



PRÉFET DE LA RÉGION  
NORD – PAS-DE-CALAIS  
PICARDIE

Direction Régionale de l'Environnement,  
de l'Aménagement et du Logement

Lille, le **09 FEV. 2016**

### **Avis de l'Autorité environnementale**

Objet : avis de l'Autorité environnementale sur le projet de deux lignes de bus à haut niveau de service sur le territoire d'Artois-Comm'

Réf : 2015-0726

Le projet de lignes de bus à haut niveau de service Bulles 2 et 6 traversant quinze communes du territoire d'Artois-Comm' est soumis à étude d'impact au titre de la rubrique 6<sup>d</sup> [création de plus de 3 kilomètres de routes] du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement.

En application de l'article L.122-1 du code de l'environnement, il est soumis à l'avis de l'Autorité environnementale.

L'avis porte sur la version de novembre 2015 de l'étude d'impact, éclairée par les autres dossiers composant la demande de déclaration d'utilité publique.

#### **1. Présentation du projet**

Le projet consiste en la création de deux lignes de bus parfois sur voirie existante, parfois en site propre par création de voiries nouvelles. Ces lignes de bus sont appelées « Bulles » par le maître d'ouvrage, le Syndicat Mixte des Transports de l'Artois-Gohelle (SMTAG). Les lignes concernées par le présent avis sont :

- la Bulle 2, reliant Beuvry à Houdain et Barlin, via Béthune et Bruay-la-Buissière notamment, d'une longueur totale de 27,68 km,

- la Bulle 6, reliant Auchel à Bruay-la-Buissière, via Calonne-Ricouart et Divion notamment, d'une longueur totale de 12,45 km.

Chacune de ces lignes sera équipée d'arrêts (50 pour la Bulle 2, et 20 pour la Bulle 6) espacés d'environ 500 mètres et de plusieurs parkings-relais (3 d'une capacité globale de 59 places pour la Bulle 2, 2 d'une capacité de 32 places pour la Bulle 6).

Le projet s'inscrit dans un territoire où la part d'utilisation des transports en commun est très faible (3%). Le projet est couplé à une réorganisation du réseau, s'appuyant sur ces deux lignes. L'objectif est d'en améliorer le niveau de service, en augmentant la vitesse commerciale et les fréquences de passage des bus. Pour cela, des aménagements de site propre seront mis en œuvre (65% du linéaire pour la Bulle 2 et 15% pour la Bulle 6), couplés à un système de priorisation aux feux.

Une version expérimentale de ces deux lignes de bus, sur la seule commune de Bruay-la-Buissière, a fait l'objet d'une décision au cas par cas de l'Autorité environnementale le 10 juin 2013, décision qui concluait à la non soumission à la réalisation d'une étude d'impact.

Le projet inclut également, à cheval sur les communes d'Houdain et Divion, un centre de maintenance et de remisage de bus et nécessite la création d'un passage inférieur à Bruay-la-Buissière au droit de la rue des Festeux.



Source : étude d'impact - 16/11/15

## 2. Qualité de l'étude d'impact et prise en compte de l'environnement dans le projet

Le dossier illustre un travail conséquent. Sa forme et sa complexité nuisent toutefois à la compréhension globale du projet et de ses impacts. A titre d'exemples :

- le dossier ne précise pas clairement le niveau de service des futures lignes de bus en matière de fréquence de passage aux arrêts, de temps de parcours entre terminus, et d'amplitude horaire de fonctionnement ;
- la consommation foncière du projet est estimée à 12 ha. Cette surface semble faible au regard de la création des voies en site propre, du centre de remisage projeté à Houdain-Divion et des espaces publics associés, partiellement illustrée en pages 147 et suivantes, puis 326 de l'étude d'impact ;
- la pièce A - "présentation générale du projet" traite essentiellement des procédures administratives ;
- la pièce B4 - "caractéristiques principales des ouvrages" ne mentionne pas le centre de remisage, qui figure par ailleurs rarement sur les cartes illustrant le projet.

