR de la réunion interne CE du 31 août 2018**

- Annexe 13 : Document d'information sur l'enquête réalisé par le SMT AG**  
**Annexe 14 : Affichage public d'avis d'enquête**  
**Annexe 15 : Courrier du Pdt du SMT AG aux mairies**  
**Annexe 16 : Synthèse du contrôle d'affichage**  
**Annexe 17 : Modèle annonce légale**  
**Annexe 18 : Modèle de certificat d'affichage**  
**Annexe 19 : Information complémentaire de la CABBALR**  
**Annexe 20 : Information complémentaire de la commune d'ISBERGUES**  
**Annexe 21 : Tableau des observations du public**  
**Annexe 22 : PV de synthèse de la CE**  
**Annexe 23 : Mémoire en réponse du SMT AG**

\*\*\*\*

*NB – Les conclusions motivées et l'Avis de la Commission d'Enquête figurent dans un document séparé, joint au présent rapport.*

\*\*\*\*

**À Lens, le 02 novembre 2018, la Commission d'Enquête**

**Les membres titulaires**

Didier COURQUIN

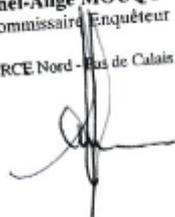


Régis RAVAUD



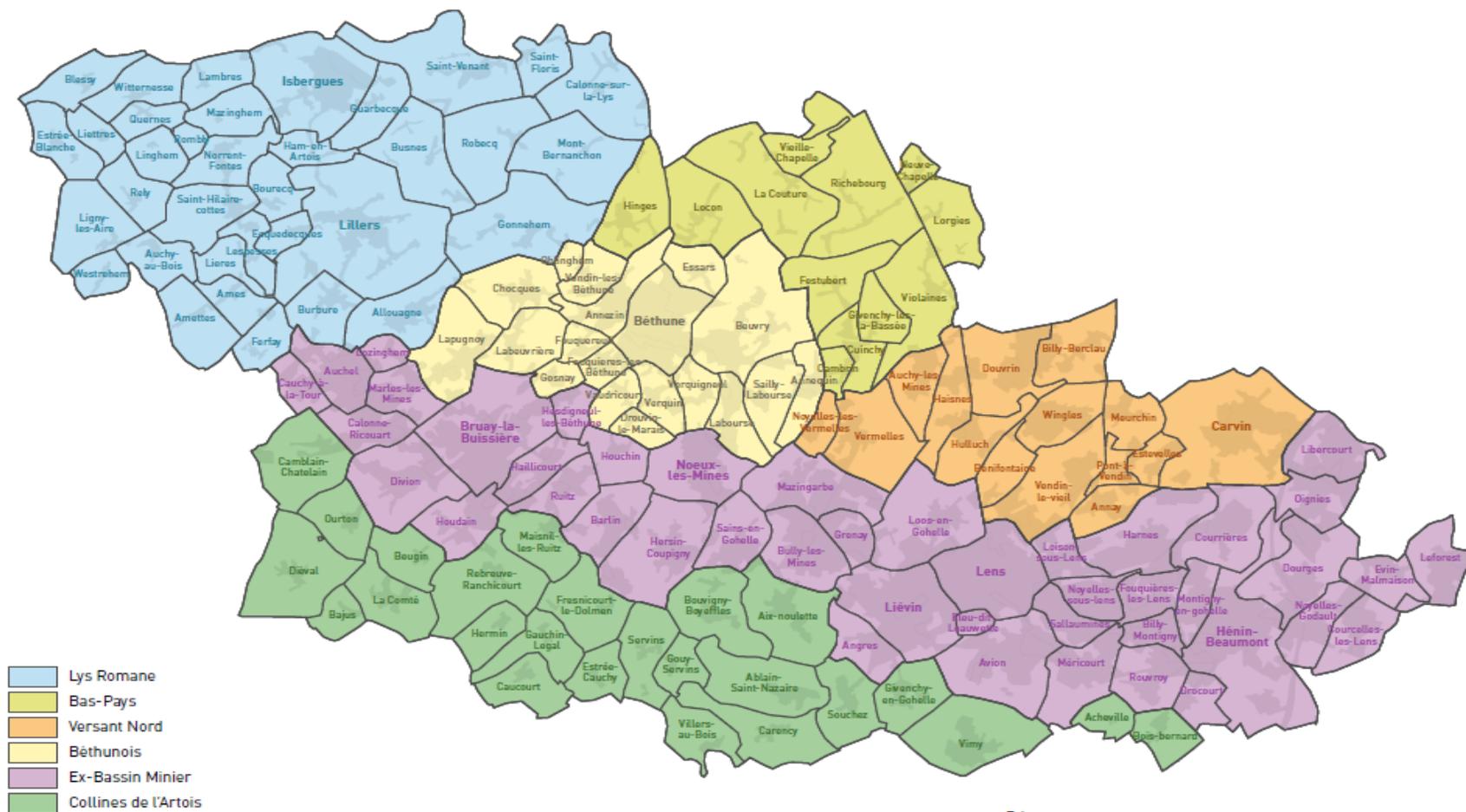
**Le Président**

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



# ANNEXE 1

## Communes du Périmètre du SMT AG (Source AULA)



## ANNEXE 2

## Fiches du plan d'action du Projet de PDU du SMT AG - Révision 2018 (Source SMT AG)

Axe	N° Fiche	Libellé	Organisme MOA
1	1	Contribuer à l'organisation du territoire par la mise en place d'axes structurants de transports collectifs	SMT AG
1	2	Garantir les performances des axes structurants pour leur attractivité	SMT AG
1	3	Donner une nouvelle image au réseau de transport collectif	SMT AG
1	4	Articuler l'offre classique avec les lignes structurantes	SMT AG
1	5	Veiller à une amélioration continue des lignes classiques	SMT AG
1	6	Assurer un service, y compris dans les zones peu denses grâce au Transport à la demande (TAD)	SMT AG
1	7	Mettre en place une tarification attractive	SMT AG
1	8	Connecter le territoire au réseau de transport métropolitain et régional	Conseil Régional SMIRT
1	9	Faciliter la mobilité en Région	Conseil Régional SMIRT
1	10	Penser un réseau accessible aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR),	SMT AG
1	11	Créer et conforter les lieux d'intermodalité	SMT AG avec EPCI Conseils R et D
1	12	Densifier autour des points stratégiques du réseau de transport collectif	AULA et Communes
1	13	Faire des pôles d'échanges des éléments de dynamisation urbaine	AULA et Communes
1	14	Lier urbanisation et mobilité en milieu rural et périurbain	Communes
1	15	Penser la mobilité comme une des bases du projet urbain	Communes
2	16	Hiérarchiser les voiries	État
2	17	Adapter le jalonnement et étudier des outils de gestion des flux sur le réseau magistral	État
2	18	Expérimenter de nouveaux usages sur le réseau magistral	État
2	19	Suivre et soutenir l'émergence de véhicules propres et de bornes de charge pour les véhicules électriques	Conseils R, D et EPCI
2	20	Intégrer le stationnement dans la politique globale de mobilité	Communes
2	21	Fédérer les initiatives locales afin de créer un pack de solutions de mobilité pour les territoires peu denses	Acteurs de l'économie sociale et solidaire
2	22	Expérimenter des mobilités innovantes sur le territoire	SMT AG
2	23	Animer et appuyer la mise en œuvre d'un plan vélo	MOA Voiries
2	24	Mettre en œuvre le « schéma piéton » sur le territoire	Communes

3	25	Créer et animer une instance de concertation	SMT AG et PMA et CD62
3	26	Prendre en compte le transport de marchandises dans les documents de planification	EPCI et Communes
3	27	Mettre en cohérence les arrêtés municipaux	SMT AG et PMA et CD62
3	28	Développer/adapter l'offre de stationnement liée aux livraisons de marchandises	EPCI et Communes
3	29	Aménager des consignes automatiques	EPCI et Communes
3	30	Réaliser un inventaire des zones d'activités	SMT AG et PMA et CCI
3	31	Promouvoir l'intermodalité, l'usage du rail et de la voie d'eau	EPCI
3	32	Favoriser l'acquisition et l'usage de véhicules « propres » pour le transport de marchandises	EPCI
4	33	Promouvoir les démarches de plans de mobilité, de Plan de Déplacements Entreprises (PDE) et d'Administrations (PDA)	Entreprises
4	34	Promouvoir les démarches de Plan de Déplacements Établissements Scolaires (PDES)	Universités, Établissements scolaires
4	35	Communiquer auprès des publics cibles pour les sensibiliser aux nouvelles mobilités	SMT AG
4	36	Communiquer sur une offre à destination des touristes et autres personnes extérieures	SMT AG
5	37	Mettre en place un observatoire des déplacements sur le territoire	SMT AG
5	38	Mettre en place des instances de concertation pour le suivi et l'évaluation du PDU	SMT AG

## Annexe 3

### Arrêté d'organisation de l'enquête publique (Source SMT AG)



Faire des transports en commun  
une seconde nature !

N°2018/72/AR

#### EXTRAIT DU REGISTRE DES ARRETES



**OBJET :** ARRETE PORTANT OUVERTURE D'UNE ENQUETE PUBLIQUE RELATIVE AU PROJET DE REVISION DU PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS (PDU) DU SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS ARTOIS-GOHELLE (SMT AG).

Le Président du Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle ;

Vu la Charte de l'Environnement, et notamment son article 7, relatif à la participation de toute personne à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement ;

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales ;

Vu le Code des Transports, et notamment les articles L1214-1 et suivants ;

Vu 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 ;

Vu le code de l'urbanisme ;

Vu la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) modifiée, et notamment ses articles 28 à 28-4 ;

Vu la loi n°83-630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement ;

Vu 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 ;

Vu la loi n°99-533 du 25 juin 1999 d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement Durable du Territoire (LOADDI) 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 ;

Vu la loi n°99-586 du 12 juillet 1999 relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale ;

Vu la loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain ;

Vu 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 ;

Vu la loi n°2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement ;

Vu la loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 valant engagement national pour l'environnement ;

Vu le décret n°93-245 du 25 février 1993 relatif aux études d'impact et au champ d'application des enquêtes publiques ;

Page 1 sur 7

REÇU EN PREFECTURE

le 18/07/2018

Application ouverte à l'application

39, rue du 14-juillet - CS 70 173 - 62 303 Lens Cedex - ☎ 03 21 08 06 36 - 📠 03 21 08 06 39

FR\_06-102-204214205-20180718-2103\_72\_P01



Vu le décret n°2011-2018 du 29 décembre 2011 portant réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement ;

Vu l'arrêté préfectoral du 13 février 2017 portant modification du périmètre du SMT Artois-Gohelle ;

Vu le Plan de Déplacements Urbains du SMT Artois-Gohelle adopté par la délibération du Comité Syndical n° 2015/39 du 25 juin 2015

Vu 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 ;

Vu 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 ;

Vu 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,

Considérant que l'extension de son ressort territorial, résultant de l'arrêté préfectoral susvisé en date du 13 février 2017, conduit le Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle, en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité, à engager une révision de son Plan de Déplacements Urbains (PDU) approuvé en 2015,

Considérant qu'ont été associés à la démarche de révision du PDU, les services de l'Etat, la Région Hauts de France, le Département du Pas-de Calais, les Communautés d'Agglomérations d'Hénin-Carvin, de Lens-Liévin et de Béthune-Bruay Artois Lys Romane, les 150 communes du territoire, le Syndicat Mixte SCOT de Lens-Liévin-Hénin-Carvin ;

Considérant que l'élaboration du Plan de Déplacements Urbains révisé a été menée en concertation avec l'ensemble des élus et des associations du territoire afin de partager et d'échanger tout au long de l'élaboration du document, et qu'il y a lieu d'en soumettre le projet à enquête publique dans les conditions prévues aux articles L.123-1 et suivants du Code de l'environnement ;

## ARRETE

### Article 1 : OBJET ET DATE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Une enquête publique est organisée afin d'assurer l'information, la participation du public, et de recueillir ses observations, propositions et contre-propositions relatives au **Projet de Révision du Plan de Déplacements Urbains Artois-Gohelle**.

Il est présenté par le Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle (SMT), en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité.

Cette procédure concerne les communes du ressort territorial actualisé du SMTAG :

Ablain-Saint-Nazaire ; Acheville ; Aix-Navette ; Allouagne ; Ames ; Amettes ; Angres ; Annay ; Annequin ; Anzein ; Auchel ; Anchy au Bois ; Audy-les-Mines ; Anion ; Bajus ; Barlin ; Beaufontaine ; Béthune ; Beugin ; Beuzry ; Billy-Berclau ; Billy-Montigny ; Blessy ; Bois-Bernard ; Bourcq ; Bouvigny-Boyettes ; Bruay-la-Buissière ; Bully-les-Mines ; Barbare ; Busnes ; Calonne-Ricourt ; Calonne sur la Lys ; Camblain-Chatelain ; Cambrie ; Carency ; Carvin ; Cauchy-à-la-Tour ; Caucourt ; Chocques ; Courcelles-lès-Lens ; Courrières ; Cuinghy ; Dieval ; Division ; Douerges ; Douvrin ; Draucourt ; Draucourt-le-Marrais ; Eleu-dit-Leauvette ; Esquedrecques ; Essars ; Estœvelles ; Estrée-Blanche ; Estrée-Cauchy ; Evin-Malmaison ; Ferfay ; Festubert ; Fouquereuil ; Fouquières-les-Béthune ; Fouquières-lès-Lens ;

Page 2 sur 7

REÇU EN PREFECTURE

Le 16/07/2018

39, rue du 14-juillet - CS 70 173 - 62 303 Lens Cedex - ☎ 03 21 08 06 36 - 📠 03 21 08 06 39

www.smt-ag.com

AR-18-20X211005-20180716-2103\_72\_P01



Fresnicourt-le-Dolmen ; Gauchin-Legal ; Givenchy-en-Gohelle ; Givenchy-les-la-Bassée ; Gouvauchem ; Gosnay ; Gouy-Servins ; Grenay ; Guarbecque ; Haillicourt ; Haimes ; Ham en Artois ; Harnes ; Hémin-Beaumont ; Hermin ; Hersin-Coupigny ; Hesdignoul-les-Béthune ; Hinges ; Houchin ; Houdain ; Hulluch ; Isbergues ; La Courte ; La Couture ; Labeuvrière ; Labourse ; Lambres ; Lapugnoy ; Leforest ; Lens ; Lespesses ; Libercourt ; Lières ; Liéthies ; Ligny les Aire ; Lillers ; Liévin ; Lingshem ; Locon ; Loison-sous-Lens ; Loos-en-Gohelle ; Lorgies ; Lozinghem ; Maisnil-les-Ruitz ; Marles-les-Mines ; Mazingarbe ; Mazinghem ; Méricourt ; Meurchin ; Mont Bernanchou ; Montigny-en-Gohelle ; Neuve-Chapelle ; Nouz-les-Mines ; Norrent Fontes ; Noyelles-Godault ; Noyelles-lès-Vernelles ; Noyelles-Sous-Lens ; Obfinghem ; Oignies ; Ourton ; Pont-à-Vendin ; Quernes ; Rebreuve-Ranchicourt ; Rely ; Richebourg ; Rebecq ; Rombly ; Rouvray ; Ruitz ; Sailly-Labourse ; Sains-en-Gohelle ; Salut Floris ; Saint Hilaire Cottés ; Saint Venant ; Sallaumines ; Servais ; Souchez ; Vaudricourt ; Vendin-les-Béthune ; Vendin-le-Vial ; Vernelles ; Verquignoul ; Verquin ; Vieille-Chapelle ; Villers-au-Bois ; Vimy ; Violaines ; Westrehem ; Wingles ; Witternesse.

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

Au terme de l'enquête publique, le Comité Syndical du SMT Artois-Gohelle se prononcera par délibération sur l'approbation du Plan de Déplacements Urbains, éventuellement modifié au vu du rapport, des conclusions et de l'avis de la Commission d'enquête.

#### Article 2 : DESIGNATION DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Par décision n° E18000058/59, en date du 07 mai 2018, le Président du Tribunal Administratif de Lille a désigné les membres de la commission d'enquête comme suit :

##### Président :

- Monsieur Michel-Ange MOUQUET, officier général de l'armée de l'air, en deuxième section des officiers généraux

##### Membres titulaires :

- Monsieur Didier COURQUIN, architecte d'intérieur à la retraite,
- Monsieur Régis RAVAUD, Ingénieur à la retraite

En cas d'empêchement d'un commissaire enquêteur durant la procédure, le Président du tribunal administratif ordonne l'interruption de l'enquête, désigne un commissaire remplaçant et fixe la date de reprise de l'enquête. Le public est informé de ces décisions.

#### Article 3 : COMPOSITION DU DOSSIER D'ENQUÊTE

Le dossier soumis à enquête publique comprend :

##### Un volet technique :

- Le projet de Plan de Déplacement Urbains arrêté par délibération du SMT Artois-Gohelle du 22 mars 2018 ;
- Le Schéma directeur d'Accessibilité - Agenda d'Accessibilité programmée constituant l'annexe accessibilité,
- L'état initial de l'environnement et l'évaluation environnementale ;
- Le schéma cyclable et piéton du SMT Artois-Gohelle établi en 2013

Page 3 sur 7

REÇU EN PREFECTURE

Le 16/07/2018

Application de l'article 6 de la loi n° 2015-1718 du 29/12/2015

Un volet administratif :

- Les délibérations du Comité syndical du SMT Artois-Gohelle concernant le projet de PDU :
  - o 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
  - o 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'Etat compétente en matière d'environnement ;
- L'arrêté de mise à l'enquête publique du Plan de Déplacements Urbains ;
- L'avis d'ouverture de l'enquête publique.

Ce dossier sera déposé dans les lieux d'enquête définis à l'article 5 du présent arrêté.

Dans les lieux d'information sera mis en place un fascicule au format A4 qui présentera la révision du PDU et l'enquête publique de façon synthétique.

Article 4 : INFORMATION AU PUBLIC

L'avis au public, faisant connaître l'objet de l'enquête, ses dates d'ouverture et de clôture sera inséré, quinze jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci, dans les journaux suivants :

- La Voix du Nord, éditions Béthune-Bruay, Lens-Carvin et Saint Omer
- L'Echo de la Lys

Par ailleurs, l'avis d'enquête publique, comportant les informations relatives à l'organisation de l'enquête sera affiché :

- Au lieu du siège de l'enquête, défini à l'article 5 du présent arrêté
- Dans les 150 communes du ressort territorial du SMT Artois-Gohelle ci-dessus mentionnées, par les soins des maires.
- Dans les trois communautés d'agglomérations du territoire :
  - o Communauté d'Agglomération d'Hénin-Carvin
  - o Communauté d'Agglomération de Lens-Liévin
  - o Communauté d'agglomération de Béthune-Bruay Artois Lys Romane (CABBALR)

Il sera justifié de l'accomplissement de cette formalité par la production d'un certificat d'affichage établi par chacune des entités concernées. Ce certificat est à adresser au siège du SMT Artois-Gohelle dans les huit jours après la fin de l'enquête.

Conformément à la réglementation en vigueur, les affiches, « sauf en cas d'impossibilité matérielle justifiée » doivent être visibles et lisibles de la voie publique.

Enfin, le présent arrêté et l'avis d'enquête seront mis en ligne sur le site internet du SMT Artois-Gohelle à l'adresse suivante : [www.smt.artois-gohelle.fr](http://www.smt.artois-gohelle.fr) à la rubrique « Révision du PDU ».



#### Article 5 : MODALITES D'ORGANISATION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

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

#### Consultation du dossier d'enquête par le public.

Elle sera possible pendant la période mentionnée à l'article 1<sup>er</sup> :

- Au siège de l'enquête défini ci-dessus, où un dossier complet version papier et au format électronique pourra être consulté, pendant toute la durée de l'enquête, aux jours et heures d'ouverture habituels au public,
- A la Communauté d'Agglomération de Béthune-Bruay Artois Lys Romane (CABBALR). Aux jours et heures d'ouverture habituels au public,
- En mairies de Lillers et Isbergues, aux jours et heures d'ouverture habituels au public,
- Sur le site internet du Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle : [www.smt-artois-gohelle.fr](http://www.smt-artois-gohelle.fr)

#### Informations complémentaires :

Les informations relatives au Plan de Déplacements Urbains ou à la présente enquête publique peuvent être demandées auprès :

- de Monsieur le Président du Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle par courrier postal à l'adresse suivante : SMT Artois-Gohelle - 39, rue du 14 juillet - CS 70 173 - 62303 LENS Cedex
- des services du SMT Artois-Gohelle par téléphone de 9h à 12h et de 14h à 17h au numéro suivant : 03 21 08 06 36

#### Présentation des observations du public, dans les délais définis à l'article 1<sup>er</sup> :

Le dossier d'enquête publique est accompagné d'un registre d'enquête à feuillet non mobiles, ouvert, côté et paraphé par le Président ou un membre de la commission d'enquête, sur lequel les observations, propositions et contre-propositions du public peuvent être consignées.

Les observations pourront aussi être adressées par écrit à Monsieur le Président de la Commission d'Enquête, au siège de l'enquête en précisant sur l'enveloppe « **NE PAS OUVRIR : ENQUÊTE PUBLIQUE** ». Elles seront, dès réception, annexées au registre d'enquête. Seuls les courriers parvenus dans les délais de l'enquête seront pris en compte.

Des observations pourront également être formulées au Président de la Commission d'Enquête, par courrier électronique via l'adresse mail : [enquetePDU2018@smtag.fr](mailto:enquetePDU2018@smtag.fr). Les observations seront mises en lignes sur le site Internet du SMT Artois-Gohelle à la rubrique « Révision du PDU » après modération, si nécessaire, de la commission d'enquête.

Page 5 sur 7

REÇU EN PRÉFECTURE

le 15/07/2018

Application e-signature E-signature.com

39, rue du 14-juillet - CS 70 173 - 62 303 Lens Cedex - ☎ 03 21 08 06 36 - 📠 03 21 08 06 39

PDF GENERATED BY SMT ARTOIS-GOHELLE



**Article 6 : PERMANENCES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

La commission d'enquête représentée par un ou plusieurs de ses membres se tiendra à la disposition du public pour recevoir ses observations écrites et/ou orales, ainsi que ses propositions et contre-propositions dans les lieux, aux jours et horaires suivants :

Communes	Lieux de permanence	Dates	Horaire
Béthune	Siège de la CABBALR Hôtel Communautaire 102, avenue de Londres CS40548 62411 BETHUNE Cedex	Vendredi 07 septembre 2018	14h - 17h
		Lundi 17 septembre 2018	09h - 12h
		Mercredi 26 septembre 2018	09h - 12h
		Vendredi 05 octobre 2018	14h - 17h
Lillers	Mairie de Lillers Place Roger Salengro 62190 LILLERS	Mercredi 12 septembre 2018	09h - 12h
		Samedi 22 septembre 2018	09h - 12h
		Judi 27 septembre 2018	14h - 17h
		Judi 04 octobre 2018	14h - 17h
Isbergues	Mairie d'Isbergues 37, rue Jean Juvès 62380 ISBERGUES	Lundi 10 septembre 2018	09h - 12h
		Judi 20 septembre 2018	14h - 17h
		Samedi 29 septembre 2018	10h - 12h
		Vendredi 05 octobre 2018	14h - 17h

**Article 7 : CLÔTURE DE L'ENQUÊTE**

A l'expiration du délai d'enquête, les registres d'enquête et pièces annexées seront récupérés par les membres de la Commission d'enquête et clos par le Président de ladite Commission.

Dès réception de ces documents, la commission d'enquête rencontrera sous huitaine, au plus tard le vendredi 12 octobre 2018, le responsable du projet et lui communiquera, sous la forme d'un procès-verbal de synthèse, les observations orales et écrites du public formulées dans le cadre de l'enquête publique.

Le responsable du projet disposera alors d'un délai de quinze jours pour produire ses observations éventuelles sur ce procès-verbal de synthèse, sous la forme d'un mémoire en réponse adressé à la commission d'enquête.

Dans un délai de trente jours à compter de la clôture de l'enquête, la commission d'enquête remettra un rapport qui relatera le déroulement de l'enquête et examinera les observations recueillies.

Page 6 sur 7

REÇU EN PREFECTURE

30, rue du 14-juillet - CS 70 173 - 63 3031 ans Cedex - ☎ 03 21 08 06 36 - 📠 03 21 08 06 20 - 📧 [compte@smtdc.com](mailto:compte@smtdc.com) - 🌐 [www.smtc.com](http://www.smtc.com)

Le 18/07/2018

Application gratuite E-Inquête.com

[www.smtc.com](http://www.smtc.com) / [www.smtc.com](http://www.smtc.com)

Elle consignera, dans un document séparé, ses conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables, assorties ou non de réserves ou défavorables au projet.

**Article 8 : PUBLICITE DU RAPPORT ET DES CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

Dans le délai réglementaire précisé à l'article 7, le rapport et les conclusions de la commission d'enquête seront transmis simultanément par son président :

- en original version papier au Président du Tribunal administratif de Lille,
- en original version papier et sur un support électronique, au Président du Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle.

Le rapport et les conclusions seront tenus à disposition du public pendant 1 an à compter de la clôture de l'enquête publique, dans les lieux d'enquête et d'information.

Ces pièces seront également disponibles, pour cette même durée, sur le site internet du SMT Artois-Gohelle : [www.smt-artois-gohelle.fr](http://www.smt-artois-gohelle.fr)

Ces documents pourront, en outre, être communiqués à toute personne physique ou morale qui en fera la demande au Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle.

**Article 9 : EXECUTION**

Le Président du Syndicat Mixte des Transports, les Présidents des Communautés d'agglomération concernées, les Maires des Communes mentionnés à l'article 1<sup>er</sup>, le Président de la commission d'enquête, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera rendu exécutoire par sa transmission aux services du contrôle de légalité et sa publication.

