



Artois - Gohelle

BILAN DE CONCERTATION
automne 2010

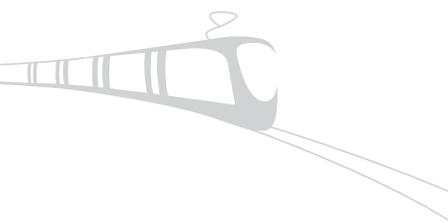
Mon tram se dessine, je participe !



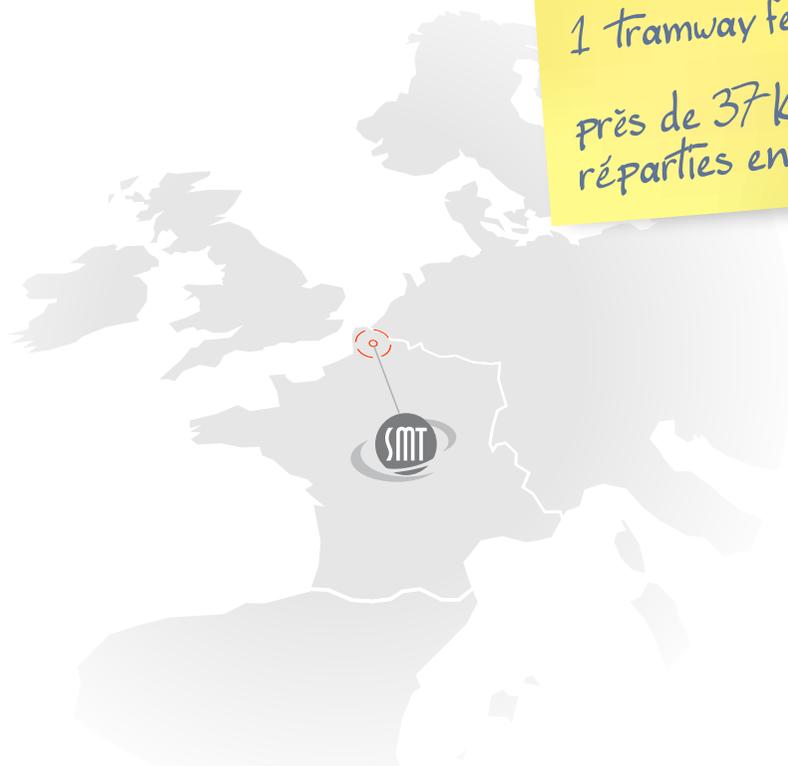
*Syndicat Mixte
des Transports
Artois-Gohelle*

Tram

Artois - Gohelle



1 Tramway ferroviaire,
près de 37 km de voies
réparties en 2 lignes



- LIÉVIN
- LENS
- Avion
- Sallaumines
- Noyelles-sous-Lens
- Méricourt
- Billy-Montigny
- Fouquières-lez-Lens
- Montigny-en-Gohelle
- HÉNIN-BEAUMONT
- Noyelles-Godault

- Houdain
- BRUAY-LA-BUISSIÈRE
- Haillicourt
- Hesdigneul-lès-Béthune
- Gosnay
- Fouquières-lez-Béthune
- BÉTHUNE
- Verquigneul
- Beuvry



Sommaire

PRÉAMBULE

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- Partenariats 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">- Tracés et insertion- Circulation et stationnements- Exploitation et réseau TADAO- Coûts et financements- Procédures et communication- Matériel roulant et nuisances- Intermodalité et modes doux- Économie et emploi- Travaux- Indemnisations- Accessibilité- Immobilier	
		B) LES REMARQUES SPÉCIFIQUES À LA LIGNE LIÉVIN – LENS – HÉNIN-BEAUMONT	p 28
		<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-BUISSIÈRE	p 30
		<ul style="list-style-type: none">- Les tracés et variantes dans les communes traversées- Les conséquences pour la circulation et le stationnement	
3	Les enseignements	p 32

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.

4

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 des 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 connexions 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**
- L'axe **Beuvry – Béthune – Bruay-la-Buissière – Houdain**

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, la concertation préalable 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.

Cette concertation préalable s'est déroulée en deux temps : du 15 avril au 19 juin 2009 et du 25 octobre au 30 novembre 2010. Le présent document recense donc les modalités d'organisation de cette seconde 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 possible afin de :

- » 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.



Photomontage - Gare d'Hénon-Beaumont © In.tact

● Historique

- » 2004-2006 : Diagnostic puis élaboration du Plan de Déplacements Urbains qui évoque l'intérêt d'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) sur le territoire ;
- » 2007 - 2008 : Enquêtes publiques et approbations des SCoT de Lens-Liévin-Hénon-Carvin et de l'Artois;
- » 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 janvier 2010.
- » 15 avril – 19 juin 2009 : Première concertation préalable;
- » janvier 2010 : Désignation du mandataire TRAMEA (ADEVIA+TRANSAMO+ALGOE) et de la maîtrise d'œuvre ARTRAMGO;
- » mars-déc. 2010 : Diagnostic et études préliminaires;
- » 25 oct. – 30 nov. 2010 : Seconde 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 a 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 est 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 puis validées par l'ensemble des communes traversées et le Comité Syndical du SMT le 21 octobre 2010.

La délibération prise par les différents conseils municipaux détaillait les dates, les objectifs et les modalités de la concertation 2010. A savoir :

- Créer de deux lignes de tramway ferroviaire, un outil de transport performant offrant une alternative de qualité au tout automobile s'inscrivant ainsi dans le cadre des orientations fixées par le protocole de Kyoto, et dans la droite ligne des enseignements du Grenelle de l'Environnement. Par ailleurs, ce mode de transport, au-delà de son aspect qualitatif et environnemental, devra apporter toutes les garanties que peut offrir un système éprouvé à travers un bon fonctionnement, une sécurisation du mode et des coûts de fonctionnement raisonnés. De plus ce mode ne constituant qu'un maillon de la chaîne de déplacement, celui-ci devra intégrer l'ensemble des flux par des aménagements de qualité et par la possibilité de pouvoir utiliser d'autres infrastructures à moyen terme. Il s'accompagnera d'une réorganisation du réseau afin que cet investissement bénéficie à l'ensemble des communes de notre territoire et au-delà de celles concernées directement par cette nouvelle infrastructure.
- Offrir un support au développement du territoire au regard des orientations des politiques communautaires. Ce support permettra notamment d'agir sur :
 1. le désenclavement des quartiers en difficultés (personnes faiblement motorisées)
 2. la revitalisation des tissus commerciaux de cœur de Ville
 3. la valorisation du foncier
 4. le changement d'image du territoire

5. la création d'un lien entre les différents projets des agglomérations
6. la densification raisonnée des abords immédiats des pôles d'échanges et des corridors concernées par le TCSP
7. la requalification de l'espace public et un meilleur partage modal

L'objectif consiste à structurer l'agglomération proprement dite tout en la connectant grâce aux pôles d'échanges et à l'Aire Métropolitaine de Lille.

- Les modalités de mise en œuvre de la concertation préalable sont :
 - Un dossier qui a permis au public de prendre connaissance des caractéristiques du projet,
 - La mise à disposition d'un registre de recueil des observations de la population,
 - Plusieurs réunions publiques,
 - Des expositions ouvertes au public,
 - Une information sur le site Internet du SMT Artois-Gohelle à l'adresse www.montram.fr

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 communiqué diffusé à l'ensemble des médias locaux, régionaux et communaux de la presse écrite ou radio.
- » 245 000 exemplaires de «MonTramMagazine»,

premier numéro du nouveau trimestriel d'information du SMT entièrement dédié à la concertation. Ce magazine a été diffusé dans toutes les boîtes aux lettres des 115 communes du territoire,

- » 105 000 flyers format A5, rappelant les dates de réunions, distribués sur les 20 communes du tracé,
- » 600 affiches format 40 x 60 cm, présentes dans les bus TADAO, les boutiques du réseau et dans toutes les mairies concernées par le projet,
- » 24 stands d'expositions de 2x3m exposés dans le hall des mairies et des communautés d'agglomération,
- » 14 réunions publiques d'informations et d'échanges.