L'étude d'impact mérite en outre d'être complétée :

- sur le projet de centre de maintenance et de remisage nécessaire à l'exploitation des bus : les pages 325 et suivantes de l'étude détaillent les effets et mesures du centre sur son site d'accueil, sans que l'état initial du site et le projet (vue 3D du bâtiment en page 454 mise à part) n'aient été préalablement présentés ;
- par une analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation, tel que spécifié au III de l'article R.122-5 du code de l'environnement ;
- par la prise en compte du patrimoine naturel et culturel dans l'analyse des variantes.

L'Autorité environnementale considère que les principaux enjeux du projet sont liés à la préservation et à la mise en valeur du patrimoine, aux déplacements et à l'urbanisation.

## 2.1. Patrimoine naturel

Un inventaire de la biodiversité a été réalisé sur l'ensemble du tracé prévu pour les deux bus (pièce B6 - pages 147 et suivantes). Les prospections ont été réalisées à des périodes opportunes au regard des habitats présents. Des méthodes adaptées aux différents groupes ont été mobilisées : écoutes et prospections nocturnes des amphibiens en reproduction, enregistrements des émissions des chiroptères, observations directes pour les insectes, reptiles et les oiseaux, bibliographie pour les poissons.

Les tracés retenus privilégient la réutilisation des voiries urbaines existantes. L'impact sur les espaces naturels est donc réduit. Le tracé retenu de la Bulle 2, en longeant des milieux naturels au niveau de la friche Foulon vers Labuissière et en transitant par l'ancien cavalier du secteur d'Haillicourt à Bruay-la-Buissière, présente plus d'enjeux en matière d'impact sur le patrimoine naturel.

Plusieurs espèces protégées ont été recensées sur le tracés des Bulles 2 et 6. Pour tenir compte de ces inventaires, le maître d'ouvrage prévoit la mise en place de 6 hibernaculums, pour la Couleuvre à collier et l'Orvet, et de 5 batracoducs, pour le Crapaud commun. La voirie nouvelle sera également éloignée du cœur de l'habitat du Crapaud commun.

Ces mesures sont pertinentes mais leurs localisations mériteraient d'être précisées et argumentées. L'Autorité environnementale rappelle que le déplacement d'espèces protégées végétales et animales, même non létal, nécessite une procédure de dérogation à leur protection au sens de l'article L.411-2 du code de l'environnement. Cette dérogation devra être obtenue avant l'engagement du chantier.

Par ailleurs, une autorisation de défrichement pour les cavaliers d'Haillicourt-Ruitz et de Bruay-la-Buissière, pour permettre le passage d'une voirie neuve de 15m de large en lieu et place de la végétation pré-forestière ou forestière recensée, n'est pas à exclure. L'Autorité environnementale renvoie le pétitionnaire aux dispositions prévues par le code forestier en la matière (articles L.214-13 et suivants s'agissant des bois et forêts des collectivités territoriales, articles L.341-1 et suivants s'agissant de bois appartenant à des particuliers).

En outre, les cavaliers prévus pour être réutilisés et actuellement végétalisés, sont parfois des corridors écologiques ou traversent des « espaces à renaturer » recensés au Schéma régional de cohérence écologique - Trame verte et bleue. Cet aspect est partiellement pris en compte. Quelques mesures sont prévues lorsque le tracé des Bulles 2 et 6 coupe les corridors (pose de barrières anti-intrusion pour les batraciens par exemple). Aucune mesure n'est toutefois prévue lorsque le tracé reprend ces corridors sur un linéaire de plusieurs mètres. L'Autorité environnementale recommande d'éviter les secteurs à renaturer, de justifier de manière détaillée l'emprunt de ces secteurs et le cas échéant de mettre en place des mesures de réduction des impacts et des mesures compensatoires pour les impacts résiduels. Par ailleurs, la création d'une voirie nouvelle de 15 m sur ces cavaliers désaffectés et colonisés par la végétation paraît incompatible avec les préconisations des documents de planification cités en pièce B6 - page 195. Le PADD des communes concernées « prévoit la préservation et la valorisation des cavaliers considérés comme des grands axes de développement et de découverte de la région et des circuits de mobilités douces, sur lesquels on trouve des boisements à conserver et à protéger ».

