

Fiche technique sur les aspects environnementaux et sociaux

Informations générales

Intitulé du projet :	SMT ARTOIS GOHELLE - PROJET BHNS BULLES
Numéro du projet :	2015-0715
Pays :	France
Description du projet :	Le projet comprend la mise en service de deux lignes de bus à haut niveau de service (lignes 1 et 3) d'une longueur totale de 40 km (dont 22 km de voies réservées aux bus) ainsi que les aménagements connexes (pistes cyclables, dépôts). Dans le cadre de cette opération, seront aussi financés: 41 bus hybrides de 18 mètres et 6 bus à hydrogène de 12 mètres, pour l'amélioration de l'offre sur l'ensemble du réseau et de la performance énergétique et environnementale.
EIE exigée :	oui
Projet faisant partie du programme « empreinte carbone ¹ » :	non

Évaluation des incidences environnementales et sociales

Évaluation des incidences environnementales

- *Conformité avec la réglementation environnementale* : le Plan d'Aménagement et de Développement Durable du SCoT de Lens-Liévin et Hénin-Carvin prévoyait un système de transport en commun hiérarchisé autour d'axes forts. Ce projet a été repris et approfondi dans le cadre du Plan de Déplacements Urbains approuvé en 2015. Ses plans ont fait l'objet d'évaluations stratégiques environnementales.
L'aménagement des lignes de bus à haut niveau de service 1 et 3 ainsi que la création du parking-relais ont fait l'objet d'une procédure d'évaluation d'impact comme prévu par la législation française (Code de l'environnement) dans le cadre d'un projet plus large qui comprend la mise en service de quatre lignes de bus (lignes 1, 3, 5 et 7) sur 73 km.
Le nouveau système de transport comprend un total de six lignes à haut niveau de service sur 115 km. Les lignes 2 et 6 ont aussi été soumises à une étude d'impact. La déclaration d'utilité publique pour l'ensemble des six lignes est attendue fin 2016/début 2017. Les aménagements des dépôts de Grenay Quadraparc et de d'Hénin-Beaumont sur la ligne 1 ainsi que celui du dépôt d'Houdain qui accueillera les bus à hydrogène ainsi que la moitié des bus hybrides ont fait l'objet d'une procédure de déclaration en tant que Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) comprenant une analyse des impacts environnementaux et des mesures d'atténuation.
- *Localisation et impacts sur les zones Natura 2000 et sur la biodiversité* : le projet se situe en zone urbaine et sera réalisé, principalement, sur les emprises des voiries existantes en dehors de tout périmètre de zone Natura 2000 (les sites les plus proches, FR3112002 et

¹ Seuls sont retenus les projets entrant dans le périmètre du programme pilote, selon la définition donnée dans le projet de méthodologie de la BEI mise en place pour évaluer l'empreinte carbone, pour autant que les émissions estimées dépassent les seuils fixés dans la méthodologie, à savoir plus de 100 000 tonnes de CO₂e par an en valeur absolue (brut) ou 20 000 tonnes de CO₂e par an en valeur relative (net) – tant pour les hausses que pour les économies.

Luxembourg, 13 December 2016

FR3100504, se situent à environ 1 km du projet). Le projet n'aura donc pas d'incidences négatives sur ces sites comme confirmé par l'autorité compétente.

