



Artois - Gohelle

Bilan de la concertation
Montram se dessine, je participe !
15 avril - 14 juin 2004



Syndicat Mixte
des Transports
Artois-Gohelle

www.montram.fr

Preamble Contexte du projet / Historique

1	Le déroulement de la concertation	a) La mise en œuvre de la concertation.....p 6 <ul style="list-style-type: none">- Objectifs et périmètre de la concertation préalable- L'information et ses modes de diffusion- Les lieux de débat et de recueil des expressions- Partenariat institutionnels b) La participation à la concertation.....p 12 <ul style="list-style-type: none">- La participation aux réunions publiques
2	Le contenu de la concertation	a) Les questions générales.....p 14 <ul style="list-style-type: none">- Le choix du mode et ses caractéristiques- Les aspects économiques du projet- La gestion des travaux- Les axes retenus- L'accessibilité et les nuisances- L'intermodalité- Les modalités de la concertation b) Les remarques spécifiques à la ligne Liévin – Lens – Hénin-Beaumont.....p 24 <ul style="list-style-type: none">- Les tracés et variantes dans les communes traversées- Les conséquences pour la circulation et le stationnement c) Les remarques spécifiques à la ligne Béthune – Bruay-la-Bussière.....p 25 <ul style="list-style-type: none">- Les tracés et variantes dans les communes traversées- Les conséquences pour la circulation et le stationnement
3	Les enseignementsp 26

Annexes Presse

Préambule

Contexte du projet

Le territoire du Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle a engagé une politique de grands projets pour soutenir la dynamisation du territoire : Louvre-Lens, site de Sainte-Henriette, friche Plastic Omnium, reconversion des sites miniers... Les déplacements pour aller travailler, accéder aux services, se rencontrer, se détendre, sont une composante essentielle du développement du territoire et de la qualité de vie des habitants.

Les Communautés d'Agglomération de Lens – Liévin, Hénin – Carvin, de l'Artois, ainsi que la Communauté de Communes de Noeux et environs, ont donc engagé une réflexion commune sur l'avenir du territoire. Pour organiser la mobilité au niveau de l'agglomération, elles se sont dotées d'un outil commun : le Syndicat Mixte Transports Artois-Gohelle.

La demande croissante de mobilité, la nécessité de solutions respectueuses de l'environnement ainsi que les opportunités de développement liées au rapprochement avec la métropole lilloise, ont incité le SMT à engager des études sur la faisabilité d'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP). Le tramway ferroviaire est apparu comme le mode le plus approprié, aussi bien pour son pouvoir de structuration et d'aménagement du cœur de l'agglomération que pour ses connections futures avec les projets de Tram-train de Lille Métropole.

Le tramway sera développé sur deux axes prioritaires :

- L'axe **Liévin – Lens – Hénin-Beaumont – Noyelles-Godault** (environ 20 kilomètres),
- L'axe **Beuvry – Béthune – Bruay-la-Buissière – Houdain** (environ 17 kilomètres).

Le projet « Tramway » du SMT est passé en Commission Nationale de Débat Public le 9 janvier 2009. Celle-ci a décidé que le SMT pouvait organiser le débat préalable en veillant « à la participation du public, notamment à l'occasion de réunions publiques pour assurer l'information de la population et l'expression des habitants et des usagers sur les différents aspects du projet, son impact sur l'environnement, son phasage et son financement ainsi que sur les modalités de concertation jusqu'à l'enquête publique et durant le chantier ».

Ainsi, cette concertation préalable qui s'est déroulée du 15 avril au 19 juin 2009, était le premier échange d'une longue série à venir avec la population. Elle a eu comme objectif d'informer les habitants du territoire sur le projet de réalisation de deux lignes de tramway et de récolter leurs avis et leurs commentaires en amont des études techniques qui doivent être lancées.

Le présent document recense donc les modalités d'organisation de cette concertation mais surtout dresse le bilan des

échanges et des contributions de chacun à l'élaboration du projet (registres, site internet, forum, numéro vert, réunions publiques...). Ainsi, sont présentés les avis formulés par les habitants de l'agglomération de la manière la plus quantitative et qualitative afin de répondre à trois objectifs majeurs :

- » Faire en sorte que les habitants et riverains s'assurent que leur **participation a bien été prise en compte** et que leurs interrogations, leurs critiques ou leurs propositions viendront enrichir le projet,
- » **Constituer un outil d'analyse et d'aide à la décision** pour les élus et les services qui disposent dorénavant d'un panorama clair et détaillé des demandes, inquiétudes et suggestions du public,
- » **Informer les habitants** du territoire sur le bilan de la concertation et sur ses conclusions et préconisations.



Tramway ferroviaire de Valenciennes

Historique

- » 2004-2006 : Diagnostic puis élaboration du Plan de Déplacement Urbain qui évoque l'intérêt d'un Transport en Commun en Site Propre sur le territoire ;
- » 2007 : Enquêtes publiques et approbations des SCoT de Lens-Liévin-Hénin-Carvin et de l'Artois (SMESCOTA) ;
- » 2007-2008 : Études de faisabilité d'un TCSP. Suite à une première phase, 2 axes sont ressortis et ont été choisis par les élus pour des études plus approfondies ;
- » 13 juin 2008 : Suite aux études, délibération des élus locaux sur la réalisation de deux lignes de TCSP, le mode de transport retenu étant le tramway ferroviaire ;
- » 7 janvier 2009 : Passage en Commission Nationale du Débat Public qui autorise le SMT Artois-Gohelle à organiser la concertation préalable ;
- » fév.-mars 2009 : Les 18 communes traversées délibèrent sur les modalités de la concertation ;
- » 31 mars 2009 : Le comité syndical valide les dates et les modalités de la concertation ;
- » 30 avril 2009 : Appel à Projet Transport du Grenelle de l'environnement, le SMT reçoit 57,6 millions d'euros soit la deuxième subvention la plus importante derrière Montpellier et est assuré d'obtenir des subventions supplémentaires lors du second appel à projet programmé en décembre 2010.
- » 15 avril – 19 juin 2009 : Phase légale de concertation préalable

1 Le déroulement de la concertation



a) La mise en œuvre de la concertation

● Objectifs et périmètre de la concertation préalable

La concertation préalable avait pour objectif d'associer la population le plus en amont possible du projet, d'informer le public et de recueillir les avis et observations sur les grandes orientations proposées.

Le but de la concertation préalable était d'affiner les caractéristiques du projet « Tramway » et ainsi faire que les décisions prises soient plus efficaces et qu'elles répondent d'autant mieux aux attentes de la population, tout en respectant l'intérêt général.

● L'information et ses modes de diffusion

Les modalités

Les modalités de la concertation ont été définies, conformément à l'article L 300-2 du Code de l'Urbanisme par l'ensemble des communes traversées puis par le Comité Syndical du SMT le 31 mars 2009.

Elles comportaient :

- » Les dates de la concertation préalable du mardi 15 avril au vendredi 19 juin 2009,

- » Les outils de la concertation préalable :
 - Conférence de presse de lancement,
 - Expositions permanentes accompagnées, de registres dans chaque mairie concernée par les tracés,
 - Dossier de concertation, dépliants, flyers, affiches,
 - Réunions publiques d'informations,
 - Site internet, forum et numéro vert,
 - Articles d'informations dans la presse régionale ou locale.

Les moyens mis en œuvre

Le public a pu être informé de l'existence du projet ainsi que des dates et modalités de la concertation par les médias suivants :

- » 1 conférence de presse le 15 avril, avec remise d'un dossier de presse,
- » 255 000 dépliants format A4, 3 volets, présentant le projet,
- » 105 000 flyers format A5, rappelant les dates de réunions,
- » 600 affiches format A3, dans les bus, les boutiques du réseau et dans toutes les mairies concernées,
- » 23 stands d'expositions de 2x3m,
- » 12 réunions d'informations préalables aux élus.

Les relations presse

La concertation a été lancée par une conférence de presse. Quatorze journalistes représentant treize médias différents étaient présents.