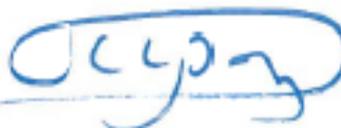
Notifié le : **Sans objet**  
Signature de l'intéressé

Pour extrait conforme  
LENS, le 16 juillet 2018

Transmission au contrôle  
de légalité le : **16/07/2018**

Publication le : **16/07/2018**

Le Président,  
Laurent DUPORGE



*Conformément aux articles R 421-1 et suivants du code de justice administrative, le présent arrêté peut faire l'objet, dans un délai de deux mois à compter de sa publication, d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif de Lille, ou d'un recours gracieux devant le Président du Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle, qui dispose alors de deux mois pour répondre. Un silence de deux mois sur décision implicite de rejet. La décision prise, qu'elle soit expresse ou expresse, peut être déférée devant le Tribunal Administratif de Lille pendant un délai de deux mois à compter de sa notification.*

Page 7 sur 7

REÇU EN PREFECTURE

39, rue du 14-juillet - CS 70 173 - 62 303 Lens Cedex - ☎ 03 21 08 06 36 - 📠 03 21 08 06 39

le 16/07/2018

Application appliE.gohelle.com

## ANNEXE 4

### Chronologie générale de la procédure d'enquête

<b>CHRONOLOGIE DE LA PROCEDURE</b>		
<b>Évènements</b>	<b>Dates</b>	<b>Observations</b>
Désignation CE EP 18000058-59	07/05/2018	Ordonnance TA LILLE
Échanges avec SMT AG pour prévision réunion procédure	14/05/2018	Prise de contact avec le SMT AG
Échanges tph ou mails avec toutes parties prenantes	14/08/2018	Elaboration de la fiche des informations utiles à l'enquête
Réunion 1 avec SMT AG (procédure)	24/05/2018	Réunion entre Pdt CE et SMT AG pour définition du planning d'enquête, modalités, procédure
Diffusion CR de réunion du 24/05/2018	28/05/2018	Vers SMT AG, membres CE
Réunion 2 (interne commission)	31/05/2018	Constitution de la commission, procédure, méthodes de travail
Réunion 3, plénière SMT AG et CE	31/05/2018	Présentation du SMT AG, du PDU, du contexte de la révision Recensement des éléments nécessaires à la rédaction de l'arrêté d'organisation
Réception dossier technique d'enquête	31 /05/2018	Version électronique pour chaque membre de la CE
Etude du dossier par les membres de la CE	Du 31/05/2018 au 26/06/2018	Réalisation en parallèle du tableau des questions techniques à poser à SMT AG et à fournir pour le 20/06/2018
Échanges sur le projet d'arrêté	Du 31/05/2018 au 26/06/2018	Objectif : validation de l'arrêté d'organisation le 26/06/2018
Diffusion du CR de Réunion 2 (CE)	01/06/2018	Diffusion interne CE
Diffusion du CR de Réunion 3 (CE+SMT)	03/06/2018	CE+SMT AG + AULA
Réunion 4, plénière SMT AG et CE	25/06/2018	Réunion questions techniques de la CE vers SMT AG et lecture en commun du projet d'arrêté pour validation. Point sur la procédure
Diffusion du CR de Réunion 4 (CE+SMT)	27/06/2018	CE+SMT AG + AULA
Réception du projet d'avis d'enquête pour affichage	07/07/2018	Pour critique CE
Réception de l'arrêté officiel signé fixant les modalités d'organisation de l'enquête	16/07/2018	Arrêté 2018/72/AR du Pdt du SMT AG
Envoi aux « lieux d'enquête » de l'arrêté, des affiches, des dossiers, registres,	Entre 26/07/2018 et 24/08/2018	A l'initiative du SMT AG
<b>Visites de la CE aux lieux d'enquête (sièges de permanences)</b>		

Réunion au siège de la CABBALR (Lieu de permanence)	19/07/2018	Rencontre avec Mme CAUCHY, référente pour cette enquête
Réunion en mairie d'Isbergues (Lieu de permanence)	01/08/2018	Rencontre avec M. FOULON, référent pour cette enquête
Réunion en mairie de Lillers (Lieu de permanence)	06/08/2018	Rencontre avec Mme CRISPIN, référente pour cette enquête
Visite n°1/2 in situ du PTU	06/08/2018	Organisation SMT AG
Réunion informelle CE et SMT AG	07/08/2018	Point de procédure – Paraphe des registres enquête
Contrôle d'affichage et Visites dans les secteurs de permanence	20/08/2018	À charge des membres de la CE
Synthèse de la préparation de l'enquête consignes de permanence Réunion interne CE R5	31/08/2018	Au sein du SMT AG
Ouverture Enquête	03/09/2018	Permanences suivant planning défini
Visite n°2/2 in situ du PTU	06/09/2018	Organisation SMT AG
Réunion avant les dernières permanences (interne CE) R8	24/09/2018	Bilan des premières permanences – Étude Décision de prolongation ou non de l'EP
Fermeture de l'enquête	05/10/2018	
Ramassage des registres d'enquête Récupération des certificats d'affichage	05/10/2018 06/10/2018	À charge des membres de la CE
Réunion interne CE	08/10/2018	Clôture des registres, contrôle des bilans Remise des documents sous Bordereau au SMT AG (1 dossier d'enquête type et 4 registres) Synthèse comptable des observations du public. Établissement du planning des charges de rédaction du rapport et des conclusions Rédaction du PV de synthèse
Remise du PV de synthèse au SMT AG	08/10/2018	Présentation de la contribution publique au SMT AG. Présentation du PV de synthèse de la Commission. Remise officielle au SMT AG du PV de synthèse dans les délais impartis.
Réunions de travail, interne CE, Exploitation des observations du public Préparation rapport et conclusions	Du 08/10/2018 Au 26/10/2018	Suite à donner aux observations du public : décision de réserves ou recommandations si avis favorable
Remise du mémoire en réponse du SMT AG à la commission d'enquête	22/10/2018	Validation du rapport d'enquête Validation des conclusions et de l'avis de la Commission d'enquête

Réunion interne CE	23/10/2018	Examen du mémoire en réponse Intégration des réponses dans les conclusions. Vérification du rapport final
Reliure et reproduction des documents	30/10/2018	Pdt CE : Reliure des documents Établissement des bordereaux d'envoi
Réunion interne CE	30/10/2018	Vérification des documents finalisés Signatures Établissement des fiches d'indemnisation
<b>Fin de la procédure d'enquête</b>	<b>02/11/2018</b>	<b>Remise des rapports et avis au TA et au SMT AG</b>

## Annexe 5

### Tableau de synthèse des échanges techniques avec le SMT AG

Liminaire du SMT AG en réponse aux questions de la commission d'enquête : « **Le SMT Artois-Gohelle n'a pas de compétences générales. Il n'est pas forcément compétent sur tous les sujets et toutes les thématiques abordées et évoquées dans le PDU** ».

Questions des Membres de la CE	Réponses du SMT AG	Avis de la CE, besoin complémentaire, etc....
<b><u>1- Questions générales</u></b>		
<p><b><u>1.1 Bilan du PDU Précédent</u></b>            La réglementation prévoit que les PDU doivent faire l'objet d'un état d'avancement cinq ans après leur mise en application et d'une révision au terme de dix ans. Pour le PDU en cours actuellement aucune de ces deux règles n'a été respectée.            A) Quelles en sont les justifications ?            B) N'y a-t-il vraiment eu aucun bilan des effets économiques et sociaux à 5 et 10 ans ?</p>	<p><i>Le Comité syndical du 25 juin 2015 a approuvé le PDU actuellement en vigueur. L'évaluation du PDU actuel prévue par la réglementation aurait donc dû intervenir en 2020, et sa révision à horizon 2025.</i>  <i>Suite à l'annonce en 2016 de la fusion des Communautés de communes d'Artois-Flandres et d'Artois-Lys avec la communauté d'agglomération Artois Comm. suivi en janvier 2017 de la création de la CABBALR, le SMT Artois-Gohelle a privilégié le chantier de la modification du document imposé par la loi dans un délais de trois ans sans entamer le travail d'évaluation.</i>  <i>Toutefois, le travail de modification du document a été l'occasion d'une mise à jour de l'ensemble des indicateurs figurant dans le diagnostic et l'Etat Initial de l'Environnement (EIE).</i></p>	<p><b>La CE comprend les motivations du SMT AG mais constate que la réglementation n'est pas respectée, y compris pour la version PDU antérieure à la révision de 2015</b>  <b>À exploiter dans les conclusions</b></p>
<p><b><u>1.2 Éléments financiers</u></b>            La synthèse financière prévue par la réglementation existe bien dans le projet de PDU révisé mais pourquoi n'y a-t-il pas de synthèse des coûts prévisionnels d'investissement, par projets, et par acteurs ?</p>	<p><i>Une mise à jour du document a été réalisée. La synthèse des coûts prévisionnels d'investissement, par projets et par acteurs figure dans la partie 6 du PDU « Le coût et le financement du PDU » (cf. p. 315 et suivantes).</i></p>	<p><b>La CE prend acte de la réponse du SMT AG. Elle constate que le détail des financements est variable suivant les fiches d'action</b></p>

Questions des Membres de la CE	Réponses du SMT AG	Avis de la CE, besoin complémentaire, etc....
	<p>Les chiffres sont de février 2005  <i>Il semble cependant possible, si le niveau de détail de ce document apparait insuffisant, de la compléter.</i></p>	<p><b>A exploiter dans les conclusions (réserve ou recommandation ? pour une mise à jour plus fine et au même niveau des fiches d'action)</b></p>
<p><u>1.3 Observatoire des déplacements</u>  La fiche 37 relative à ce point ne comporte pas d'indicateur de suivi, et n'est pas très détaillée alors qu'il s'agit d'une action capitale pour la bonne exécution du PDU.  Il est aussi prévu 1 équivalent temps plein au SMT AG, le droit a – t- il été ouvert ?  Où en est la mise en place concrète ?  Quand cet observatoire sera-t-il vraiment opérationnel ?</p>	<p><i>Une fois que le PDU modifié sera adopté, le SMT Artois-Gohelle se soumettra à la réglementation qui prévoit la mise en place d'un observatoire des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste (article L1214-3 du Code des transports). La fiche action n°37 se propose d'étendre cette mission d'observation à l'ensemble des indicateurs dont la liste est annexée à ladite fiche action.</i></p> <p><i>Concernant cette fiche action, quels sont les détails supplémentaires attendus par les membres de la commission d'enquête ?</i></p> <p><i>L'animation de l'observatoire des déplacements sera confiée au chargé de mission mobilité dont le poste figure dans le tableau des emplois du SMT Artois-Gohelle.</i></p> <p><i>La première étape de mise en place de cet observatoire consiste à collecter les données relatives aux divers indicateurs. L'année 2019 sera consacrée à cette étape, mais la mise à jour du PDU permet déjà d'avoir un état zéro sur une partie des</i></p>	<p><b>La CE comprend par cette réponse que la fonction sera cumulée par le chargé de mission mobilité déjà existant. Cette fonction, compte tenu de son importance devrait justifier un poste à plein temps. La fiche de poste (responsabilités, animations, actions, coordination avec les parties prenantes, propositions de solutions etc...) de ce responsable devrait figurer au PDU. À exploiter dans les conclusions (réserve ?)</b></p>

Questions des Membres de la CE	Réponses du SMT AG	Avis de la CE, besoin complémentaire, etc....
	<p><i>indicateurs via le diagnostic.</i></p> <p><i>L'observation des déplacements renvoie à l'observation liée à la mise en œuvre et au suivi d'autres démarches de planification (Schémas de Cohérence Territoriale et Plan Climat-Air-Energie Territoriale notamment). Le SMT AG s'appuiera notamment sur l'agence d'urbanisme qui capitalise et analyse les données via plusieurs observatoires thématiques sur la mobilité, l'habitat, l'environnement, etc.</i></p>	
<p><b>1.4 Partenariat avec les autres AOT</b></p> <p>Dans le projet de PDU révisé, c'est surtout la création du SMIRT qui est développée. Y-a-t-il d'autres modes de partenariat envisagés ? Quel est le pouvoir d'initiative et d'action du SMIRT ?</p>	<p><i>Le Syndicat Mixte Intermodal Régional de Transport (SMIRT) s'appelle désormais Hauts-de-France Mobilités. Cette structure est un syndicat mixte type loi SRU qui a pour but d'harmoniser les politiques de transport des Autorités Organisatrices de l'ex région Nord – Pas-de-Calais.</i></p> <p><i>Suite à l'extension des Régions (cf. loi 2015-29 du 16 janvier 2015 relative à la délimitation des régions, aux élections régionales et départementales et modifiant le calendrier électoral), Hauts-de-France Mobilité œuvre désormais à associer les AO des départements de l'Oise, de la Somme et de l'Aisne.</i></p> <p><i>Les principales actions de Hauts-de-France Mobilités sont les suivantes :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Le déploiement d'un support unique commun</i></li> </ul>	<p><b>La CE prend acte de la réponse satisfaisante du SMT AG</b></p>

Questions des Membres de la CE	Réponses du SMT AG	Avis de la CE, besoin complémentaire, etc....
	<p>à l'ensemble des réseaux de la région des Hauts-de-France, la carte Pass Pass ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La mise en place et l'animation d'un site Internet dédié au covoiturage à l'échelle régionale ;</li> <li>- la diffusion d'une information multimodale pour les déplacements dans le Nord et le Pas-de-Calais.</li> </ul> <p>Par ailleurs, le SMT AG échange également de manière bilatérale avec les AOM voisines, notamment pour assurer les connexions entre les différents réseaux urbains (Eveole...) ou interurbains (Arc-en-Ciel, Oscar), ou encore pour desservir des gares hors du périmètre du SMT AG (exemple : la gare de La Bassée).</p>	
<p><u>1.5 Compte déplacements</u> L'élaboration du compte déplacements est une obligation issue de la loi SRU (articles 27-1 et 113). <i>Rappel : Le compte déplacements se définit comme un état des lieux du mode de financement et du coût économique des transports sur un territoire donné. Il vise à identifier les dépenses qui relèvent aussi bien de la sphère publique que celles relevant de la sphère privée, et à mesurer les coûts des impacts, positifs ou négatifs, de chaque mode de transport.</i></p> <p>Le projet ne parle pas de sa mise en place au SMT</p>	<p><i>Le compte déplacements est effectivement une obligation introduite par la loi SRU (articles 27-1 et 113). Mais la réglementation ne fait pas du compte déplacement une pièce obligatoire du Plan de Déplacements Urbains.</i></p> <p><i>Un compte déplacements a été réalisé en 2014. Le SMT Artois-Gohelle tient un exemplaire de ce document à la disposition de la commission d'enquête si ses membres le souhaitent.</i></p> <p><i>C'est la mise à jour de ce document qui est prévue</i></p>	<p><b>La CE demandera au SMT AG la copie de ce document et en étudiera une éventuelle exploitation pour ses conclusions</b></p>

Questions des Membres de la CE	Réponses du SMT AG	Avis de la CE, besoin complémentaire, etc....
<p>AG ? la seule allusion faite dans le projet de PDU est la mise à jour prévue de ce compte pour les nouvelles communes intégrées (cf. modalités de mise en œuvre de la fiche 37)</p>	<p><i>par la fiche action n°37.</i></p>	
<p><u>1.6 Le schéma cyclable</u>            En ce qui concerne les cartes des différents itinéraires cyclables, elles sont difficilement exploitables.            Serait-il possible que la commission puisse disposer de cartes dépliantes à une échelle convenable pour comprendre correctement l'existant et les évolutions envisagées par le PDU ?</p>	<p><i>Le SMT Artois-Gohelle va procéder à l'impression au format A1 ou A0 des cartes suivantes :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Hiérarchie des itinéraires cyclables</i></li> <li>- <i>Maitrise d'ouvrage des itinéraires cyclables</i></li> <li>- <i>Types d'aménagement des itinéraires cyclables</i></li> </ul>	<p><b>Le SMT AG a fourni ces plans à la CE</b></p>
<p><u>1.7 Gouvernance du PDU</u>            En matière de gouvernance, le pilotage par objectifs et indicateurs de suivi est judicieux. Pour l'ensemble des actions du PDU révisé le suivi prévu comporte 155 indicateurs.            1/ Est-ce réaliste ?            2/ A-t-il été envisagé la création d'un tableau de bord des différents indicateurs avec la valeur de référence de chaque indicateur et la mesure périodique de l'évolution ?            3/ où est situé ce tableau de bord, qui le met à jour, qui en dispose            4/ des réunions périodiques de contrôle de gestion sont-elles prévues, à quelle fréquence ?</p>	<p><i>1/ Le SMT AG s'appuiera sur l'agence d'urbanisme de l'Artois (AULA) pour recueillir les données servant à alimenter les 155 indicateurs.</i></p> <p><i>2 / Le SMT AG s'appuiera sur les compétences de l'agence d'urbanisme pour la constitution des tableaux de bord comme cela a été le cas pour l'élaboration du PDU.</i></p> <p><i>3/ Le tableau de bord sera mis à jour conjointement par les services du SMT AG et de l'AULA qui en disposeront pour la communication institutionnelle, l'alimentation d'études thématiques ou encore l'édition de publications à destination du grand public ou d'un public spécialisé.</i></p>	<p><b>La CE prend acte de la réponse du SMT AG mais persiste dans son appréciation du choix inapproprié d'un trop grand nombre d'indicateurs ; prémices d'un pilotage compliqué.            A exploiter dans les conclusions (réserve ?)</b></p>

Questions des Membres de la CE	Réponses du SMT AG	Avis de la CE, besoin complémentaire, etc....
	<p><i>4/ Un comité de pilotage et un comité technique seront créés dans le cadre de la mise en place d'un observatoire des déplacements. Ces instances se réuniront au minimum une fois par an, mais pourront être convoqués autant que de besoin.</i></p>	<p><b>Quels sont les membres de ces instances, dans quels délais seront-elles créées, par qui... ? Comment mettre en place une gouvernance sans avoir fait d'évaluation ? Tout ceci peut justifier une réserve aux conclusions</b></p>
<p><b>1.8 L'annexe accessibilité</b> L'annexe accessibilité est plutôt satisfaisante, très développée mais un aspect mériterait plus de détails : l'état des lieux des points qui vont générer des dérogations (liste de impossibilités techniques notamment).</p>	<p><i>Les pages 80 à 84 du Schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmée précisent les conditions auxquelles l'impossibilité technique de mise en accessibilité peut être avérée. Elles indiquent également combien d'arrêts ont été classés en ITA en fonction de chaque critère (pente supérieure à 5% et/ou largeur de quai insuffisante).</i></p> <p><i>L'annexe 5.3 de l'annexe accessibilité liste les arrêts classés en ITA et précise le motif de ce classement.</i></p>	<p><b>La CE prend acte de la réponse satisfaisante du SMT AG</b> <b>La CE souhaiterait obtenir le bilan des travaux réalisés sur le réseau tadao pour la mise en accessibilité aux personnes à mobilité réduite.</b></p>
<p><b>1.9 Evolution du trafic</b> Le diagnostic fait apparaître sur le territoire du SMT AG un réseau routier structurant particulièrement saturé par la superposition des trafics. L'enjeu est d'une part : « limiter les vitesses de circulation dans les zones denses et sur les voies secondaires longeant les communes » et d'autre part « contenir le flux sur le réseau principal et éviter la diffusion du trafic sur le réseau secondaire ».</p>	<p><i>Le décret qui prévoit l'abaissement à 80 km/h de la vitesse maximale sur les routes bidirectionnelles à chaussée non séparée est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2018.</i></p> <p><i>De manière générale, la réduction de la vitesse à 80 km/h concoure à l'atteinte des objectifs du PDU en matière de limitation des consommations de</i></p>	<p><b>La CE prend acte de la réponse satisfaisante du SMT AG</b></p>

Questions des Membres de la CE	Réponses du SMT AG	Avis de la CE, besoin complémentaire, etc....
<p>Au 1<sup>er</sup> juillet la vitesse maximale autorisée sur les routes nationales et départementales bidirectionnelles sans séparateur central, passera de 90 à 80 km/h.</p> <p>Une telle mesure devrait donc présenter l'avantage d'améliorer la fluidité du trafic et de diminuer les émissions polluantes dans l'environnement.</p> <p>Cependant, certains usagers pensent que de rouler à la même vitesse qu'un camion sur les axes filants, va créer des bouchons et que, le surplus du temps de roulage des transporteurs pourrait entraîner des coûts plus élevés.</p> <p>Par anticipation, que peut-on espérer concrètement des effets de cette mesure dans le PDU ?</p>	<p><i>carburant, d'émissions de GES et de polluants atmosphériques et de nuisances sonores.</i></p> <p><i>En heures de pointe, sur les axes principaux concernés par cette nouvelle limitation (ex : RD941 entre Béthune et La Bassée ou RD943 entre Béthune et Lillers), les vitesses réelles de circulation sont déjà en deçà des 90 km/h.</i></p> <p><i>Par ailleurs, la diminution de la vitesse ne signifie pas forcément un temps de parcours plus important puisqu'elle permet d'augmenter le débit horaire.</i></p> <p><i>En outre, ce qui pose problème et ce qui crée de la congestion ce n'est pas l'écoulement d'un flux à vitesse constante mais bien les usagers qui ont une conduite agressive et qui obligent dans certains cas les autres usagers à freiner pour qu'ils puissent se rabattre.</i></p> <p><i>Concernant le surplus du temps de roulage pour les transporteurs, la diminution de la vitesse peut aussi être considérée comme un facteur de réduction des consommations de carburant. D'ailleurs, avant même l'entrée en vigueur de la mesure, certaines entreprises avaient adopté des chartes d'écoconduite préconisant à leurs conducteurs de rouler volontairement à 80 km/h au lieu de 90.</i></p>	

Questions des Membres de la CE	Réponses du SMT AG	Avis de la CE, besoin complémentaire, etc....
<p><u>1.10 Amélioration de la sécurité</u> L'actualité nationale relate nombre d'accidents au franchissement des passages à niveau. L'objectif 3 du PDU est l'amélioration de la sécurité de tous les déplacements...Aussi, l'action du PDU concernant la sécurité aux abords de ces points de passage peut-elle être précisée car il semblerait que SNCF Réseau ne soit pas consulté au titre des PPA ?</p>	<p><i>SNCF réseau ne figure pas à la liste des partenaires publics à associer règlementairement. En revanche, les services de l'État qui ont élaboré une cartographie de la dangerosité des passages à niveau émettent un avis sur le PDU, mais surtout travaillent directement avec les gestionnaires de voirie concernés.</i></p> <p><i>À titre d'exemple, le département du Pas de Calais envisage la suppression du passage à niveau sur le contournement de Béthune en direction du Parc Washington. Cette action est intégrée dans le réaménagement global de l'axe RD937/945.</i></p> <p><i>Les actions concerneraient avant tout des aménagements de voirie (signalisation horizontale et verticale).</i></p> <p><i>Cependant un contact a été initié à l'occasion du projet BHNS avec le service sécurité de la SNCF et devra se traduire par une étude plus fine en ce qui concerne les trajets des lignes de transport collectif.</i></p>	<p><b>La CE prend acte de la réponse du SMT AG mais estime que les points sensibles auraient pu être explicités exhaustivement</b></p>
<p><u>1.11 Mode de transport alternatif à la route</u> Concernant les infrastructures fluviales et leur trafic, les prévisions à l'horizon de 2050, annoncent une multiplication par 4 ou 5 du tonnage transporté par voie d'eau suite au projet du canal Seine-Nord-Europe. La fiche d'action 31 propose :</p>	<p><i>Voies Navigables de France ne figure pas à la liste des partenaires publics à associer règlementairement. En revanche, la CCI Artois qui gère le port de Béthune-Beuvry a été consultée au titre des PPA et a été conviée aux réunions de</i></p>	<p><b>La CE prend acte de la réponse du SMT AG mais regrette que VNF n'ait pas été consultée au titre des PPA. Regrets à exploiter dans les conclusions</b></p>

Questions des Membres de la CE	Réponses du SMT AG	Avis de la CE, besoin complémentaire, etc....
<p>« anticiper l'arrivée du canal S-N en modernisant les ports et en ayant une vision prospective de la demande »</p> <p>Cette étude peut-elle être précisée car il semblerait que VNF ne soit pas consulté au titre des PPA ?</p>	<p><i>travail. La version arrêtée du PDU a également été transmise à la CCI.</i></p> <p><i>Pour autant, VNF contribue à l'étude sur les retombées économiques et le potentiel de développement de la voie d'eau à l'échelle du Pôle Métropolitain de l'Artois menée actuellement par l'AULA dans l'optique de l'ouverture du canal Seine-Nord.</i></p> <p><i>Cette étude est décomposée en quatre phases :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><i>- Phase 1 : État des lieux et retombées économiques de l'usage de la voie d'eau (2 volets : transport de marchandises et tourisme),</i></li> <li><i>- Phase 2 : Évaluer le potentiel de développement de l'usage de la voie d'eau,</i></li> <li><i>- Phase 3 : Stratégie et scénarios d'aménagement des abords de la voie d'eau,</i></li> <li><i>- Phase 4 : Plan d'actions</i></li> </ul> <p><i>Le premier comité technique de cette étude s'est réuni le 16 avril 2018 avec les représentants des structures suivantes :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><i>- Les trois communautés d'agglomération membres du SMT Artois-Gohelle (CABBALR, CALL, CAHC)</i></li> <li><i>- Le SMT Artois-Gohelle</i></li> <li><i>- La Mission Bassin Minier</i></li> <li><i>- L'Agence d'Urbanisme de l'Artois</i></li> <li><i>- Voies Navigables de France</i></li> </ul>	<p><b>La CE regrette également que les aménagements prévus le long du canal d'Aire ne soient pas plus précisément pris en compte (réserve ou recommandation aux conclusions ?)</b></p>

Questions des Membres de la CE	Réponses du SMT AG	Avis de la CE, besoin complémentaire, etc....
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Le Conseil Régional des Hauts de France</i></li> <li>- <i>Association Lys sans frontières</i></li> </ul>	
<p><b><u>2- Questions spécifiques issues du plan d'action</u></b></p>		
<p>2.1 Chaque action comporte un certain nombre d'indicateurs qui permettent de suivre son évolution. En principe chaque indicateur doit être facilement mesurable avec une remontée de valeur directement exploitable. La plupart des indicateurs choisis répondent à ce critère (ex : nb de places de stationnement, nb de kms de pistes cyclables, etc...), d'autres sont plus abstraits (ex : satisfaction des voyageurs, évolution de l'offre sur les lignes classiques ou suivi de l'évolution des friches...) et enfin certains n'en sont pas (ex : mise en place d'une gestion dynamique des flux...). Pour assurer un véritable « contrôle de gestion » du PDU ne vaudrait-il pas mieux réduire le nombre d'indicateurs et ne conserver que les concrets mesurables sans calculs, analyses ou études ?</p>	<p><i>A l'occasion de la révision du PDU, le SMT AG a voulu ajouter des indicateurs de suivi pour justement faciliter l'évaluation annuelle du document.</i></p> <p><i>Certains indicateurs qualitatifs peuvent sembler plus abstraits mais sont également indispensables pour juger la pertinence des actions mises en œuvre.</i></p> <p><i>Par ailleurs, pour répondre aux besoins, certaines enquêtes qualitatives sont également indispensables. En revanche, certains indicateurs pertinents, comme les parts modales, ne peuvent être obtenus que par le biais d'études spécifiques comme les enquêtes ménages-déplacements.</i></p> <p><i>Concernant la gestion dynamique des flux, le premier indicateur est de s'assurer de la mise en œuvre ou pas de l'action, et si oui, de mesurer si la mise en œuvre a permis d'améliorer les conditions de circulations en analysant l'évolution de la congestion en heures de pointe.</i></p>	<p><b>La CE estime nécessaire de différencier les indicateurs concrets, mesurables, immédiatement disponibles qui permettent un pilotage fin des actions ; des indicateurs plus abstraits ou nécessitant des études particulières et qui reflètent une image d'ambiance de la situation générale des transports urbains.</b></p> <p><b>À exploiter dans les conclusions</b></p>
<p>2.2 L'axe 1 du plan d'actions « articuler politiques de transport et d'urbanisme » paraît évident et de bon sens. La fiche action 12 donne des orientations</p>	<p><i>Dans la hiérarchie des documents, le Plan Local d'Urbanisme doit être compatible avec les objectifs inscrits dans le PDU.</i></p>	<p><b>La CE prend acte de la réponse satisfaisante du SMT AG</b></p>