Les relations presse

La concertation a été lancée par un communiqué de presse diffusé à 130 partenaires ou journalistes des médias locaux, régionaux et communaux de la presse écrite ou radio.

Entre le 25 octobre et le 30 novembre 2010, 103 articles spécifiquement consacrés au projet ont été publiés dans la presse papier et sur Internet. La presse locale a par ailleurs 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. A cela s'ajoute l'ensemble des articles parus dans les journaux des communes et des intercommunalités qui ont soit annoncé, soit rendu compte de la concertation, en fonction de leurs délais de parution.



Réunion de concertation commune à Hesdigneul-Lès-Béthune et Gosnay © SMT

Le dossier de concertation



8

Ce dossier de 88 pages était le document de référence technique, mis à disposition du public pour l'informer de façon pédagogique et illustrée du contenu et des effets du projet. Il avait pour objectif de présenter de façon exhaustive, mais claire, le projet soumis à concertation. On pouvait y retrouver notamment des cartes beaucoup plus précises que lors de la première concertation qui a eu lieu en 2009.

Dans ce document étaient présentés les points suivants :

- » Le contexte et les enjeux du projet
- » Les corridors étudiés, les axes retenus et le choix du mode
- » Les caractéristiques et le financement des 2 lignes
- » Le calendrier prévisionnel
- » Les bases des modalités d'indemnisation des commerçants

Ce dossier de concertation était consultable :

- » Au siège des intercommunalités, à celui du SMT et dans toutes les mairies concernées par le projet de tramway, où était mise 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 du magazine du tramway

Cette concertation a été l'occasion du lancement de «MonTramMagazine». Ce premier numéro, entièrement dédié à la concertation, marque le premier pas d'une communication trimestrielle à destination de l'ensemble des foyers des 115 communes du territoire.

Ce document de 8 pages 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, détaillait les modalités de la concertation publique et fournissait une explication textuelle de l'ensemble des tracés et variantes de tracés. Deux cartes présentaient synthétiquement les tracés des deux lignes envisagées. On y trouvait également un exemple de page du dossier de concertation, une présentation des différents acteurs du projet et l'ensemble des informations utiles : liste des réunions publiques, numéro vert, adresse du site Internet du SMT.

Ce magazine a été diffusé à 245 000 exemplaires dans les 20 communes concernées directement par les tracés mais aussi dans les 95 autres communes du périmètre du SMT Artois-Gohelle.



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 ses modalités. 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, plus de 27 000 pages ont été consultées par plus de 3 500 visiteurs différents.
- » 504 exemplaires de MonTramMagazine ont été téléchargés (fichiers *.pdf*)

Affichage dans les mairies, bus et boutiques TADAO

Près de 600 affiches au format 40 x 60 cm ont été soit distribuées aux mairies, soit affichées dans les bus et les boutiques TADAO durant toute la durée de la concertation. 200 affiches annonçaient la concertation et les 400 autres, les dates des réunions publiques.

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 a également été installé au siège des Communautés d'agglomération de Lens-Liévin, Hénin-Carvin et Béthune-Bruay.



Stand d'exposition pour la fête d'ArtoisComm © SMT

Les lieux de débat et de recueil des expressions

Les 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.

A l'occasion de cette deuxième concertation, 20 communes ont été concernées à travers 14 réunions (plusieurs réunions regroupaient 2 ou 3 communes)

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 du Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle, David MAUBERT, directeur du SMT, Olivier NIETO, Directeur de projet TRAMEA et Fabrice DAVIAUD, chef de projet TRAMEA
- » 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 été enregistrée puis retranscrite afin d'enrichir le bilan de concertation.



Réunion publique commune à Béthune et Beuvry © SMT

Les permanences en mairie

Une demi-journée de permanence a été assurée par un technicien du SMT Artois-Gohelle dans chacune des 20 mairies concernées par la concertation préalable. Cette permanence avait pour but d'offrir, à celles et ceux qui ne pouvaient se rendre à la réunion publique organisée dans leur commune, un moyen de s'entretenir directement avec une personne du SMT Artois-Gohelle.

Le forum de discussion et les contacts mail

Un forum de discussion est spécialement dédié au projet, sur Internet et reste actif tout au long du projet. De nouveaux sujets de discussion ont bien évidemment été ouverts sur la partie 2010 du forum mais des internautes ont aussi fait le choix de relancer des discussions entamées lors de la première concertation en 2009.

Les registres d'expression dans le hall des Mairies

Ces registres d'expression étaient, comme le dossier de concertation, à disposition dans chacune des 20 mairies concernées. Les habitants pouvaient y noter leurs opinions, questions ou autres remarques sur le projet. De plus, un registre supplémentaire a été laissé à disposition lors de chacune des réunions publiques.

Le numéro vert

Un numéro vert 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. Une vingtaine d'appels ont été traités durant la concertation.

 N° Vert 0 800 409 209

Pour information, ce numéro restera actif pendant toute la durée du projet.

Partenariats institutionnels

Des moyens d'échanges ont été mis en place avec les communes concernées :

- » 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 par commune rappelant, une semaine avant chaque réunion, les dates et horaires de ces dernières.

Par ailleurs des dossiers de concertation ont été envoyés :

- » au Service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine du Pas-de-Calais
- » à la DREAL
- » aux services de l'Etat de la DDSP et de la Sécurité Intérieure
- » à la CCI Grand Lille
- » au SDIS
- » au comité technique élargi : Région, Conseil Général, Mission Bassin Minier, SCOT, EPF, RFF, CAUE, Agence d'urbanisme de Béthune, Euralens, DDTM (Coordinateur territorial Béthune-Lens...),...
- » à l'exploitant du réseau TADAO
- » à la préfecture de région et du département
- » aux sous-préfectures de Lens et de Béthune

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

- » Chambre de métiers
- » Chambre d'agriculture
- » CROUS
- » 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'ArtoisComm
- » 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
 - APF
 - Association Droit au travail

- Fédération des parents d'élèves de l'enseignement public
- FCPE

GLOSSAIRE :

DREAL : Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement
DDSP : Direction Départementale de la Sécurité Publique
CCI : Chambre de Commerce et d'Industrie
SDIS : Service Départemental d'Incendie et de Secours
SCOT : Schéma de Cohérence Territoriale
EPF : Établissement Public Foncier
RFF : Réseau Ferré de France
CAUE : Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement
DDTM : Direction départementale des territoires et de la mer
CROUS : Centre Régional des Oeuvres Universitaires et Scolaires
CETE : Centre d'Études Techniques de l'Équipement
DDASS : Direction départementale des Affaires sanitaires et sociales
ADEME : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie
GART : Groupement des autorités responsables de transport
SITURV : Syndicat Intercommunal pour les Transports Urbains de la Région de Valenciennes
SYMEVAD : SYndicat Mixte d'Élimination et de VALorisation des Déchets) regroupe les Communauté d'Agglomération du Douaisis, d'Hénin-Carvin et la Communauté de Communes OSARTIS
CLCV : Consommation, Logement et Cadre de Vie
APF : Association des Paralysés de France
FCPE : Fédération de conseils de parents d'élèves des écoles publiques

b) La participation à la concertation

● Les retours sur les registres

Ville	Nombre de messages écrits sur le registre
Avion	0
Béthune	14
Beuvry	0
Billy-Montigny	12
Bruay-La-Buissière	7
Fouquières-lez-Lens	1
Fouquières-lez-Béthune	0
Gosnay	1
Haillicourt	0
Hénin-Beaumont	29
Hesdigneuil-lès-Béthune	5
Houdain	16
Lens	12
Liévin	10
Méricourt	0
Montigny-en-Gohelle	2
Noyelles-Godault	0
Noyelles-sous-Lens	0
Sallaumines	1
Verquigneul	1
Registre itinérant	5
Total	116

Durant la concertation, plus d'une centaine de messages ont été laissés sur les registres d'expression mis à disposition du public en mairie ou lors des réunions publiques.