Entre le 5 mars et le 21 juin 2009, 80 articles spécifiquement consacrés au projet ont été publiés dans la presse locale et dans la presse spécialisée. La presse locale a également annoncé l'ensemble des réunions publiques. Ces articles ont notamment rendu compte des débats ayant eu lieu lors des réunions publiques et des positions des différents acteurs. Il faut ajouter l'ensemble des articles parus dans les journaux des communes et intercommunalités qui ont soit annoncé, soit rendu compte de la concertation, en fonction de leurs délais de parution.



Conférence de presse du 15 avril 2009 à la Communauté d'agglomération Hénin-Carvin

Le dossier de concertation

Ce dossier de 44 pages était le document de référence technique, mis à disposition du public pour informer de façon pédagogique et illustrée sur le contenu et les effets du projet. Il avait pour objectif de présenter de façon exhaustive, mais claire, le projet soumis à concertation.

On retrouvait dans ce document les points suivants :

- » Les objectifs et les principales caractéristiques du projet,
- » Les enjeux socio-économiques,
- » Le coût estimatif,
- » L'identification des impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire
- » La desserte des grands équipements, les variantes de tracés...

Ce dossier de concertation était consultable :

- » Dans les quatre intercommunalités, au siège du SMT et dans toutes les mairies concernées par le projet de tramway, où était mis en place une exposition intégrant une borne d'accueil, un registre d'expression et un stand-parapluie présentant les cartes des deux lignes, l'ensemble des dates de réunions et les moyens de s'informer sur le projet;
- » En téléchargement sur le site Internet du SMT : www.montram.fr

Distribution d'un dépliant d'information

Le dépliant apportait une information claire et synthétique sur le projet et sur les moyens de participer à la concertation.

Il présentait brièvement le projet de tramway et détaillait les modalités de la concertation publique. Deux cartes présentaient notamment les tracés des deux lignes envisagées. On y trouvait également toutes les principales questions de la concertation préalable et l'ensemble des informations nécessaires pour y participer : liste des réunions publiques, numéro vert, adresse du site Internet du SMT.

Le dépliant a été diffusé à 255 000 exemplaires dans les communes qui seront traversées par le tramway mais aussi dans les 97 autres communes du périmètre du SMT.

Le site Internet : www.montram.fr

Le site Internet avait pour objectif de permettre aux personnes ne pouvant se déplacer aux réunions publiques d'avoir accès à toutes les informations disponibles sur le projet de tramway.

Il présentait les détails du projet et de la concertation ainsi que les modalités de celle-ci. On y trouvait l'ensemble des documents de la concertation, téléchargeables au format .pdf et la possibilité de poser des questions par mail était offerte aux internautes.

- » Durant la concertation, 9 877 pages ont été consultées sur la partie « Spécial Tramway » et 3 831 fichiers .pdf ont été téléchargés (dossier de concertation + dépliant + planning des réunions).

Affichage dans les mairies, bus et boutiques TADAO

Près de 600 affiches au format A3, annonçant la concertation préalable, ont été affichées dans les mairies, les bus et les boutiques TADAO durant toute la durée de la concertation.

Expositions dans les mairies concernées par le tramway

Dans chaque mairie concernée par le passage du tramway était disposé un stand parapluie autour duquel on pouvait trouver : les cartes des deux lignes, l'ensemble des dates de réunions, les moyens de s'informer sur le projet, un dossier de concertation et un registre d'expression. Un stand était également installé au siège de la DDE à Arras et à la coordination territoriale de Béthune.



Dossier de concertation



Dépliant d'information



Stand parapluie et banque d'accueil

Les lieux de débat et de recueil des expressions

Les réunions publiques

Les 18 réunions publiques ont eu pour objectif de présenter et d'expliquer de manière la plus complète possible, les tenants et aboutissants du projet, les différentes options possibles à ce stade, de répondre aux questions et de recueillir l'avis des personnes présentes.

Les réunions publiques se sont déroulées de la manière suivante :

- » Introduction faite par le Maire de la commune
- » Présentation du SMT puis du projet de tramway par Jean-Luc WERY, président et David MAUBERT, directeur du Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle
- » Selon les réunions, intervention du président de la Communauté d'Agglomération concernée
- » Débat avec les participants
- » Conclusion par le Maire de la commune

Chaque réunion a fait l'objet d'un compte rendu synthétique.

Le numéro vert

Un numéro vert **0 805 140 140** a également été mis en place pour offrir aux habitants un moyen simple et gratuit de poser leurs questions et de donner leur avis sur le projet. 18 messages ont été enregistrés durant la concertation mais ce numéro reste encore actif à l'heure actuel.

Le forum de discussion et les contacts mail du SMT

Un forum de discussion était spécialement dédié au projet, sur Internet : http://www.montram.fr/forum_de_discussion

Il a toujours pour objectif de permettre aux personnes n'ayant pu se déplacer aux réunions publiques, de poser leurs questions, de donner leur avis et de débattre du projet. En date du 19 juin, 54 messages avaient été postés et 29 e-mails reçus.

Les registres d'expression dans le hall des Mairies



Ces registres d'expression étaient situés sur les bornes d'accueil dans les halls de chacune des 21 mairies ou mairies annexes concernées. On pouvait trouver juste à côté le dossier de concertation ainsi que le stand parapluie présentant le projet et l'ensemble des dates de réunions publiques. Les habitants pouvaient laisser leurs remarques ou leurs questions sur le projet. De plus, un registre supplémentaire a été laissé à disposition lors de chacune des réunions publiques.

Réunion publique à Hénin-Beaumont



Partenariats institutionnels

Des partenariats ont été mis en place avec les communes traversées :

- » Informations sur les sites Internet des mairies des communes traversées, dans les magazines municipaux et sur les panneaux communaux ;
- » Mise en place de stands parapluies dans les mairies avec le dossier de concertation ;
- » Distribution d'un bulletin rappelant sur chaque commune, une semaine avant chaque réunion, les dates et horaires de ces dernières.

Sur proposition du SMT et à la demande des élus du territoire, le SMT est intervenu pour présenter le projet auprès des instances suivantes :

- » Le bureau communautaire d'Artois Comm. (la Communauté d'agglomération de Béthune-Bruay)
- » Les bureaux ou conseils municipaux suivants : Gosnay, Noyelles-Godault, Houdain, Beuvry, Bruay-la-Buissière, Noyelles-sous-Lens, Lens, Sallaumines, Béthune, Liévin, Fouquières-les-Béthune
- » Les conseils de développement des agglomérations

Parallèlement des réunions d'information ont été organisées avec :

- » Le Service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine du Pas-de-Calais
- » La DDE
- » Les services de l'Etat de la DDSP et de la Sécurité Intérieure
- » La CCI de Lens

- » Le SDIS
- » Le comité technique élargi : Région, Conseil Général, Mission Bassin Minier, SCOT, EPF, RFF, CAUE, CCI, Agence d'urbanisme de Béthune, Euralens, DDE (Coordinateur territorial Béthune-Lens...),...
- » Le personnel TADAO (3 réunions, une sur chaque site)
- » Les sous-préfets de Lens et de Béthune

Le dossier de concertation a également été diffusé auprès des partenaires suivants :

- » Chambre de métiers
- » Chambre d'agriculture
- » CROUS
- » Préfet du Pas-de-Calais
- » Préfet de région
- » DREAL
- » CETE
- » DDASS
- » Faculté des sciences de Lens
- » Faculté des sciences appliquées de Béthune
- » Faculté des sports de Liévin
- » Recteur et inspecteur d'académie
- » ERDF, GRDF, SNCF
- » ADEME
- » Maison de l'emploi de LLHC
- » Centres Hospitaliers de Beuvry, de Lens et de Hénin-Beaumont
- » Racing Club de Lens
- » GART
- » Lille Métropole Communauté Urbaine
- » SITURV
- » Communauté d'agglomération du Douaisis
- » Syndicat mixte des transports du Douaisis

- » Communauté urbaine d'Arras
- » SYMEVAD
- » Conseils de développement de la CAHC, CALL et d'ArtoisCom
- » Association agréées de protection de l'environnement (article L141-1 du Code de l'Environnement) :
 - Chlorophylle Environnement
 - Association Droit au vélo
 - UFC Que Choisir, antenne de Lens
 - Union régionale des consommateurs
 - CLCV (Consommation, Logement et Cadre de Vie)
 - APF
 - Association Droit au travail
 - Fédération des parents d'élèves de l'enseignement public
 - FCPE (Fédération de conseils de parents d'élèves des écoles publiques)

b) La participation à la concertation

Les retours sur les registres d'expression, le forum Internet, les mails et le numéro vert

Durant la concertation, **108 messages** ont été laissés sur les registres d'expression, **54 messages** ont été postés sur le forum, le numéro vert a reçu **18 appels** téléphoniques et enfin **29 e-mails** de demande d'informations ont été enregistrés sur le site.