Questions des Membres de la CE	Réponses du SMT AG	Avis de la CE, besoin complémentaire, etc....
<p>pour densifier l'urbanisation autour des points stratégiques du réseau de transports. Or, les PLU définissent les secteurs à urbaniser en priorité. La compatibilité a-t-elle été vérifiée alors que l'on énonce des modalités de mise en œuvre précises (contrats d'axes par exemple) ?</p>	<p><i>Les communes concernées par le projet BuLles ont procédé à la mise en compatibilité de leurs PLU suite aux enquêtes publiques réalisées en amont du projet.</i></p> <p><i>Le SMT AG, en tant que Personne Publique à Associer, est saisi par les communes lors des modifications ou révisions des PLU et veille ainsi à la bonne prise en compte des objectifs du PDU. Concernant l'urbanisation, il est rappelé aux communes de prévoir des densités de logements plus élevés dans les secteurs déjà desservis par les transports publics, et corrélativement de limiter le mitage de l'espace rural.</i></p> <p><i>Par ailleurs, le sujet de l'articulation des politiques de transport et d'urbanisme sera abordé dans le cadre des révisions des SCoT de l'Artois et des agglomérations de Lens-Liévin et d'Hénin-Carvin qui viennent de débiter.</i></p>	
<p>2.3 Dans certaines fiches d'actions, des modalités de mise en œuvre mentionnent : réflexion à mener par les collectivités locales :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Comment va être conduite cette réflexion ?</li> <li>- Qui va la piloter ?</li> <li>- L'engagement des élus a-t-il été requis et obtenu ?</li> </ul> <p>Par exemple qui va assurer le pilotage supra-</p>	<p><i>Chaque fiche action identifie un ou plusieurs maitres d'ouvrage pressentis pour conduire l'action. Ces maitres d'ouvrage sont identifiés en fonction de leurs compétences règlementaires qui les désignent comme les plus à même d'être opérationnel sur le sujet traité.</i></p> <p><i>Concernant l'harmonisation des arrêtés municipaux</i></p>	<p><b>Le SMT AG ne répond que partiellement à cette question qui pourra être approfondie au niveau du PV de synthèse et en fonction des éventuelles remarques des PPA ou du public</b></p>

Questions des Membres de la CE	Réponses du SMT AG	Avis de la CE, besoin complémentaire, etc....
communal évoqué dans la fiche 27 relative à l'harmonisation des arrêtés municipaux.	<i>mentionnés par la fiche 27 par exemple, le Conseil Départemental s'est proposé pour piloter cette action à l'issue de l'étude sur le transport de marchandises.</i>	
<p>2.4 Conformément à la loi n°2015-992 du 17 août 2015, les dispositions de l'article L 1214-8-2 du code des transports, s'appliquent à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2018. Ainsi les entreprises d'au moins 100 salariés doivent réaliser et transmettre leurs plans de mobilité d'entreprises ou interentreprises à l'autorité organisatrice de la mobilité territorialement compétente (fiche 33).</p> <p>Cet objectif est-il atteint par les entreprises concernées ?</p>	<p><i>Un plan de mobilité est un outil qui doit permettre de réduire les coûts de transports, améliorer les déplacements des salariés d'une entreprise et leur qualité de vie au travail, réduire l'exposition au risque routier et améliorer la sécurité, réduire les consommations énergétiques et les émissions de CO2.</i></p> <p><i>Depuis le 1<sup>er</sup> janvier, le SMT AG n'a reçu qu'un plan de mobilité (entreprise Eurorol de Liévin). Ce plan de mobilité est venu s'ajouter aux plans de déplacements d'entreprise déjà élaborés à l'échelle des zones d'activités portés par les gestionnaires de zones qui peuvent être les agglomérations (par exemple PDZ de la ZI de Ruitz, PDZ de la zone commerciale Auchan/Ikéo de Noyelles-Godault, plateforme multimodale de Dourges...).</i></p> <p><i>Sans mesure incitative ou coercitive de l'État, l'application des dispositions de l'article L1214-8-2 du code des transports relèvera de la bonne volonté des entreprises.</i></p> <p><i>Le SMT AG encourage toutefois de telles démarches en versant une subvention pour l'élaboration des plans de mobilité à l'échelle d'une zone d'activité.</i></p>	<p><b>La CE prend acte de la réponse satisfaisante du SMT AG mais regrette qu'il n'y ait pas plus de plans actifs</b></p>

Questions des Membres de la CE	Réponses du SMT AG	Avis de la CE, besoin complémentaire, etc....
<p>2.5 Des fiches actions importantes ne comportent pas d'éléments financiers précis ou renvoient à d'autres fiches mais sans préciser la part du budget alloué à l'action initiale – Dans ce cas on peut craindre que rien ne soit fait en fin de vie du PDU ? Certaines actions ne sont-elles pas tout simplement non évaluables ?</p>	<p><i>Le SMT AG s'est efforcé à chiffrer chaque action le plus précisément possible.</i></p> <p><i>Seulement des fiches actions impliquent effectivement des compétences et donc des financements communaux ou communautaires sur lesquels le SMT AG n'a pas de prise.</i></p> <p><i>S'ils le désirent, les membres de la commission d'enquête peuvent indiquer les fiches actions qui manqueraient de financements précis pour que le SMT AG les éclaire sur le sujet.</i></p> <p><i>Pour autant, ce n'est pas parce qu'une action n'est pas financée précisément qu'elle n'est pas évaluable à travers des indicateurs.</i></p>	<p><b>La CE prend acte de la réponse du SMT AG et se prononcera sur les fiches d'action dont le financement n'apparaît pas concret (réserve ou recommandation dans les conclusions)</b></p>
<p>2.6 De nombreuses actions du plan, au niveau des modalités de mise en œuvre, conduisent à lancer des analyses ou des études au lieu de développer des mesures concrètes.</p> <p>Si les études avaient été faites en amont, chaque modalité de meo pourrait s'appuyer sur les résultats de l'étude.</p> <p>Les actions correspondantes risquent donc de ne donner aucun résultat tangible sur la durée du plan.</p>	<p><i>Pour lancer des actions concrètes il est nécessaire d'avoir une vision stratégique à l'échelle du territoire.</i></p> <p><i>Pour rappel, le ressort territorial du SMT Artois-Gohelle fait 1 000 km<sup>2</sup> et réunit trois communautés d'agglomération pour 650 000 habitants. Il existe généralement des études à l'échelle des agglomérations ou des SCoT, mais rarement à l'échelle complète du SMT AG.</i></p> <p><i>On peut également noter que le cadre réglementaire évoluant, de nouvelles études sont parfois</i></p>	<p><b>La CE prend acte de la réponse du SMT AG</b></p>

Questions des Membres de la CE	Réponses du SMT AG	Avis de la CE, besoin complémentaire, etc....
	<i>nécessaires en l'absence de données.</i>	
<p>2.7 Comment se détermine la vitesse commerciale d'une ligne de bus (uniquement par le temps passé pour passer d'un point A à un point B) ?  Comment a été établie la situation de référence ?  Le gain de temps possible a-t-il été calculé ?</p>	<p><i>L'approche par la performance constitue l'une des principales entrées du projet BuLLe. En effet, une vitesse commerciale élevée garantit un bon niveau de service et une alternative crédible face aux autres modes motorisés.</i></p> <p><i>La vitesse commerciale peut se calculer grâce au positionnement GPS des véhicules donné à intervalle régulier (toutes les 20 ou 30 secondes par exemple). Via ces enregistrements, il est possible de calculer les temps de parcours et les vitesses commerciales.</i></p> <p><i>La situation de référence a été établie par une enquête de performance réalisée sur plusieurs journées. Sur les itinéraires déjà empruntés par des bus Tadao, c'est l'exploitant qui a fourni les valeurs de temps de passage. Pour les itinéraires non réalisés par le réseau Tadao, les valeurs ont été mesurées à bord d'un bus hors service commercial mais en conditions réelles de circulation.</i></p> <p><i>Les gains de temps sont mesurables en fonction de l'écart entre la vitesse commerciale constatée et la vitesse commerciale projetée déterminée en fonction d'hypothèses d'exploitation (vitesse de circulation sur les nouveaux aménagements, diminution voire suppression du temps d'arrêts aux feux, accélération des traversés de carrefour grâce</i></p>	<p><b>La CE prend acte de la réponse du SMT AG</b></p>

Questions des Membres de la CE	Réponses du SMT AG	Avis de la CE, besoin complémentaire, etc....
	<i>aux giratoires percés...)</i>	
<p>2.8 Qu'est-il vraiment envisagé pour le Système d'Aide à l'Exploitation et à l'information des Voyageurs (SAEIV) ?</p> <p>Quel est son état d'avancement ?</p> <p>Une application Smartphone est-elle prévue dans le développement ?</p>	<p><i>Un nouveau SAEIV est en cours de déploiement sur le réseau. L'entreprise qui fournit cet outil est Ineo.</i></p> <p><i>Le nouveau système permettra de :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>gérer l'offre de transport : mise en place de la description du réseau et des horaires, gestion des différentes périodes horaires</i></li> <li>- <i>superviser le réseau en temps réel</i></li> <li>- <i>communiquer les informations d'exploitation entre les conducteurs-receveurs et leur hiérarchie</i></li> <li>- <i>informer les voyageurs : communiquer les informations aux points d'arrêts, dans les véhicules</i></li> <li>- <i>analyser et améliorer l'offre de transport</i></li> </ul> <p><i>Il existe déjà une application Tadao disponible sur smartphone. Une fois le déploiement achevé, il sera possible d'enrichir cette application avec de l'information en temps réel issue du nouveau SAEIV.</i></p>	<p><b>La CE prend acte de la réponse satisfaisante du SMT AG</b></p>
<p>2.9 Existe-t-il une base de données des points routiers accidentogènes issue de l'analyse des relevés d'accidents, et intégrant les actions à mener pour diminuer les risques ?</p>	<p><i>Il existe bien un fichier national répertoriant les accidents corporels. Ce fichier est élaboré par les forces de l'ordre. Il a servi à l'élaboration des cartographies présentes dans le PDU.</i></p> <p><i>L'Agence d'urbanisme avait également fait un atlas qui avait été présenté aux communes pour faciliter la mise œuvre d'actions visant à diminuer les</i></p>	<p><b>La CE prend acte de la réponse satisfaisante du SMT AG</b></p>

Questions des Membres de la CE	Réponses du SMT AG	Avis de la CE, besoin complémentaire, etc....
	<p><i>risques.</i></p> <p><i>Ces bases sont partagées par les différents gestionnaires de voirie qui traitent les points accidentogènes qui relèvent de leurs compétences.</i></p> <p><i>Le gestionnaire de voirie peut-être :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>la commune pour les voies communales,</i></li> <li>- <i>l'agglomération pour ce qui concerne les voiries des zones d'activité d'activités économiques,</i></li> <li>- <i>le Conseil Départemental pour les routes départementales,</i></li> <li>- <i>L'État pour les routes nationales.</i></li> </ul>	
<p>2.10 Quelles sont les mesures concrètes prévues pour lutter contre la persistance de l'urbanisation linéaire? Y-a-il bien coïncidence avec les orientations des SCoT et PLU ?</p>	<p><i>L'urbanisation linéaire est problématique mais le grand problème vient du mitage du milieu rural.</i></p> <p><i>Dans le cadre des SCoT existants, un certain nombre de règles ont été prescrites pour limiter l'étalement urbain et linéaire. Ces règles sont déclinées dans le cadre de l'élaboration des PLU qui ont dû être mis en compatibilité avec les SCoT.</i></p> <p><i>Le principe retenu est de favoriser des formes urbaines compactes favorables à l'usage des transports en commun. Le PDU est compatible avec les objectifs des SCoT existants.</i></p> <p><i>Le SMT AG, en tant que Personne Publique à Associer, rappelle aux communes, lors des modifications ou révisions des PLU, de prévoir des</i></p>	<p><b>La CE prend acte de la réponse satisfaisante du SMT AG</b></p>

Questions des Membres de la CE	Réponses du SMT AG	Avis de la CE, besoin complémentaire, etc....
	<p><i>densités de logements plus élevées dans les secteurs déjà desservis par les transports publics, et corrélativement de limiter le mitage de l'espace rural.</i></p> <p><i>La révision des SCoT qui a démarré en 2018 permettra de renforcer la prise en compte du lien urbanisme/transport.</i></p>	
<p>2.11 Quel sont les modalités précises de fonctionnement du TAD, vues de l'utilisateur ? La fiche action 6 ne donne pas d'éléments en ce sens.</p>	<p><i>Il existe actuellement 13 services Allobus sur le territoire. Ce service spécifique est adapté aux besoins des secteurs moins denses ou excentrés pour des liaisons rapides vers les centres-villes, centres commerciaux ou encore les zones industrielles. Pour chaque service à la demande, Tadao propose des horaires d'arrivée ou de retour garantis depuis différents arrêts répartis dans plusieurs communes ou quartiers.</i></p> <p><i>Le service s'effectue sur réservation. L'utilisateur doit réserver son trajet auprès d'une centrale de réservation jusqu'à deux heures avant son déplacement. La centrale de réservation fonctionne du lundi au samedi (sauf jours fériés) de 07h30 à 12 h et 14 h à 18 h. Les appels sont gratuits depuis un poste fixe. La tarification appliquée est celle du réseau Tadao.</i></p> <p><i>Le SMT Artois-Gohelle et Tadao envisagent d'acquiescer prochainement de nouveaux outils d'exploitation qui permettront à l'utilisateur de réserver en ligne depuis un ordinateur ou un smartphone. La</i></p>	<p><b>La CE prend acte de la réponse du SMT AG mais évaluera si ce service -particulièrement important pour les usagers en milieu rural – est en adéquation avec le besoin. La CE demandera au SMT AG la liste des arrêts TAD dans les 35 nouvelles communes du périmètre</b></p>

Questions des Membres de la CE	Réponses du SMT AG	Avis de la CE, besoin complémentaire, etc....
	<i>réserve par téléphone restera possible pour les personnes qui ne disposeraient pas de ces outils ou qui ne seraient à l'aise avec les nouvelles technologies.</i>	
2.12 En ce qui concerne la logistique urbaine et le transport de marchandises, la fiche d'action 25 créant l'instance nécessaire de concertation. Ne pourrait-elle pas être plus précise notamment au niveau du calendrier de mise en place des différentes étapes sinon on prend le risque de ne rien voir de concret dans ce domaine important à la fin de ce PDU révisé ?	<p><i>Lors de l'étude sur le transport de marchandise menée en 2017 par l'AULA, le Conseil Départemental du Pas-de-Calais s'est porté volontaire pour devenir le chef de file de cette instance de concertation.</i></p> <p><i>Concernant la définition d'un calendrier, c'est au chef de file de l'action de le déterminer dans le respect des objectifs fixés par le PDU.</i></p>	<b>La CE prend acte de la réponse du SMT AG</b>
2.13 Dans les principales villes du périmètre du SMT AG, est-il envisagé une gestion dynamique des espaces de stationnement livraisons en fonction des constats effectués sur les pics d'activités ?	<p><i>L'état des lieux réalisé sur le transport de marchandises en ville ne fait pas ressortir de dysfonctionnements majeurs liés au stationnement des véhicules de livraison. Si des situations de conflits peuvent exister par endroit, la gestion dynamique des espaces de stationnement livraisons n'a pas été retenue comme l'une des mesures à mettre en œuvre pour les résorber. La fiche action n°28 préconise plutôt le réaménagement des aires de livraison selon les préconisations du CEREMA, la diffusion d'une information sur l'emplacement de ces aires auprès des transporteurs et leur contrôle pour éviter leur utilisation par des véhicules non autorisés. La création de Point d'Accueil Véhicule est une autre mesure encouragée par le PDU.</i></p> <p><i>Toutefois, le PDU n'interdit pas la mise en place volontaire d'une gestion dynamique des places de</i></p>	<b>La CE prend acte de la réponse satisfaisante du SMT AG</b>

Questions des Membres de la CE	Réponses du SMT AG	Avis de la CE, besoin complémentaire, etc....
	<i>livraison si une collectivité ou un acteur économique souhaite la mettre en place.</i>	
<p>2.14 la fiche action 24 concerne le schéma piéton sur le territoire. Elle prévoit d'établir des contraintes plus fortes sur le stationnement en centre-ville et parallèlement un traitement des espaces publics pour les rendre plus confortables, sécurisants et accessibles pour les piétons.</p> <p>Dans cet objectif, pouvez-vous préciser ces nouvelles contraintes, alors que bon nombre de commerces de centre-ville éprouvent déjà des difficultés ?</p>	<p><i>En centre-ville, il ne s'agit pas de bannir la voiture mais de mieux organiser le stationnement afin justement de permettre aux piétons de circuler dans de bonnes conditions et de permettre la rotation des véhicules aux abords des commerces (éviter les voitures « ventouses »).</i></p> <p><i>Par ailleurs, on peut rappeler que 25% des déplacements de moins de 1km et 79% des déplacements entre 1 et 2km sont réalisés en voiture. Contraindre le stationnement peut donc être un levier de report modal, c'est-à-dire de transfert de l'usage de la voiture vers d'autres modes (notamment actifs) pour ce type de déplacements sur de courtes distances.</i></p> <p><i>Utilisée à bon escient la contrainte du stationnement en centre-ville peut dynamiser le commerce en centre-ville.</i></p>	<p><b>Le SMT AG ne répond pas à la question. Elle sera renouvelée</b></p>
<p>2.15 La fiche d'action 30 prévoit la réalisation d'un inventaire des zones d'activités. Ceci peut paraître surprenant car ces zones sont forcément identifiées par le biais des PLU et donc connues au niveau de chaque EPCI ?</p>	<p><i>D'un point vue réglementaire, il est parfois difficile d'identifier certaines zones d'activités dans certains PLU en raison de l'existence de zonages mixtes.</i></p> <p><i>L'objectif de l'inventaire est à la fois de répertorier l'ensemble des fonciers déjà urbanisés et de mettre en balance les extensions de zones avec l'existence de friches qui devraient au préalable être</i></p>	<p><b>La CE prend acte de la réponse satisfaisante du SMT AG</b></p>

Questions des Membres de la CE	Réponses du SMT AG	Avis de la CE, besoin complémentaire, etc....
	<p><i>remobilisées pour éviter les investissements dans de nouvelles voiries, de nouvelles lignes de bus, etc.</i></p> <p><i>Par ailleurs se pose la question du développement de l'activité logistique sur le territoire. L'inventaire doit permettre d'orienter ces activités sur des zones adaptées aux trafics générés (question de l'accès au réseau structurant et de l'impact) et favorisant le report modal vers le fer et la voie d'eau.</i></p>	
<p>2.16 Dans la promotion de l'utilisation de la voie d'eau pour le transport (fiche action 31 notamment) il n'a apparemment pas été étudié la possibilité d'utiliser ce moyen pour les transports des déchets alors que les « plans départementaux de prévention et de gestion des déchets non dangereux » en font un axe directeur à terme et que différentes expérimentations sont menées dans les départements du Nord et P de C.</p>	<p><i>Une étude autour de la voie d'eau est actuellement portée par l'AULA, la question des déchets et de la filière recyclage va faire l'objet d'un atelier spécifique avec les entreprises.</i></p>	<p><b>La CE prend acte de la réponse satisfaisante du SMT AG</b></p>

Annexe 6

CR de la réunion du 24 mai 2018

**TA LILLE - ENQUETE PUBLIQUE E 18000058/59**  
**« PROJET DE REVISION DU PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS »**

**PDU DU SMT Artois-Gohelle**

-----

**Réunion 1 – Préparation de la procédure**  
**Compte rendu**

Réunion au Siège du SMT AG - 39, rue du 14 juillet – 62300 LENS

SMT AG : collectivité territoriale dont le PDU couvre le PTU (périmètre de transports urbains) au profit de 150 communes constituant les EPCI : Hénin-Carvin, Lens-Liévin, CABBALR (communauté agglomération Béthune-Bruay – Artois Lys Romane).

Date/Heure : Jeudi 24 mai 2018 – 10h00

**Participation :**

**M. Quentin Denoyelle, responsable du pôle mobilité du SMT AG,**

**M. Thierry Foubert, chargé de mission mobilité et correspondant de la CE pour la procédure d'enquête**

**M. Guillaume Lepers de l'Agence d'Urbanisme de l'Artois (AULA)**

**M. Michel-Ange Mouquet, président de la CE (Commission d'enquête).**

**Seront aussi concernés par l'enquête ;**

**Au SMT AG :**

- **Le Président : M. Laurent Duporge (maire de Liévin)**
- **Le DGS : M. Fabrice Sirop**

**A l'Agence d'Urbanisme de l'Artois (AULA) :**

- **M. Mathieu Hugot**

**Points évoqués :**

1. **Tour de table** : Présentation Pdt de la CE et représentants du SMT AG, remise de la charte déontologique des commissaires enquêteurs, rappel des sujets de préoccupation actuels en matière d'enquête publique (cf. *directives TAdm*) :
  - Rigueur dans la procédure pour éviter tout vice de forme,
  - Qualité de la publicité d'enquête (ne pas se contenter des dispositions légales),
  - Garantie de l'accessibilité du public par le choix judicieux des lieux et créneaux de permanence.
2. **Infos utiles à l'enquête publique** : un tableau mis à jour en permanence par le pdt de la CE sera transmis à toutes les parties prenantes à chaque nouvelle version afin de garantir la connaissance du déroulement de la procédure et le même niveau d'informations pour tous. (Première version : dès que possible).

3. **Organisation matérielle du travail** de la CE : moyens, salles de réunions, organisation des visites etc.... : à la demande du pdt de la CE, le SMT AG peut prendre en compte la totalité du besoin, sous réserve d'une planification préalable le plus en amont possible et avec au moins 48h de préavis. Pour la restauration (réunions sur la journée) : le SMT ne dispose pas d'organisme adéquat, deux établissements (brasserie, pizzeria) se situent à 5 mn à pieds. Le stationnement est gratuit dans le secteur du SMT AG mais très saturé

4. **Planification de l'enquête :**

- **Historique de la révision** de plan et point actuel : le premier PDU date de 2007. La dernière révision date de 2015 (enquête publique en début d'année) elle a été approuvée par le Comité Syndical le 15 juin 2015. Il n'a pas été produit d'évaluation du PDU précédent
- La révision objet de l'enquête publique est essentiellement due à la modification du périmètre de responsabilités du SMT AG (ajout de 35 communes suite au remaniement des EPCI par le Préfet) avec quelques évolutions des fiches d'action, notamment dans le domaine de la logistique urbaine.
- Dossier du projet révisé : Les dossiers du nouveau projet de PDU (partie technique) seront prêts et disponibles pour être remis à la commission à l'issue de la première réunion plénière entre SMT AG et CE (version électronique).
- **Période d'enquête envisagée** : après l'été, ouverture au public le lundi 3 septembre 2018 à 9h00 et clôture le vendredi 5 octobre 2018 à 17h00 (soit 33 jours consécutifs), ce qui répond largement à la réglementation en vigueur
- **Préparation de la commission** : le Pdt de la CE rappelle qu'il est indispensable que la commission « possède le sujet » et que toutes les réunions et visites nécessaires puissent avoir lieu, avec au moins une période de 1 mois d'étude théorique des dossiers par l'ensemble des membres de la CE – ces conditions impératives pour l'ouverture au public seront en l'espèce parfaitement respectées
- **Consultation des PPA** : elle est en cours et s'achèvera le 3 juillet 2018. Le SMT AG fera un état de synthèse des observations dont la CE pourra disposer. Ce calendrier permettra sans difficulté de faire figurer les observations des PPA au dossier d'enquête (cf. réglementation en vigueur).

5. **Discussion relative à l'Organisation de la consultation du public :**

- La révision du PDU concerne l'intégration de 35 communes supplémentaires, dont la majorité a un caractère rural marqué ; en distinguant 2 communes : Lillers (10196 hab.) et Isbergues (9050 hab.)
- Liste des communes : figure en annexe 1 (toutes communes) et annexe 2 (35 communes supplémentaires)

L'objectif est de choisir pour les permanences les « lieux stratégiques ». D'un commun accord entre le Pdt de la CE et le SMT AG, il est décidé de ne pas retenir les communes rurales à faible population et de privilégier :

- Une proximité acceptable pour les citoyens (pas plus de 10 à 15 km pour voir un commissaire enquêteur),
- Les villes importantes, en population et stratégiques en matière de transport,
- Un accès facile aux lieux de permanences.

Après discussion, il est donc proposé à la commission de retenir 3 communes sur les 35 concernées par la révision de PDU :

- Béthune (siège de la CABBALR),
- Lillers (> 10 000 hab.)
- Isbergues (près de 10 000 hab.)

Soit 3 sièges de permanence avec pour chacun 4 créneaux de 3 h de permanence, ce qui permet d'attribuer 4 créneaux à chaque membre de la commission

Par ailleurs le SMT AG souhaite qu'un dossier et un registre soient mis en place au siège mais ne juge pas utile d'y instaurer de permanence.

Le siège de l'enquête serait : SMT AG, 39 rue du 14 juillet – CS 70173 – 62303 LENS CEDEX.

- L'affectation des commissaires aux différents sites et les créneaux de permanence ne peuvent être définis aujourd'hui ; cette organisation sera réalisée en réunion plénière en fonction des emplois du temps des membres et de leurs compétences par rapport aux caractéristiques particulières des lieux.

Ce point est le « critère » déterminant pour la signature de l'arrêté prescrivant l'enquête.

Le SMT AG fournira dès que possible au président de la CE les coordonnées et heures d'ouverture des lieux de permanence.

#### **6. Définition de la stratégie d'accès du public :**

- Le pdt de la CE rappelle que l'expression publique (cf la réglementation) peut être effectuée oralement auprès d'un commissaire, par écrit sur les registres ad hoc, par courrier au siège de l'enquête, par voie électronique, à partir :
  - D'une adresse mail spécifique
  - D'un e-registre

#### **Problématique informatique**

Le SMT AG n'a pas de souci particulier pour créer une adresse mail dédiée pour la participation du public, ni rerouter chaque soir les observations vers la CE.

Il n'a par contre pas les moyens financiers ni le temps nécessaire pour contracter la prestation de service d'un e-registre auprès d'un fournisseur adéquat.

### **Combien de registres, combien de dossiers ?**

- Nombre de registres : 4 (lieux de permanence des commissaires + SMT AG)
- Nombre de dossiers : 4 (papier) et un accès internet

Pour les communes non retenues comme « lieux d'enquête » mais qui seront malgré tout « lieux d'information » ; elles bénéficieront de l'affichage réglementaire et d'un opuscule que va réaliser le SMT détaillant : les principes de révision du PDU, l'organisation de l'enquête et les permanences.