Pour être précis, ces messages comportaient 3 pétitions avec respectivement 21, 16 et 18 signatures. Ainsi **le nombre de remarques totales est chiffré à plus de 160.**

● La participation aux réunions

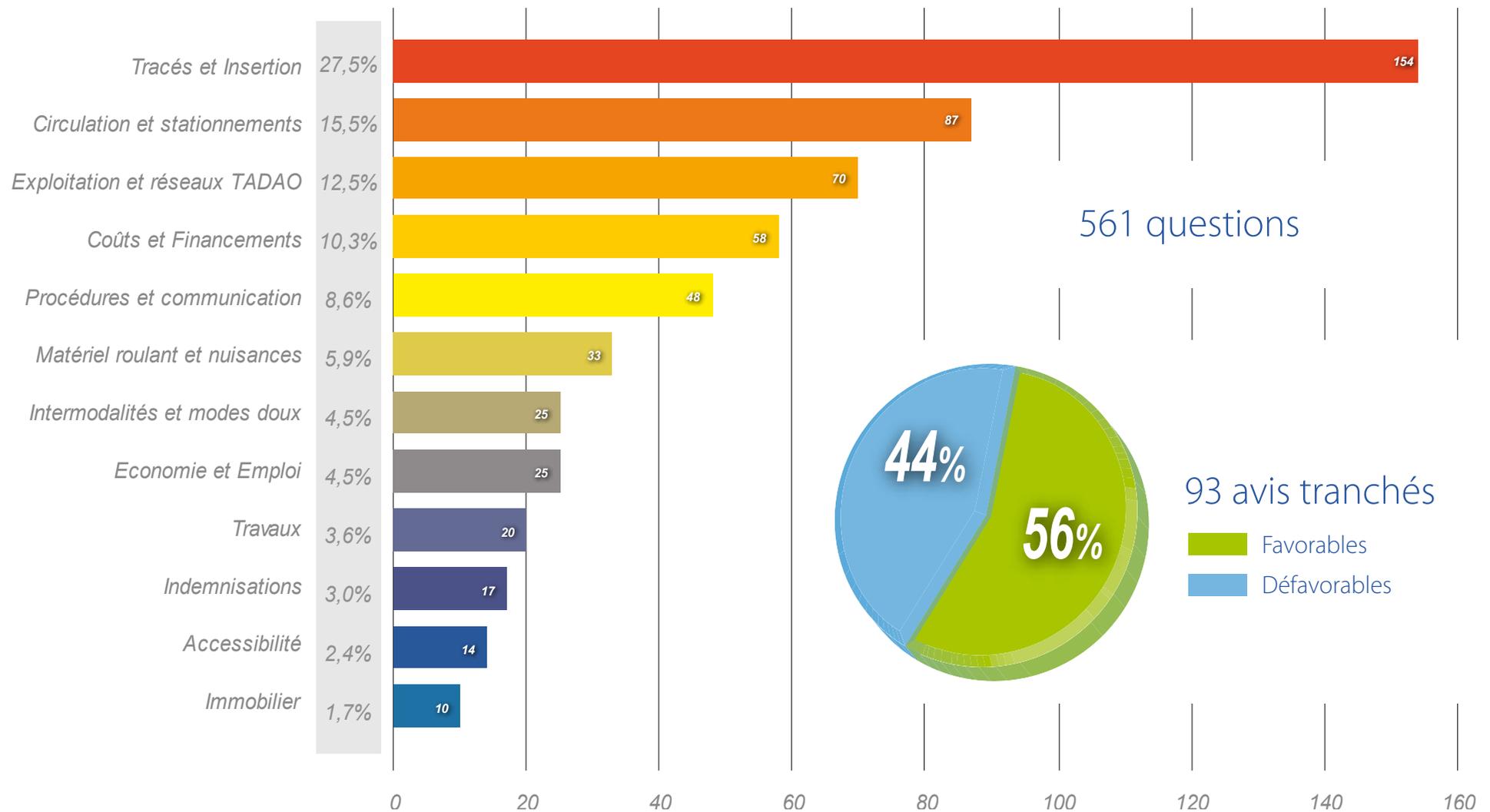
Ville	Date	Nb
Fouquières lez Béthune	05-nov.-10	70
Noyelles-sous-Lens / Fouquières-lez-Lens / Montigny-en-Gohelle	09-nov.-10	60
Noyelles-Godault	10-nov.-10	15
Béthune / Beuvry	15-nov.-10	170
Gosnay/ Hesdigneul-lès-Béthune	16-nov.-10	115
Verquigneul	17-nov.-10	15
Sallaumines	18-nov.-10	75
Bruay / Haillicourt / Houdain	19-nov.-10	190
Liévin	22-nov.-10	90
Lens	24-nov.-10	85
Hénin-Beaumont	25-nov.-10	310
Billy-Montigny	26-nov.-10	85
Avion	29-nov.-10	35
Méricourt	30-nov.-10	35
	Total	1350

Près de 1350 personnes ont participé aux réunions publiques spécialement organisées. A cela s'ajoute la vingtaine de personnes qui sont venues se renseigner lors des permanences qui avaient été assurées en mairie, soit **en tout près de 1370 personnes.**

● Le forum Internet, les mails et le numéro vert

30 messages ont été postés sur le forum, que ce soit sur de nouveaux thèmes abordés en 2010 ou à la suite de discussions datant de la concertation 2009. Le numéro vert et le standard du SMT Artois-Gohelle ont reçu **20 appels** téléphoniques qui avaient tous pour objet des questions sur les tracés et l'insertion. Enfin **28 e-mails** de demande d'informations ont été enregistrés sur le site internet du SMT Artois-Gohelle ou sur www.montram.fr

Ensemble des expressions tous supports confondus



2 Le contenu de la concertation



a) Les questions générales

● Les tracés et l'insertion du tramway sur la voirie

> Le choix des rues, leurs largeurs à certains endroits, la façon dont le tramway pourrait circuler se sont avérés être le principal sujet abordé avec 27,5% des interrogations, soit environ une question sur quatre.

Insertion sur la voirie

Le plus grand nombre de questions revient sans discussion à la manière dont le tramway pourrait s'insérer dans le paysage actuel et notamment la place qu'il prendrait sur la chaussée.

> **Réponse du maître d'ouvrage**
Il n'existe pas une seule et unique réponse à cette question. Chaque tronçon, chaque rue, nécessite des aménagements particuliers qui tiennent compte du choix de la commune de privilégier tel ou tel moyen de transports. Cependant, le premier point à mettre en avant est que l'ensemble des tracés proposés à la concertation est techniquement réalisable. Le second point est que chaque secteur comporte plusieurs solutions possibles d'insertion, avec chacune ses avantages et ses inconvénients. Ainsi seule une coupe de la chaussée, à un endroit précis, a été présentée par secteur lors de cette concertation. Le but était principalement de montrer que le passage du tramway est possible et de donner un exemple

d'aménagement de voirie. Ainsi l'exemple présenté ne sera pas forcément la solution retenue mais la simple illustration d'une possibilité parmi d'autres. Maintenant, ce sont les deux années d'études à venir, basées sur le tracé définitif, qui aboutiront aux insertions finales. La concertation préalable n'a pas pour objectif de présenter un tracé définitif et son aménagement, ceci étant l'objet de l'enquête publique.

Le nombre et l'emplacement des stations

Dans plusieurs communes, les habitants se sont interrogés sur le nombre de stations, leur positionnement, la distance entre chacune d'elles ...

> **Réponse du maître d'ouvrage**
L'emplacement des stations n'est pas encore arrêté et a été transmis à titre indicatif dans le dossier de concertation. Les tracés retenus et les solutions techniques mises en œuvre, viendront compléter les critères de choix définitif des emplacements. Les études ont estimé à 24 le nombre de stations sur la ligne BBB¹ et à 30 sur la ligne LLHB. Espacées de 500 à 700 mètres en moyenne, elles seront plus rapprochées en centre-ville, plus espacées dans les zones peu urbanisées et s'adapteront à la demande (groupes scolaires, commerces et pôles générateurs).