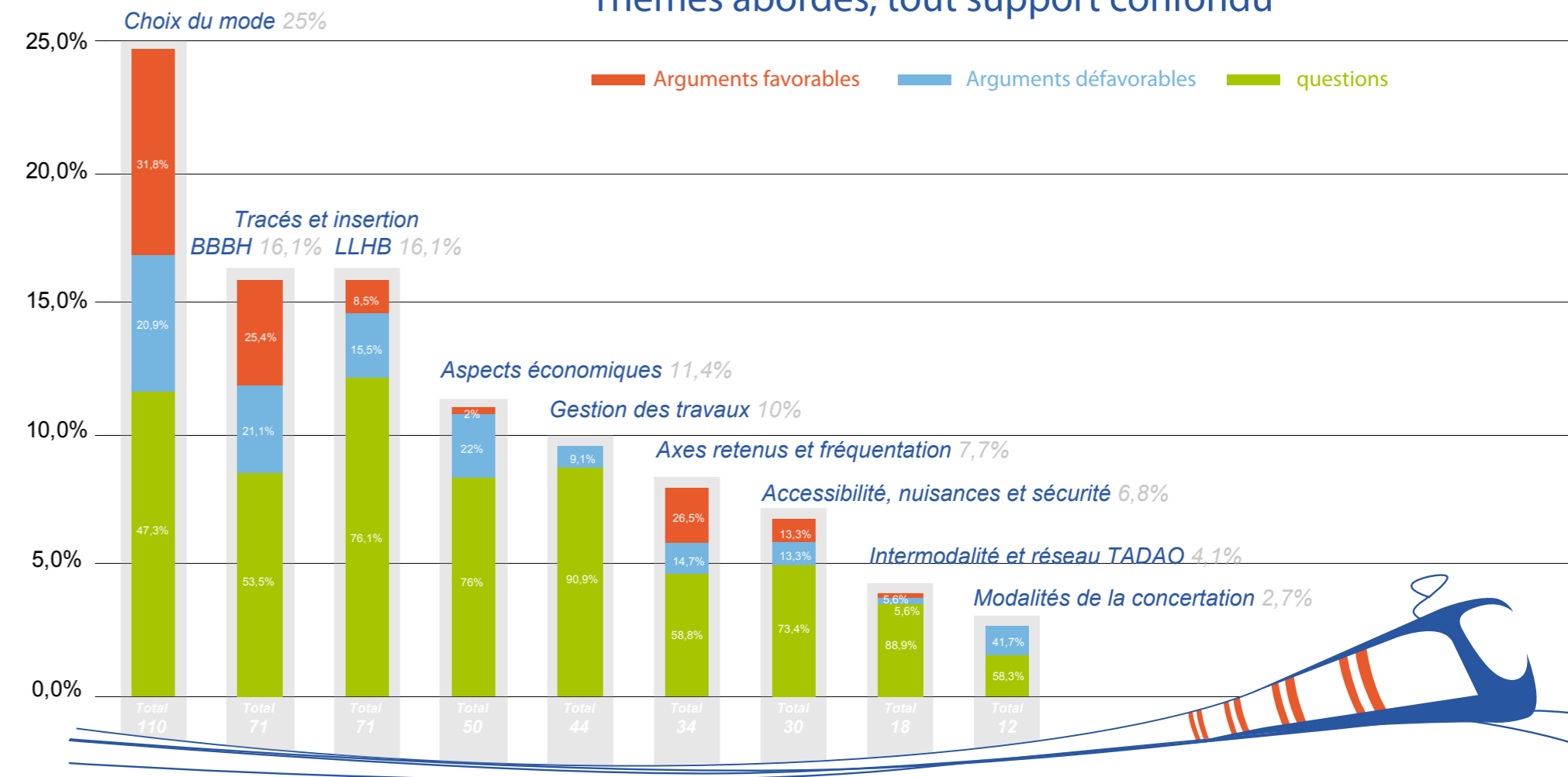
Ville	Nombre de messages écrits sur le registre
Béthune	3
Billy - Montigny	11
Bruay-la-Buissière	2
Fourges	1
Fouquières-Lez-Béthune	8
Gosnay	5
Hénin Beaumont	15
Hesdigneul Les Béthune	11
Houdain	8
Lens	26
Liévin	13
Montigny-en-Gohelle	2
Noyelles-Godault	2
Sallaumines	1
Total	108

La participation aux réunions publiques

1255 personnes ont participé aux réunions publiques et plus de **150 membres du personnel** de TADAO ont assisté aux réunions spécialement organisées pour eux.

Lieu	Date	Participants
Bruay-la-Buissière	12-mai-09	105
Sallaumines	13-mai-09	120
Noyelles-Godault	15-mai-09	45
Noyelles-sous-Lens	18-mai-09	25
Gosnay	19-mai-09	30
Béthune	20-mai-09	45
Beuvry	25-mai-09	50
Fourges	26-mai-09	30
Lens	29-mai-09	100
Montigny-en-Gohelle	03-juin-09	40
Houdain	04-juin-09	70
Béthune	09-juin-09	25
Billy-Montigny	10-juin-09	100
Fouquierès-lès-lens	11-juin-09	45
Fouquières-les-Béthune	15-juin-09	70
Hénin-Beaumont	17-juin-09	150
Hesdigneul-les-Béthune	18-juin-09	95
Liévin	18-juin-09	110
Total	Total	1255

Thèmes abordés, tout support confondu



2 Le contenu de la concertation



a) Les questions générales

Le choix du mode et ses caractéristiques



> Le choix du tramway ferroviaire a globalement été bien accueilli et est perçu comme le vecteur d'une image moderne pour le territoire. Ce mode de transport, inédit sur le territoire, a suscité beaucoup de questions. Il apparaît être avec 25% des remarques comme le 1er sujet abordé lors de cette concertation (1/9).

Le tramway sur pneus

Dans plusieurs communes, le choix du tramway ferroviaire a été évoqué par quelques habitants. A Hénin-Beaumont Billy-Montigny, Noyelles-Godault et à Noyelles-sous-Lens notamment, plusieurs d'entre-eux ont évoqués la solution du tramway sur pneus. Selon eux, il serait plus silencieux et reviendrait moins cher à l'usage.

D'autres, par contre, trouvent le choix pertinent au regard des possibilités offertes dans le cadre notamment d'une connexion du réseau à l'échelle régionale.

Le concept mis en place à Douai a été plusieurs fois confondu avec le tramway ferroviaire.

> Réponse du maître d'ouvrage

Le mode ferroviaire est un mode éprouvé, en fonctionnement depuis de nombreuses années dans bon nombre d'agglomérations. L'infrastructure est compatible avec de nombreux fabricants de matériel roulant. Cette concurrence influe beaucoup sur les prix lors des appels d'offre initiaux et suivants. Il est surtout le seul mode de transport en commun qui pourra à terme être raccordé à un réseau de tram-train, comme celui qui verra bientôt le jour sur la métropole lilloise, par exemple.

Le tramway sur pneus est une technologie brevetée, propriété d'un seul fabricant. A ce titre, aucune concurrence tarifaire ne peut jouer lors de l'achat du matériel. De plus, le peu de recul avec Clermont-ferrand, seule ville française où ce mode est en fonctionnement, nous montre que les coûts de fonctionnement ne sont pas moins élevés que pour le tramway fer.

Le Bus à Haut Niveau de Services

La question du mode a aussi été abordée au travers de différentes propositions visant à améliorer le réseau de bus actuel, plutôt que de l'enrichir avec un tramway : du simple couloir de bus à l'augmentation des fréquences ou des capacités des lignes Bulles actuelles...