La vérification de l'affichage de la publicité d'enquête sera faite par les membres de la CE dans la seconde quinzaine du mois d'août 2018.

- **Composition des dossiers** pour le créneau public (à avaliser en réunion plénière) :
  - « *Administratif* » :
    - Notice de présentation (résumé non technique)
    - Délibération sur le lancement du projet
    - Délibération sur l'arrêt du projet révisé de PDU
    - Lettre de saisine du TAdm
    - Désignation de la CE
    - Arrêté d'organisation de l'enquête publique
    - Porté à connaissance des PPA
    - Liste des PPA consultés
    - Avis des PPA
  - « *Technique* »
    - Projet de PDU :
      - Enjeux / objectifs
      - Mise en œuvre
      - Fiches Actions
      - Suivi
    - Annexe accessibilité
    - Annexe évaluation environnementale
    - Annexe financière
- Les créneaux de permanence sur l'ensemble de la période de consultation seront placés judicieusement tant sur la date que sur l'horaire pour faciliter au mieux l'accès de tous les citoyens (à charge de la CE en interne).
- Une attention particulière sera portée par le président de la CE à l'affectation des membres en fonction de leur expérience du domaine, de la « sensibilité des secteurs » et de la répartition des tâches au sein de la commission

### **7. Éléments nécessaires à l'élaboration de l'Arrêté d'organisation (en commun SMT AG – CE) et à la gestion des registres d'enquête**

Points particuliers soulignés par le président de la CE :

- Préciser l'adresse postale du siège de l'enquête
- Ne pas indiquer l'adresse personnelle des CE
- Ne pas affecter les CE aux créneaux de permanence, faire figurer uniquement le planning et les lieux des permanences

*NB Ce tableau sera renseigné en réunion plénière de la CE mais seules les 3 dernières colonnes figureront dans l'arrêté*

Commissaire Enquêteur	Lieu de Permanence	Date	Horaire
--------------------------	-----------------------	------	---------

- Pour la cotation des registres par les CE et la distribution aux mairies : il est décidé de réaliser les parafes lors d'une réunion plénière à fixer ultérieurement, le SMT AG se chargeant ensuite d'effectuer la distribution en mairie au plus tard dans la semaine qui précède le début de publicité de l'enquête
- Pour le ramassage des registres en fin d'enquête : il est décidé que la clôture étant effectuée par les commissaires enquêteurs et non plus par les maires, la dernière permanence coïncidera avec la fermeture de la contribution publique, ainsi les commissaires pourront emmener les registres à la fin de leur permanence. Une réunion de CE sera programmée dès le 8 octobre 2018 afin de vérifier la clôture et d'évaluer le travail d'exploitation des observations.

8. **Prochaines étapes à planifier** (dates retenues en fonction du calendrier de disponibilité de la CE et des possibilités du SMT AG) :

- Réunion interne CE (constitution de la commission, mise en place, organisation, méthodes de travail) le **jeudi 31 mai 2018 à 9h30**
- Réunion de présentation du projet avec le SMT AG et l'agence d'urbanisation de l'Artois (collaborateur du SMT pour le projet de PDU révisé), recensement des éléments nécessaires à la rédaction de l'arrêté, planification de la procédure...le **jeudi 31 mai 2018 à 14h00**.
- Réunion « questions techniques » de la CE et relecture en commun du projet d'arrêté le **mardi 26 juin 2018 à 14h00**
- Visite *in situ* des éléments techniques importants pour l'enquête : à planifier après étude théorique du dossier et à la demande de la CE (probablement début juillet 2018).

9. **Organisation de la publicité**, à charge des services du SMT AG suivant réglementation et recommandations du président de CE.

Prévisions :

- Publication légale dans deux journaux largement diffusés
- Sites internet du SMT AG
- Site internet des communes si possible
- Siège des EPCI concernés :
- Mairies si possibles, notamment panneaux lumineux pour annonce des permanences des CE

- Un point presse est prévu début septembre par le SMT AG (ouverture de l'enquête plus d'autres sujets relatifs aux déplacements).

NB rappel du pdt de la CE : Ne pas oublier les certificats d'affichage → à préciser aux maires par le SMT AG

**10. Définition de l'ordre du jour** de la première réunion plénière entre CE et SMT AG (le 31 mai 2018 à 14 h 00)

- Accueil de la commission par le SMT AG
- Présentation des membres de la CE
- Présentation des représentants du SMT AG
- Responsabilités du SMT AG dans le domaine des déplacements
- Contexte de la révision
- Organisation du PDU
- Grandes orientations,
- Composition du dossier d'enquête
- Approbation du tableau des permanences,
- Recensement des éléments nécessaires au SMT AG pour rédiger son projet d'arrêté
- Remise des dossiers aux membres de la CE
- Planification de la procédure
- Questions / Tour de table

**11. Résumé - Dates caractéristiques de l'enquête :**

- Diffusion de l'arrêté d'organisation au plus tard fin juillet 2018
- Diffusion dans la presse (2 journaux à définir) au plus tard édition du 17 août 2018 pour la première, et entre le 3 septembre et le 10 septembre 2018 pour la seconde (journaux choisis : à charge SMT AG et cf. arrêté préfectoral annuel fixant la liste des publications habilitées)
- Publicité affichée au plus tard le vendredi 17 août 2018
- Vérification de la publicité par les membres de la CE le 20 août 2018
- Ouverture créneau public le lundi 3 septembre 2018 à 9h00
- Fermeture le vendredi 5 octobre 2018 à 17h00
- PV de synthèse de la CE au plus tard le vendredi 17 octobre 2018
- Mémoire en réponse du SMT AG au plus tard le vendredi 26 octobre 2018
- Remise du rapport et des conclusions de la commission (sauf prolongation d'enquête dans les délais légaux) **le mardi 6 novembre 2018.**

**Informations complémentaires si besoin :**

Président de la Commission d'Enquête : Michel-Ange MOUQUET Tél = 03 20 37 61 07 / 06 62 82 53 56 - Email = michel-ange.mouquet@orange.fr

**Destinataires:**

- SMT AG pour : M. Thierry FOUBERT (à charge de servir hiérarchie et collaborateurs)
- Membres de la commission



- Mise à jour du planning, définition des RDV à prévoir jusqu'à clôture de l'enquête
- Méthodes de travail

Tour de table – Questions diverses

2) **Les membres de la commission se présentent** (formation initiale, *dernier poste exercé ou poste actuel, activités annexes, compétences « pdu »*).

### 3) **Objet de l'enquête – Points caractéristiques – Décisions à prendre**

- Le PDU actuellement en vigueur est issu d'une révision approuvée en juin 2015. En principe il s'agit d'un schéma directeur à 10 ans (donc révisable en 2025) mais un changement de périmètre de responsabilités du SMT AG rend nécessaire une révision anticipée, objet de l'enquête publique.

La loi n° 2015-991 promulguée le 7 août 2015, également dénommée loi NOTRe et relative à la Nouvelle Organisation du Territoire de la République vise à réduire le nombre de structures intercommunales. La loi a ainsi fixé un seuil à 15 000 habitants pour qu'un EPCI puisse encore être maintenu au 1<sup>er</sup> janvier 2017.

Dans ce contexte, la préfète du Pas-de-Calais, Madame Fabienne BUCCIO, a réuni à plusieurs reprises au cours de l'année 2015 la Commission Départementale de Coopération Intercommunale (CDCI) afin d'aboutir au nouveau découpage institutionnel du territoire. A l'issue de ces travaux, il a été décidé que la Communauté de Communes Artois-Lys (CCAL – 21 communes pour 33 560 habitants) et la Communauté de Communes Artois-Flandres (CCAF – 14 communes pour 17 061 habitants) devaient fusionner avec la Communauté d'Agglomération de l'Artois, membre du SMT Artois-Gohelle. La nouvelle entité, la Communauté d'Agglomération de Béthune-Bruay Artois Lys Romane (CABBALR) a vu le jour le 1<sup>er</sup> janvier 2017 ; elle regroupe 100 communes pour 281 951 habitants.

Le périmètre d'un membre étant modifié, le périmètre du SMT AG s'en trouve également transformé à compter de la ré-adhésion de la nouvelle entité (délibération n° 2017/1/CS). Il convient donc désormais d'inclure ces nouveaux territoires au Plan de Déplacement Urbain (PDU). De par la loi, le SMT AG dispose de **3 ans** pour mettre le document en conformité avec son nouveau ressort territorial.

Une délibération prescrivant la révision du PDU a donc été adoptée par le Comité Syndical lors de sa réunion du 15 décembre 2016 (délibération n° 2016/111/CS).

- Pour le projet objet de l'enquête, le SMT AG, pour éviter le recours onéreux à un cabinet de conseil, a fait appel aux services de l'agence d'urbanisation de l'Artois (localisation : Béthune)
- Les dossiers du nouveau projet de PDU (partie technique) sont prêts et disponibles pour être remis à la commission, en fin de réunion plénière avec le SMT AG cet AM (sous forme électronique avec 1 ex papier du PDU révisé).
- **Période d'enquête envisagée** : ouverture au public le lundi 3 septembre 2018 à 9h00 et clôture le vendredi 5 octobre 2018 à 17h00, soit un créneau de 33 jours (consécutifs), ce qui correspond à la réglementation en vigueur.

○ **Préparation de la commission :**

***L'arrêté d'organisation***

Lors de la réunion plénière de cet AM seront recensés les éléments nécessaires à la rédaction du projet d'arrêté qui sera rédigé par le SMT AG. Des allers-retours par mails seront effectués avec la CE jusqu'à obtention d'un document finalisé qui sera relu et validé en commun lors de la réunion planifiée le lundi 25 juin 2018 à 14h00 au SMT AG. L'objectif de diffusion du document officiel étant fin juillet 2018

***L'assimilation du projet de PDU révisé***

Il faut s'atteler dès demain à l'étude du dossier, il est indispensable que la commission « possède le sujet » et que toutes les réunions et visites nécessaires puissent avoir lieu largement avant le créneau de contribution publique. L'ouverture étant fixée au 3 septembre 2018, la CE dispose d'un délai de 3 mois, ce qui est, par expérience d'autres dossiers de même importance, exceptionnel et plus que suffisant.

- **La Consultation des PPA** est en cours et s'achèvera le 3 juillet 2018. Le SMT AG fera un état de synthèse des observations et prendra position sur le suivi ou l'abandon des remarques éventuelles. Le SMT AG accepte de transmettre cet état à la CE qui désignera, pour l'examen de ce point important du dossier d'enquête, un de ses membres ; ce dernier sera par ailleurs rédacteur du paragraphe correspondant du rapport (*désignation à faire d'ici début juillet 2018*).

- La révision du PDU est générée par l'adjonction de 35 communes au périmètre du SMT AG, il s'agit de :

**Allouagne – Ames – Amettes - Auchy au Bois – Blessy – Bourecq - Burbure – Busnes - Calonne sur la Lys – Esquedecques - Estrée Blanche – Ferfay – Gonnehem – Guarbecque - Ham en Artois – Isbergues – Lambres – Lespesses – Lières – Liettes – Ligny les Aire – Lillers – Lingham - Mazinghem - Mont Bernançon – Norrent Fontes – Quernes – Rely – Robecq – Rombly - Saint Floris - Saint Hilaire Cottes - Saint Venant – Westrehem - Witternesse**

La problématique qui se pose au SMT AG et à la CE est de choisir pour les permanences les « lieux stratégiques ». D'un commun accord entre le Pdt de la CE et le SMT AG il a été décidé de retenir 3 « lieux de permanences » :

- Béthune (au siège de la CABBALR)
- Lillers (mairie)
- Isbergues (mairie)

*(La demande d'approbation de ces entités est en cours et à charge du SMT AG)*

Avec pour chaque lieu : 4 permanences de 3 h à planifier judicieusement (jours et plages horaires facilitant l'accès du public).

Il est important de décider lors de la présente réunion l'affectation des commissaires aux différents sites et les créneaux de permanence.

C'est un des éléments déterminant pour la rédaction du projet d'arrêté dont nous allons parler cet AM en réunion plénière.

- La décision de tenir une réunion publique n'est pas arrêtée, elle sera évoquée avec le SMT AG lors de la réunion du 25 juin 2018.

4) **Le Tribunal Administratif demande** que nous soyons vigilants sur les points suivants : *relations avec le pétitionnaire, publicité de l'enquête, accessibilité du public, vigilance relative aux possibles vices de forme.*

5) **Méthodes de travail :**

- a. Esprit d'équipe.
- b. Liberté de parole au sein de la CE, front uni vers l'extérieur après harmonisation.
- c. Détails techniques, besoins spécifiques ne doivent pas être adressés au SMT AG par chacun mais regroupés et suivis par un des membres de la CE (***tâche confiée à Didier Courquin***) qui assurera le lien avec les services compétents.
- d. Tout point qui touche à la procédure passe systématiquement par le président.
- e. Accuser réception de tous les messages, ne pas oublier de rendre compte de tout évènement particulier (veiller chacun en ce qui nous concerne à ce que le niveau d'information puisse être le même et en permanence pour tous les membres de la CE)
- f. Contributions à fournir en Word police tnr (times new roman) taille 12, en format justifié sans utiliser les automatismes du TTX. Pour l'échange de fichiers conserver l'appellation et ajouter votre trigramme : MQT pour Mouquet – CQN pour Courquin et RVD pour Ravaud ; et la date d'envoi.
- g. Mémoires d'indemnisation : chacun recense ses prestations (cf. états transport – réunions etc..) mais une synthèse d'ensemble sera faite à la fin de l'enquête pour harmoniser les prestations vis-à-vis du TA. La transmission de l'ensemble des mémoires au TA sera assurée par le président.
- h. Contributions particulières pour chaque CE :
  - 1) Synthèse des observations du public par thèmes (tableau ad hoc qui sera débattu lors d'une prochaine réunion) pour chaque permanence
  - 2) A la demande par le président dès le début de rédaction
- i. Responsabilités spécifiques :
  - i. **Conseiller technique : Didier Courquin** (toutes les questions techniques lors de l'étude des dossiers et des visites lui seront adressées, à charge pour lui de synthétiser, répondre ou interroger le SMT AG ou autres services compétents (cf. le tableau figurant en Annexe 1) – ***contact unique au SMT AG : M. Thierry Foubert***
  - ii. **Rédacteur** des PV de réunions : **Régis Ravaud,**
  - iii. **Compilation** des observations du public et Analyse statistique : **Michel-Ange Mouquet**
  - iv. Organisation de la procédure et Synthèse de rédaction des projets de rapport et conclusions : **Michel-Ange Mouquet pour les sommaires**

**avant répartition du travail entre les membres de la CE**, les versions finales seront soumises à la correction de tous les membres.

6) **Organisation générale** de l'enquête pour l'affectation des permanences aux commissaires enquêteurs, débattue en réunion et arrêtée. (Document figurant en annexe 2). En cas de refus des entités sollicitées, le lieu de permanence peut changer mais les dates, créneaux horaires et affectation à chaque CE seront maintenus

#### 7) **Calendrier des réunions et actions**

- Étude du dossier, questions à adresser au SMT AG au plus tard le mercredi 20 juin 2018 (pour chaque membre questions à transmettre à Didier Courquin qui fera la synthèse au SMT)
- Critique du projet d'arrêté d'organisation (échanges de mails)
- Réunion plénière avec SMT AG pour relecture en commun du projet d'arrêté, réponses aux questions techniques et définition de date(s) de visite « in situ » (réunion fixée au lundi 25 juin 2018 à 14h00).
- Visites des membres aux lieux de permanence : à l'initiative de chacun
- Synthèse des observations des PPA, analyse : mi-juillet 2018 (membre CE à désigner)
- Visite de terrain suivant date fixée : fin juillet – début août ?
- Contrôle de publicité d'enquête : à répartir entre membres de la CE : le 20 août 2018 (circuit de contrôle à prévoir en répartissant logiquement les communes en itinéraire pour chacun : tâche non urgente à réaliser avant début août par Régis Ravaud)
- Point de la préparation, de la procédure et consignes avant créneau public : réunion le vendredi 31 août 2018 à 10h 00 au SMT AG
- Point de la participation du public, décision éventuelle de prolongation de l'enquête : réunion à définir : soit le 21 ou le 24 septembre 2018
- Réunion de clôture de la contribution, vérification des registres, plan de travail de l'analyse de la contribution publique et rédaction du PV de synthèse : lundi 8 octobre 2018 à 9h30
- Remise du PV de synthèse au SMT AG : réunion à définir, au plus tard le lundi 15 octobre 2018
- Réunions de travail pour rédaction rapport et conclusions : à définir
- Mémoire d'indemnisation et signature des documents de fin de mission : en principe le lundi 5 novembre 2018 à 9h30 pour remise aux autorités le lendemain

**NB** *En fin d'enquête, un exemplaire de l'ensemble du dossier (répertoires et fichiers) du président de CE, constituant l'intégralité de la procédure d'enquête, sera transmis à chaque CE pour ses archives personnelles*

#### **Le Président de la CE**

Michel-Ange MOUQUET

03.20.37.61.07 / 06.62.82.53.56

[michel-ange.mouquet@orange.fr](mailto:michel-ange.mouquet@orange.fr)

## Annexe 8

**CR de la réunion plénière CE-SMT AG du 31 mai 2018**  
**ENQUETE PUBLIQUE E 18000058/59**  
**Enquête publique relative à la révision du**  
**Plan de Déplacements Urbains (PDU) du SMT Artois-Gohelle**  
-----

Première réunion plénière entre la Commission d'Enquête et le SMT A-G

### COMPTE RENDU

-----

**Date** : jeudi 31 mai 2018 – 14 h

**Lieu** : Siège du SMT AG - 39, rue du 14 juillet 62300 LENS

**Durée** : 2h30 Heures, de 14h00 à 16h30.

#### Participants :

##### **1-pour le SMT AG :**

- M. Fabrice SIROP DGS, excusé,
- M. Quentin DENOYELLE Responsable Pôle Transport Mobilité,
- M. Thierry FOUBERT Chargé de mission mobilité, correspondant de la CE,
  
- M. Guillaume LEPERS, Correspondant de l'Agence d'Urbanisme de l'Artois,
- M. Mathieu HUGOT, Correspondant de l'Agence d'Urbanisme de l'Artois, excusé

##### **2- pour la Commission d'Enquête :**

- M. Michel Ange MOUQUET, président de la commission d'enquête,
- M. Didier COURQUIN, membre titulaire de la commission d'enquête,
- M. Régis RAVAUD, membre titulaire de la commission d'enquête.

#### Points évoqués :

##### **1/ Présentation**

La commission d'enquête est accueillie au nom de M. Fabrice SIROP, DGS (en mission à Paris) par **M. Quentin DENOYELLE** Responsable Pôle Transport Mobilité  
Les participants pour le SMT AG se sont présentés.  
Les commissaires enquêteurs se présentent ensuite, en indiquant rapidement leurs cursus professionnels et leurs compétences en matière de PDU.

M. DENOYELLE présente les attributions du SMT AG.

##### **2/ Présentation du PDU**

M. Thierry FOUBERT présente à l'aide d'un PPS (remis aux membres de la CE) le contexte de la révision du PDU et ses objectifs.

Le PDU est un document de planification et de programmation de la politique de transport et de déplacement sur 10 ans. Ce document recense des actions visant à limiter

l'usage de la voiture particulière en favorisant des modes de déplacements « alternatifs » tels que le transport collectif, le vélo, la marche, le covoiturage.

M. DENOYELLE rappelle que les agglomérations de plus de 100 000 habitants ont l'obligation d'établir un Plan de Déplacements Urbains ainsi que celle de le réviser tous les 10 ans.

Le SMT AG, en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité, a vocation à organiser les transports urbains, la conception et la mise en œuvre d'une politique cohérente en matière de transport sur le périmètre des communes qui lui sont adhérentes. Le dernier PDU a été approuvé le 15 juin 2015. Depuis, le périmètre de transport urbain a évolué. Il compte désormais 35 communes supplémentaires depuis le premier janvier 2017.

Le SMT AG décide donc d'engager la procédure de révision du PDU

L'élaboration du nouveau document s'établit selon le planning suivant :

- 20 mars 2017 : réunion de lancement,
  
- 18 mai 2017 : partage du diagnostic,
  
- 20 sept. 2017 : définition des objectifs et scénarios,
  
- 12 décembre 2017 : mise à jour du plan d'actions,
  
- 22 mars 2018 : Arrêt du projet par le Comité syndical du SMT Artois-Gohelle,
  
- Du 03 avril au 03 juillet 2018 : Consultation des Partenaires publics associés,
  
- Du 03 septembre (09h00) au 05 octobre 2018 (17h00) : Enquête publique (33 j),
  
- 06 novembre 2018 : Remise du rapport et des conclusions de la commission d'enquête,
  
- 22 novembre ou 20 décembre 2018 : Approbation du nouveau PDU par le comité syndical du SMT Artois-Gohelle.

M. Thierry FOUBERT présente ensuite les axes et les fiches actions de la révision du PDU et ses objectifs.

## LE PDU : AXES ET FICHES ACTIONS

**Le PDU de 2015 comptait 31 actions réparties sur 5 axes**  
**Le PDU révisé pourrait compter 33 actions toujours réparties sur 5 axes**

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

- **Action 1** : Contribuer à l'organisation du territoire par la mise en place d'axes structurants de transports collectifs
- **Action 2** : Garantir les performances des axes structurants pour garantir leur attractivité
- **Action 3** : Donner une nouvelle image au réseau de transport collectif
- **Action 4** : Articuler l'offre classique avec les lignes structurantes
- **Action 5** : Veiller à une amélioration continue des lignes classiques
- **Action 6** : Assurer un service, y compris dans les zones peu denses, grâce au Transport à la Demande (TAD)
- **Action 7** : Mettre en place une tarification attractive
- **Action 8** : Connecter le territoire au réseau de transport métropolitain
- **Action 9** : Faciliter la mobilité en Nord-Pas de Calais
- **Action 10** : Penser un réseau accessible aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR)
- **Action 11** : Créer et conforter les lieux d'intermodalité
- **Action 12** : Densifier autour des points stratégiques du réseau de transport collectif
- **Action 13** : Faire des pôles d'échanges des éléments de dynamisation urbaine
- **Action 14** : Lier urbanisation et mobilité en milieu rural et périurbain
- **Action 15** : Penser la mobilité comme une des bases du projet urbain

Axe 2 : Favoriser de nouveaux usages de l'automobile complémentaires aux autres modes

- **Action 16** : Hiérarchiser les voies
- **Action 17** : Adapter le jalonnement et étudier des outils de gestion des flux sur le réseau magistral
- **Action 18** : Expérimenter de nouveaux usages sur le réseau magistral
- **Action 19** : Suivre et soutenir l'émergence de véhicules propres et de bornes de charge pour les véhicules électriques
- **Action 20** : Intégrer le stationnement dans la politique globale de mobilité
- **Action 21** : Fédérer les initiatives locales afin de créer un pack de solutions de mobilité pour les territoires peu denses
- **Action 22** : Expérimenter des mobilités innovantes sur le territoire (comme par exemple l'autostop organisé ou la mobilité inversée)
- **Action 23** : Animer et appuyer la mise en œuvre d'un plan vélo
- **Action 24** : Mettre en œuvre le schéma piéton sur le territoire

- › Axe 3 : La logistique et le transport de marchandises : concilier vitalité économique et mobilité durable
  - **Action 25** : Créer et animer une instance de concertation
  - **Action 26** : Prendre en compte le transport de marchandises dans les documents de planification
  - **Action 27** : Mise en cohérence des arrêtés municipaux
  - **Action 28** : Développer/adapter l'offre de stationnement liée aux livraisons de marchandises
  - **Action 29** : Aménager des consignes automatiques
  - **Action 30** : Réaliser un inventaire des zones d'activités
  - **Action 31** : Promouvoir l'intermodalité, l'usage du rail et de la voie d'eau
  - **Action 32** : Favoriser l'acquisition et l'usage de « véhicules propres » pour le transport de marchandises
  
- › Axe 4 : Communiquer auprès des différents publics et accompagner les initiatives pour faciliter la mise en œuvre des PDU
  - **Action 28** : Promouvoir les démarches de plans de mobilités, Plan de Déplacements Entreprises (PDE) et d'Administration (PDA)
  - **Action 29** : Promouvoir les démarches de Plan de Déplacements Etablissements Scolaires (PDES)
  - **Action 30** : Communiquer auprès des publics cibles pour sensibiliser aux nouvelles mobilités
  - **Action 31** : Communiquer sur une offre à destination des touristes et autres personnes extérieures
  
- › Axe 5 : Assurer un suivi des objectifs en vue d'une évaluation du PDU
  - **Action 32** : Mise en place d'un observatoire des déplacements sur le territoire
  - **Action 33** : Mise en place d'instances de concertation pour le suivi et l'évaluation du PDU

### **3/ Consultation des PPA**

M. Thierry FOUBERT transmet à la CE la liste des PPA concernés par l'enquête

- Un courrier leur a été adressé le 28 mars 2018 :
  - Communes de la Lys Romane nouvellement intégrées,
  - Autres Communes du périmètre du SMT AG,
  - Autorité Environnementale,
  - DREAL,
  - Conseil Régional des Hauts de France,
  - DDTM du Pas de Calais,
  - Conseil Départemental du Pas de Calais,
  - Communautés d'Agglomérations membres du SMT AG,
  
- Le même courrier a été adressé aux partenaires qui ont participé à l'élaboration du document :
  - Association Droit Au Vélo (ADAV)
  - Conseil Départemental du Nord
  - SCoT de Lens-Liévin-Hénin-Carvin
  - SCoT de l'Artois
  - Métropole Européenne de Lille
  - Syndicat Mixte des Transports du Douaisis
  - Communauté Urbaine d'Arras
  - Communauté d'Agglomération du Pays de Saint Omer
  - ADEME
  - Mission Bassin Minier
  - Tadao
  - CCI de l'Artois
  - MJEP d'Isbergues
  - Garage solidaire de Béthune
  - Conseils de Développement présents sur le territoire

À la fin de la consultation prévue le 3 juillet 2018, le SMT AG établira un état des réponses des PPA, une copie sera transmise à la CE.

### **4/ Organisation de l'Enquête publique**

- Le président de la CE (commission d'enquête) explique la méthode de travail de la commission, signale que le coordinateur technique est M. Didier COURQUIN et le rédacteur des comptes rendus de réunions M. Régis RAVAUD. Il indique que la prochaine réunion est prévue le 25 juin 2018, que d'ici là les commissaires enquêteurs vont commencer à étudier le dossier et que leurs questions ou demandes de précision seront synthétisées par M. Didier Courquin pour être transmises au SMT le 20 juin 2018 (à M. Thierry Foubert).