1

BBB : Béthune-Bruay-La-Buissière
LLHB : Liévin-Lens-Hénin-Beaumont

Les tracés étudiés et les tracés proposés

Les tracés et variantes proposées sont l'aboutissement de près de 120 kilomètres de tracés étudiés...

➤ Réponse du maître d'ouvrage

Le projet du tramway a pour origine les recommandations des SCoTs² qui mettaient en avant la nécessité d'une refonte du réseau de transport en commun avec notamment la création d'un TCSP³. Suite à cela, une étude a été lancée sur les 8 axes structurants du territoire et deux d'entre-eux sont ressortis comme prioritaires au vu des critères tels que :

- la population desservie,
- les connexions avec les gares,
- les liens entre les pôles structurants forts,
- la requalification urbaine,
- le lien social,
- la synergie avec les projets communautaires,
- le développement durable...

Une fois les axes déterminés, des études plus fines ont permis de faire ressortir des propositions de tracés, avec ou sans variantes selon les secteurs. Ainsi, les tracés présentés lors des concertations sont le résultat de nombreuses études, tant d'opportunité que de faisabilité. C'est ainsi que pour les quelques 37 km de ligne proposés, près de 120 km de tracés ont été étudiés.



2 SCoT : Schéma de cohérence territorial
3 TCSP : Transport en commun en site propre

● La circulation et le stationnement

> Dans l'ensemble des communes traversées, la question de la circulation automobile et du stationnement a été évoquée. Ce sujet arrive en seconde position des préoccupations avec 15,5% des questions posées.

Le stationnement le long de l'axe du tramway

Pour les nombreux riverains qui ont pris part au débat, après les tracés et l'insertion, c'est la question du stationnement qui était au coeur de leurs préoccupations.

> Réponse du maître d'ouvrage

Le SMT Artois-Gohelle souhaite favoriser le partage équitable de l'espace public entre les différents moyens de transports (voitures, piétons, vélos, transports collectifs...). L'arrivée du tramway va permettre de réfléchir à de nouveaux aménagements prenant en compte le stationnement des riverains, l'accès aux commerces, les livraisons. L'arrivée du tramway sera l'occasion de réaménager totalement l'espace public. Les équipes du SMT, en lien direct avec les équipes des mairies concernées, ont parfaitement conscience de l'importance de cette problématique. De ce fait, des études approfondies sur le stationnement et l'occupation des places de stationnement vont rapidement permettre d'estimer précisément les besoins tant pour les commerces que pour les habitations. Ensuite en fonction de l'insertion du tramway sur la voirie, deux possibilités se présentent :

- La voirie est assez large, et les places de stationnement seront assurées en nombre suffisant,
- La voirie est trop étroite et le SMT, en accord avec les mairies, créera des poches de stationnement au

plus près des besoins.

Ces poches de stationnement sont de petits parkings (une dizaine de places maximum) créés à proximité immédiate de l'axe du tramway sur des parcelles non bâties ou rendues disponibles par des acquisitions foncières.

Les modifications de plans de circulation

Le report éventuel de flux de circulation sur des axes perpendiculaires ou parallèles à la ligne de tramway a fait l'objet de plusieurs interrogations.

> Réponse du maître d'ouvrage

Le partage de la voirie ayant une influence sur la circulation automobile et il devrait entraîner par endroit des modifications des plans de circulation. Les techniciens des équipes mobilisées par le SMT, en lien direct avec les mairies concernées, vont travailler à la refonte des plans de circulation partout où cela sera nécessaire en y intégrant les préoccupations des collectivités (exemples : réduction de la vitesse et du trafic automobile, déviation des flux de transit, ...). C'est bel et bien un travail collaboratif entre les techniciens et les élus des mairies concernées qui sera mis en place. Ces modifications des plans de circulation auront pour but de rendre cohérent tous les aménagements de circulation avec le passage des tramways mais aussi avec le fonctionnement de la commune et les déplacements de ses habitants.

L'accès des secours et des services à domicile

La question du passage des secours (pompiers, SAMU) ou des livraisons à domicile (boulangier, boucher, marchand de légumes, de fioul, de charbon...) a aussi été abordée au travers de différents cas particuliers.

> Réponse du maître d'ouvrage

Le cahier des charges du tramway est très explicite sur les aspects sécurité et accès des secours car outre la volonté forte du SMT Artois-Gohelle, la législation impose l'accès préservé des services de secours. La mise en place d'un mode de transport tel que le tramway nécessite obligatoirement l'obtention d'un agrément de l'État. Chaque préfet a compétence, dans son département, pour l'autorisation et le contrôle des transports guidés. Le BIRMTG⁴ a la charge, lui, du contrôle technique de la sécurité en exploitation et la mise sur pied des demandes d'autorisation d'exploiter.

Par conséquent, l'État donne son aval sur la possibilité d'exploiter le tramway en toute sécurité avec l'accès des secours ou le fonctionnement des services publics.

Pour ce qui est des services de proximité, ces derniers ont été maintenus partout où un tramway a été mis en service. Le SMT Artois-Gohelle ne dérogera pas à la règle.

L'accès aux commerces et aux habitations

Les riverains, comme les commerçants se sont aussi légitimement interrogés sur l'accès aux habitations et aux commerces, tant en phase «Travaux» qu'une fois le tramway mis en service.

> Réponse du maître d'ouvrage

Le libre accès à son domicile est un droit qui sera respecté. En effet, les entreprises travaillant sur le chantier auront pour obligation de maintenir un accès à l'ensemble des habitations comme des commerces. Des aménagements spécifiques seront prévus. Ainsi, par exemple, les barricades de chantier pourront être décorées aux couleurs des commerces ouverts dans la rue et ainsi inciter les gens à s'y rendre.

Dans tous les cas, toute gêne occasionnée à l'accès d'une habitation ou d'un commerce fera l'objet d'une communication le plus en amont possible pour pouvoir permettre à chacun de s'organiser en conséquence.





● L'exploitation et le réseau TADAO

> Les questionnements sur le fonctionnement du futur tramway et son intégration dans le réseau TADAO viennent compléter le podium des questions récurrentes avec 12,5% des interrogations.

La tarification

Dans de nombreuses communes a été posée la question du prix du ticket unitaire du tramway et son évolution par rapport aux tarifs actuels.

> Réponse du maître d'ouvrage

Le SMT a la volonté de ne pas augmenter le prix du ticket au delà du coût de l'inflation.

Son objectif est avant tout de fidéliser les usagers. Des formules d'abonnements et des tarifications spéciales vers des populations ciblées (plus de 60 ans, étudiants, demandeurs d'emploi...) existent d'ors et déjà et seront maintenues ou adaptées demain.

Le tarif d'accès aux parking-relais n'est pas encore fixé. A titre d'exemple, le ticket pourrait avoisiner les 3€ la journée, par véhicule, et serait gratuit pour les abonnés des transports en commun. Ce prix comprendrait 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.

La société qui exploite le réseau TADAO anticipe l'arrivée du tramway et a déjà mis en place des offres attrayantes comme le ticket journée par exemple. Ainsi dès aujourd'hui celui-ci permet de se déplacer autant de fois que souhaité dans une journée.

Le devenir des bus actuels

Fort logiquement, le fait que des bus puissent faire doublon avec le tramway a été évoqué. Que vont devenir les bus et les chauffeurs de bus ?

> Réponse du maître d'ouvrage

Les bus qui feront doublon avec le tramway seront répartis sur l'ensemble du territoire. Ainsi, l'offre de transport sur le territoire devrait augmenter de près de 30%. Dans les secteurs où à l'heure actuelle, il n'y a pas ou peu de transports en commun, demain grâce à l'arrivée du tramway il y aura plus de bus et des passages plus fréquents. Dans le même esprit, il sera proposé aux chauffeurs de bus des formations afin qu'ils puissent, s'ils le souhaitent, s'adapter à la nouvelle offre de transport tramway. Dans tous les cas les chauffeurs resteront polyvalents et passeront régulièrement du bus au tramway et inversement. Aucun des chauffeurs de bus des lignes buLLe ne perdra donc son emploi. Au contraire, la création de 150 à 200 emplois en rapport direct avec le projet de tramway (chauffeurs, contrôleurs, mécaniciens, etc...) est déjà prévue.