> Réponse du maître d'ouvrage

Il ne faut pas voir le tramway uniquement comme un simple moyen de transport, il est également un formidable outil d'aménagement du territoire. Ce projet marque une volonté forte, de la part des élus de faire entrer le bassin minier dans une nouvelle ère, solidaire, moderne, avec plus de cohésion sociale et surtout plus de respect de l'environnement. C'est cet aspect d'aménagement du territoire qui est aussi perçut par le choix du tramway ferroviaire. Par ailleurs, le tramway bénéficie d'une image forte, capable d'attirer de nouveaux usagers.

Le nombre et l'emplacement des stations

Dans plusieurs communes, les habitants se sont interrogés sur le nombre de stations, l'endroit où elles allaient se situer, l'espacement entre chacune d'elle ...

> Réponse du maître d'ouvrage

L'emplacement des stations n'est pas encore défini à ce stade du projet. Les études ont estimé à 24 le nombre de stations sur la ligne BBBH et à 30 sur la ligne LLHB. Espacées de 700 mètres en moyenne, elles seront plus rapprochées en centre-ville et plus espacées dans les zones rurales.



Réunion publique à Lens

Les aspects économiques du projet



> Les aspects économiques du projet et plus précisément le mode de financement ont donné lieu à des remarques négatives de la part d'une partie du monde économique et de questions de la part de la population. Ce thème a été au cœur des débats, soit le 4^{ème} sujet abordé (4/9).

La faisabilité financière du projet

Durant toute cette phase de concertation préalable, des habitants se sont interrogés sur le coût et le financement du projet, à l'image de cette participante : « N'est-il pas déraisonnable, en ces temps de crise, de faire un projet d'une telle ampleur ? »

Plusieurs habitants se sont demandés comment le projet pourra être financé « si on supprime la taxe professionnelle ? ».

Le Directeur général de la Chambre de commerce et d'industrie de Béthune, a tenu à souligner qu'il était toujours compliqué dans un tel projet d'en connaître le coût final et s'est demandé qui financera un éventuel surcoût.

A contrario, plusieurs personnes ont évoqué le fait que ce projet constituait une chance pour le territoire et qu'il fallait se donner les moyens d'une telle ambition.

> Réponse du maître d'ouvrage

Le SMT est une structure jeune et non endettée. Il présente donc une forte capacité d'emprunt. De plus, certains postes de dépenses évoqués dans la présentation du budget ne sont pas à la charge du SMT.

On notera notamment qu'une jurisprudence, issue de la construction de la ligne de tramway Saint-Denis-Bobigny, implique que les déviations de réseaux sont à la charge des concessionnaires qui les exploitent (ERDF, GRDF...).

Ensuite, le SMT bénéficie de subventions actées de la part de l'État (57,6 millions d'euros au titre de l'appel à projet Transport du Grenelle de l'environnement, auxquels viendront s'ajouter des subventions du

second appel à projet, programmé fin 2010), de la Région (150 millions d'euros), des contrats de projets État et Région (20 millions d'euros).

Enfin, la principale recette du SMT, le Versement transport permettra, entre autre, de lever un emprunt d'environ 200 millions d'euros auprès de la Banque Européenne d'Investissements (BEI). Cet emprunt, qui viendra boucler le budget, se fera à des taux bonifiés, du fait de l'intérêt environnemental du projet.



Réunion publique à Bruay-la-Buissière

La tarification

Dans près d'un tiers des communes a été posée la question du prix du ticket pour l'utilisateur. Certains habitants ont également souhaité savoir s'il y aura des « abonnements et des tarifs spécifiques » pour certaines catégories de la population et se sont demandés combien coûtera le stationnement dans un parking-relais.

Plusieurs habitants de Gosnay et Liévin ont exprimé leur souhait que le tarif soit « adapté à tous les budgets ».

> Réponse du maître d'ouvrage

Au niveau de la politique tarifaire, rien n'est encore acté à ce jour. Cependant, le SMT a la volonté initiale de ne pas augmenter le prix du ticket au delà du coût de l'inflation.

L'objectif du SMT est avant tout de fidéliser les usagers. Les formules d'abonnements et des tarifications spéciales vers des populations ciblées (plus de 60 ans, étudiants, demandeurs d'emploi...) existent aujourd'hui et seront maintenues ou adaptés. Le tarif d'accès aux parking-relais n'est pas encore fixé. A titre d'exemple, à Valenciennes, le ticket avoisine les 3€ la journée, par véhicule, et est gratuit pour les abonnés des transports en commun. Ce prix comprend le gardiennage du véhicule et un aller-retour en transport en commun pour l'ensemble des passagers du véhicule. Que l'on soit 1 ou 7 passagers dans le véhicule, ce tarif ne varie pas et incite donc au covoiturage.

Le versement transport

Dans plusieurs communes, des habitants ont exprimé leurs inquiétudes sur les conséquences de l'augmentation du versement transport pour les entreprises. Un habitant de Fouquières-les-Béthune a notamment remarqué que les entreprises vont en partie financer le projet par le biais du Versement transport alors qu'elles ne seront pas desservies. Aspect qui a également été souligné par le Président de la Chambre de commerce et d'industrie de Béthune : « L'argent versé par les entreprises va donc servir à faire du développement urbain et ne va pas permettre aux salariés d'aller de leur domicile à l'usine ».

> Réponse du maître d'ouvrage

Aujourd'hui le mode de financement des transports publics par les collectivités est fixé par la loi et limité au seul Versement transport. Cette taxe concerne les entreprises et les administrations de plus de neuf salariés et est destinée exclusivement au financement des transports publics en général.

Cela induit que le versement transport n'est pas destiné uniquement au financement des trajets domicile-travail. Ainsi, en ce qui concerne la desserte de certaines zones d'activités évoquées sur l'axe Beuvry-Béthune-Bruay-Houdain, les tracés proposés du tramway sont en effet loin de desservir tous les parcs d'activités mais selon les chiffres du SMESCOTA, par exemple, environ 60% des entreprises sont implantées hors zones d'activités.

Dans tous les cas, pour ces déplacements spécifiques, le SMT a mis en œuvre et développé, ce qu'on appelle des Plans de Déplacement Entreprise (PDE). En effet, en lien direct avec l'entreprise ou la structure demandeuse, le SMT permet à cette dernière de concilier à la fois objectifs économiques et efficacité du travail, avec les impératifs environnementaux et

une amélioration du contexte social.

A propos de l'augmentation du taux de Versement transport, celle-ci représente un passage de 1.05 à 1,8% au 13 juin 2008.

Conscients de l'impact sur les entreprises et l'importance d'une telle décision, les représentants des communes ou des intercommunalités, élus du SMT, ont été appelés à se prononcer, plusieurs fois, sur le Versement transport. A chaque fois, le maintien du taux à ce niveau a recueilli l'unanimité. Comme dans toutes les agglomérations qui se sont engagées dans de telles démarches, la hausse du versement transport se révèle être nécessaire pour la faisabilité du projet. Projet, qui par ailleurs, sera pourvoyeur d'emplois, tant dans la phase chantier que dans la phase exploitation.

Les impôts

Dans pratiquement toutes les communes, des habitants ont exprimé leurs interrogations quant aux conséquences de ce projet sur les impôts locaux et la crainte de leur augmentation.

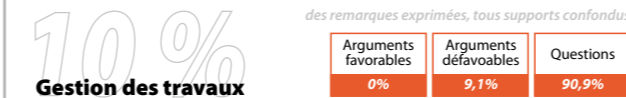
> Réponse du maître d'ouvrage

En réponse aux préoccupations exprimées, il est important de clarifier la situation et d'éviter l'amalgame entre impôts locaux et financement du tramway. En effet, le budget du SMT est totalement indépendant de celui des communes. Ainsi la ressource propre du SMT est bien le Versement transport; taxe versée par les entreprises et administrations de plus de 9 salariés et non par les ménages.



Réunion publique à Gosnay

La gestion des travaux



> La perspective de futurs travaux n'a logiquement pas trouvé d'écho très enthousiaste mais surtout donné lieu à beaucoup de questionnements. La gestion des travaux apparaît comme le 5^{ème} sujet abordé, avec 10% (5/9).

Dans toutes les villes, les travaux inquiètent les riverains et plus encore les commerçants situés sur le tracé.