- La commission a établi le matin même, le tableau des permanences qui a été remis à M DENOYELLE afin de compléter l'arrêté et l'avis d'enquête publique (reste à définir les heures du samedi pour Isbergues).
- Suite aux échanges et propositions émises par la CE, l'arrêté et l'avis au public de l'enquête établis par le SMT AG seront soumis à approbation pour validation lors de la réunion du 25 juin 2018.
- La commission d'enquête demande à visiter les principaux sites concernés par l'enquête, la définition des points visités et la date de visite seront fixées lors de la prochaine réunion.
- Le président de la CE indique que le contrôle de l'affichage sera réalisé par la CE le 20 août 2018.
- Le dossier technique, comprenant le projet de PDU et la notice non technique, a été remis aux membres de la commission d'enquête, sous forme numérique.
- Le SMT AG confirme la parution de l'arrêté dans les annonces légales des journaux :
  - ✓ La Voix du Nord
  - ✓ Nord Éclair
- L'information au public se fera, par ailleurs, par la mise à disposition de brochures en mairie par exemple sous la forme d'un triptyque présentant sommairement le PDU et l'organisation de l'enquête (à réaliser par le SMT AG).
- Les registres d'enquête sont commandés et seront cotés et paraphés au siège de l'enquête avant leur distribution.
- À la fin de la contribution publique, les registres seront conservés par les commissaires enquêteurs lors de la dernière permanence le vendredi 5 octobre à 17h.
- L'adresse mail pour la contribution électronique devra être fermée dans les mêmes conditions le vendredi 5 octobre à 17h.
- La création d'un registre électronique a été abordée. M DENOYELLE va étudier la possibilité de « détourner le forum » en fonction au sein du SMT AG mais non utilisé pour le transformer en « registre ». Cette proposition doit être validée par la commission.

<p><b><i>Le Commissaire enquêteur Rédacteur</i></b>  <i>Régis RAVAUD</i>          03 21 59 25 99 - 06 95 67 79 83  <a href="mailto:r.ravaud@wanadoo.fr">r.ravaud@wanadoo.fr</a></p>	<p><b><i>Le Président de la CE</i></b>  <i>Michel-Ange MOUQUET</i>          03.20.37.61.07 - 06.62.82.53.56  <a href="mailto:michel-ange.mouquet@orange.fr">michel-ange.mouquet@orange.fr</a></p>
---	---

***Destinataires :***

- **SMT A-G et AULA** (F. Sirop, Q. Denoyelle, T. Foubert, G. Lepers, M. Hugot)
- **Membres de la CE** (M. Mouquet, D. Courquin, R. Ravaud)

## Annexe 9

**CR de la réunion plénière CE-SMT AG du 25 juin 2018**  
**ENQUETE PUBLIQUE E 18000058/59**  
**Enquête publique relative à la révision du**  
**Plan de Déplacements Urbains (PDU) du SMT Artois-Gohelle**  
-----

### **Deuxième réunion plénière entre la Commission d'Enquête et le SMT A-G**

## **COMPTE RENDU**

-----

**Date :** Lundi 25 juin 2018 – 14 h

**Lieu :** Siège du SMT AG - 39, rue du 14 juillet 62300 LENS

**Durée :** 3 Heures, de 14h00 à 17h.

### **Participants :**

#### **1-pour le SMT AG :**

- M. Fabrice SIROP, Directeur Général des Services du SMT AG
- M. Quentin DENOYELLE Responsable Pôle Transport Mobilité,
- M. Thierry FOUBERT Chargé de mission mobilité, correspondant de la CE,
- M. Guillaume LEPERS, Correspondant de l'Agence d'Urbanisme de l'Artois,
- M. Mathieu HUGOT, Correspondant de l'Agence d'Urbanisme de l'Artois
- M. Pascal BARBELETTE, Responsable du pôle juridique du SMT AG.

#### **2- pour la Commission d'Enquête :**

- M. Michel Ange MOUQUET, président de la commission d'enquête,
- M. Didier COURQUIN, membre titulaire de la commission d'enquête,
- M. Régis RAVAUD, membre titulaire de la commission d'enquête.

### **Synthèse des points évoqués :**

#### **1/ Réunion précédente**

Le compte rendu de la réunion du 31 mai 2018 a été approuvé après prise en compte des observations des participants.

#### **2 / Consultation des PPA**

A la demande de la CE, le SMT AG confirme que la Chambre d'Agriculture n'a volontairement pas été sollicitée.

Peu de PPA ont à ce jour répondu aux courriers du SMT Artois-Gohelle. Une synthèse sera effectuée après le 3 juillet 2018 (date limite de retour des avis) entre le SMT AG et la CE.

#### **3 / Publicités**

Le choix des journaux pour les publications légales de l'enquête n'est pas arrêté à ce jour.

La Voix du Nord a été retenue, reste à définir le second journal, soit Nord Éclair ou L'Écho de La Lys. Le SMT AG vérifiera que cette dernière publication, hebdomadaire, paraît bien en août et transmettra à la CE son choix définitif ainsi que les dates de diffusion dès qu'elles seront connues. Une copie des annonces légales sera transmise à la CE lors de la diffusion.

#### **4/ Réunion Publique**

La tenue d'une réunion publique d'information et d'échanges a été évoquée. Cette réunion se tient à la seule initiative de la Commission d'Enquête qui souhaite toutefois, avant de se prononcer, connaître l'avis du pétitionnaire sur ce point.

Pour le SMT AG il serait difficile de déterminer le nombre de réunions à réaliser et les lieux à définir. Par ailleurs, la nécessaire publicité (en principe « toutes boîtes aux lettres » des citoyens concernés) serait une charge très importante.

Après en avoir délibéré en interne et compte tenu du contexte de la révision effectuée pour un changement de périmètre de responsabilité et non au terme du PDU qui vient d'être révisé en 2015, la CE décide de ne pas programmer de réunion publique.

#### **5/ Lieux des permanences de l'Enquête publique**

M. Thierry Foubert signale n'avoir reçu aucune réponse aux courriers envoyés aux maires des communes retenues. Une relance est donc urgente.

La CE souhaite connaître les coordonnées des correspondants mairie afin d'organiser au mieux les permanences.

La CABBALR accepte le principe des permanences.

La Commission d'Enquête précise qu'en dehors de ses permanences, les dossiers et registres doivent pouvoir être mis à la disposition du public qui le souhaite aux heures d'ouverture habituelles de services.

##### *Hors réunion*

*Le 26 juin 2018, M. Foubert a reçu une information de la mairie de Lillers concernant les permanences, en particulier, la demande de ne pas tenir de permanence le dernier jour de l'enquête pour des raisons de foire. La dernière permanence à Lillers pourra être décalée au jeudi 4 octobre 2018 dans le même créneau horaire.*

#### **6/ Visites de Sites**

M. Foubert propose de transmettre rapidement à la CE un programme et des dates de visite. Ce qui a été réalisé par mail le 26 juin 2018 :

- Lundi 06/08/2018 à partir de 14 heures : SIZIAF, Dépôt Quadraparc, Béthunois et Bruaysis (tracé Bulle 2, PEM Béthune, Porte Nord, friche Foulon)

- Mardi 07/08 :2018 à partir de 14 heures : Dépôt de Houdain, Lillers (aire de covoiturage, gare SNCF), Halte ferroviaire d'Ham en Artois, Isbergues.

Ces dates et ce programme conviennent à la CE.

#### **7 / Affichage**

Un arrêté, publié le 4 mai 2012 au Journal officiel, fixe les caractéristiques et dimensions de l'affichage de l'avis d'enquête publique sur les lieux prévus pour la réalisation du projet.

Les affiches doivent être apposées 15 jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci. Elles doivent être visibles et lisibles de la voie publique.

Elles doivent mesurer au moins 42 × 59,4 cm (format A2) et comporter le titre "avis d'enquête publique" en caractères gras majuscules d'au moins 2 cm de hauteur et les

informations visées à l'article R. 123-9 du code de l'environnement en caractères noirs sur fond jaune.

D'un commun accord entre le SMT AG et la CE la date limite d'affichage a été fixée au vendredi 17 août 2018.

#### **8/ Plan de contrôle de l'affichage**

La CE organisera le contrôle de l'affichage le 20 août 2018 pour les 35 communes concernées par l'enquête et fera un contrôle par sondage pour les autres communes. Le bilan figurera au rapport d'enquête.

#### **9/ Registres d'Enquêtes**

Dans toute la mesure du possible, ils seront signés et paraphés le jour de la visite des sites.

#### **10/ Participation électronique**

Le pétitionnaire n'envisage pas l'utilisation d'un registre électronique.

Une adresse mail a été créée. Elle sera communiquée à la CE dès que possible.

La CE rappelle les règles d'utilisation de cette adresse électronique :

- Elle est obligatoire
- Elle fonctionne en même temps que l'enquête publique (surveiller la fermeture de cette adresse en même temps que la fin de la dernière permanence).
- Tous les mails envoyés doivent pouvoir être consultés par tous les utilisateurs.

Le pétitionnaire s'engage à scanner tous les mails reçus et à les présenter sur le site internet du SMT AG dans un onglet consacré au PDU.

La modération et la décision de publication seront à la charge de la CE.

L'utilisation du Forum du SMT AG évoquée lors de la précédente réunion est abandonnée.

Un ordinateur en mode bureautique sera installé en parallèle au registre papier, uniquement au siège de l'Enquête, conformément à la réglementation.

#### **11/ Rédaction de l'arrêté**

La correction de l'arrêté a été faite durant la réunion.

Un dernier échange reste à faire pour finaliser ce document.

Le projet d'affiche issu de l'arrêté sera également transmis à la CE

#### **12/ Signature de l'arrêté**

Celui-ci doit être signé par le Pétitionnaire : le Président du SMT AG ou son délégué.

Une copie de la version définitive officielle sera transmise aux membres de la CE

#### **13/ Réponses aux questions techniques de la CE**

Le pétitionnaire répondra par écrit aux diverses questions que pose la CE

#### **14/ Résumé des échéances principales**

Visite des sites le 6 et 7 août 2018 par la CE et le SMT AG

Contrôle de l'affichage le 20 août 2018 par la CE

Réunions internes CE déjà programmées (la salle A05 du SMT AG est appropriée)

- le 31 août 2018 de 10 h 12h
- le 24 septembre 2018 de 10h 12h
- le 8 octobre 2018 de 9h à 17 h

A l'issue de la réunion plénière, la CE a débattu en interne de quelques points de procédure.

Fin de la réunion à 17h

<i><b>Le Commissaire enquêteur Rédacteur</b></i> <i>Régis RAVAUD</i> 03 21 59 25 99 - 06 95 67 79 83 <a href="mailto:r.ravaud@wanadoo.fr">r.ravaud@wanadoo.fr</a>	<i><b>Le Président de la CE</b></i> <i>Michel-Ange MOUQUET</i> 03.20.37.61.07 - 06.62.82.53.56 <a href="mailto:michel-ange.mouquet@orange.fr">michel-ange.mouquet@orange.fr</a>
--	--

***Destinataires :***

- **SMT AG et AULA** (F. Sirop, Q. Denoyelle, T. Foubert, G. Lepers, M. Hugot, P Barbelette)
- **Membres de la CE** (M. Mouquet, D. Courquin, R. Ravaud)

## **Annexe 10-1**

**CR de Réunion avec la CABBALR le 19 juillet 2018**

### **TAdm LILLE - ENQUETE PUBLIQUE E 18000058/59**

Enquête publique relative à la révision 2018 du Plan de Déplacements Urbains (PDU) du SMT AG (Syndicat Mixte des Transports) Artois Gohelle.

**Autorité organisatrice de l'enquête et Maitre d'ouvrage :**

**SMT AG 39, rue du 14 juillet, 62 LENS**

#### **Réunion de Préparation de la contribution publique**

**Au siège de la CABBALR**

**(Communauté d'Agglomérations Béthune, Bruay, Artois, Lys Romane)**

#### **Compte rendu de réunion**

### **Réunion au siège de la CABBALR**

**Date/Heure : 19/07/2018 - 14h00**

#### **Participation :**

- **Mme Anne-Sophie CAUCHY, assistante de Direction du Directeur de l'urbanisme et chargée de la coordination de l'enquête relative au PDU du SMT AG pour la CABBALR,**
- **M. Michel-Ange MOUQUET, président de la commission d'enquête**

Autres personnes concernées par la procédure :

- **M. Sébastien FOUGNIE, Directeur d'Urbanisme**
- **Mme Isabelle DILLY, assistante SCoT (en l'absence de Mme Cauchy)**

#### **SYNTHESE DES POINTS EVOQUES**

- **Présentation CE, remise de la charte de déontologie des commissaires enquêteurs, rappel des préoccupations majeures du TAdm pour les enquêtes publiques : respect strict des procédures (vices de forme), accessibilité facilitée du public au dossier et registre d'enquête.**
- **Notion de publicité : affichage de la publicité de l'enquête. Rappel des lieux choisis (cf. à la réglementation) dont le siège de la CABBALR où l'affichage sera effectué sur le panneau Adhoc à droite de l'entrée principale du siège de la CABBALR.**

Par ailleurs, il serait souhaitable d'insérer un encart relatif à l'enquête, sur la page d'accueil du site de la Communauté d'Agglomérations et dans le journal mensuel communautaire. Mme Cauchy en étudiera la faisabilité.

Un certificat de publication signé par le Pdt de la CABBALR ou son délégataire sera transmis en fin d'enquête : 1 ex au SMT AG, 1ex à la commission d'enquête.

**La limite de publicité de l'enquête a été fixée au vendredi 17 août 2018, le contrôle d'affichage sera réalisé dans la journée du lundi 20 août 2018.**

- Réception au siège de la CABBALR des documents nécessaires à l'enquête et transmis par le SMT AG : prévue début août 2018 : le dossier et le registre conformes à la réglementation et parafés par la CE, l'arrêté et l'affiche de publicité (A2 fond jaune), les consignes de procédure d'enquête. Mme Cauchy fera vérifier la bonne réception de ces documents et alertera le SMT AG en cas de déficience.
- Rappel des permanences prises au siège de la CABBALR :
  - Vendredi 7 septembre 2018 de 14h à 17h
  - Lundi 17 septembre 2018 de 9h à 12h
  - Mercredi 26 septembre 2018 de 9h à 12h
  - Vendredi 5 octobre 2018 de 14h à 17hContrôle des heures d'ouverture des services en fonction des heures de permanence à prendre afin de permettre au CE de récupérer le dossier et de s'installer en salle de permanence : pas de difficulté, les heures d'ouverture au public sont compatibles (8h30-12h et 13h30-17h30).
- Localisation du registre et du dossier d'enquête (consultation, stockage...) en dehors de la présence du CE. Les documents sont mis en place au service accueil, à l'entrée principale. Mme Cauchy transmettra les consignes nécessaires aux trois hôtesses d'accueil responsables de ce service.
- Lieux de permanence du CE : toutes les permanences (P1 à P4/4) seront prises au même endroit, dans un box situé à droite du bureau accueil (facilité d'accès maximale du public).  
Le CE pourra disposer d'un accès internet via le WIFI du siège. Mme Cauchy sera présente à l'ouverture de la première permanence afin de vérifier le bon fonctionnement de cette connexion.
- Fermeture de l'enquête au public le vendredi 5 octobre 2018 à 17h 00 : elle coïncide avec la fin de la dernière permanence. Le registre sera emmené directement par le CE à l'issue (clôture du registre par le CE et non plus par le maire ou pdt d'EPCI), donc pas de transmission à charge de la CABBALR.
- Registre d'enquête : pour les observations hors présence du CE assurer la numérotation chronologique et essayer de faire préciser de qui elle émane (particulier, association, élu...). La CABBALR fera chaque fin de semaine, dans toute la mesure du possible, des scans du registre et les transmettra au CE, mail : *michel-ange.mouquet@orange.fr*

*Michel-Ange Mouquet, Pdt de la CE 18000058/59*

## Annexe 10-2

### CR de Réunion avec la mairie d'Isbergues le 1 août 2019

#### TAdm LILLE - ENQUETE PUBLIQUE E 18000058/59

Enquête publique relative à la révision 2018 du Plan de Déplacements Urbains (PDU) du SMT AG (Syndicat Mixte des Transports) Artois Gohelle.

Autorité organisatrice de l'enquête et Maître d'ouvrage :

SMT AG 39, rue du 14 juillet, 62 LENS

#### **Réunion de Préparation de la contribution publique**

À la mairie d'ISBERGUE

#### Compte rendu de réunion

Date/Heure : 1/08/2018 - 10h00

Personne rencontrée : M FOULON référent pour l'enquête publique de la mairie d'Isbergues.

#### POINTS EVOQUES

- Présentation de la Commission d'Enquête, remise de la charte de déontologie des commissaires enquêteurs, rappel des préoccupations majeures du Tribunal Administratif pour les enquêtes publiques : respect strict des procédures (vices de forme), accessibilité du public au dossier et registre d'enquête et communication.
- Lieux de permanence du CE : toutes les permanences (P1 à P4/4) seront prises au même endroit, à l'entrée la salle du conseil située au rez de chaussée à l'opposé du bureau accueil (facilité d'accès maximale du public).
- Notion de publicité : affichage de la publicité de l'enquête.

Lieux choisis :

Porte d'entrée principale de la mairie qui donne directement sur le parking et la rue Jean Jaurès

Les mairies annexes : Mairie annexe de Berguette

Mairie annexe de Molinghem

À l'annexe de la CABALR rue Jean Jaurès à Isbergues

Une information concernant l'enquête apparaîtra sur la page d'accueil du bulletin municipal Isbergues Infos et sur site internet de la ville. M FOULON en réfèrera au maire de la commune.

Un certificat de publication signé par le Maire de la commune sera transmis en fin d'enquête : 1 ex au SMT AG, 1ex à la commission d'enquête.

La limite de publicité de l'enquête a été fixée au vendredi 17 août 2018, le contrôle d'affichage sera réalisé dans la journée du lundi 20 août 2018.

- La réception des documents nécessaires à l'enquête transmis par le SMT AG est prévue début août 2018 : le dossier et le registre conformes à la réglementation et parafés par la CE, l'arrêté et les affiches de publicité, les consignes de procédure d'enquête. M FOULON contrôlera la bonne réception de ces documents et alertera le SMT AG en cas de déficience.

- Rappel des permanences prises à la mairie d'ISBERGUES :
  - Lundi 10 septembre 2018 de 9h à 12h
  - Jeudi 20 septembre 2018 de 14h à 18h
  - Samedi 29 septembre 2018 de 10h à 12h
  - Vendredi 5 octobre 2018 de 14h à 17h
  
- Fermeture de l'enquête au public le vendredi 5 octobre 2018 à 17h 00 : elle coïncide avec la fin de la dernière permanence. Le registre sera emmené directement par le CE à l'issue (clôture du registre par le CE et non plus par le maire ou pdt d'EPCI), donc pas de transmission à charge de la CABBALR.
  
- Registre d'enquête : pour les observations hors présence du CE assurer la numérotation chronologique et essayer de faire préciser de qui elle émane (particulier, association, élu...). M FOULON fera chaque fin de semaine, dans toute la mesure du possible, des scans du registre et les transmettra au CE, mail : [r.ravaud@wanadoo.fr](mailto:r.ravaud@wanadoo.fr)

Régis RAVAUD Le 02/08/2018

## **Annexe 10-3**

**CR de Réunion avec la mairie de Lillers le 6 août 2018**

### **TA de LILLE - ENQUETE PUBLIQUE E 18000058/59**

Enquête publique du 03 septembre 2018 au 05 octobre 2018, relative à la révision 2018 du Plan de Déplacements Urbains (PDU) du SMT AG (Syndicat Mixte des Transports) Artois Gohelle.

**Autorité organisatrice de l'enquête et Maitre d'ouvrage :  
SMT AG 39, rue du 14 juillet, 62 LENS**

### **Réunion de Préparation de la contribution publique Mairie de LILLERS**

## **Compte rendu de réunion**

### **Réunion au service urbanisme Mairie de LILLERS**

**Date/Heure : 06/08/2018 - 9h30**

#### **PARTICIPATION**

- Mme Sophie CRISPYN, responsable service urbanisme de la mairie de Lillers, référente pour l'enquête publique.
- Mme CHAUMETTE-LEFEBVRE service communication.
- M. Didier COURQUIN, Commissaire enquêteur, membre de la commission d'enquête.

#### **SYNTHESE DES POINTS EVOQUES**

- 1- Présentation de la Commission d'enquête et remise à Mme CRISPYN de la charte de déontologie des commissaires enquêteurs, rappel des préoccupations majeures du TA de Lille pour les enquêtes publiques : respect strict des procédures (vices de forme), accessibilité du public au dossier et registre d'enquête.
- 2- Affichage de la publicité de l'enquête (cf. à la réglementation)

Lieux choisis :

- Porte d'entrée principale (vitrée) du service urbanisme. L'affiche est visible de la place Roger Salengro à Lillers.
- Hall d'entrée de la mairie de Lillers.
- Annexe de la CABBALR, 7 rue de la Haye à Lillers.
- Médiathèque Louis Aragon, place Roger Salengro à Lillers.

**3- Autres publicités :**

- Site internet de Lillers.
- Page Facebook de Lillers.
- Panneau électronique d'information de la ville de Lillers.

**4-** Un certificat de publication signé par le Maire de Lillers ou son délégataire sera transmis en fin d'enquête au SMT AG ainsi qu'un exemplaire à la commission d'enquête.

**5-** La limite d'affichage de publicité de l'enquête est fixée au vendredi 17 août 2018.

Ainsi, le contrôle d'affichage pourra être réalisé par un membre de la commission d'enquête dans la journée du lundi 20 août 2018.

Il faut noter qu'une affiche de publicité réglementaire (A2, fond jaune) a été fournie le vendredi 3 août par le SMT AG. Cette affiche a été posée le jour même sur la porte d'entrée du service urbanisme.

**6-** Les documents nécessaires à l'enquête seront transmis par le SMT AG

Ils doivent être composés :

- du dossier et du registre, ces pièces parafées par la commission d'enquête doivent être conformes à la réglementation.
- de l'arrêté ainsi que des consignes de procédure d'enquête.

Mme CRISPYN devra vérifier la bonne réception de ces documents.

En dehors des permanences du commissaire enquêteur, le dossier ainsi que le registre seront accessibles au public au service urbanisme de la mairie auprès de Mme CRISPYN, aux heures d'ouverture habituelle de celle-ci.

**7-** Toutes les permanences du commissaire enquêteur ne seront pas effectuées au même endroit. Elles seront effectuées :

- Au service urbanisme, place Roger Salengro (bureau de Mr MARQUIS)  
Mercredi 12 septembre de 9h à 12h.  
Jeudi 27 septembre de 14h à 17h.  
Jeudi 4 octobre de 14h à 17h.
- A la médiathèque Louis Aragon, place Roger Salengro (pour cause de marché)  
Samedi 22 septembre de 9h à 12h.

**8-** La fermeture de l'enquête au public se fera le vendredi 5 octobre 2018 à 17h00.

Cette date ne coïncide pas avec la dernière permanence (jeudi 4 octobre).

Le registre sera donc repris par le commissaire enquêteur le samedi 6 octobre à 9h30.

La clôture du registre sera faite par le commissaire enquêteur.

**9-** Concernant les participations au registre d'enquête en dehors des permanences du commissaire enquêteur, nous demandons à Mme CRISPYN de s'assurer de la numérotation chronologique des observations et de leurs provenances.

Mais aussi chaque fin de semaine, dans la mesure du possible, de scanner les participations du registre et les transmettre au commissaire enquêteur à l'adresse mail : [courquin.didier@orange.fr](mailto:courquin.didier@orange.fr)

Dans la situation où un courrier destiné à la commission d'enquête ou à son président, parvenait en mairie, nous demandons à Mme CRISPYN d'en aviser le commissaire enquêteur afin que soient prises les dispositions nécessaires pour que ces observations soient consultables dans les meilleurs délais.

Il est aussi précisé que toutes pièces du dossier sont communicables, aux frais du demandeur selon les modalités prescrites à l'article L 123.11 du code de l'environnement.

Didier COURQUIN CE 62  
Membre de la commission d'enquête  
07/08/2018

**Annexe 11**  
**CR des Visites de terrain**

**TA LILLE - ENQUETE PUBLIQUE E 18000058/59**  
**« PROJET DE REVISION DU PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS »**  
**du SMT Artois - Gohelle**

**COMPTE RENDU**  
**de Visite des points clefs du projet de PDU**

-----

**Dates :**

Visite 1 : Lundi 6 Août 2018

Visite 2 : Jeudi 6 Septembre 2018

**Lieu :** Siège du SMT AG, point de RDV.

**Durée :** 6 heures

**Participants :**

**1-pour le SMT AG**

- M Thierry FOUBERT Chargé de mission mobilité, correspondant de la CE

**3- pour la commission d'enquête :**

- M Michel Ange MOUQUET, président de la commission d'enquête
- M Didier COURQUIN, membre titulaire de la commission
- M Régis RAVAUD, membre titulaire de la commission

M FOUBERT accueille la commission d'enquête au siège du SMT AG pour deux après-midis de visite de terrain relatifs à certains points clefs du PDU afin de permettre à la CE de mieux appréhender les contours de l'enquête.

Essentiellement, les visites ont été consacrées :

- à la mise en service des nouveaux modes de transport en commun, en particulier le BHNS (bus à haut niveau de service),
- aux nouvelles communes ayant intégré la CABBALR et comprise aujourd'hui dans le périmètre de responsabilité du SMT AG.

**1 / BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICES : BHNS**

La CE a pu visualiser l'ensemble des travaux nécessaires à la mise en service du BHNS.

**1.1 Les dépôts et locaux administratifs**

Deux bâtiments ont été installés à Grenay sur la zone d'activités Quadraparc (Grenay / Bully-les-Mines) et à Houdain sur la ZAL du Bois Carré.

Ils accueillent les zones de vie adaptées aux chauffeurs, à l'entretien du parc, et à l'administration. Pour le centre de Grenay La particularité est l'aménagement d'un nouveau poste de contrôle et de commandement (PCC) qui permettra de réguler le trafic bus sur l'ensemble du réseau.

A Houdain, le dépôt abritera des bus à hydrogène destinés à la Bulle 6. Ce sont deux bâtiments de conception différente qui s'intègrent bien dans le paysage.

Les terminus des lignes BHNS sont aménagés pour les chauffeurs : toilettes, zones de repos ombragées.

## 1.2 Les infrastructures routières

En 2019, 182 stations associées à 100 km de lignes de bus à haut niveau de service seront en service. La CE a pu se rendre compte de l'ampleur des travaux réalisés mais, compte tenu de l'avancement constaté, doute de la possibilité d'une mise en œuvre de l'ensemble du projet prévue dès janvier 2019. Une mise en service en solution dégradée est envisagée.

## 2/ TRANSPORT EXPRESS REGIONAL : LE TER

5 axes ferroviaires desservent 31 gares et haltes. Le réseau permet des liaisons internes au territoire du SMT Artois-Gohelle, mais aussi avec les grands pôles extérieurs comme Lille, Douai, Arras, Dunkerque.

La CE a visité des gares à forte fréquentation comme Béthune et Lens mais aussi des haltes peu fréquentées comme Ham en Artois.