Durée moyenne du trajet et vitesse

Souvent, dans un souci de comparaison avec les lignes buLLe, des personnes se sont interrogées sur les temps de parcours et la vitesse du tramway.

> Réponse du maître d'ouvrage

Le choix des tracés définitifs n'étant pas encore fait, le SMT Artois-Gohelle n'est pas en mesure de donner une durée précise des parcours. La vitesse moyenne du tramway avoisinera les 20 km/h (arrêts compris) là où la ligne buLLe roule à la vitesse

moyenne de 16 km/h avec, en plus pour la bulle, les aléas dus à la circulation.

Le choix du mode ferroviaire

Le tramway reste dans l'esprit de nombreuses personnes associé à une grande ville ou une grande agglomération et à ce titre le choix du mode a été plusieurs fois évoqué.

> Réponse du maître d'ouvrage

La notion d'attractivité du moyen de transport est un point essentiel du projet. Le bus et le tramway sont deux modes de transports radicalement différents. Il est donc délicat de vouloir les comparer. Par contre ce qui est démontré, est que les utilisateurs potentiels des transports en commun sont beaucoup plus enclins à monter dans un tramway que dans un bus, quitte à marcher un peu plus pour se rendre à la station. (Attractivité du tramway : 500 m en moyenne). De plus, les objectifs ne sont pas les mêmes : la fréquence de passage entre un bus et un tramway est complètement différente, un passage toutes les 15 minutes au mieux pour les bus et un passage tous les 6 minutes pour le tramway. Ce n'est plus aux usagers d'adapter leur emploi du temps aux horaires des transports en commun, le tramway assurera une offre quasi continue. Par ailleurs, sur le territoire, l'offre de transport en commun ramenée en kilomètre par habitant est très faible : 16 km/habitant contre 28 km/habitant pour la moyenne nationale. Il devient donc urgent de développer les transports et de proposer aux usagers rapidité et temps d'attente le plus court possible. Par ailleurs, l'infrastructure du tramway sera conçue de telle manière qu'elle pourrait accueillir un tram-train⁵ à l'avenir.

⁵ Tram-Train : véhicule dérivé du tramway, présente l'avantage de pouvoir circuler à la fois sur des voies de tramway en centre-ville et sur le réseau ferroviaire régional.

● Les aspects économiques du projet

> Les questionnements sur le financement du projet arrivent en quatrième position avec 10,3% des interventions tous modes confondus.

Le plan de financement du projet

Durant toute la 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 ? »

Ensuite, les utilisateurs des transports en commun qui se sont exprimés ont, quant à eux, fait part de leur souhait de voir aboutir ce projet dont l'investissement est plus que justifié.

> Réponse du maître d'ouvrage

En premier lieu, il est important de rappeler que le niveau de subvention attendu pour ce projet est compris entre 215 et 250 millions d'euros. Le reste de l'opération est financé par le SMT Artois-Gohelle via le Versement transport et l'emprunt⁶.

Si une grande partie des subventions est déjà acquise il reste en effet une inconnue : la subvention de la ligne BBB dans le cadre du Grenelle de l'environnement. Si cette dernière n'était pas obtenue, le SMT Artois-gohelle aurait plusieurs choix : rechercher de nouvelles subventions, réduire le coût du projet, augmenter l'emprunt contracté...

La crise économique qui a touché la France ces deux dernières années n'a pour l'instant pas eu de conséquence sur les recettes financières du SMT et ne

met donc pas en péril le projet. Par ailleurs, ce type de projet, surtout en phase «Travaux», est fortement générateur d'emplois et d'activités, ce qui peut constituer une bouffée d'oxygène pour de nombreux secteurs d'activités.

Les impôts locaux

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.

Les subventions de l'État, de la Région ou du Département proviennent des impôts payés par les contribuables, le SMT Artois-Gohelle précise que si ces sommes budgétisées n'étaient pas allouées au projet de tramway qui nous concerne, elles le seraient à d'autres projets, dans la région ou ailleurs en France, sans que cela ne change quoi que ce soit pour le contribuable.

Le coût des variantes

La question du choix des variantes a été abordée par plusieurs personnes au travers des coûts de chacune des solutions proposées.

> Réponse du maître d'ouvrage

En moyenne, pour le projet du tramway Artois-Gohelle, le coût total devrait avoisiner les 15 millions d'euros par kilomètre. Ce coût sera plus faible sur certains secteurs et plus élevé dans les centres-villes en fonction des aménagements choisis. Dans tous les cas, le budget sera effectivement un élément important à l'heure du choix. Cet élément financier sera toutefois pondéré par des éléments concrets comme le potentiel de voyageurs desservis ou encore la desserte de sites incontournables comme peuvent l'être les pôles d'échanges au niveau des gares. Chaque variante présente ses avantages et ses inconvénients. Le choix se fera en comparant des chiffres, auxquels viendront s'ajouter les avis des élus du SMT, des communes concernées et des habitants s'étant exprimés lors de la concertation.

● Les procédures et la communication

> La cinquième place du classement des sujets les plus abordés revient aux procédures administratives et à la communication autour du projet avec 8,6% des questions.

Quels sont les processus de décisions ?

La question des processus de prises de décisions a été évoquée parfois avec en filigrane la volonté de savoir qui trancherait la question des tracés notamment.

> Réponse du maître d'ouvrage

Le SMT Artois-Gohelle est administré par le Comité Syndical – composé de délégués élus par les quatre collectivités membres (Communauté d'agglomération Hénin-Carvin, Communauté d'agglomération de Lens-Liévin, Communauté d'agglomération de Béthune-Bruay et Communauté de communes de Noeux et environs). Ce comité règle, par ses délibérations, les dossiers qui sont de la compétence du SMT, dont le tramway.

Même si une délibération des différents conseils municipaux n'est pas nécessaire à l'arrêt des tracés définitifs, les élus du SMT Artois-Gohelle prendront soin de continuer à travailler étroitement avec les mairies. Cela devrait permettre d'obtenir les meilleurs consensus et collaborations possibles mais la décision finale revient bien au Comité syndical du SMT Artois-Gohelle.

Le calendrier à venir

Les différentes échéances, à court comme à moyen terme, ont suscité elles-aussi quelques questionnements :

> Réponse du maître d'ouvrage

Le calendrier présenté lors de la première concertation a été revu et corrigé en fonction de plusieurs paramètres. Tout d'abord, les modifications de tracés et autres variantes découlant directement de la première concertation ont entraîné le passage éventuel du tramway sur de nouvelles communes. De ce simple fait, une nouvelle concertation s'imposait légalement. Celle-ci a par ailleurs permis de soumettre aux débats l'ensemble des évolutions du dossier tramway. Ensuite, la désignation du mandataire et du groupement de maîtrise d'œuvre a pris plus de temps que prévu mais au final nous a permis d'avancer dans

les études et de proposer un calendrier le plus réaliste possible quant à la mise en œuvre du projet.

Comme indiqué dans le dossier de concertation, les étapes majeures sont les suivantes :

- février 2011 : Tracé définitif
- 2011-2012 : Études d'«avant projet» et de «projet»
- 2012 : Enquête publique
- fin 2012- début 2013 : Début des travaux
- 1er semestre 2016 : Mise en service du tramway



● Le matériel roulant et les nuisances

> Le tramway, en tant que matériel roulant, reste un moyen de transport peu connu pour au moins 5,9% des personnes qui ont posé des questions.

Le bruit et les vibrations

La crainte de nuisances sonores produites par le tramway a été exprimée par bon nombre de riverains potentiels. Les craintes concernaient autant le bruit causé par le tramway, que celui de la « clochette » d'arrêt et de départ. Plusieurs habitants ont par ailleurs exprimé leur inquiétude à propos d'éventuelles vibrations produites par le passage du tramway sur les maisons les plus proches de l'axe.