Plusieurs riverains ont tenu à ce que le chantier se déroule dans le respect du Développement durable et qu'il minimise les nuisances générées. Plusieurs habitants ont interrogé le SMT sur la durée des travaux en fonction des secteurs.

Le Conseil de Développement de la Communauté d'agglomération de Lens-liévin a estimé que « la phase travaux doit se faire de manière pilotée et concertée afin de prévoir le maintien d'axes de circulation et d'éviter les situations d'interdiction de circuler, gênant à la fois les riverains mais pouvant également occasionner des nuisances aux commerces, aux entreprises ainsi qu'aux transports publics ».

Plusieurs commerçants, notamment ceux situés en centre ville, ont souhaité attirer l'attention sur les conséquences d'un tel chantier sur leurs activités. Ils ont soulevé la question de l'indemnisation, relayés en cela par la C.C.I. Les commerçants ont tenu à souligner l'importance des

dédommagements pour les entreprises pénalisées par les travaux. Un pharmacien de Bruay-la-Buissière a exprimé ses doutes sur la suffisance de cette indemnité « qui reste par ailleurs hypothétique ». Le Directeur Général de la Chambre de commerce et d'industrie de Lens a notamment insisté sur le fait qu'elle devait « intervenir rapidement ».

Des habitants se sont félicités des créations d'emplois à venir et ont demandé des renseignements sur la manière de postuler.

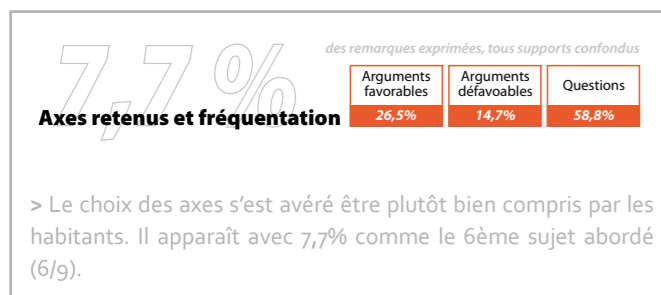
Enfin, quatre habitants ont aussi exprimé des craintes sur les conséquences des travaux, pour leur habitation : devront-ils envisager d'effectuer un constat d'assurance faisant l'état des lieux des bâtiments avant les travaux ? Les logements ne risquent-ils pas d'être dévalués ? L'un des habitants aimerait qu'une cellule spéciale, destinée à régler tous « débordements » pendant les travaux, soit mise en place.

> Réponse du maître d'ouvrage

De gros moyens de communication seront mis en place pour que la population, comme les commerçants, soient informés le plus en amont possible des travaux. Sans avoir la prétention de mener un chantier sans dérangement, pour aucun riverain, le SMT a la ferme intention de minimiser le plus possible les perturbations causées par les travaux. La qualité des informations fournies et la recherche de solutions, au cas par cas, sera une des clés de ce chantier. Ensuite, il est important d'éviter les travaux dans des périodes pénalisantes pour les commerçants (Noël, Soldes ...). Enfin, dans la mesure du possible, les voiries ne seront jamais complètement fermées pour que le passage et les livraisons soient possibles. Les 20 et 17 km de lignes seront réalisés par tronçon et le

SMT demandera aux futurs bureaux d'études de concevoir une organisation de chantier visant à limiter au maximum les nuisances. De plus le SMT réfléchit à la mise en place de comité locaux de suivi de chantier réunissant des riverains et des commerçants se rencontrant très régulièrement pour faire remonter au plus vite les informations. Enfin, le SMT va mettre en place un système d'indemnisation des entreprises et commerces. Celui-ci sera destiné aux professionnels qui pourraient être pénalisés par les différentes phases de travaux. Même si tout n'est pas encore acté, ce système devrait s'inspirer de ce qui s'est fait à Valenciennes. Ainsi, sur la base d'une comparaison entre les chiffres d'affaires des trois dernières années et celui réalisé durant les travaux. Le SMT versera une indemnisation qui permet de compenser les éventuelles baisses de chiffre d'affaires. Le SMT s'engage aussi à veiller à ce que ces mesures interviennent le plus rapidement possible et à travailler avec les C.C.I. sur ses modalités.

Les axes retenus



étude commune sur la définition des axes structurants de transports collectifs. Les deux axes retenus sont ceux qui présentent notamment le plus fort potentiel de voyageurs. Mais au-delà de ce simple critère, ce sont les connexions avec les gares, les liens entre les pôles structurants forts, la requalification urbaine, le lien social, le développement durable... qui ont été pris en compte pour le choix.

Un train de type TER et un tramway ferroviaire ne présentent pas les mêmes fonctionnalités. Ce dernier a pour vocation première une desserte urbaine fine avec des stations tous les 500 ou 700 mètres.

Après études, le tracé le long de la ligne de TER entre Lens et Hénin-Beaumont est apparu comme ne présentant pas le potentiel le plus intéressant. A ce titre, cette ligne n'aurait pas structuré le territoire de la même manière.

Cette réorganisation du réseau est une première phase. Cependant il faut d'ores et déjà réfléchir à ce qui peut être fait sur les autres axes, à moyen et à long terme.

Concernant la réouverture de la ligne SNCF Bruay – Bully – Lens, elle n'a pas été retenue dans cette première phase car elle présentait un potentiel de voyageurs deux fois moins important que les axes retenus. Cette ligne sera donc étudiée lors de phases ultérieures.

La fréquentation attendue

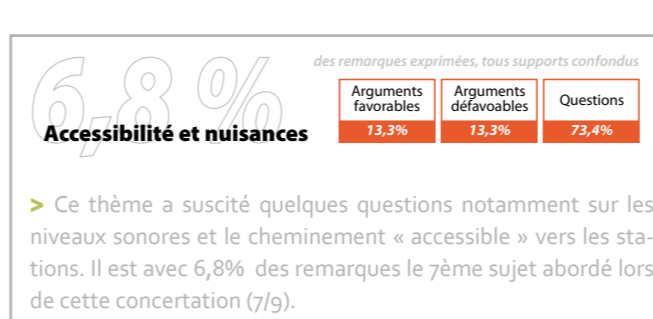
Des habitants de Béthune, Bruay-la-Buissière et Houdain, ainsi que le Président de la Chambre de commerce et d'industrie de Béthune ont souhaité avoir des précisions sur les prévisions de fréquentation, notamment sur la ligne les concernant. Pour eux, les chiffres avancés sont supérieurs à la fréquentation actuelle des bus et ils les jugent quelque peu exagérés. Plusieurs habitants de Fouquières-les-Béthune ont également souligné qu'aujourd'hui, « les bus sont souvent loin d'être surchargés ». Ils se demandent comment le tramway attirera plus de voyageurs.

Réponse du maître d'ouvrage

> A l'heure actuelle, les bus peuvent, certes, être vides à un endroit de la ligne mais ils ne le sont pas sur l'ensemble de celle-ci et à toutes les heures. De plus, le tramway véhicule une image plus attractive que le bus et attire ainsi d'autres usagers. On considère ainsi que la « zone d'attraction du tramway » est de l'ordre de 500 mètres de part et d'autre de la ligne, contre 250 mètres pour un bus. Sans croire un seul instant que tous les automobilistes vont remiser leur voiture pour prendre le tramway, ce mode de transport va offrir à un certain nombre d'entre eux une alternative performante, pour certains de leurs déplacements. L'expérience montre que l'image reflétée par un métro ou un tramway est l'un des meilleurs arguments pour inciter les gens à utiliser les transports en commun.

Pour ce qui est de la ligne Bulle entre Béthune et Bruay-la-Buissière, elle ne représente que la moitié, à peine, du tracé proposé pour le tramway. Même si ce chiffre peut sembler encore élevé, le mode de calcul utilisé est le même que celui des autres réseaux en France, qui ont adopté ce type de transport. D'ailleurs, dans toutes les villes où un tramway a été mis en place, ces estimations ont toutes, sans exception, été dépassées dans les deux années qui ont suivies l'ouverture de la ligne. Il a systématiquement été nécessaire d'augmenter la fréquence ou le nombre de rames en circulation.