- *Impacts pendant la phase de chantier* : le chantier aura des impacts négatifs à caractère temporaire en termes de dispersion de particules, bruit, vibrations et d'interruptions du trafic. Toutefois les mesures de mitigation/compensation mises en œuvre sont considérées comme étant adaptées.
- *Impacts pendant la phase d'exploitation* : les impacts se situeront au niveau des élargissements de l'emprise existante ainsi qu'au niveau du parking-relais par la création d'environ 12 ha de surfaces imperméabilisées. Du fait de son impact global, le projet dans son ensemble (bulles 1 à 7) prévoit l'acquisition foncière d'une friche, la compensation du « boisement et zones humides » sur la commune de Libercourt et l'augmentation de la place du végétal dans le projet global avec un bilan de plantation largement positif (3 arbres replantés pour 1 arbre coupé).
Au niveau du bruit, le projet génère de manière générale des impacts positifs du fait de la diminution du trafic automobile. Toutefois le risque d'une augmentation du bruit au-delà de la limite de 2 db a été identifié sur un nombre limité de secteurs (aux abords de la gare de Lens, au sein de la ZAC de Sainte-Henriette) qui seront mitigés par des limitations de vitesse au sein de la ZAC à 30 km/h et, éventuellement, des mesures d'isolation phonique.
- *Atténuation du changement climatique* : du fait de l'amélioration de la qualité des transports collectifs, le projet favorise le transfert modal en diminuant les impacts de l'usage de la voiture particulière sur les émissions de polluants et donc sur le changement climatique. Le nouveau matériel roulant aura aussi un impact positif.

Évaluation des incidences sociales

Bien que le projet s'insère en grande partie sur les voiries existantes et que pendant la phase d'études les impacts sur le foncier ont été limités autant que possible, les réaménagements de voiries en site propre pour les lignes 1 et 3 ainsi que les nouveaux aménagements induiront un impact sur environ 11 ha (environ 164 parcelles). Parmi ces parcelles, une quarantaine (1.4 ha) correspond à des habitations dont la construction sera impactée et la moitié seulement appartient à des propriétaires privés.

Le projet n'aura pas d'effets négatifs sur le plan social car un accompagnement est prévu lors du processus d'expropriation et en particulier le relogement des personnes expropriées sera réalisé avant toute intervention sur le bâti. Il se déroulera avec l'assistance, si nécessaire, des personnes concernées, et en lien avec les bailleurs sociaux. Les démolitions n'auront pas lieu sans que des solutions ne soient apportées.

Afin de prendre en compte les problèmes économiques rencontrés par les professionnels riverains (perte de revenus) et de permettre le maintien de leur activité, une Commission de Règlement Amiable (CRA) chargée d'instruire les demandes déposées par les professionnels riverains subissant une gêne anormale et durable influant sur leur activité et de formuler des propositions de règlement sera également mise en place par les maîtres d'ouvrage.

Le projet aura des effets positifs puisqu'il constitue un levier essentiel pour le désenclavement de dix quartiers défavorisés dont sept classés en Zones Urbaines Sensibles car il favorise l'accès de ces quartiers aux pôles économiques et aux services et équipements de l'agglomération.

Consultation publique et dialogue avec les parties prenantes

Les procédures d'information au public ont été menées par le biais des mécanismes de concertation préalable et d'enquête publique prévues par la législation française. La concertation

Luxembourg, 13 December 2016

préalable sur le territoire Lens-Liévin et Hénin-Carvin s'est déroulée du 3 novembre au 12 décembre 2014. Le bus à haut niveau de service a rencontré un accueil très favorable et d'aucune remise en question n'a été faite. L'enquête publique s'est déroulée du 16 août au 15 septembre 2016. La commission d'enquête a émis un avis favorable au projet.

Conclusions et Recommandations

Le projet sera réalisé en grande partie sur les emprises des voiries existantes et, de ce fait, les impacts sur l'environnement seront limités et mitigés autant que possible par les mesures proposées.

Le projet a fait l'objet d'une étude d'impact mais n'a pas encore obtenu la déclaration d'utilité publique (DUP). Le Promoteur devra donc fournir l'arrêté de DUP.

Par ailleurs, le Promoteur s'engage à transmettre à la banque les documents relatifs aux procédures de déclaration en tant que Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) et les autorisations d'exploitation pour les dépôts concernées par le projet dès qu'ils seront disponibles.

Sur la base des informations fournies par le Promoteur et une fois ces conditions remplies, le projet est considéré comme acceptable, du point de vue environnemental et social, pour un financement BEI.