> Réponse du maître d'ouvrage

Le bruit causé par un tramway moderne en circulation est inférieur au bruit généré par 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'écarter toutes 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 dû 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 voie ferrée, permettent, le cas échéant, de réduire ou d'annuler toute forme de vibration. Le type de pose des rails, et donc l'amortissement par l'infrastructure est défini au cas par cas, en fonction du besoin (environnement de la voie) et des capacités de propagation des vibrations dans le sol. Tout cela fait l'objet d'une étude spécifique dont l'appel d'offres est en cours. Des solutions techniques existent donc, mais il est encore trop tôt pour définir où et comment elles seront mises en œuvre partout où le problème pourrait se poser.

L'alimentation électrique du tramway ?

La question de la dangerosité éventuelle des lignes aériennes de contact servant à l'alimentation du tramway a été évoquée par quelques personnes.

> Réponse du maître d'ouvrage

Les tramways ferroviaires modernes sont soumis à des normes européennes très strictes en matière de sécurité. L'expérience tirée des nombreux projets similaires en France permet d'assurer une sécurité maximale aux installations.

Pour ce qui est d'un rayonnement éventuel, comme certains ont pu l'évoquer en comparaison avec des lignes très haute tension, les équipes techniques se veulent rassurantes. Les tensions et le voltage utilisés ne présentent aucune comparaison avec des lignes EDF très haute tension et ne présentent clairement en cela aucune nuisance particulière.

● L'intermodalité et modes doux

> Avec 4,5% des questions, la place des modes doux et leur intégration dans la politique globale de transport arrive en septième position à égalité avec l'économie et l'emploi.



Réunion publique à Fouquières-lez-Béthune © SMT

La place des modes doux

Les cyclistes, mais pas seulement, se sont interrogés sur le devenir et la place du vélo dans le projet de tramway. D'autres 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. Le projet sera l'occasion de mettre en place un itinéraire cyclable tout au long des axes de tramway. Ces voies cyclables ne seront par contre pas toujours directement attenantes à la ligne de tramway mais pourront emprunter des axes parallèles à celui-ci. Des parkings destinés aux deux roues seront aménagés tout au long du parcours du tramway.

Ensuite, ces aménagements étant rendus obligatoires par la loi, le SMT a décidé d'aller encore plus loin en mettant en place un Schéma cyclable d'agglomération. Ce projet, qui démarre en janvier 2011, a pour but un maillage global du territoire grâce à des cheminements cyclables. Enfin, dans une logique d'interconnexion notamment avec 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 futurs pôles d'échanges et les interconnexions

La question de la liaison avec les gares SNCF comme avec les villes voisines telles que Douai, Lille ou Arras a également été abordée.

> Réponse du maître d'ouvrage

En ce qui concerne les pôles d'échanges, ces derniers se matérialisent par la présence en un même lieu de plusieurs infrastructures correspondant à des modes de transports complémentaires. Ainsi, la plupart du temps localisés près d'une gare SNCF ou d'un axe routier important, ces pôles regrouperont un parking-relais, une station de tram, des arrêts de bus, des emplacements vélos et enfin des cheminements d'accès à la gare SNCF le cas échéant.

Pour ce qui est des liaisons avec les territoires voisins, les projets de tram-train de la métropole lilloise sont une des raisons majeures qui ont incité à privilégier 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 ruptures 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-train ne nécessitera que peu ou pas d'aménagements supplémentaires. De plus la compatibilité entre le RER et le tramway est une préoccupation majeure des équipes travaillant pour le compte du SMT.

La jonction entre le réseau de tramway du SMT et celui de Douai nécessitera, quant à lui, dans tous les cas une gare d'échanges. Elle pourrait se situer, pourquoi pas, elle aussi sur le site de Sainte-Henriette.

● L'économie et les emplois

> Avec 4,5% des questions les plus posées, le sujet arrive ex-æquo avec le sujet précédent.

Retombées sur l'emploi et l'activité commerciale

Qu'il s'agisse de la phase chantier ou de la phase exploitation, des habitants se sont interrogés sur les créations d'emplois à venir et ont demandé des renseignements sur la manière de postuler.

> Réponse du maître d'ouvrage

Le projet de tramway sera créateur d'emplois grâce aux embauches de 200 personnes environ (conducteurs, contrôleurs, mécaniciens...) à partir de la phase d'exploitation du tramway. Mais c'est dès la phase de chantier que les demandeurs d'emploi du territoire seront concernés. En effet, chaque marché public passé dans le cadre du projet tramway comprendra des clauses d'insertions. Concrètement, il s'agit de réserver une partie des heures de travaux à l'embauche de demandeurs d'emplois locaux. C'est le SMT en lien avec les partenaires locaux qui décidera de la définition du public dit « en difficulté d'accès à l'emploi ». Ces termes renvoient à plusieurs situations sociales : les bénéficiaires du RSA, les demandeurs d'emploi de longue durée, les jeunes sans qualification, les personnes en situation de handicap... Dans ce cadre, des formations qualifiantes devraient déboucher sur des emplois à long terme dans les sociétés qui réaliseront les travaux du tramway. Les éventuelles candidatures seront relayées en temps voulu par les structures partenaires du SMT telles que les PLIE, maisons pour l'emploi, pôle emplois... Enfin, le passage du tramway devrait entraîner la dynamisation économique des territoires traversés.

● La phase « travaux »

> La perspective de futurs travaux inquiète les futurs riverains, les particuliers et les commerçants, se posent des questions. (3,6% des questionnements totaux.)

Plusieurs habitants ont interrogé le SMT sur la durée des travaux en fonction des secteurs.

Plusieurs commerçants, notamment ceux situés en centre ville, ont souhaité attirer l'attention sur les conséquences d'un tel chantier sur leurs activités.

24

> Réponse du maître d'ouvrage

D'importants 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 les voiries permettront l'accès aux riverains et aux livraisons. Les travaux des deux lignes seront réalisés par tronçon et le SMT assurera une organisation de chantier visant à limiter au maximum les nuisances. De plus le SMT réfléchit à la mise en place de comités locaux de suivi de chantier composés de riverains et de commerçants,

se rencontrant très régulièrement pour faire remonter au plus vite les informations.

A ce stade d'avancement du projet, la planification exacte et précise des travaux ne peut pas être établie. Par conséquent, l'année 2011 sera consacrée aux études et permettra de se pencher sur le découpage des différentes tranches de travaux, pour ensuite travailler sur leur planification.

La période des travaux devrait s'étaler sur deux ans environ de façon discontinue et par tronçon.

Des agents de terrain, dédiés à des secteurs limités, seront recrutés durant la phase chantier pour assurer une communication la plus efficace possible. Ils seront le lien direct entre les entreprises et les riverains et feront remonter des informations directement au SMT Artois-Gohelle.



Le président du SMT Artois-Gohelle, le maire d'Hénin-Beaumont et les techniciens SMT et TRAMEA © SMT

● Les indemnisations

> Les craintes des commerçants impactés par la phase travaux se sont traduites essentiellement par des questions sur l'indemnisation en phase travaux. Ces questions ont représenté 3% des interrogations et arrive en dixième place des sujets les plus abordés.

Selon quelles modalités ?

> Réponse du maître d'ouvrage

La procédure d'indemnisation respecte un cadre réglementaire strict avec la Commission de Règlement Amiable. Indépendante et représentative, cette commission est présidée par un juge du tribunal administratif.

Durant l'année 2011, un comité chargé de travailler sur la procédure d'indemnisation en vue d'élaborer la charte d'indemnisation va se constituer. Il sera composé de représentants du monde économique (CCI, Chambre de métiers) et de représentants des commerçants (Unions du commerce, associations de commerçants, ...).

Les résultats de ce groupe de travail seront présentés en 2012 afin que les élus du SMT Artois-Gohelle puissent valider les modalités de fonctionnement de cette commission de règlement amiable.

La procédure d'indemnisation proprement dite sera enclenchée avec le démarrage des travaux.

Quelle enveloppe budgétaire est prévue ?