L'accessibilité et les nuisances



Le bruit et les vibrations

La crainte de nuisances sonores produites par le tramway a été exprimée dans la moitié des communes du tracé. Les craintes concernaient autant le bruit causé par le tramway, que celui de clochette d'arrêt et de départ. Plusieurs habitants d'Hesdigneul-lès-Béthune, de Gosnay et de Liévin ont exprimé leur crainte à propos d'éventuelles vibrations produites par le passage du tramway. Un habitant de Lens a exprimé sa peur de l'effondrement des chaussées.

Réponse du maître d'ouvrage

> Le bruit causé par un tramway moderne en circulation se situe en moyenne entre 60 et 80 décibels, contre 80 décibels pour une voiture. C'est justement ce faible niveau d'émissions sonores qui a rendu obligatoire la présence d'un signal sonore de type « clochette », sur chaque tramway. Ceci a été fait dans le but d'alerter les piétons, comme les automobilistes, des arrêts ou redémarrages des rames. Un tel équipement est actuellement imposé par la loi et encadré par les services de l'État. De plus, la création d'une ligne de tramway, si elle n'a pas

pour vocation d'écartier toute les voitures de la ville, doit permettre un meilleur partage de l'espace public. Ainsi, la circulation de transit, par exemple, devrait diminuer, faisant baisser, du même coup, le volume sonore due à la circulation automobile.

Pour ce qui concerne les craintes de vibrations de la plateforme tramway et de propagations de celles-ci dans les habitations voisines, des dispositifs existent pour les limiter en cas de problèmes. En effet, des moyens techniques, intégrables à la chaussée, permettent, le cas échéant, de réduire ou d'annuler toute forme de vibration. Le SMT sera attentif à leur mise en place là où le problème pourrait se poser, en particulier dans les rues étroites.

L'accessibilité

La question de l'accessibilité du tramway et des stations aux personnes à mobilité réduite a été posée par plusieurs habitants de Béthune et de Montigny-en-Gohelle notamment. Ils ont été nombreux à souligner qu'il ne suffisait pas que les stations et les rames soient accessibles, mais qu'il fallait également que les trottoirs le soient.

Réponse du maître d'ouvrage

> Le SMT, en tant qu'Autorité Organisatrice de Transport public, a démarré fin 2007, une réflexion pour la mise en accessibilité de son réseau de transport à l'ensemble des personnes à mobilité réduite. Cette volonté s'est concrétisée par le Schéma Directeur d'Accessibilité, voté par le comité syndical du SMT le 11 juin 2009.

S'appuyant sur un diagnostic fin du réseau, ce schéma vise à définir les modalités de mise en accessibilité, les priorités d'intervention ainsi que les moyens financiers à y consacrer. A terme, l'objectif est de rendre accessible, dans la mesure du possible, l'ensemble du réseau de transport en commun.

Dans ce cadre, une trentaine de quais bus sont d'ores et déjà accessibles ou en travaux (chiffres de la fin du premier semestre 2009).

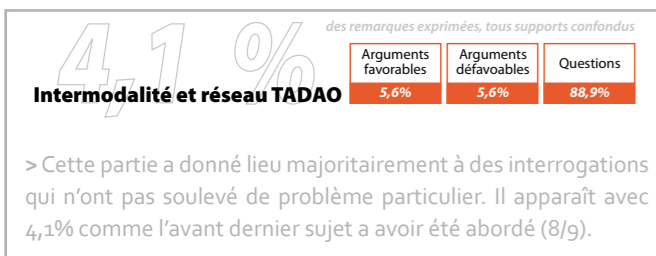
Le SMT appliquera cette politique à l'ensemble de ses nouveaux chantiers. Le tramway et les stations en feront donc partie intégrante et l'ensemble des lignes de tramway seront accessibles aux personnes à mobilité réduite. Les travaux engagés comprennent un réfection de la voirie de façade à façade et sont donc l'occasion de créer une voirie, mais aussi des cheminements pleinement accessibles.

Enfin, si le SMT n'a pas compétence pour refaire les autres voiries que celle du tramway, des partenariats avec les communes sont en cours pour essayer de rendre l'ensemble des cheminements accessibles. Ceci se fait notamment dans le cadre du projet européen Niches+.



Réunion publique à Dourges

L'intermodalité



L'impact du projet sur le réseau TADAO

La question de l'impact du projet sur le réseau de bus est revenue dans plusieurs communes, notamment à Houdain, Hénin-Beaumont et Liévin. Des habitants ont exprimé leur crainte que la venue du tramway soit l'occasion de supprimer des lignes de bus. Ils se sont notamment montrés inquiets pour l'avenir des chauffeurs. Le personnel TADAO, à qui des présentations spécifiques ont été faites, a très bien accueilli ce projet. Beaucoup d'entre-eux ont même demandé comment devenir conducteur de tramway. Un habitant s'est également inquiété de l'avenir des entreprises locales de transport en commun, partenaires de TADAO, pour le ramassage des scolaires notamment.

> Réponse du maître d'ouvrage

Les lignes de bus situées sur le trajet du tramway feraient bien évidemment doublons si elles étaient maintenues sur le même tracé. Elles laisseront donc leur place au mode ferroviaire. Cependant, l'ensemble de ces bus « économisés » seront redistribués sur l'ensemble du territoire du SMT. Ainsi réalisée, cette réorganisation permettra une augmentation de l'offre de transport d'environ 30%. Soit

encore plus de lignes, des fréquences augmentées etc ... Les modalités de cette réorganisation ne sont pas arrêtées pour l'instant.

Aucun des chauffeurs de bus des lignes BuLLe ne perdra donc son emploi. Au contraire, il est d'ores et déjà prévu la création de 150 à 200 emplois en rapport direct avec le projet de tramway (chauffeurs, contrôleurs, mécaniciens, etc...)

Le tramway ne devrait pas avoir d'incidence sur les partenariats de TADAO avec ses sous traitants locaux qui assurent le ramassage scolaire.

La place des modes doux

Un habitant de Fouquières-lez-Béthune a suggéré l'installation de garages à vélos, à proximité des arrêts. Dans deux communes, des habitants ont demandé s'il était possible d'emmener son vélo dans le tramway.

> Réponse du maître d'ouvrage

La mise en place du tramway peut être l'occasion de donner plus d'importance aux modes doux et ainsi pacifier la voirie. Le vélo fait bien évidemment partie de ces modes de déplacement. Ainsi, dans une logique d'interconnexion avec les autres réseaux de transport, notamment le TER, où les vélos sont acceptés, il sera possible de les emmener dans le tramway. Les conditions d'accès aux rames avec son vélo ne sont pas encore définies, cependant la place disponible, surtout aux heures de pointes pourra être un critère par exemple.

Les futures liaisons avec Douai et Lille

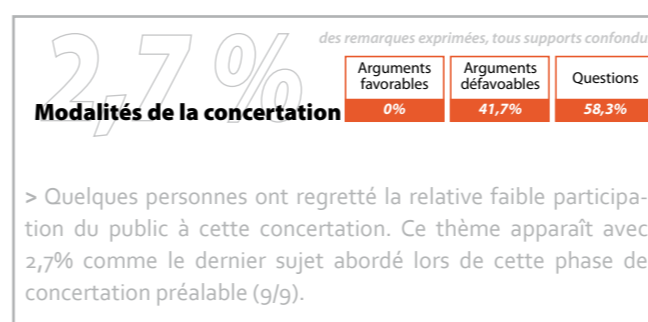
La question de la liaison avec les communes de Douai et Lille, mais aussi Arras a également été abordée, notamment par des habitants de Montigny-en-Gohelle, Noyelles-Godault et Bruay-la-Buissière.

Le Conseil de Développement de la Communauté d'agglomération de Lens-Liévin a rappelé la « nécessité que ce projet soit conçu avec les territoires voisins afin d'imaginer les connexions à mettre en place dans un futur proche. La liaison avec l'Aire Métropolitaine de Lille paraît indispensable surtout au regard des flux de circulation entre Lille et le Bassin Minier en constante évolution. Il est nécessaire de penser la structuration pour mieux se relier à la métropole lilloise ».