Le problème majeur rencontré est le « parking longue durée ».

Aujourd'hui cela semble être un frein à une utilisation plus importante des TER par la population.

Soit il y a un manque notable de places au niveau des gares à fort trafic (notamment à Lens), soit un manque de sécurité au niveau des gares de moindre importance comme à Lillers où une opération de police était en cours au moment de la visite. Certaines haltes ne sont pas adaptées aux PMR.

La réhabilitation des passages souterrains, l'organisation sécurisée de places de stationnement voitures, l'implantation de box à vélo sécurisés, l'arrêt de bus face à la porte de la gare devraient contribuer à développer une fréquentation plus importante.

## 3/ AIRES DE COVOITURAGE

La CE a dénombré 3 aires de covoiturage officielles : Lillers, Noyelles sous Lens et Haisnes.

La multiplication des possibilités de covoiturage devrait permettre de réduire le nombre de véhicules roulant avec seulement le chauffeur. La politique d'implantation de ces aires ne semble pas parfaitement définie.

## 4/ FIN DE VISITE

M FOUBERT conclut cette visite en rappelant les objectifs du PDU.

La réunion s'est achevée par un bilan sur la procédure d'enquête dont la participation publique vient d'être ouverte le lundi 3 septembre 2018 à 9h00.

### *Destinataires :*

- **SMT A-G** (F. Sirop, Q. Denoyelle, T. Foubert)
- **Membres de la CE** (M. Mouquet, D. Courquin, R. Ravaud)

## Annexe 12

CR de la réunion interne CE du 31 août 2018

**TA LILLE - ENQUETE PUBLIQUE E 18000058/59**

**« PROJET DE REVISION DU PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS »  
du SMT Artois - Gohelle**

-----  
**Réunion 5 – Bilan de procédure avant ouverture du créneau public**  
-----

**Réunion 5**

**COMPTE RENDU**

**Date : 31 août 2018 – 09h30**

**Lieu : Siège du SMT AG à LENS**

**Durée : 2 h 30, de 09h 30 à 12h**

**Participation : Membres de la Commission d'enquête**

### **Ordre du jour**

#### **1) Bilan des réponses aux questions techniques posées au SMT AG**

Les réponses du SMT AG aux questions techniques de la commission d'enquête sont examinées en séance. Sont déterminées les réponses satisfaisantes sans suivi nécessaire de la CE, les réponses qui méritent d'être retenues pour les conclusions, enfin celles qui appellent des recherches complémentaires ou un traitement particulier.

Le tableau récapitulatif joint en Annexe 1 donne :

- le libellé de chaque question,
- la réponse proposée par SMT AG,
- la suite donnée par la CE.

Suite à ce bilan les actions suivantes sont décidées :

- un certain nombre de points seront approfondis lors des réunions de conclusions afin de déterminer la nécessité de prononcer réserves ou recommandations,
- un mail sera adressé au SMT AG pour exprimer les besoins ou précisions complémentaires aux questions initiales (à charge M. Mouquet),
- une évaluation du nombre d'entreprises de plus de 100 salariés dans le périmètre SMT AG sera effectuée (à charge R. Ravaud), la question sera en parallèle posée au SMT AG.

#### **2) Rédaction du Rapport d'enquête**

La maquette version 4, intégrant les projets de rédaction a été transmise à chaque membre de la CE le 17 août 2018. Elle est examinée en séance. Cet examen montre que tous les paragraphes pouvant être rédigés avant la contribution publique le sont, à l'exception de la consultation des PPA dont la rédaction est en cours (à charge D. Courquin).

Dès que cette partie sera intégrée ainsi que les annexes disponibles une relecture de forme avec correction orthographique sera effectuée par R. Ravaud.

La rédaction définitive sera approuvée lors de la réunion interne CE du 24 septembre 2018.

### **3) Point des visites aux lieux d'enquête**

Les CR de réunion des membres de la CE avec leur référent pour chaque lieu d'enquête ont été rédigés. Un tour de table est par ailleurs fait en séance. Il n'apparaît pas de difficultés particulières de collaboration et les permanences devraient se tenir sans difficultés.

La récupération des registres en fin d'enquête est bien précisée : vendredi 5 octobre 2018 à 17 h en fin de dernière permanence à la CABBALR et à Isbergues et samedi 6 octobre 2018 à 9h30 pour Lillers.

### **4) Bilan du contrôle d'affichage**

**Le contrôle a été effectué, comme planifié, par les membres de la CE, le 20 Août 2018.**

Il apparaît qu'à l'issue de ce contrôle, l'affichage est efficient à 100% pour les 35 communes dont l'entrée dans le périmètre du SMT AG justifie l'enquête publique.

L'intervention du CE pour réaliser l'affichage a toutefois été nécessaire dans 9 cas sur les 35 mairies visitées.

La synthèse figure en Annexe 2 et fera l'objet d'une des annexes du rapport d'enquête

### **5) Visites**

Les visites relatives à l'enquête ont été programmées en deux demi-journées. La première a eu lieu le 6 août 2018, la seconde est programmée le jeudi 6 septembre 2018 à compter de 14h. Elles n'appellent pas de remarques particulières et feront l'objet d'un compte-rendu au rapport d'enquête (à charge R. Ravaud).

### **6) Consignes de permanence**

Afin d'harmoniser l'attitude et les méthodes de travail de l'ensemble des membres de la CE sur leur lieu de permanences, les consignes à appliquer sont discutées en séance. Elles font l'objet de l'Annexe 3.

### **7) Tour de Table – Questions diverses**

**La prochaine réunion interne de commission aura lieu le lundi 24 septembre à 10h**, une convocation et l'ordre du jour seront adressés à tous en temps utile.

Un tableau vierge de saisie des observations du public sera transmis aux membres de la CE en parallèle du présent CR.

**Le Président de la CE**

*Michel-Ange MOUQUET*

06.62.82.53.56

[michel-ange.mouquet@orange.fr](mailto:michel-ange.mouquet@orange.fr)

**Destinataires :**

*Membres de la CE*

**NB les annexes 1 et 2 du présent CR ne sont pas reproduites ici car elles figurent en annexes du rapport d'enquête, seule figure l'Annexe3.**

### ANNEXE 3

#### CONSIGNES DE PERMANENCE

- Prendre le délai de route nécessaire pour ouvrir la permanence à l'heure, faire l'installation du dossier, du registre, et du matériel informatique. En cas de retard, penser à prévenir le lieu d'enquête et le Pdt de la CE  
(cf. en cas de retard d'ouverture : jurisprudence en faveur du CE si justification réaliste)
  - A la première permanence dans chaque mairie : Vérifier la cotation et le paraphe des registres et du dossier, rectifier en cas d'anomalie, et contrôler que le registre est bien ouvert pour l'enquête.
  - Vérifier la complétude du dossier d'enquête à chaque entrée/sortie avec le correspondant du lieu d'enquête (ne pas hésiter à renouveler la pédagogie)
  - Ouvrir le registre pour chaque permanence :  
Ne pas oublier d'indiquer la date, le numéro de la permanence et les horaires de début et de fin. (Ex : « Ouverture de la première permanence le JJ/MM/AAAA, de 09h00 à 12h00 »)
  - Numéroter chronologiquement les observations dans le registre, donner les consignes au lieu d'enquête pour ne pas interrompre cette numérotation lorsque le citoyen vient écrire, hors présence du CE (comme ce n'est pas évident, essayer d'insister auprès du correspondant mairie)
  - Afin de faire face à plusieurs visiteurs simultanément, disposer du dossier lieu d'enquête, de celui du CE, et de la version électronique afin d'occuper les visiteurs qui attendent.
  - Le siège de l'enquête est bien au SMT AG à Lens, c'est là que doivent en principe arriver les courriers adressés au président de la CE. Prendre toutefois en compte les plis qui seraient éventuellement adressés au lieu de permanence – 2 cas :
    - ✓ Il s'agit d'un courrier classique, sous enveloppe, clos, portant l'intitulé de la commission d'enquête, que le citoyen apporte au lieu de le poster (cas assez exceptionnel) : avertir le Pdt qui le récupérera, il sera enregistré au registre du siège,
    - ✓ Il s'agit d'un document ouvert sur lequel le citoyen a formalisé ses préoccupations : le prendre comme une observation écrite, le coller à la suite des observations dans le registre de la commune.
- NB - Les courriers classiques qui seraient adressés au maire ou à la CE sans autre mention doivent aussi être annexés au registre mis en place au siège de l'enquête*
- L'enregistrement des courriers au siège de l'enquête se fait de la manière suivante :
    - Sur le courrier, porter un n° chrono, le signer
    - En fin de registre : reporter le N° du courrier, noter son expéditeur et la date d'enregistrement. Les courriers ainsi cotés sont insérés dans une chemise (sans les agraffer) avec le registre.
    - Les photocopier

- A chaque fin de permanence prendre copie du registre au fur et à mesure. Demander au secrétariat du lieu d'enquête de scanner les observations déposées chaque jour entre les permanences et de les envoyer par courriel au commissaire enquêteur.
- Clôturer la permanence sur le registre :  
Mentionner le nombre de visites et d'observations durant la permanence, comptabiliser le nombre d'observations totales depuis le début de l'ouverture de l'enquête, tirer un trait.  
Restituer le dossier et le registre au responsable de la mairie en charge du dossier.  
Ex : « Fin de la première permanence à xx heures, x visites, x observations, x observations depuis le début de l'enquête »
- Le traitement des pétitions : ne pas considérer une pétition comme observation normale, **contacter le président** (téléphone portable ou SMS) qui viendra la récupérer et la comptabilisera en fin de registre du siège, dans une rubrique « pétitions »  
Seront inscrits :
  - un n° ordre
  - le libellé de la contestation,
  - le nom du dépositaire,
  - le libellé du groupe qui la présente
  - le nombre de signataires

Traitement identique pour mémoires, gros dossiers, rapports, etc. ....

- Les observations doivent être reportées de façon synthétique sur le tableau de recueil (si très nombreuses : idéal le faire quotidiennement).  
En fin de semaine transmettre les synthèses au Président CE, sans oublier dès la semaine s+1 de colorier les parties saisies la semaine précédente
- L'expression citoyenne est libre, bien entendu, mais il est préférable qu'elle se rapporte à l'enquête ! Les hors sujets seront consignés mais non pris en compte. (Case NC du tableau de recueil)
- Les observations peuvent être anonymes mais il est préférable qu'elles soient signées ! Adresse et émetteur. Dans la mesure du possible identifier les contributeurs (particulier, élu, représentant d'une association etc.)  
L'enquête est ouverte à tous sans condition d'âge ou de nationalité.
- Il n'est pas obligatoire de formuler une observation, mais il est intéressant de marquer son passage : par exemple : « je suis venu consulter le dossier ». Dans ce cas la ligne sur le tableau de recueil sera répertoriée « Autre »
- Le commissaire enquêteur peut écrire à la place d'un citoyen, qui signe (ou non). Indiquer que c'est le CE qui écrit. (Écrire en en-tête « observation rédigée par CE, sous la dictée de M xx »).
- La contribution électronique fait l'objet d'une transmission par mail du SMT AG vers le Pdt de CE qui traite au fil de l'eau. Les observations qui en sont issues figureront dans un état de synthèse hebdomadaire qui sera transmis par le Pdt au SMT AG en vue de la préparation de ses réponses pour le PV de synthèse (transmission en copie aux membres CE).

- L'enquête se termine le vendredi 5 octobre 2018 à 17h. Cette limite est prise en compte pour les courriers et courriels.
- La récupération des registres étant à la charge des CE ne pas oublier de donner les consignes aux lieux d'enquête pour les modalités de recueil et pour l'envoi des certificats d'affichage.
- Les formalités de clôture des registres seront effectuées par la CE au début de la réunion du lundi 8 octobre 2018 à 9h30 au SMT AG.
- A chaque permanence effectuée (notamment avant le 24 septembre 2018, date de notre réunion-bilan), adresser un courriel en copie à chaque membre de la commission en fin de créneau, sans formalisme particulier, mais il serait bien d'indiquer le nombre de visites reçues, d'observations déposées, le climat de la permanence et la tendance des observations. Faire le cas échéant un état néant.

***Prévoir : Les numéros de téléphone des interlocuteurs en mairie, colle, scotch, règle, ciseaux, agrafeuse, rallonge électrique...***

## Annexe 13

### Document d'information sur l'enquête réalisée par le SMT AG (Source SMT AG)

#### PERMANENCES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Lieu	Dates	Horaires
Béthune (Siège de l'agglo de Béthune-Bruyat)	Vendredi 7 septembre 2018	14h00-17h00
	Lundi 17 septembre 2018	9h00-12h00
	Mardi 18 septembre 2018	9h00-12h00
	Vendredi 3 octobre 2018	14h00-17h00
Lillers (Mairie)	Mardi 12 septembre 2018	9h00-12h00
	Samedi 22 septembre 2018	9h00-12h00
	Judi 27 septembre 2018	14h00-17h00
	Judi 4 octobre 2018	14h00-17h00
Isbergues (Mairie)	Lundi 12 septembre 2018	9h00-12h00
	Judi 20 septembre 2018	14h00-17h00
	Samedi 27 septembre 2018	9h00-12h00
	Vendredi 5 octobre 2018	14h00-17h00

#### COMMENT CONSULTER LE DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE ?

**38, rue du 14 juillet - CS 70 173 - 62303 LENS Cedex**  
 03 20 98 06 30 - 03 20 98 06 39 - 5 ans artois-gohelle.fr

**Mairie Communale**  
 101, avenue de Landerne  
 CS 40 140 - 62111 BETHUNE Cedex

**Mairie de Lillers**  
 Hôtel de Ville  
 Place Roger Salengro  
 62110 LILLERS

**Mairie d'Isbergues**  
 Hôtel de Ville  
 33, rue Jean Jaures  
 62330 ISBERGUES

ou sur le site Internet du SMT Artois-Gohelle :  
[www.smt-artois-gohelle.fr](http://www.smt-artois-gohelle.fr)  
 Rubrique La mobilité sur le territoire

#### COMMENT VOUS EXPRIMER ?

- Sur les registres disponibles au siège de la CABBALI et dans les communes de Lillers et d'Isbergues aux horaires d'ouverture au public
- Sur le registre au siège du SMT AG aux horaires d'ouverture au public
- Par Courriel mail : [enquetePDU2018@smtag.fr](mailto:enquetePDU2018@smtag.fr)
- Par courrier à l'adresse suivante :  
 Monsieur le Président de la Commission d'enquête de révision du PDU du SMT AG - 38, rue du 14 juillet - CS 70 173 - 62303 LENS Cedex

## ENQUÊTE PUBLIQUE

1 SEPTEMBRE AU 04 OCTOBRE

### RÉVISION DU PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS



Mille idées Mobilité ! 2011-2020



Faire des transports en commun une seconde nature !

#### QU'EST-CE QUE LE SMT ARTOIS-GOHELLE ?

C'est un établissement public de coopération intercommunale (EPCI) qui a pour seule et unique compétence d'organiser les transports urbains, de concevoir et de mettre en œuvre une politique cohérente en matière de transport et de mobilité sur le périmètre de son ressort territorial.

Le SMT Artois-Gohelle regroupe trois Communautés d'Agglomération :

- la Communauté d'Agglomération Béthune-Bruyat Artois Lys romane (CABBALRI)
- la Communauté d'Agglomération de Lens-Liévin (CALL)
- la Communauté d'Agglomération Hénin-Carvin (CAHC)

#### POURQUOI UNE RÉVISION DU PDU ?

La loi NOTRe du 7 août 2015 a souhaité réduire le nombre de structures intercommunales. Dans ce contexte, les Communautés de Communes Artois Lys (CCAL) et Artois Flandres (CCAF) ont été amenées à fusionner avec la Communauté d'Agglomération de (Artois) (Artois Comm.). De ce fait, le 1er janvier 2017 est née la Communauté d'Agglomération Béthune-Bruyat Artois Lys Romane (CABBALRI). Dès lors, le périmètre du SMT Artois-Gohelle s'en est trouvé modifié. Il a donc intégré 35 nouvelles communes (soit 50 000 habitants) à son périmètre.

Au 1er janvier 2017, le SMT Artois-Gohelle avait trois ans pour réviser le précédent PDU qu'il avait adopté en juin 2015.

#### LES PRINCIPALES MODIFICATIONS APPORTÉES AUX PDU DE 2015

Le travail de révision a avant tout pour objectif d'intégrer les **35 nouvelles communes** dans le document (diagnostic et plan d'actions principalement).

Le document laisse voir les ajouts puisque ceux-ci sont en rouge dans le document. Cela a aussi été l'occasion de mettre à jour certaines données.

Au niveau du plan d'action, de nouvelles fiches ont été créées :

- deux nouvelles fiches sont apparues suite à l'intégration de la Lys Romane. Il s'agit des fiches actions 21 et 22 qui ont pour but de mieux prendre en compte les spécificités de la mobilité en milieu rural
- l'axe 3 relatif à la logistique et au transport de marchandises a été complété suite à une étude spécifique menée sur ce sujet par l'Agence d'Urbanisme de (Artois) (AULA)

#### QU'EST-CE QU'UN PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS (PDU) ?

C'est un document d'orientation et de planification territoriale qui définit la politique globale en transports et déplacements sur un périmètre donné pour les 10 prochaines années. Il est obligatoire dans les territoires de plus de 100 000 habitants où est présente une collectivité qui organise les transports urbains et la mobilité.

L'enjeu du PDU est d'assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité d'une part et la protection de l'environnement et de la santé d'autre part. Il doit viser à limiter l'usage de l'automobile et à développer des modes de transports alternatifs.

En par ses compétences, le SMT AG ne peut assumer ensemble des sujets abordés dans le document. Aussi, les autres acteurs institutionnels sont également concernés par sa mise en œuvre.

#### PLANNING

TRAVAIL PRÉPARATOIRE	20 mars 2017 : réunion de lancement
	18 mai 2017 : partage du diagnostic
	20 septembre 2017 : Définition des objectifs et scénarii
	12 décembre 2017 : mise à jour du plan d'actions
VALIDATION DU PROJET	22 mars 2018 : Arrêt du projet par le Comité Syndical du SMT Artois-Gohelle
PARTAGE DU DOCUMENT	Du 3 avril au 3 juillet 2018 : consultation des partenaires publics associés
	Du 3 septembre (17h00) au 5 octobre 2018 (17h00) : Enquête publique (33 jours)
MISE AU POINT ET ADOPTION DU DOCUMENT	Novembre 2018 : remise du rapport et des conclusions de la commission d'enquête
	Novembre/Décembre 2018 : Approbation du nouveau PDU par le Comité Syndical du SMT AG

#### LA MISE EN ŒUVRE DU DOCUMENT

Après l'enquête publique, le document sera modifié afin de prendre en compte les remarques formulées par le public au cours de l'enquête publique et par les partenaires du SMT AG (Personnes Publiques Associées - PPA).

Ensuite, le SMT AG mettra en place un observatoire des transports et déplacements afin de suivre l'application des mesures prévues au plan d'actions.

Au bout de 5 ans, conformément à la loi, le SMT réalisera une évaluation globale du document. Si des écarts importants sont constatés entre ce qui était prévu et ce qui a été réalisé, alors une révision générale du document devra être menée.



Faire des transports en commun une seconde nature !

38, rue du 14 juillet - CS 70 173 - 62 303 Lens Cedex  
 03 20 98 06 30 - 03 20 98 06 39 - 5 ans artois-gohelle.fr

## Annexe 14

### Affichage public d'avis d'enquête (Source CE)



**Annexe 15**  
**Courriel du SMT AG aux mairies**  
*(Source SMT AG)*

**Transmission du SMT AG du 2 juillet 2018**

Objet : ENQUETE PUBLIQUE PDU

Mesdames et Messieurs les Maires,

Du lundi 03 septembre 2018 à 09h00 au vendredi 05 octobre 2018 à 17h00, le Syndicat Mixte Transports Artois-Gohelle réalisera une enquête publique dans le cadre de la révision de son Plan de Déplacements Urbains (PDU).

Dans ce cadre, nous déposerons dans les 150 communes de notre périmètre, dont la vôtre, ainsi que dans les communautés d'agglomérations de Lens-Liévin, Hénin-Carvin et Béthune-Bruay Artois Lys Romane, des affiches A2 qui devront être apposées par vos soins. Sauf impossibilité matérielle justifiée, elles devront être visibles et lisibles de la voie publique.

Pour justifier de l'affichage, vous devrez produire un certificat d'affichage qui devra nous être adressé au siège du SMT AG dans les huit jours suivant la fin de l'enquête.

Les affiches vous seront transmises début août et devront être affichées au plus tard le **10 août 2018**. Les commissaires enquêteurs réaliseront ensuite un contrôle de l'affichage.

Nous vous déposerons également des fascicules au format A4 en plusieurs exemplaires afin d'informer vos administrés sur la procédure de révision du PDU et l'enquête publique.

Si des changements d'horaires de votre mairie sont programmées pour la période estivale, Pourriez-vous, par retour de mail, nous préciser vos jours et heures d'ouverture afin de pouvoir préparer au mieux la distribution des affiches et fascicules ?

Vous remerciant par avance,

Je vous prie de recevoir Mesdames et Messieurs les Maires nos respectueuses salutations.



Frédérique THIBERVILLE | Chargée de communication

Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle

39 rue du 14-Juillet – CS 70173 – 62303 LENS Cédex

Mob. 06 25 57 08 28 - Tél. 03 21 08 06 36 - Fax 03 21 08 06 39

## Annexe 16

### Synthèse du contrôle d'affichage

<b>Contrôle d'affichage des publicités de l'enquête réalisé le 20 août 2018</b>			
<b>Lieux d'affichage</b>	<b>Affichage visible de l'extérieur</b>	<b>Affichage à l'intérieur</b>	<b>Observations</b>
Allouagne	Oui		
Ames	Oui		
Amettes	Oui		
Auchy au Bois	Non	Non	Affiche posée le 20 août 2018 par l'employé communal avec une affiche fournie par le CE
Blessy	Non	Non	Affichage réalisé en présence du CE sur le panneau d'information à l'extérieur de la mairie
Bourecq	Oui		Affichage réalisé sur le panneau d'information de la mairie
Burbure	Non	Oui	Affiche posée sur un panneau à l'extérieur le 21 août 2018
Busnes	Non	Non	Mairie exceptionnellement fermée mais affichage réalisé par adjoint au maire avec affiche fournie par le CE à 9 h 55
Calonne sur la Lys	Oui		
Esquedecques	Non	Non	Affiche posée le 21 août 2018 par l'employé communal
Estrée Blanche	Oui		Affichage réalisé sur la porte vitrée de l'entrée principale de la mairie
Ferfay	Oui		
Gonnehem	Oui		
Guarbecque	Oui		
Ham en Artois	Non	Oui	Affichage réalisé dans le hall de la mairie et déplacé en présence du CE sur le panneau d'informations à l'extérieur

<b>Lieux d'affichage</b>	<b>Affichage visible de l'extérieur</b>	<b>Affichage à l'intérieur</b>	<b>Observations</b>
Isbergues	Oui		
Lambres les Aire	Oui		Affichage réalisé sur le panneau d'information de la mairie
Lespesses	Oui		
Lières	Non	Non	Fait le 21/08/2018 (mairie fermée le 20 août 018)
Liettres	Non	Non	Affiche apposée en présence du CE sur la porte vitrée de la mairie à 8h40
Ligny les Aire	Oui		
Lillers	Oui		
Linghem	Oui		Affichage réalisé sur le panneau d'information de la mairie
Mazinghem	Non	Non	Mairie fermée. Affichage réalisé en présence du CE sur la porte d'entrée vitrée de la mairie (2 passages)
Mont Bernanchon	Non	Oui	Affichage déplacé en extérieur suite demande du CE
Norrent Fontes	Oui		Affichage réalisé sur le panneau d'information de la mairie
Quernes	Oui		Affichage réalisé sur le panneau d'information de la mairie
Rely	Oui		
Robecq	Non	Oui	Affichage déplacé en extérieur suite demande du CE
Rombly	Non	Non	Mairie fermée. Affichage réalisé en présence du CE sur la porte d'entrée vitrée de la mairie (2 passages)
Saint Floris	Oui		
Saint Hilaire Cottes	Oui		
Saint Venant	Non	Non	Affichage réalisé en présence du CE (affiche en mairie non posée)

Westrethem	Non	Oui	Affiche posée sur le panneau d'affichage à l'extérieur le 21 août 2018
Witternesse	Non	Oui	Affichage réalisé dans le hall de la mairie et déplacé en présence du CE sur le panneau d'informations à l'extérieur

## SYNTHESE

<b>Nombre de lieux d'affichage contrôlés</b>	<b>35</b>	<b>%</b>	
<b>Affichage conforme</b>	<b>20</b>	<b>57%</b>	
<b>Affichage non conforme</b>	<b>6</b>	<b>17%</b>	
<b>Affichage absent</b>	<b>9</b>	<b>26%</b>	
<b>Affichage après contrôle</b>	<b>35</b>	<b>100%</b>	<b>100% des lieux d'enquête et d'information ont eu un affichage conforme après contrôle des commissaires enquêteurs</b>



## Annexe 18s

### Modèle de certificat d'affichage (Source Mairie d'Isbergues)

## ATTESTATION D’AFFICHAGE

Je soussigné(e), ..... Jacques NAPIERAJ .....,  
Maire ~~ou Président de la Communauté d'Agglomération de~~  
..... la COMMUNE D'ISBERGUES .....,  
certifie que :

L'affiche A2 relative à l'avis d'ouverture sur la réalisation de l'enquête publique pour la révision du PDU a été affichée en mairie ~~ou à la Communauté d'Agglomération~~<sup>1</sup> à compter du 17 août 2018, et pendant toute la durée de l'enquête soit du 03 septembre 2018 à 09h00 au 05 octobre 2018 à 17h00.

Fait pour valoir et servir ce que de droit.

Date et signature du représentant légal accompagné du cachet de la Mairie.

ISBERGUES, le 8 octobre 2018.

Le Maire,



*Jacques NAPIERAJ.*

---

<sup>1</sup> Rayer la mention inutile

## ANNEXE 19

### Publicité complémentaire réalisée par la CABBALR (Source CABBALR)

#### Publication sur le site internet

Communauté d'Agglomération  
**Béthune-Bruay**  
Artois Lys Romane

Votre communauté d'agglomération

> Vous êtes ici: **Accueil** » Révision du Plan de déplacements urbains

### NOS PUBLICATIONS ///

Le public est informé de l'ouverture d'une enquête publique pour la révision du Plan de déplacements urbains du Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle.

LE MAG  
sept 2018  
Télécharger

Le MAG  
juil 2018  
Télécharger

Retrouvez les éditions précédentes >>

### Révision du Plan de déplacements urbains

#### AGGLOMERATION

**Du 3 septembre au 5 octobre 2018**

Le public est informé de l'ouverture d'une enquête publique pour la révision du Plan de déplacements urbains du Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle.