> Réponse du maître d'ouvrage

Il est délicat de répondre précisément à cette question étant donné que d'une part, le comité

chargé de travailler sur la procédure d'indemnisation n'est pas constitué, et que d'autre part ni le montant ni la quantité des dossiers qui seront présentés ne sont précisément connus. Cependant, nous pouvons rassurer les commerçants en leur disant que les indemnisations fonctionnent sans plafond de budget. En effet, si la commission attribue plus que l'enveloppe prévisionnelle (environ 2 millions d'euros), le SMT devra augmenter cette dernière pour dédommager les commerçants ayant obtenu une décision favorable de la part de la commission.

● L'accessibilité

> Avec 2,4% des questionnements, l'accessibilité arrive comme une évidence pour la plupart des personnes.

La question de l'accessibilité du tramway et des stations aux personnes à mobilité réduite a été posée par plusieurs habitants.

> 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 et les travaux de mise en accessibilité totale de la ligne 12⁷ commenceront en 2011. Depuis 2009, le SMT investit 1 million d'€ par an sur les problèmes liés à l'accessibilité.

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 une réfection de la voirie de façade à façade et sont donc l'occasion de créer une voirie, mais aussi des cheminements pleinement accessibles. Cela se traduit par exemple par des feux avec des dispositifs spécifiques pour les malvoyants comme pour les malentendants. L'accès aux quais sera au niveau du tramway, de manière à ce qu'il n'y ait pas de marche entre le quai et le tramway. Il en sera de même à l'intérieur du véhicule. Une zone d'accès spécifique permettra aux personnes en fauteuil ou avec poussette pour enfants de circuler facilement dans le tramway.

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+.

7 La ligne 12 part de l'arrêt Avion-République jusqu'à l'arrêt centre commercial Cora Lens 2.

L'immobilier

> Sans être anecdotique, le sujet de l'immobilier situé à proximité immédiate des lignes de tramway arrive comme le dernier sujet abordé avec 1,7% des questions posées.

Les conséquences éventuelles des travaux sur les habitations ont été abordées : doit-on envisager d'effectuer un constat d'assurance faisant l'état des lieux des bâtiments avant les travaux ? Y aura-t-il des expropriations ?

Le constat d'huissier

26

> Réponse du maître d'ouvrage

Comme l'a précisé le Président du SMT lors de plusieurs réunions publiques, un huissier de justice sera mandaté par le SMT Artois-Gohelle pour effectuer un constat sur toutes les constructions situées à proximité immédiate du passage du tramway. Ce constat, effectué aux frais du SMT, sera réalisé avant le début de tout travaux et ceci dans le but de ne léser aucun riverain sur d'éventuelles conséquences sur les bâtiments.

Le prix de l'immobilier

> Réponse du maître d'ouvrage

Le SMT Artois-Gohelle tient à préciser que le projet tramway ne dévalorisera en aucune façon les biens immobiliers situés à proximité du tramway, bien au contraire.

Les quelques liens internet suivant relatent des retours d'expérience sur d'autre projet du même type en France :

- <http://www.partenaire-europeen.fr/Actualites-Conseils/actualite-de-l-immobilier/L-actualite-nationale/immobilier-tramway-prix-20100725>
- http://www.tramimmo.com/immobilier_proche_tram/tramimmo_tramway.php
- <http://www.lefigaro.fr/immobilier/2009/03/17/05002-20090317ARTFIG00465-nantes-change-de-visage-avec-l-extension-du-tramway-.php>

Les habitations situées à proximité du tramway gagneront de la valeur, tout simplement parce qu'un transport en commun performant se trouvera à proximité. D'ailleurs, les annonces immobilières précisent dans la majorité des descriptions de biens qu'elles proposent les atouts « proximité tramway », « à 2 minutes du tramway », ...

Cela renforce bien l'idée qu'un logement disposant de facilités de transports immédiates dégage une valeur supérieure à un bien qui n'en a pas.

Même si l'on part du principe que certains cas particuliers peuvent exister, dans la majorité des cas ce constat s'avère exact.

Les expropriations

> Réponse du maître d'ouvrage

Il est probable que des expropriations puissent survenir. Une fois la Déclaration d'Utilité Publique faite et le projet de tramway déclaré d'intérêt général, des acquisitions foncières pourront s'avérer nécessaires. Elles seront réalisées auprès de particuliers ou de professionnels sur la base d'une négociation amiable.

En cas de désaccord, la procédure d'expropriation pourrait s'appliquer mais les équipes du SMT et de son mandataire TRAMEA mettront tout en œuvre pour assurer des conciliations satisfaisant toutes les parties.

Par contre, il est trop tôt pour définir précisément où et quand pourraient être faites ces acquisitions (domaine public ou privé, pour des facilités de circulation ou pour la création de places de parking...) Elles seront le plus réduite possible.



Photomontage - Friche Plastic-Omnium à Bruay-La-Buissière © In.tact

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

● Les tracés et variantes dans les communes traversées

> Les remarques évoquées ci-dessous sont l'expression d'habitants qui ont pris la parole au travers des différents moyens de communication mis à leur disposition.

28

Lens

L'adjoint au maire en charge des transports à la ville de Lens exprime un point de vue différent du projet :

«Le projet de tramway tel qu'exposé dans le dossier de concertation vise à remplacer le service de transport des lignes « bulle » selon moi il devrait contribuer à construire un nouveau territoire, ce qui ne semble pas être la vision du SMT qui est resté et reste sourd à toute autre option.

La fréquentation des services des lignes « bulle » n'est pas suffisante pour justifier la mise en place d'un tramway.

C'est pourtant cette logique qui semble conduire le SMT à envisager un tramway au rabais avec des rames de 20 mètres au lieu de 33 mètres comme cela est le cas partout en France y compris à Valenciennes. Les quais des stations sont également réduits pour être en adéquation. Ces orientations techniques n'ont qu'un seul but: rechercher des économies qui seront pénalisantes et bloquantes pour l'avenir quant à d'éventuelles évolutions et développements.

C'est à mon sens une erreur stratégique qui engagera des surcoûts démesurés, toute modification évolutive est d'ores et déjà condamnée.

Il sera impossible de recevoir sur ces voies urbaine un mode hybride de type tram-train comme le RER régional. De ce point de vue le projet de tramway tel qu'il est conçu aujourd'hui est aussi à l'écart de l'ambition régionale d'unir le territoire par le rail au même titre que le système (bus guidé du Douaisis !).

Le projet de tracé mis en débat envisage de desservir les principaux quartiers de villes moyennes comme Hénin Beaumont; Béthune ou Bruay La buissière, alors que les villes de Liévin et Lens centralité du 2ème pôle régional seront traversées au plus rapide, au risque de mettre à malle le potentiel de voyageur déjà en dessous de celui utile à un projet de tramway.

C'est avec une toute autre vision que ce projet doit être revisité.

Il accuse actuellement un certain retard qui peut être efficacement mis à profit pour une réflexion supplémentaire qui contribuera à éviter un gaspillage certain et regrettable d'argent public.

Le tramway doit construire le territoire et 3 éléments structurants doivent orienter cette réflexion.

1. L'arrivée du Louvre à Lens va permettre de constituer une nouvelle centralité, Lens, Liévin, Loos en Gohelle, qui manque au territoire autour de laquelle va s'organiser la mobilité
2. Le RER voulu par le Président du Conseil Régional entre Lille et l'Arc Sud de l'Aire

Urbaine Centrale à Hénin Beaumont proche de la friche de Sainte Henriette.

3. La liaison fer entre Lens Liévin et Bruay Houdain.

La centralité autour du Louvre Lens et 1 organisation de la mobilité du 2ème pôle régional ont besoin d'un tramway entre Bruay Houdain et Hénin Ste Henriette.

Ce projet doit donc être phasé en fonction des capacités financières et des ambitions territoriales et régionales.

1. Étape: réaliser un service tramway entre la gare TER de Bully Grenay et le nouveau hub régional de transport à Hénin Beaumont Ste Henriette. Ceci permet d'assurer une continuité via la ligne TER Lens Béthune vers le Bruaysis et de construire 1 ébauche d'un hub régional à Sainte Henriette. Un site qui pourrait accueillir le RER régional et le système du Douaisis.