> Réponse du maître d'ouvrage

Le projet de tram-train de la métropole lilloise est une des raisons majeures qui a conforter le choix du tramway ferroviaire. En effet, le choix du tramway ferroviaire permettra à terme de relier le territoire à la métropole lilloise et ce en limitant au maximum les transferts de charges. En effet, il sera possible de monter dans une rame de tram-train, à côté de chez soi comme habituellement et n'en descendre qu'une fois arrivé à Lille, par exemple. L'utilisation de ces rames de tram-trains ne nécessitera que peu ou pas d'aménagements supplémentaires. La jonction entre le réseau de tramway du SMT et celui de Douai nécessitera dans tous les cas une gare d'échanges, étant donné l'incompatibilité des deux infrastructures. Elle pourrait se situer, pourquoi pas, sur le site de Sainte-Henriette à Hénin-Beaumont/Dourges/Noyelles-Godault.

Les modalités de la concertation



Dans plusieurs communes, des habitants se sont interrogés sur les tenants et les aboutissants de cette concertation. Il a notamment été demandé dans quelle mesure les avis émis allaient-ils être pris en compte.

Une habitante d'Hénin-Beaumont a regretté le faible nombre de participants à la réunion publique organisée dans sa commune.

> Réponse du maître d'ouvrage

L'un des aspects fondamentaux de cette concertation était de faire comprendre aux gens tout l'intérêt d'un TCSP pour notre territoire. Il est vrai que ce genre de démarche suscite de nombreuses questions auxquelles le SMT n'est pas en mesure de répondre à ce stade d'avancement. De ce fait, il est normal de voir apparaître des inquiétudes et notamment sur les questions d'insertion du TCSP dans la voirie actuelle. Ainsi les futurs riverains du Tramway, pour l'essentiel, ont pu paraître soucieux, voire hostiles au projet. Des réponses vont être apportées au fur et à mesure des deux années d'études qui vont débiter. Ces dernières devraient per-

mettre au SMT de répondre à la plupart des problématiques soulevées durant la concertation : ceci fera l'objet, entre autre, de l'enquête publique, qui devrait avoir lieu en 2010. Il est vrai que l'exercice de la concertation préalable est pour le moins complexe : le projet doit être, à la fois, assez engagé pour permettre de présenter des tracés de principe à la population afin qu'elle en prenne la mesure et se prononce, et en même temps, des études trop précises ne doivent pas avoir été engagées sans que la population n'ait été au préalable concertée. Par conséquent, une certaine frustration était palpable puisque nombreux ont été ceux qui souhaitent voir à quoi ressemblera le futur tramway dans leurs communes ou dans leurs rues.

Du point de vue de l'implication du public à cette première phase légale de concertation préalable, le SMT tient à souligner que la communication va être continue durant les années à venir. L'évolution et les avancées seront relayées par divers moyens qui vont être mis en place rapidement, afin que les échanges puissent être continus. De plus, le site Internet, comme le forum et le numéro vert sont maintenus. Les habitants peuvent également faire parvenir leurs remarques ou interrogations en écrivant à leur Mairie ou directement au SMT Artois -Gohelle. Comme évoqué pendant les réunions publiques de concertation, des visites à Valenciennes sont envisagées pour celles et ceux qui voudraient se rendre compte, de visu, de la réalité d'un tramway moderne.



Réunion publique à Houdain

b) Les remarques spécifiques à la ligne Liévin – Lens – Hénin-Beaumont

● Les tracés et variantes dans les communes traversées



> La largeur de la RD943 par endroit s'est avéré être l'une des principales contraintes évoquées. Le tracé LLHB a logiquement été au centre des débats et apparaît avec 16,1% comme le 2ème sujet abordé ex-aequo avec le tracé BBBH (2/9 ex aequo).

Liévin

A Liévin, certains habitants se sont inquiétés de l'étroitesse de la rue Goulet.

Lens

A Lens, une habitante a souligné l'intérêt qu'il y aurait de desservir l'avenue Van Pelt et de requalifier l'ensemble de ce quartier comme celui du monument aux morts. Selon elle, c'est un quartier mal desservi où travaillent de nombreux salariés (police, sécurité sociale...) et où il y a peu de places de stationnement. Des commerçants de la rue Basly ont alerté le SMT sur la nécessité d'une bonne gestion des travaux.

Sallaumines

Des habitants ont demandé comment le passage à niveau serait franchi par le tramway. D'autres ont évoqué la nécessité de prendre en compte les contraintes liées à l'activité de la société Durisotti (entrée-sortie de poids-lourds). Certains se sont enfin interrogés sur l'impact du projet sur les commerces existants.

Noyelles-sous-Lens et Fouquières-lez-Lens

Des habitants remarquent qu'il pourrait être intéressant de mettre en place des lignes de bus allant du centre-ville à la ligne de tramway.

Billy-Montigny

Les élus et habitants de Billy-Montigny ne souhaitent pas que le tramway fasse disparaître leur marché dominical de la RD 943. Ils ont aussi exprimé leurs craintes quant à la suppression de places de parking et de pistes cyclables.

Hénin-Beaumont

Les habitants d'Hénin-Beaumont ont soulevé la question de la desserte prévue du centre commercial Auchan, compte tenu de la proximité du centre-ville. D'autres ont interpellé le SMT sur les difficultés à venir concernant le passage du tramway en centre-ville, à cause notamment de l'étroitesse des rues. Le traitement du passage à niveau des voies ferrées a également été évoqué.

Montigny-en-Gohelle

Un habitant a regretté que le tramway soit excentré et ne desserve pas le centre-ville.

Noyelles-Godault

Aucune intervention sur le tracé ou les variantes.

Dourges

Une habitante s'est inquiétée de l'impact du projet de tramway sur la gare de Dourges et craint à terme sa suppression. Un habitant a également remarqué que le site de Sainte-Henriette, où doit passer le tramway, est très à l'écart du centre-ville.

● Les conséquences pour la circulation et le stationnement

Dans toutes les communes traversées par la ligne Liévin – Lens – Hénin-Beaumont, la largeur de la RD 943, qui traverse ces communes et que devrait emprunter le tramway, a été évoquée. De nombreux habitants se sont demandés comment le tramway pourrait passer sur cette voie et quelles seraient les conséquences sur la circulation.

La crainte, quant à la disparition des places de stationnement le long de cette voie, est revenue dans de nombreuses communes.

c) Les remarques spécifiques à la ligne Béthune – Bruay-la-Bussière

● Les tracés et variantes dans les communes traversées



> Globalement, plusieurs points délicats sont apparus comme nécessitant une attention toute particulière. Le tracé BBBH et son insertion apparaissent avec 16,1% comme le second sujet abordé (2/9 ex-aequo).

Houdain

Plusieurs habitants d'Houdain craignent notamment que la voirie ne soit pas assez large pour permettre au tramway et aux voitures de circuler ensemble. D'autres habitants ont également souhaité que le tramway desserve à la fois le « Haut-Houdain » et le « Bas-Houdain ». Ils craignent que le projet accentue la fracture déjà existante entre les deux parties de la ville.

Bruay-la-Bussière

Le tracé du tramway a été abordé au travers du prolongement éventuel de la ligne jusque la polyclinique de la Clarence à Divion. Ce prolongement a la faveur du Maire de Bruay-la-Bussière ainsi que de plusieurs habitants qui se sont exprimés durant la concertation. Il pourrait toutefois poser de gros problèmes techniques du fait d'un viaduc dont il faudrait doubler les voies.

Gosnay

Des habitants remarquent qu'il pourrait être intéressant de mettre en place des liens entre le tramway et le bus du village.

Hesdigneul-les-Béthune

L'étroitesse de la RD941 et le futur plan de circulation ont été au centre des débats.

Fouquières-lez-Béthune

Des habitants de Fouquières-lez-Béthune présents à la réunion publique se sont montrés très inquiets du passage du tramway prévu dans leur commune. Mais à l'inverse, d'autres ont exprimé leur étonnement de voir que des gens du village (loin du passage prévu du tramway) s'opposaient au passage d'un TCSP. Pour une personne, le tramway est une chance pour celles et ceux qui ne possèdent pas de véhicule particulier et que l'intérêt d'un transport en commun plus respectueux de l'environnement, passe avant tout autre revendication !

Un participant a remarqué que la ville était déjà coupée en deux et a exprimé ses craintes sur le fait que le passage du tramway « la coupe en trois, au lieu de la recoudre ».