LENQUETE PUBLIQUE AURA LIEU DU LUNDI 3 SEPTEMBRE 2018 à 9 h AU VENDREDI 5 OCTOBRE 2018 à 17 h.

Pour les communes de la Communauté d'Agglomération de Béthune-Bruay, Artois-Lys Romane, Monsieur Michel-Ange MOUQUET, Président de la commission d'enquête, se tiendra à la disposition du public pour recevoir ses observations orales ou écrites, au siège de la Communauté d'agglomération – 100 avenue de Londres, 62411 BETHUNE :

- Vendredi 7 septembre de 14 h à 17 h,
- Lundi 17 septembre de 9 h à 12 h,
- Mercredi 26 septembre de 9 h à 12 h,
- Vendredi 5 octobre de 14 h à 17 h.

Pendant toute la durée de l'enquête, le public pourra consulter le dossier au siège de la Communauté d'agglomération – 100 avenue de Londres, 62411 BETHUNE – du lundi au vendredi de 8 h 30 à 12 h et de 13 h 30 à 17 h 30

Le public peut aussi s'exprimer :

- Par voie postale à l'adresse suivante : Monsieur le Président de la commission d'enquête PDU 2018 Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle 39, rue du 14-Juillet – CS 70173 – 62303 LENS
- Par courriel à l'adresse mail : [enquetePDU2018@smtaq.fr](mailto:enquetePDU2018@smtaq.fr)
- En mairie de Lillers et d'Isbergues
- Au siège du SMT AG 39, rue du 14-Juillet à Lens

### À LA UNE ///

Publication dans le mensuel « Le Mag » de septembre 2018

## RÉVISION DU PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS

Une enquête publique sur la révision du Plan de déplacements urbains se déroulera du 3 septembre au 5 octobre prochains. Chacun peut s'exprimer. Tous les détails sur [www.bethunebruay.fr](http://www.bethunebruay.fr)



# 5 | **Septembre** 2018

## ANNEXE 20

### Publicité complémentaire réalisée par la commune d'ISBERGUES

(Source Mairie d'Isbergues)



- Octobre 2018 -

## Enquête publique

### Avis d'enquête publique

Une enquête publique est actuellement menée sur l'ensemble des communes du ressort territorial du Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle (SMT AG), concernant le projet de révision du Plan de Déplacements Urbains.

Cette enquête dont le siège est le Syndicat Mixte de Transports Artois-Gohelle est ouverte depuis le **3 septembre jusqu'au 5 octobre 2018 à 17 h.**

Les dossiers d'enquête sont mis à disposition du public et sont consultables à l'hôtel de ville pendant les heures d'ouverture de la mairie, à savoir de 8 h à 12 h et de 13 h 30 à 17 h 30.

Un commissaire enquêteur se tiendra à disposition du public pour recueillir toutes les observations concernant cette enquête lors d'une permanence qui aura lieu le **vendredi 5 octobre 2018 de 14 h à 17 h** à l'hôtel de ville, *37 rue Jean Jaurès à Isbergues.*



**ANNEXE 21**  
**Tableau des observations du public**

**LEGENDE :**

<b>CE</b>	<b>MQT : Mouquet – CQN : Courquin – RVD : Ravaud</b>
<b>Type</b>	<b>P : Particulier – A : Association – E : Élu – CC : communauté de communes – PP : Personne publique – AN : Anonyme</b>
<b>Thème</b>	<b>M : Organisation de la mobilité – T : Transport en commun - DP : Déplacements doux – GF : Gouvernance, Financement – I : Recherche d'information du public – A : Autres</b>

**ENREGISTREMENT DES OBSERVATIONS DU PUBLIC**

Chrono	CE	N° de semaine	Identification du registre	No d'ordre	Type	Thème	Observations	Éléments techniques du Pétitionnaire	Avis de la CE
001	MQT	37	Email	1	AN	M	<b>Un contributeur anonyme</b> demande si une « carte multimodale » donnant accès aux parkings, aux vélos en libre-service et aux transports en commun est envisagée ?	Les éléments techniques fournis par le pétitionnaire figurent dans son mémoire en réponse (cf. Annexe 23) et ne sont pas repris ici.	Argumentaire pour conclusions partielles relatives à la contribution publique
002	CQN	37	Lillers	1	E	I	<b>Mme Nathalie DUQUENNE-LEMORT</b> , 46, rue des maisonnettes à Lillers est venue consulter le dossier lors de la permanence du CE et fera ses observations ultérieurement	Sans Objet	Aucune incidence sur argumentaire
003	MQT	38	Email	2	P	A	<b>M. Bernard PORQUET</b> , sans autre précision de coordonnées a transmis un mail « vide de contenu ». Contacté par le président de la CE, n'a en fait pas souhaité s'exprimer à ce stade	Sans Objet	Aucune incidence sur argumentaire
004	RVD	38	Isbergues	1	P	DP	<b>M Arnaud DECAMIN</b> estime que la protection de l'environnement semble ne pas être le premier souci du projet 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	Les éléments techniques fournis par le pétitionnaire figurent dans son mémoire en réponse (cf. Annexe 23) et ne sont pas repris ici.	Argumentaire pour conclusions partielles relatives à la contribution publique

Chrono	CE	N° de semaine	Identification du registre	No d'ordre	Type	Thème	Observations	Éléments techniques recueillis	Avis de la CE
005	MQT	39	Email	3	P	T	<b>M. Samuel WERQUIN de SERVINS</b> souhaiterait que la ligne 1801 vienne jusqu'à Servins au lieu de commencer à Bouvigny-Boyeffles (utilisation pour le transport de son fils scolarisé à Bully les Mines). Cet aménagement intéresserait de nombreux élèves Servinois	Les éléments techniques fournis par le pétitionnaire figurent dans son mémoire en réponse (cf. Annexe 23) et ne sont pas repris ici.	Argumentaire pour conclusions partielles relatives à la contribution publique
006	MQT	39	Email	4	P	I	<b>Mme Sandra DEJACKER</b> se plaint de s'être présentée à la mairie de Lillers pour la permanence du commissaire enquêteur le samedi 22 septembre 2018 et d'avoir trouvé porte close	Sans objet	La permanence a bien eu lieu ce 22/09/2018 mais à la bibliothèque voisine pour des raisons fermeture de la mairie (foire). Un panneau indicateur figurait à l'entrée de la mairie
007	MQT	41	CABBALR	1	PP	T	<b>M. Jean-Louis LUGEZ, vice-président du conseil de développement de la CABBALR 62400 Béthune</b> , 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 des 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	Les éléments techniques fournis par le pétitionnaire figurent dans son mémoire en réponse (cf. Annexe 23) et ne sont pas repris ici.	Argumentaire pour conclusions partielles relatives à la contribution publique
						T	-Dessertes TGV et TER comme la ligne de Saint Pol qui dessert l'ouest du territoire		
						T	-Desserte (sans attendre la fin du PDU) au moyen de bus conventionnés, les liaisons Auchel-Lillers et Bruay-gare de Vis à Marles		
						M	-Priorité systématiquement donnée aux infrastructures BHNS au détriment de l'espace nécessaire aux modes doux		
GF	-Conséquence pour les collectivités et les contribuables des écarts financiers par rapport aux prévisions (répartition des risques entre partenaires de la DSP)								

**ANNEXE 22**  
**PV de synthèse de la CE**

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

\*\*\*\*\*

**ENQUÊTE PUBLIQUE RELATIVE A LA REVISION 2018**  
**DU PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS DU SMT ARTOIS GOHELLE**

<b>PROCES-VERBAL de SYNTHESE de la COMMISSION d'ENQUETE</b> <b>du 08 octobre 2018</b>
--

**Références :** - Enquête Publique 18000058/59 du 7 mai 2018.  
- Arrêté 2018/72/AR du 16 juillet 2018 de M. le Président du SMT AG.

### **1/ Objet et déroulement de l'enquête**

La procédure d'enquête publique, citée en première référence, concerne la révision 2018 du PDU (Plan de déplacements urbains) du SMT Artois Gohelle (150 communes).

La contribution du public s'est déroulée, conformément à l'arrêté de seconde référence, du lundi 3 septembre à 9h00 au vendredi 5 octobre 2018 à 17h00, dates incluses (soit 33 jours consécutifs).

L'examen du dossier constitué à l'occasion de cette révision du PDU, les observations des personnes publiques associées, les observations du public recueillies sur les registres d'enquête ou transmises par courriels au siège de l'enquête, les conclusions des enquêtes effectuées en 2015 (révision décennale du PDU) et 2017 (loi sur l'eau), génèrent un certain nombre de questions soumises au pétitionnaire pour réponse, afin de compléter les éléments qui permettront à la Commission d'enquête de formuler un avis argumenté sur le projet de PDU 2018 qui sera présenté à l'approbation du Conseil Syndical.

### **2/ Synthèse de la consultation des PPA et suivi des enquêtes antérieures**

Après examen par la Commission d'enquête des observations ou suggestions faites par les PPA et suite aux échanges qui ont eu lieu avec les services du SMT AG (*réponses du pétitionnaire remises par le SMT AG à la Commission d'enquête*), il apparaît que de nombreux points font l'objet d'observations de la part de certaines PPA. Ces remarques peuvent étonner à ce stade de la démarche, car ces PPA ont été associées à l'élaboration du projet de PDU. La commission observe toutefois que la majorité des observations formulées a généré une réponse satisfaisante du pétitionnaire et sera retenue dans la version définitive du PDU. La commission d'enquête relève, suite à son analyse (cf. §1), qu'un renforcement du pilotage et du rendu-compte de la démarche de projet du PDU auprès des partenaires devra être réalisé et que certains points méritent des précisions.

**La Commission d'enquête demande donc au pétitionnaire, dans son mémoire en réponse, d'apporter les précisions requises et/ou de formuler ses remarques ou propositions, sur les points suivants :**

- **Incidence sur les sites Natura 2000**

Le SMT AG envisage-t-il d'intégrer au PDU une cartographie relative aux incidences du plan sur le réseau des sites Natura 2000 (cf. observation de la MRAe).

- **Enjeux concernant les gares**

La commission d'enquête, comme la CABBALR dans sa contribution, remarque que, dans le projet soumis à enquête, les enjeux généraux concernant les gares sont décrits, sauf pour celles de Lillers et d'Isbergues. Le SMT AG peut-il les préciser ?

- **Le schéma cyclable et piéton.** Il a été réalisé en 2013 pour le périmètre du SMT AG de l'époque. Le SMT AG précise qu'il sera actualisé en fonction du nouveau périmètre à partir de 2019. Cette actualisation aurait dû figurer dans le projet de plan soumis à enquête, à défaut, le planning prévisionnel de réalisation aurait pu y être inséré.

- **Le plan d'action** (cf. différentes contributions des PPA).

- Le SMT AG pourrait-il préciser pour les fiches 21 et 22 les objectifs et le rôle de chaque acteur ?
- Pour la fiche 38, la commission souhaite connaître les attributions précises de la personne dédiée au suivi du pilotage et des réunions de concertation.

- **Covoiturage** (cf. Observations de la DDTM)

La commission d'enquête demande au SMT AG de confirmer qu'une carte des aires de covoiturage figurera bien dans le document définitif, et qu'elle comprendra un prévisionnel des installations sur la durée du plan.

- **Incidences du PDU sur la ressource en eau**

En 2017, la commission d'enquête relative « au titre de la loi sur l'eau et portant sur le défrichement », avait formulé la recommandation suivante :

*« Suite aux essais de perméabilité réalisés et des solutions proposées et retenues sans études d'ingénierie ; il conviendrait, pour conforter la faisabilité du projet, de faire réaliser ces dites études sur les points sensibles du réseau, notamment au niveau de la friche Mondy à Béthune ».*

Le SMT AG peut-il préciser les suites qui ont été données à cette recommandation ?

- **Projet BHNS**

- Technologie retenue**

Le SMT AG peut-il expliquer le choix (hybride électrique-diesel) retenu, d'autant que le Conseil Régional mène un projet d'envergure avec la charte régionale d'électromobilité ?

Cf :

- Les fiches action n°19 (suivre et soutenir l'émergence de véhicules propres et de bornes de charge pour les véhicules électriques) et n°32 (favoriser l'acquisition et l'usage de véhicules propres pour le transport de marchandises).
- Mais aussi la réponse du SMT AG aux interrogations de la CABBALR : *« Concernant le transport de marchandises, l'AULA a mené une étude spécifique qui a permis de retravailler intégralement les 3 fiches actions de l'axe 3 qui sont désormais traitées en 8 fiches. La nécessité d'accompagner les entreprises sur*

*l'évolution de leurs flottes vers des modes de propulsion moins impactant (développement du Gaz Naturel Comprimé (GNC) et du Gaz Naturel Liquéfié (GNL), développement des véhicules utilitaires électriques pour livrer les centres villes) est mise en évidence ».*

#### **Mise en service**

S'agissant du projet BHNS dont la mise en service est prévue début 2019 :

Compte tenu de l'avancement des travaux constaté lors des visites de terrain de la commission, celle-ci demande au SMT AG de confirmer la date de mise en service de l'ensemble du réseau.

#### **Réalisation**

La DREAL dans son avis du 9 février 2016 avait indiqué un bilan vert très défavorable (perte de 377 arbres et 20755 m<sup>2</sup> d'espaces végétalisés).

Eu égard au mémoire en réponse du SMT AG lié à l'enquête publique relative à la « DUP », il apparaît que les mesures proposées restaient largement perfectibles.

En 2017, la commission d'enquête relative « au titre de la loi sur l'eau et portant sur le défrichement », avait alors sollicité dans ses conclusions un effort particulier du SMT AG dans ce domaine.

Le SMT AG peut-il préciser les suites données à cette recommandation ?

- **Observations de la commune d'Hénin Beaumont**

Le SMT AG n'a pas répondu à la contribution de la commune d'Hénin Beaumont au titre de la consultation des PPA. La commission d'enquête demande au SMT AG de lui préciser si les demandes exprimées concernant l'aire de covoiturage et la voie verte ont été prises en compte ?

- **Modalité des transports.**

La problématique du transport des vélos dans les bus a-t-elle fait l'objet d'une étude et/ou d'une décision définitive du SMT AG ?

### **3/ Observations du public**

Les observations du public, pour une enquête de cette importance, compte tenu des enjeux dans un cadre prospectif à dix ans, et du nombre de créneaux de permanence offerts à la contribution publique, sont peu nombreuses.

**La Commission d'enquête souhaite obtenir l'avis du pétitionnaire** sur les motivations de cette faible participation du public durant l'enquête.

Le tableau joint en Annexe rapporte l'exhaustivité des observations recueillies.

**La Commission d'enquête demande au pétitionnaire** pour chacune des observations de donner les précisions qu'il juge utiles d'apporter, dans la colonne 9 « Éléments techniques du Pétitionnaire ».

#### **4/ Questions complémentaires de la Commission d'Enquête**

Lors de l'étude du dossier et durant la phase de préparation de la contribution publique, plusieurs échanges ont eu lieu avec le SMT AG et la commission d'enquête a pu obtenir des compléments d'information et des réponses à de nombreuses interrogations techniques et fonctionnelles.

**Un certain nombre de questions complémentaires subsistent avant d'entamer la phase de clôture de la procédure et la rédaction des conclusions. La commission demande au SMT AG de bien vouloir apporter les réponses nécessaires dans son mémoire.**

- La CE souhaitait disposer de la dernière mise à jour du compte déplacements, elle lui a été transmise le 3 octobre 2018, dans une version de 2014. Pourquoi ce document n'a-t-il pas été mis à jour après l'approbation du PDU de 2015 ?
- Le SMT AG a transmis à la CE l'état d'accessibilité des quais aux PMR. Cet état est à jour, bien renseigné et comporte des actions résiduelles à conduire. Ne serait-il pas envisageable de préciser une « date objectif » pour réaliser ces actions ?
- 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. Cette information a-t-elle été omise ou n'existe-t-il à ce jour aucun plan ?
- La CE souhaite avoir copie du tableau de bord utilisé par le SMT AG pour piloter le PDU depuis 2015, même s'il est à l'état « embryonnaire ».
- La commission d'enquête souhaite examiner si les crédits nécessaires à la mise en conformité des équipements ont bien été prévus chaque année au budget primitif de 2015 afin de s'assurer des travaux réalisés ou en cours de réalisation. Le SMT AG peut-il fournir les éléments nécessaires à cette appréciation ?
- Le tracé proposé pour le prolongement de la ligne Bulle 6, Auchel-Lillers, paraît très contraignant Bd de Paris à Lillers (Lycée, virage à gauche difficile avant le passage à niveau...). Un autre itinéraire peut-il être envisagé par le SMT AG ?
- Ne faudrait-il pas intégrer au PDU un volet « type charte », document dans lequel les communes et intervenants en matière de transports s'engageraient sur les actions envisagées et qui sont de leur ressort ? ceci afin d'aider le SMT AG dans son rôle de coordinateur du plan d'actions du PDU.
- La Commission d'enquête souhaite (cf. visites de terrain) l'avis du SMT AG sur la proposition suivante : pour améliorer la perception de la voie du site propre du BHNS par tout usager de la voirie, serait-il possible d'envisager de lui donner une couleur différenciée, notamment sur les points à forte densité de circulation.

**Conformément à la réglementation en vigueur depuis le 1 juin 2012 (cf. article R 123-18 du CE), un mémoire en réponse devra être fourni par le pétitionnaire à la Commission d'enquête au plus tard le 23 octobre 2018 (15 jours calendaires après l'émission du PV de synthèse de la Commission d'enquête).**

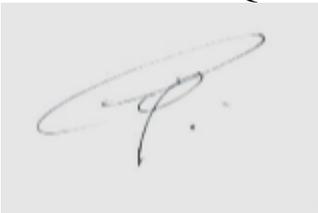
Le SMT AG, peut par ailleurs, à son initiative et s'il l'estime nécessaire, produire dans son mémoire, des observations complémentaires, sans rapport avec les points évoqués dans ce PV, mais pouvant éclairer la Commission d'enquête dans la formulation de son avis.

\*\*\*\*\*

**A Lens, le 8 octobre 2018, la Commission d'Enquête**

**Les membres titulaires**

Didier COURQUIN



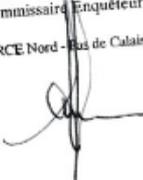
**Le Président**

Régis RAVAUD



Michel-Ange MOUQUET

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



**Destinataire :**

Monsieur le Président du SMT AG  
39, rue du 14 Juillet CS 70173 62303 LENS CEDEX

**ANNEXE**  
 au PV de Synthèse de la Commission d'enquête E18000058/59  
**Synthèse des observations du public**

Pour mémoire, les observations consignées dans les registres d'enquête ou transmises par courriels sont reportées dans ce tableau sous forme synthétique. La version complète de ces observations figure dans les registres et copies des mails reçus, consultables dans les archives d'enquête au SMT AG.

**LEGENDE :**

<b>CE</b>	<b>MQT : Mouquet – CQN : Courquin – RVD : Ravaud</b>
<b>Type</b>	<b>P : Particulier – A : Association – E : Élu – CC : communauté de communes – PP : Personne publique – AN : Anonyme</b>
<b>Thème</b>	<b>M : Organisation de la mobilité – T : Transport en commun - DP : Déplacements doux – GF : Gouvernance, Financement – I : Recherche d'information du public – A : Autres</b>

**ENREGISTREMENT DES OBSERVATIONS DU PUBLIC**

Chrono	CE	N° de semaine	Identification du registre	No d'ordre	Type	Thème	Observations	Éléments techniques du Pétitionnaire	Avis de la CE
001	MQT	37	Email	1	AN	M	<b>Un contributeur anonyme</b> demande si une « carte multimodale » donnant accès aux parkings, aux vélos en libre-service et aux transports en commun est envisagée ?		
002	CQN	37	Lillers	1	E	I	<b>Mme Nathalie DUQUENNE-LEMORT</b> , 46, rue des maisonnettes à Lillers est venue consulter le dossier lors de la permanence du CE et fera ses observations ultérieurement	Sans Objet	

Chrono	CE	N° de semaine	Identification du registre	No d'ordre	Type	Thème	Observations	Éléments techniques du Pétitionnaire	Avis de la CE
003	MQT	38	Email	2	P	A	<b>M. Bernard PORQUET</b> , sans autre précision de coordonnées a transmis un mail « vide de contenu ». Contacté par le président de la CE, n'a en fait pas souhaité s'exprimer à ce stade	Sans Objet	
004	RVD	38	Isbergues	1	P	DP	<b>M Arnaud DECAMIN</b> estime que la protection de l'environnement semble ne pas être le premier souci du projet. 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		
005	MQT	39	Email	3	P	T	<b>M. Samuel WERQUIN de SERVINS</b> souhaiterait que la ligne 1801 vienne jusqu'à Servins au lieu de commencer à Bouvigny-Boyeffles (utilisation pour le transport de son fils scolarisé à Bully les Mines). Cet aménagement intéresserait de nombreux élèves Servinois		
006	MQT	39	Email	4	P	I	<b>Mme Sandra DEJACKER</b> se plaint de s'être présentée à la mairie de Lillers pour la permanence du commissaire enquêteur le samedi 22 septembre 2018 et d'avoir trouvé porte close	Sans objet	La permanence a bien eu lieu à la bibliothèque pour des raisons de fermeture de la mairie (marché). Un panneau indicateur figurait au service urbanisme de la mairie

Chrono	CE	N° de semaine	Identification du registre	No d'ordre	Type	Thème	Observations	Éléments techniques recueillis	Avis de la CE
007	MQT	41	CABBALR	1	PP	T	<b>M. Jean-Louis LUGEZ, vice-président du conseil de développement de la CABBALR 62400 Béthune</b> , 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 des 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		
						T	-Dessertes TGV et TER comme la ligne de Saint Pol qui dessert l'ouest du territoire		
						T	-Desserte (sans attendre les différentes phases du PDU) au moyen de bus conventionnés, les liaisons Auchel-Lillers et Bruay-gare de Vis à Marles		
						M	-Priorité systématiquement donnée aux infrastructures BHNS au détriment de l'espace nécessaire aux modes doux		
						GF	-Conséquence pour les collectivités et les contribuables des écarts financiers par rapport aux prévisions (répartition des risques entre partenaires de la DSP)		



## Mémoire en réponse au PV de synthèse de la Commission d'Enquête du 8 octobre 2018

Ce document reprend la trame du PV de synthèse émis par la commission d'enquête en date du 8 octobre 2018 et présente les réponses du SMT AG.

### 2/Synthèse de la consultation des PPA et suivi des enquêtes antérieures

**Q : Incidence sur les sites Natura 2000.** Le SMT AG envisage-t'il d'intégrer au PDU une cartographie relative aux incidences du plan sur des sites Natura 2000 (cf. observation de la MRAe)

**R :** *Comme indiqué dans l'évaluation environnementale (cf. p. 54), aucun site Natura 2000 n'est présent sur le périmètre du Plan de Déplacements Urbains. Il existe cependant trois sites à proximité du ressort territorial :*

- *les cinq tailles (réf. FR3112002) qui est situé dans le département du Nord à approximativement 2 km. du périmètre du SMT AG ;*
- *le bois de Flines-les-Raches et le système alluvial du courant des Vanneaux (réf. FR3100506 - 3.5 km. de distance, également dans le département du Nord)*
- *les pelouses métallicoles de la plaine de la Scarpe (réf. FR3100504 - 3 km. toujours dans le département du Nord).*

*Après vérification des annexes cartographiques des arrêtés ministériels associés à chacun des sites Natura 2000 identifiés ci-dessus et disponibles sur le site de l'Inventaire National du Patrimoine Naturel (INPN), les sites se trouvent bien en dehors du ressort territorial du SMT AG.*

*Etant donné que ces sites sont tous situés hors du ressort territorial du SMT AG, le PDU de 2015 avait pris le parti de ne pas les cartographier.*

**Q : Enjeux concernant les gares.** La commission d'enquête, comme la CABBALR dans sa contribution, remarque que dans le projet soumis à enquête, les enjeux généraux concernant les gares sont décrits, sauf pour celles de Lillers et d'Isbergues. Le SMT AG peut-il les préciser ?

**R :** *En 2010, deux études de faisabilité ont été menées sur les gares de Lillers et d'Isbergues pour le compte des Communautés de Communes Artois-Lys et Artois-Flandres. Les éléments de ces études ont été largement repris dans le diagnostic qui aborde les pôles d'échanges de Lillers et d'Isbergues dans les pages 74 à 77. Pour son élaboration, un groupe de travail composé de membres du SMT Artois-Gohelle, de l'AULA et d'étudiants en Master 2 à l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de Lille (IAUL) a travaillé sur une mise à jour du diagnostic de ces deux gares. Ces pages décrivent le fonctionnement actuel des deux pôles d'échanges et mettent en avant les avantages et les faiblesses de ces derniers. Le PDU ne remet pas en cause les orientations qui avaient été validées par les EPCI et les communes en*

2010 et réaffirme l'enjeu d'améliorer le fonctionnement des deux gares. Le PDU suggère d'aller plus loin dans les orientations de l'étude sur la gare de Lillers en proposant de prolonger la Bulle 6 (Bruay-la-Buissière ↔ Auchel) pour assurer une connexion entre l'auchellois et la gare. Par ailleurs, concernant la gare d'Isbergues, la Communauté d'Agglomération de Béthune-Bruay Artois-Lys Romane vient d'engager une nouvelle réflexion concernant le réaménagement de la gare (premier comité de pilotage le 23 octobre 2018).

**Q : Le schéma cyclable et piétons.** Il a été réalisé en 2013 pour le périmètre du SMT AG de l'époque. Le SMT AG précise qu'il sera actualisé en fonction du nouveau périmètre à partir de 2019. Cette actualisation aurait dû figurer dans le projet de plan soumis à enquête, à défaut, le planning prévisionnel de réalisation aurait pu y être inséré.

**R :** *Nous vous confirmons que la réactualisation du schéma cyclable et piéton de 2013 est bien prévue pour 2019. Les crédits nécessaires à ce travail seront inscrits au budget primitif 2019. Cette mise à jour doit pouvoir se réaliser en moins de 12 mois. Il sera ajouté un paragraphe sur l'actualisation du schéma cyclable et piéton dans la fiche action n° 23. Un échéancier sera également inséré.*

**Q : Le plan d'actions** (cf. différentes contributions des PPA).

- Le SMT AG pourrait-il préciser pour les fiches 21 et 22 les objectifs et le rôle de chaque acteur ?
- Pour la fiche 38, la commission souhaite connaître les attributions précises de la personne dédiée au suivi du pilotage et des réunions de concertation.