2. Étape: assurer le rétablissement de la liaison Bully Bruay Houdain en utilisant l'ancienne voie ferrée, permettant ainsi d'exploiter le service en tram-train et ensuite seulement construire le 2» tramway de Houdain à Béthune. Celui-ci verra d'ailleurs doubler son potentiel de voyageur passant de 20 000 à 47000 voyageurs jours estimés (étude régionale Sur la réouverture de la ligne ferroviaire)

3. Étape: assurer la poursuite du tram-train Lille Don Sainghin envisagé par LilleMétropole vers Carvin, Oignies et Sainte Henriette assurant du même coup le caractère régional du hub de Sainte Henriette et la desserte du secteur et du territoire.

Au-delà des infrastructures structurantes indispensables, le SMT doit agir dans la mutation des comportements des éco-mobiles.

Pour cela il faut travailler la chaîne globale de transport véhicule individuel vers transports collectifs, mode doux vers transports collectifs assurer une inter-modalité des connexions entre ces segments de mobilité.

Les rames de tramway et tram-train doivent être conçues pour transporter les vélos, idem pour les bus des lignes cadencées complémentaires au tramway pour irriguer le territoire ou assurer le rabattement.

Ainsi il est utile d'envisager le développement du covoiturage, de l'auto-partage, de la pratique du vélo.

Une réorganisation du réseau bus, avec des matériels adaptés pour la desserte fine ou les centre ville (électrique et à plancher bas), permettant une mobilité sur 1 ensemble du périmètre au lieu des trois sous réseaux qui persistent; Lens Liévin, Béthune Bray et Hénin Carvin. En clair dessiner une ambition conforme à celle de notre réseau qui est le 6» de France en périmètre.

Construire le nouveau territoire attendu imaginé autour de l'arrivée du Louvre à Lens, doit être le moteur de la réflexion et ne pas s'enfermer dans l'étroitesse du raisonnement du simple remplacement des 2 lignes « Bulle », au risque de compromettre le bonne marche du projet et du refus de la DUP.

Persister dans l'impasse c'est prendre la responsabilité d'un gâchis énorme d'argent public.»

Liévin

A Liévin, certains habitants se sont inquiétés de l'étroitesse de la rue Goulet. Une majorité des avis recueillis privilégie le passage par la rue Défernez.

Sallaumines

Les habitants, comme l'équipe municipale, ont été très attentifs à la présentation du franchissement de la voie ferrée. Ensuite, les questions du stationnement le long de l'ex-RN43 et de la circulation au niveau du rond point de l'Épinette qui ont été abordées.

Noyelles-sous-Lens, Fouquières-lez-Lens et Montigny-en-Gohelle

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.

La commune de Fouquières-lez-Lens pourrait accueillir le futur dépôt et à ce titre souhaite qu'une attention particulière soit apportée à l'aménagement de ce site.

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, de pistes cyclables et des possibilités d'accès aux commerces. Par ailleurs, il a été évoqué un autre itinéraire qui emprunterait le boulevard Barbusse, l'avenue Jean Moulin et la rue Roger Salengro.

Méricourt

La commune pourrait accueillir le futur dépôt et à ce titre souhaite qu'une attention particulière soit apportée à l'aménagement de ce site.

Hénin-Beaumont

Les habitants d'Hénin-Beaumont ont soulevé la question de la desserte du centre-ville. D'autres ont interpellé le SMT sur les difficultés à venir à cause notamment de l'étroitesse des rues. Le passage à proximité du Clos du Lac a également été évoqué. Pour sa part, la Communauté d'agglomération Hénin-Carvin a exprimé le souhait de voir le tramway desservir le parc d'activité de la Peupleraie, via une nouvelle variante, entre N et O, passant par le boulevard Darchicourt puis la rue Senghor. La CAHC a mentionné aussi le souhait de voir le dépôt implanté sur son territoire.

Noyelles-Godault

Une majorité de personnes souhaite que le tramway comme la buLLe se prolonge jusqu'au centre commercial.

● 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-Buissière

Les tracés et variantes dans les communes traversées

> Les remarques évoquées ci-dessous sont l'expression d'habitants qui ont pris la parole au travers des différents moyens de communication mis à leur disposition.

30

Houdain

Plusieurs habitants d'Houdain ont souhaité que le tramway desserve à la fois le « Haut-Houdain » et le « Bas-Houdain ». Ils souhaitent que le tracé se prolonge jusqu'à la zone du Bois carré, où pourrait prendre place un centre de remisage.

Bruay-la-Buissière

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 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 / Hesdigneul-les-Béthune

L'é étroitesse de la RD941 et le futur plan de circulation ont été au centre des débats. Les habitants ont marqué leur attachement au caractère rural de ces communes et à la nécessité de ne pas reporter les flux de transit automobile sur les voiries communales.

Fouquières-lez-Béthune

L'ensemble des habitants de Fouquières-lez-Béthune présents à la réunion publique a adhéré très largement aux modifications de tracé proposé par le SMT et la municipalité et s'est félicité de l'arrivée prochaine de ce tramway.

Béthune / Beuvry

Les commerçants du centre-ville de Béthune ont indiqué qu'ils pourraient souffrir des travaux et du passage du tramway dans des rues qu'ils estiment être inadaptées. Les conseils de quartier ont donné un avis sur les différentes options de tracés en privilégiant le tracé le plus direct remontant de la Gare vers la place Clémenceau pour ensuite se diriger à droite vers Beuvry.

Verquigneul

L'arrivée du tramway a reçu un écho très favorable de la part des chefs d'entreprises, qui voient dans ce projet un plus pour le Parc Futura.

● Les conséquences pour la circulation et le stationnement

Des habitants de Béthune ont souligné l'é 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 eux-aussi l'é étroitesse de la RD 941 et leurs craintes de voir reporter dans leur village les flux de circulation déviés.

3 Les enseignements de la concertation



Pour cette seconde concertation préalable, le Syndicat Mixte de Transport Artois-Gohelle a mobilisé une part plus importante de la population avec une augmentation de 7,5% du nombre de personnes présentes aux réunions publiques et surtout une augmentation de plus de 48% des questionnements ou avis émis.

La décision d'arrêter le tracé définitif se faisant de plus en plus proche, la dynamique autour du projet reste très forte même après l'arrêt officiel de la seconde concertation préalable.

Comme l'année dernière, ces échanges avec la population ont été l'occasion 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.

La question du stationnement est apparue comme une des préoccupations majeures des personnes pouvant être impactées par le projet.

Des îlots de stationnement 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 de desservir encore mieux 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, 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 délaissier leur voiture particulière pour certains de leurs déplacements, pour le plus grand bénéfice de la Planète et de leur portemonnaie.

Il a par ailleurs été constaté une évolution forte des préoccupations de la population entre les deux concertations publiques. Nous sommes ainsi passés d'interrogations générales sur l'opportunité d'un tel projet à des questionnements plus précis sur les futurs aménagements de l'espace public.

● Les engagements pris par le SMT Artois-Gohelle suite aux 2 concertations préalables

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. Ce travail partenarial sera engagé avec chaque municipalité au même titre que les modifications des plans de circulation.

Prise en compte de la problématique d'événements

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

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. Le passage à niveau de Sallaumines sera conçu de manière à maintenir l'accès des riverains comme celui des commerçants.

Importance des clauses d'insertions pour les chantiers

Le SMT veillera à la présence de clauses d'insertion dans chacun des marchés publics de travaux dès que cela sera techniquement possible.

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 pioche. 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 des plus dynamiques 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. Une vigilance particulière sera portée aux délais d'indemnisation.

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 s'assurera 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 favoriser 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 tramway

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.

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.

Réorganisation du réseau TDAO

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.



Syndicat Mixte
des Transports
Artois-Gohelle

Faire des transports en commun,
une seconde nature!

77, rue Jules Verne, BP 168, 62253 Hénin-Beaumont

www.montram.fr

N° Vert 0 800 409 209