Le propriétaire de la ferme pédagogique a également alerté le SMT sur les spécificités de son exploitation.

Un groupe d'habitants a notamment proposé deux variantes de tracé sur la commune. Celles-ci n'emprunteraient plus la rue des anciens combattants mais plutôt la droite ou la gauche de la RD 941 puis de la RD 86 pour ensuite se diriger soit vers Actipolis, soit vers l'avenue de Bruay.

Béthune

Le maire et plusieurs habitants ont indiqué qu'il pourrait être intéressant que le tramway desserve la Poste et la prison mais plus généralement le centre-ville dans sa globalité.

L'adjoint à l'urbanisme de la ville de Béthune a indiqué être gêné par l'ouvrage d'art qui se trouvera devant le lycée car celui-ci devra passer au dessus de la voie ferrée et sera donc très élevé. Il a donc suggéré que le tramway continue dans la rue de Lille et se dirige ensuite vers l'hôpital.

Le Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie ainsi que plusieurs habitants ont enfin regretté que le tramway ne desserve pas la zone industrielle de Béthune.

Beuvry

Plusieurs habitants de Beuvry ont suggéré de faire passer le tramway devant la gare. Un participant a également proposé de desservir le lycée Yourcenar.

● Les conséquences pour la circulation et le stationnement

Des habitants de Bruay-la-Bussière, Beuvry, Fouquières-lez-Béthune et Houdain ont souligné l'étroitesse de certains axes et ont exprimé leurs craintes concernant le stationnement et la circulation.

Plusieurs habitants de Gosnay et d'Hesdigneul-les-Béthune ont souligné l'étroitesse de la RD 941 et l'importance des flux de circulation actuels.

3 Les enseignements de la concertation



Pour cette concertation préalable, le Syndicat Mixte de Transport Artois-Gohelle a mis en oeuvre des moyens importants pour informer la population du territoire sur le projet de futur tramway.

La mobilisation des citoyens, qui a pu paraître relativement basse pour certain, au vue du nombre d'habitants sur le territoire, s'avère avoir été très bonne, eu égard aux précédentes enquêtes menée sur le territoire pour le SCoT ou encore le PDU. Au cours des réunions publiques notamment, les échanges ont été très constructifs. Par ailleurs, cette concertation a créé une réelle dynamique, amenant les gens à prendre encore contact avec le SMT alors même que la phase officielle de concertation est terminée.

Cette concertation a été l'occasion pour le SMT d'insister sur quelques points particuliers. En effet, il a très vite semblé nécessaire d'indiquer aux habitants que le tramway sécurisait les voiries. Tout d'abord, il induit inévitablement une baisse de la vitesse des automobilistes mais ensuite il contribue naturellement à réduire le trafic routier. De plus, le projet sera étudié, avec une attention toute particulière sur le fait que le tramway soit accompagné de places de parking suffisantes pour les riverains et l'accès aux commerces. Des îlots de stationnement gratuit seront également construits, là où il sera possible de le faire, tout au long des différents axes. Enfin, les bus circulant actuellement sur le futur trajet du tramway seront redistribués sur l'ensemble du territoire. Cette réorganisation du réseau devrait augmenter l'offre de transport d'environ 30% et permettre d'encore mieux desservir les zones qui ne bénéficieraient pas directement du passage du

tramway. Le but du SMT est de ne pas proposer un territoire « à deux vitesses », avec d'un côté le tramway et de l'autre les bus. Ainsi fait, le nouveau réseau TADAO offrira plus de lignes et une fréquence de passage plus importante mais surtout le tramway représentera une alternative encore plus apte à convaincre certains automobilistes à délaissé leur voiture particulière pour certains de leurs déplacements.

Toutes les remarques évoquées, comme tous les cas particuliers mis en avant durant cette concertation, seront donc pris en compte dans les deux années d'études à venir. Tout ceci aidera à déterminer le tracé exact des deux lignes de tramway et notamment les conditions d'insertion sur les RD 943 et RD 941 et dans les centres-villes.

● Les engagements pris par le SMT Artois-Gohelle suite à cette première phase de concertation

Mise à l'étude de variantes

Plusieurs variantes de tracé ont été évoquées et certaines d'entres-elles ont même fait l'objet de plans détaillés. Ces nouveaux points de vue vont donc être intégrés dans les études :

- Centre ville de Béthune et rue de l'Université
- Contournement d'un quartier de Fouquières-lez-Béthune

Prise en compte de la problématique du stationnement

Le maintien des places de stationnement ou la création de solutions alternatives les plus convenables possibles seront recherchées au cas par cas, quartier par quartier.

Prise en compte de la problématique d'événements

- Marché de Billy-Montigny
- Marché de Bruay-la-Buissière
- Soir de match au stade Bollaert
- Événements au stade couvert régional

Prise en compte du traitement spécifique de chaque passage à niveau et passage de voies ferrées.

La création d'ouvrages d'art ou d'aménagements spécifiques devra faire l'objet d'attentions toutes particulières afin de préserver l'équilibre entre fonctionnalité, intégration dans le paysage et bien-être des riverains.

Importance des clauses d'insertions pour les chantiers

Le SMT veillera à la présence systématique de clauses d'insertion dans chacun des marchés publics de travaux.

Prise en compte de la problématique liée à l'accès aux commerces, entreprises, garages pendant les travaux

Les différentes phases de travaux devront inévitablement faire l'objet d'une communication précise, ciblée et organisée, très en amont des premiers coups de pelle. Ceci permettra d'assurer le meilleur déroulement possible des travaux pour les riverains, les commerçants et les entrepreneurs concernés.

Le SMT pourrait mettre en place des comités locaux de suivi de travaux pour assurer un échange dès plus dynamique avec les riverains et les commerçants.

Étude des modalités d'indemnisation des professionnels

L'accent devra être mis sur les délais d'indemnisation pour pouvoir compenser ou anticiper les éventuels problèmes de trésorerie liés aux travaux et à la perte de chiffre d'affaire directement induite.

Poursuite de l'information et intensification en phase travaux

La concertation va se poursuivre au travers d'échanges réguliers avec les communes concernées comme avec l'ensemble des communes du SMT.

Les travaux étant une phase inévitable du projet, il faut réussir à faire en sorte que cette période se passe le mieux possible. Pour cela, le SMT tâchera de faire en sorte que le planning et la description des travaux communiqués ne laissent aucune place aux « mauvaises surprises ».

Mise en place d'aménagements urbains cohérents

Le maintien comme la création de trottoirs devront répondre notamment aux normes d'accessibilité et plus largement il en est de même pour la circulation des piétons, la continuité des voies réservées aux modes doux ou encore les accès livraisons ou entrée/sortie d'entreprises etc ...

Réalisation d'études pour les phases ultérieures du TCSP

Ces deux lignes de TCSP ne doivent pas apparaître comme un aboutissement mais comme la première étape d'un développement raisonné et durable des transports en commun. Nous pourrions citer par exemple et de manière non exhaustive, le passage à Méricourt ou encore le prolongement jusqu'à Bully-Grenay.

Intégration des politiques de transports à l'échelle régionale

Il sera nécessaire de travailler avec la Région et les territoires de l'Aire métropolitaine lilloise pour la cohérence des réseaux de transport public.

Réflexion sur la réorganisation du réseau TADAO

Il sera important de veiller à ce que le futur réseau ne soit pas à deux vitesses : les lignes de tramway et les lignes de bus. L'intérêt est de faire profiter le plus grand nombre d'habitants de cette réorganisation.

Annexe

● Liste des médias présents à la conférence de presse de lancement de la concertation

- » LA VOIX DU NORD Lens - Hénin-Beaumont
- » LA VOIX DU NORD Béthune - Bruay
- » L'AVENIR DE L'ARTOIS
- » LE MONITEUR DES TRAVAUX PUBLICS
- » LA GAZETTE NORD PAS DE CALAIS
- » NORD ECLAIR
- » L'USINE NOUVELLE
- » INOVAPRESS
- » FACE GRAND LILLE
- » FRANCE BLEU NORD
- » ILTV
- » LE JOURNAL DES ENTREPRISES
- » LENS INFO



*Syndicat Mixte
des Transports
Artois-Gohelle*

77, rue Jules Vernes - BP 168
62253 Hénin-Beaumont cedex