**R :**

- *Pour les fiches 21 et 22, le SMT AG jouera un rôle de catalyseur/facilitateur auprès des autres partenaires et institutions acteurs de la mobilité présents sur le territoire. En effet, comme il est indiqué dans la fiche action n° 21, le SMT AG ne peut pas, de par ses statuts, être maître d'ouvrage dans l'application de toutes les solutions mobilité. Les institutions agissant dans le champ de l'Economie Sociale et Solidaire (ESS) (Conseil Départemental 62 et communes) ou les associations locales peuvent initier de projets dans le champ de la mobilité.*
- *La personne dédiée au suivi du pilotage sera un agent du SMT Artois-Gohelle. Comme pour la révision du document, cette personne travaillera en étroite collaboration avec l'ensemble des partenaires ayant participé à la modification du document : suivi des études nécessaires (mise à jour du schéma cyclable et piéton de 2013, actualisation du compte transports-déplacements notamment) et collecte des données relatives aux indicateurs de suivi du document.*

**Q : Covoiturage** (cf. Observations de la DDTM)

La commission d'enquête demande au SMT AG de confirmer qu'une carte des aires de covoiturage figurera bien dans le document définitif, et qu'elle comprendra un prévisionnel des installations sur la durée du plan ?

**R :** *Comme indiqué dans notre réponse à la DDTM ainsi qu'à la CABBALR, nous vous confirmons qu'une cartographie des aires de covoiturage existantes et en projet sera incluse dans la version définitive du PDU. Pour rappel, les aires de covoiturage sont encouragées par le Conseil Départemental du Pas-de-Calais qui a élaboré avec le Département du Nord le Schéma Interdépartemental de covoiturage. La cartographie reprendra les éléments à jour*

que nous aura transmis le Conseil Départemental ainsi que d'autres projets portés par des collectivités ou établissements privés identifiés à cette date(cf. aire de co-voiturage de la SANEF à Fouquières-les-Béthune).

**Q : Incidences du PDU sur la ressource en eau**

En 2017, la commission d'enquête relative « au titre de la loi sur l'eau et portant sur le défrichement », avait formulé la recommandation suivante :

*« Suite aux essais de perméabilité réalisés et des solutions proposées et retenue sans études d'ingénierie ; il conviendrait, pour conforter la faisabilité du projet, de faire réaliser ces dites études sur les points sensibles du réseau, notamment au niveau de la friche Mondy à Béthune ».*

Le SMT AG peut-il préciser les suites qui ont été données à cette recommandation ?

*R : Concernant la friche Mondy, la technique utilisée est le tamponnement et non l'infiltration. D'une façon générale, les points soulevés par la recommandation ont fait l'objet d'une rencontre avec les services de la DREAL. Etant donné que les modifications sont mineures, il a été convenu avec les services de l'Etat de les intégrer au Dossier des Ouvrages Exécutés (DOE).*

**Q : Projet BHNS**

**Technologie retenue**

Le SMT AG peut-il expliquer le choix (hybride électrique-diésel) retenu, d'autant que le Conseil Régional mène un projet d'envergure avec la charte régionale d'électromobilité ?

Cf :

- Les fiches action n° 19 (suivre et soutenir l'émergence de véhicules propres et de bornes de charge pour les véhicules électriques) et n° 32 (favoriser l'acquisition et l'usage de véhicules propres pour le transport de marchandises)
- Mais aussi la réponse du SMT AG aux interrogations de la CABBALR : *« Concernant le transport de marchandises, l'AULA a mené une étude spécifique qui a permis de retravailler intégralement les 3 fiches actions de l'axe 3 qui sont désormais traitées en 8 fiches. La nécessité d'accompagner les entreprises sur l'évolution de leurs flottes vers des modes de propulsion moins impactant (développement du Gaz Naturel Comprimé (GNC) et du Gaz Naturel Liquéfié (GNL), développement des véhicules utilitaires électriques pour livrer les centre-villes) est mise en évidence ».*

**Mise en service**

S'agissant du projet BHNS dont la mise en service est prévue début 2019 :

Compte tenu de l'avancement des travaux constaté lors des visites de terrain de la commission, celle-ci demande au SMT AG de confirmer la date de mise en service de l'ensemble du réseau.

**Réalisation**

La DREAL dans son avis du 9 février 2016 avait indiqué un bilan vert très défavorable (perte de 377 arbres et 20 755 m<sup>2</sup> d'espaces végétalisés).

Eu égard au mémoire en réponse du SMT AG lié à l'enquête publique relative à la « DUP », il apparaît que les mesures proposées restaient largement perfectibles.

En 2017, la commission d'enquête relative « au titre de la loi sur l'eau et portant sur le défrichement », avait alors sollicité dans ses conclusions un effort particulier du SMT AG en ce domaine.

Le SMT AG peut-il préciser les suites données à cette recommandation ?

R :

### **Technologie retenue**

*Le choix de la motorisation des véhicules a été effectué par une commission ad hoc créée spécifiquement pour travailler sur le matériel roulant (choix de la motorisation, choix du design des véhicules, choix de la découpe du matériel roulant) et le mobilier urbain. Elle a été élargie en novembre 2015 (délibération n° 2015/72/CS) à trois nouveaux élus pour finalement être composée de 9 élus (trois par agglomérations).*

*Cette commission s'est réunie à plusieurs reprises entre 2014 et 2016. Pour le choix de la motorisation, le SMT AG a été assisté par la société SETEC. Les élus ont eu une présentation de l'ensemble de solutions techniques existantes. Les présentations ont également fait un point sur l'évolution de la législation qui était en cours à l'époque (cf. élaboration de la loi de transition énergétique et incitation à l'achat de véhicules propres). Cela a été complété par la visite de différents réseaux utilisant les diverses technologies existantes (gaz et biogaz, hybride, etc.) afin d'avoir un retour d'expérience.*

*A partir d'une analyse multi-critères, les élus ont finalement décidé d'opter :*

- pour des véhicules articulés (18 m.) hybride (thermique/électrique) pour les principales lignes Bulles (Bulle 1, Bulle 2 et Bulle 3)
- pour des véhicules standard hybride (thermique/électrique) pour les Bulles 5 et 7 et le réseau secondaire
- pour des véhicules hydrogène pour la Bulle 6

*La technologie hybride a été préférée à l'électrique car l'autonomie des batteries affichée était insuffisante au regard de la longueur des lignes de BHNS mises en service. Il se posait donc la question des recharges en ligne.*

*Par ailleurs, en choisissant des bus à hydrogène pour la Bulle 6, le SMT AG s'inscrit pleinement dans la dynamique régionale de la troisième révolution industrielle (REV 3).*

*Concernant la charte régionale d'électromobilité, celle-ci concerne le développement d'un réseau de bornes de recharge pour soutenir le développement de véhicules légers électriques. Il n'a pas pour objectif d'alimenter des bus.*

### **Mise en service**

*Nous vous confirmons le lancement de l'ensemble des six lignes Bulles au 1<sup>er</sup> trimestre 2019. Ponctuellement, là où les travaux ne seront pas achevés, les lignes seront déviées.*

### **Réalisation**

*Un mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale a été produit en avril 2016 pour répondre à l'ensemble des points abordés. L'annexe 1 relative aux compléments écologie traite des compensations. Ainsi, en synthèse, il est indiqué que dans le cadre du projet des lignes Bulles 2 et 6, 13 kilomètres environ de haies seront plantées afin de compenser les pertes de milieux boisés enregistrées lors de la réalisation des travaux. Elles seront réparties de la manière suivante :*

- 3,5 km. de haies de cinq rangs ;
- 9,5 km. de haies de deux rangs.

*Cela représente un nombre total de pieds suivant :*

- Arbres : 3 650
- Arbustes : 32 850

*Le nombre total d'arbres et d'arbustes sera donc de 36 500 plants.*

**Q : Observations de la commune d'Hénin-Beaumont**

Le SMT AG n'a pas répondu à la contribution de la commune d'Hénin-Beaumont au titre de la consultation des PPA. La commission d'enquête demande au SMT AG de lui préciser si les demandes exprimées concernant l'aire de covoiturage et la voie verte ont été prises en compte.

R :

*Lorsque le SMT AG a été sollicité par le maire d'Hénin-Beaumont en 2018, le SMT AG avait répondu par écrit. Le courrier du 23 avril 2018 a fait l'objet d'une réponse par le courrier référencé LD/FS/LM/BG/1806.859 TCSP(1916) et celui du 27 avril par le courrier LD/FS/LM/BG/1806.837TCSP(2030). En réponse à l'avis de la commune d'Hénin-Beaumont, un courrier de réponse reprenant les éléments des deux courriers précités a été envoyé le 10 octobre 2018. Une copie vous a été transmise.*

**Q : Modalité des transports**

La problématique des vélos dans les bus a-t-elle fait l'objet d'une étude et/ou d'une décision définitive du SMT AG.

R :

*En France, les réseaux urbains acceptent généralement les vélos dans les modes lourds (trains et parfois tramways) mais à ce jour il n'existe pas de réseaux acceptant des vélos dans les bus ni dans les BHNS. Si le SMT AG n'autorise pas les vélos dans ses bus, les vélos pliants y sont autorisés. Pour apporter une réponse aux cyclistes qui souhaitent également emprunter le BHNS, nous installerons des arceaux à la plupart des stations BHNS et des abris sécurisés à proximité des plus importantes.*

**3/Observations du public**

Q : La Commission d'enquête souhaite obtenir l'avis du pétitionnaire sur les motivations de cette faible participation du public durant l'enquête.

*Le précédent PDU a été adopté en 2015. Il ne s'agit donc pas d'un nouveau document mais de l'ajustement d'un document déjà soumis à enquête publique en 2015. Les modifications sont mineures et donc la révision s'assimile plus à une mise en conformité qu'une transformation radicale de la stratégie et des orientations du SMT AG. Ceci peut peut-être expliquer la faible participation.*

Q : Le tableau joint en Annexe rapporte l'exhaustivité des observations recueillies. La Commission d'enquête demande au pétitionnaire pour chacune des observations de donner les précisions qu'il juge utile d'apporter, dans la colonne 9 «Éléments techniques du Pétitionnaire».

*Vous trouverez en annexe à ce document les réponses du SMT AG aux questions posées pendant l'enquête publique.*

#### 4/ Questions complémentaires de la Commission d'Enquête

Q : La CE souhaiterait disposer de la dernière mise à jour du compte déplacements, elle lui a été transmise le 3 octobre 2018, dans une version de 2014. Pourquoi ce document n'a-t-il pas été mis à jour après l'approbation du PDU de 2015 ?

R : *Le compte transport-déplacements a été élaboré en parallèle du PDU approuvé en 2015. Le document a constitué une annexe du PDU. La loi instituant les comptes déplacements (cf. article 113 de la loi SRU n° 2000-1208) n'oblige pas à ce qu'il soit réalisé dans le cadre de l'élaboration d'un PDU. Suite à l'approbation du PDU une mise à jour n'était pas nécessaire puisque le document était récent et le périmètre du SMT n'avait pas bougé.*

Q : Le SMT AG a transmis à la CE l'état d'accessibilité des quais aux PMR. Cet état est à jour, bien renseigné et comporte des actions résiduelles à conduire. Ne serait-il pas envisageable de préciser une « date objectif » pour réaliser ces actions ?

R : *Les délais objectifs sont fixés par l'Etat et sont rappelés dans le SDA'AAP en page 87. Ils sont de 3 ans pour les réseaux urbains. Ainsi, le SMT AG a jusqu'à la fin de l'année 2018 pour rendre accessibles ses arrêts prioritaires. Pour rappel, avec la mise en service du projet BHNS, les points d'arrêt du réseau les plus fréquentés seront accessibles aux personnes à mobilité réduite.*

*Ceci étant, un bilan du SDA'AAP sera dressé fin 2018 et les objectifs non atteints re-précisés notamment dans le temps.*

Q : 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. Cette information a-t-elle été omise ou n'existe-t-il à ce jour aucun plan ?

R : *A ce jour, huit PDE/PDZ/PDIE ont été réalisés sur le ressort territorial du SMT AG. Un seul PDE post loi TECV (Transition Ecologique pour la Croissance Verte) a été transmis au SMT AG (cf. Eurorol). Vous trouverez ci-dessous la liste :*

Nom de l'entreprise ou zone d'activités	Type de document	Année d'élaboration
SIZIAF	PDZ	2006
CHL	PDE	2007
Auchan/Ikea	PDIE	2010
Carvin entreprises	PDIE	2010
VNF	PDE	2010
Delta 3	PDZ	2010
ZI de Ruitz	PDZ	2017
Eurorol	Plan de mobilité	2018

Q : La CE souhaite avoir copie du tableau de bord utilisé par le SMT AG pour piloter le PDU depuis 2015, même s'il est à l'état « embryonnaire »

R : *Ce document a été transmis à la Commission d'enquête par voie électronique le 18 octobre 2018.*

Q : La commission d'enquête souhaite examiner si les crédits nécessaires à la mise en conformité des équipements ont bien été prévus chaque année au budget primitif de 2015 afin de s'assurer des travaux réalisés ou en cours de réalisation. Le SMT AG peut-il fournir les éléments nécessaires à cette appréciation ?

R : Vous trouverez ci-dessous un tableau reprenant l'ensemble des montants qui ont été engagés entre 2015 et 2018 pour la mise en accessibilité du réseau de bus :

Exercice	Code service	Nature	Investissement/ Fonctionnement	Réalisé
2015	GPR5MTACC	203116	I	10 224,00 €
2015	GPR5MTACC	203116	I	36 750,00 €
2015	GPR5MTACC	6571402	F	160 451,01 €
2015	GPR5MTACC	231402	I	0,00 €
2015	GPR5MTACC	203122	I	14 598,00 €
2016	GPR5MTACC	203116	I	0,00 €
2016	GPR5MTACC	231402	I	0,00 €
2016	GPR5MTACC	6571402	F	242 762,79 €
2016	GPR5MTACC	203122	I	68 454,78 €
2016	GPR5MTACC	203123	I	0,00 €
2016	GPR5MTACC	231404	I	0,00 €
2016	GPR5MTACC	231426	I	0,00 €
2016	GPR5MTACC	203141	I	0,00 €
2017	GPR5MTACC	231402	I	0,00 €
2017	GPR5MTACC	6571402	F	429 239,60 €
2017	GPR5MTACC	203122	I	8 661,46 €
2017	GPR5MTACC	203123	I	0,00 €
2017	GPR5MTACC	231404	I	0,00 €
2017	GPR5MTACC	203141	I	0,00 €
2017	GPR5MTACC	203144	I	630,00 €
2018	GPR5MTACC	231402	I	1 648,43 €
2018	GPR5MTACC	231402	I	764 212,91 €
2018	GPR5MTACC	23800	I	119 970,78 €
2018	GPR5MTACC	6571402	F	106 377,35 €
2018	GPR5MTACC	203122	I	10 863,05 €
2018	GPR5MTACC	203123	I	0,00 €
2018	GPR5MTACC	231404	I	0,00 €
2018	GPR5MTACC	203141	I	0,00 €
2018	GPR5MTACC	203144	I	2 392,50 €

<b>TOTAL 2015-2018 au 16/10/18</b>	<b>1 977 236,66 €</b>
dont subventions aux communes	938 830,75 €
dont études / MOE	152 573,79 €
dont travaux	885 832,12 €

Q : Le tracé proposé pour le prolongement de la ligne Bulle 6, Auchel-Lillers, paraît très contraignant Bd. de Paris à Lillers (Lycée, virage à gauche difficile avant le passage à niveau...) Un autre itinéraire peut-il être envisagé par le SMT AG ?

R : *Le boulevard de Paris semble être l'axe idoine pour la desserte la plus directe entre Auchel et Lillers. En outre c'est un axe présentant un fort potentiel car urbanisé (logements, établissements scolaires et petit commerce). Il faudra certainement travailler des points spécifiques (intersection entre le Bd. de Paris et la rue Château de Relingue). Les études de maîtrise d'œuvre permettront d'y voir plus clair : elles sont envisagées pour 2019.*

Q : Ne faudrait-il pas intégrer au PDU un volet « type charte », document dans lequel les communes et intervenants en matière de transports s'engageraient sur les actions envisagées et qui sont de leur ressort ? ceci afin d'aider le SMT AG dans son rôle de coordinateur du plan d'actions du PDU.

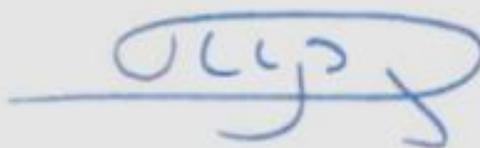
R : *Les parties sont réputées engagées par l'adoption du document.*

Q : La Commission d'enquête souhaite (cf. visites de terrain) l'avis du SMT AG sur la proposition suivante : pour améliorer la perception de la voie du site propre du BHNS par tout usager de la voirie, serait-il possible d'envisager de lui donner une couleur différenciée, notamment sur les points à forte densité de circulation

R : *Les couleurs choisies soient conforme à la circulaire du 15 mai 1996 publiée au journal officiel qui donne les directives et les recommandations visant à ne pas abuser de l'utilisation de la couleur sur la chaussée. Dans le cadre des travaux des lignes de BHNS et des sections en site propre (approximativement 160 km.), les marchés prévoient une teinte d'enrobé plus claire (hydrodégrapage) pour bien différencier les couloirs de bus de la chaussée classique complétée par un marquage spécifique de couleur blanche indiquant que la voie est réservée au bus ainsi que des flèches indiquant le sens de circulation des véhicules. Par ailleurs, chaque carrefour fait l'objet d'un marquage spécifique.*

**SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS**  
**ARTOIS-GOHELLE**  
39, rue du 14-Juillet  
CS 70173  
62303 LENS Cedex  
Tél. 03 21 08 06 36  
Fax 03 21 08 06 39

A Lens,  
Le 22 OCT. 2018



Laurent DUPORGE,  
Président du SMT Artois-Gohelle

Annexe 1 - E. 18000058/59 - Tableau des observations du public

LEGENDE :

CE	MQT : Mouquet – CQN : Courquin – RVD : Ravaud	
Type	P : Particulier – A : Association – E : Élu – CC : communauté de communes – PP : Personne publique – AN : Anonyme	
Thème	M : Organisation de la mobilité – T : Transport en commun – S : Sécurité – DP : Déplacements doux – V : Voirie – S : Stationnement – C : Communication, GF : Gouvernance, Financement – E : Environnement – U : Urbanisme – CV : Covoiturage – I : Recherche d'information du public – A : Autres	

ENREGISTREMENT DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

Chrono	CE	N° de semaine	Identification du registre	No d'ordre	Type	Thème	Observations	Éléments techniques du Péjationnaire	Avis de la CE
001	MQT	37	Email	1	AN	M	Un contributeur anonyme demande si une « carte multimodale » donnant accès aux parkings, aux vélos en libre-service et aux transports en commun est envisagée ?	Oui. Le SMT AG 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.	Argumentaire pour conclusions
002	CQN	37	Lillers	1	E	I	Mme Nathalie DUQUENNE-LEMORT, 46, rue des maisonnettes à Lillers est venue consulter le dossier lors de la permanence du CE et fera ses observations ultérieurement		Aucune incidence sur argumentaire
003	MQT	38	Email	2	P	A	M. Bernard PORQUET, sans autre précision de coordonnées a transmis un mail « vide de contenu ». Contacté par le président de la CE, il n'a en fait pas souhaité s'exprimer à ce stade	Sans Objet	Aucune incidence sur argumentaire

004	RVD	38	Ibergues	I	P	DP	<p>M Arnaud DECAMIN estime que la protection de l'environnement semble ne pas être le premier souci du projet</p> <p>Souhaiter 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</p>	<p>Le PDU s'inscrit dans l'obligation légale de réduction de la part des déplacements en automobile. Les parts modales projetées mettent l'accent sur les modes de transport alternatifs à la voiture particulière : doublement de l'usage des transports collectifs (bus et train) et du vélo. L'évaluation environnementale du PDU traite largement de ces questions. Ainsi, il a été évalué que l'application du PDU permettra un gain de 1 131 tonnes équivalent CO2 (soit - 9%) pour les gaz à effet de serre (cf. p. 21 de l'évaluation environnementale). Pour les émissions de polluants atmosphériques (Nox) le gain est de 363 kg équivalent Nox (soit - 7 %). Les émissions de polluants atmosphériques (PM) sont de 14 kg équivalent PM (- 9 %).</p> <p>L'Autorité Environnementale (service de l'Etat qui contrôle le respect de la législation en la matière) a reconnu dans son avis la qualité du travail entrepris par le SMT Artois-Gohelle à l'occasion de la révision du document.</p> <p>Concernant les modes doux, le SMT AG, de par ses statuts, ne peut être maître d'ouvrage de telles infrastructures. En revanche, il peut accompagner</p>	<p>Argumentaire pour conclusions</p>
-----	-----	----	----------	---	---	----	--	---	--------------------------------------

Chrono	CE	N° de semaine	Identification du registre par lieu	No d'ordre	Type	Thème	Observations	Éléments techniques recueillis	Avis de la CE
005	MQT	39	Email	3	P	T	<p>M. Samuel WERQUIN de SERVINS souhaiterait que la ligne 1801 vienne jusqu'à Servins au lieu de commencer à Bouvigny-Boyeffles (utilisation pour le transport de son fils scolarisé à Bully les Mines). Cet aménagement intéresserait de nombreux élèves Servinois</p>	<p>les communes ou communautés d'agglomération dans l'élaboration d'un réseau d'infrastructures cyclables. C'est pour cela qu'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 envoyé à l'ensemble des 35 nouvelles communes. Les travaux de mise à jour du document débiteront dès 2019. Mais la réalisation des infrastructures incombe aux maîtres d'ouvrages qui ont la compétence voirie. Par ailleurs, le SMT, en tant que Personne Publique Associée, participe à l'élaboration des Plan Locaux d'Urbanisme (PLU). Dans ce cadre, il s'assure de la bonne prise en compte du schéma cyclable et piéton et de l'inscription des aménagements cyclables à réaliser.</p>	<p>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</p>

006	MQT	39	Email	4	P	I	<p>Mme Sandra DEJACKER se plaint de s'être présentée à la mairie de Lillers pour la permanence du commissaire enquêteur le samedi 22 septembre 2018 et d'avoir trouvé porte close</p> <p>M. Jean-Louis LUGEZ, vice-président du conseil de développement de la CABBALR 62400 Béthune, 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 des points suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Quelle réponse apporter aux usagers sur la desserte de pôles générateurs importants tels que la zone d'activités de la place Clémentineau à Béthune</li> </ul>	<p>continuellement le réseau de lignes classiques. Nous reviendrons vers les parents à l'issue de l'étude.</p> <p>La permanence a bien eu lieu ce 22/09/2018 mais à la bibliothèque voisine car pour des raisons de forme, la mairie était fermée. Un panneau indicateur figurait à l'entrée de la mairie.</p> <p>Le PDU présente les orientations et la stratégie que le SMT AG met en place afin de répondre aux besoins de déplacements de ses habitants. Le SMT AG va lancer au mois de janvier 2019 six lignes de BHNS (les Bulles) afin de massifier les flux sur les axes les plus fréquentés. Il est bien précisé dans la fiche action n°4 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. Ainsi, dans ce but, le SMT AG a souhaité maintenir le niveau d'offre antérieur au projet Bulles et y additionner la nouvelle offre.</p> <p>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, de la ZI de Ruitz, et de la zone Futura sera renforcée. Quand les zones ne sont pas desservies par les transports en</p>	Aucune incidence sur argumentaire
007	MQT	41	CABBALR	1	PP	T			

	<p>commun, des services spécifiques sont mis en place. C'est par exemple le cas pour le parc d'activités Anois-Plumbers (SIZIAF) mais également la zone d'activités Washington de Béthune.</p> <p>Pour le quartier Clémentineau de Béthune, ce secteur de la commune ne sera pas effectivement desservi par la Bulle 2. Cette zone est pourtant importante pour le réseau Tadbao. Ainsi, 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.</p>	
	<p>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. En effet, la Bulle 6 desservira la gare de Calonne Ricouart en janvier 2019.</p> <p>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 du territoire.</p>	<p>- Dessertes TGV et TER comme la ligne de Saint Pol qui dessert l'ouest du territoire</p> <p>T</p>

		<p>Concernant le niveau d'offres, les services ferroviaires ne relèvent pas de la compétence de SMT AG. Ils relèvent de l'Etat (Grandes Lignes TGV) et du Conseil Régional des Hauts de France (TER). Le SMT est vigilant à l'évolution de l'offre ferroviaire et soutient la modernisation du réseau et son développement.</p> <p>D'ailleurs le réseau TER est le meilleur mode pour relier les principaux pôles urbains du ressort territorial rapidement.</p> <p>C'est pour cela que le SMT AG a mis en place en avril 2012 l'intégration tarifaire qui permet aux abonnés du réseau Taloa de pouvoir prendre le train avec leur carte de bus entre les gares du ressort territorial. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2018, ce système a été étendu aux trois gares de la Lys Romane.</p>	
T	<p>- Desserte (sans attendre les différentes phases du PDU) au moyen de bus conventionnés, les liaisons Auchel - Lillers et Bruay - Gare de Vis à Marlies</p>	<p>Sur la relation Auchel - Lillers, il existe actuellement une ligne Oscar (537) héritée du réseau départemental et exploitée par le Conseil Régional des Hauts de France. L'exploitation de cette ligne doit durer jusqu'en 2021. Le SMT étudie la possibilité de mettre en place une offre renforcée de manière anticipée en prolongeant la Bulle 6. D'ici à la mise en place de cette nouvelle desserte, le SMT, dans un souci de bon usage de l'argent public,</p>	

		<p>se souhaite pas doubler l'offre.</p> <p>Pour la desserte entre Bruay et la gare TER de Vis à Marles, il existe actuellement une desserte. En effet, le réseau Tachao passe à Marles avec trois lignes différentes : lignes n° 20, 30 et 68. Cette dernière, relie Marles à Bruay-la-Buissière et dessert le Lycée Professionnel des Travaux Publics (LTP) de Bruay-la-Buissière. Des études ont été menées par le passé par Artois Commun, compétent en matière d'aménagement des pôles d'échanges (cf. statuts de la CABBALR), 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.</p>	
M	<p>- Priorité systématiquement donnée aux infrastructures BHNS au détriment de l'espace nécessaire aux modes doux</p>	<p>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 aux travaux pas assez de place pour que les trottoirs puissent être mis aux normes d'accessibilité. Toute la complexité de l'aménagement réside dans la gestion des</p>	

	<p>différents usages de la voirie. Dans certains cas extrêmes, on ne peut pas faire colabier 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 et à la loi. Ces infrastructures ont été complétées par des travaux réalisés pour le compte de la CABBALR par le SMT AG afin de terminer le maillage.</p>	
	<p>- Conséquence pour les collectivités et les contribuables des écarts financiers par rapport aux prévisions (répartition des risques entre partenaires de la DSP)</p>	<p>Comme indiqué précédemment, le SMT AG 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. Pour rappel, voici le fonctionnement d'une DSP. Le niveau d'offre est défini contractuellement entre le délégant et le délégataire. Le risque industriel et commercial est porté par le délégataire : il doit donc bien estimer les coûts liés à l'exécution des services et aux produits des ventes (recettes). Cela permet de sécuriser la collectivité car en cas d'écarts entre le prévisionnel et le réel, c'est alors le délégataire qui doit couvrir les pertes. En</p>
	<p>GF</p>	