Par ailleurs, le « bilan vert » (pièce B6 - page 354) est très défavorable puisqu'il recense la perte de 377 arbres et de 20 775 m<sup>2</sup> d'espaces végétalisés. De plus amples mesures de réduction et de compensation, à la fois quantitatives et qualitatives (typologie de milieux, espèces des sujets replantés, etc.), pourraient permettre d'améliorer ce bilan.

## 2.2. Patrimoine paysager, architectural et culturel

Les effets du projet sur le patrimoine paysager, architectural et culturel sont peu détaillés, de même que les préconisations urbaines et architecturales. Le dossier renvoie à la prise en compte des prescriptions de l'Architecte des Bâtiments de France, alors qu'il aurait été intéressant d'avoir des vues projetées des aménagements, des représentations du mobilier urbain prévu, voire des propositions alternatives d'emplacement des arrêts dans les secteurs les plus sensibles. Il pourrait être aussi utile de recouper les tracés avec les panoramas identifiés (pièce B6 - page 299) et les cônes de vis identifiés dans l'étude pour la qualification et la protection des paysages miniers remarquables réalisée en 2015 par la Mission Bassin Minier et l'État.

Deux éléments du bien UNESCO, situés en « secteur à forts enjeux » méritent une attention particulière : les cités 16/3 du Nouveau Monde à Bruay-la-Buissière et celle à proximité de la Fosse n°7 à Houdain, d'une part, et les cavaliers de mines désaffectés colonisés par la nature à Ruitz-Haillicourt et à Bruay-la-Buissière, d'autre part.

Cinq stations dont un parking relais concernent la Fosse n°7. Il s'agira de veiller à un aménagement de qualité des stations (localisation précise vis-à-vis des cônes de vue, mobilier urbain). Les impacts en matière de patrimoine de la circulation en site propre créée sur la Fosse n°7, qui sépare les jardins de l'espace vert de l'ancienne fosse, devraient faire l'objet d'une attention particulière (intégration des aménagements au sein de cet ensemble remarquable).

La solution de tracé retenue pour la desserte de la cité du 16/3 à Bruay-la-Buissière (création d'une voie nouvelle en site propre au cœur de la cité avec l'implantation d'au moins un arrêt) impliquera par ailleurs :

- la destruction de deux rangs de maisons inscrits en bien de ce patrimoine classé au titre de l'UNESCO et de 6 rangs de maisons en zone tampon inventoriées ;
- la déstructuration du plan originel de la cité.

De ce fait, les solutions alternatives méritent d'être étudiées et les mesures d'accompagnement, dans une logique de moindre impact, méritent d'être développées.

Une attention particulière devra être enfin portée au traitement de l'aménagement du futur pôle gare de Béthune, à proximité d'une Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager, ainsi qu'à l'insertion paysagère du centre d'entretien et de remisage.

### 2.3. Aménagement du territoire

Le dossier ne traite pas de l'urbanisation susceptible d'être induite par la création des deux lignes de bus. La question de l'emplacement des arrêts en zone peu dense ou en coupure d'urbanisation pouvant générer une urbanisation future est abordée par le seul biais des projets d'aménagement en cours d'instruction ou à travers la notion d'effets cumulés (pièce B6 - pages 486 et suivantes).

Pour limiter les effets du projet sur l'étalement urbain, d'une part, et mieux connecter l'urbanisation future aux stations centrales, d'autre part, il est recommandé de définir les arrêts structurants, les arrêts non-structurants et les coupures d'urbanisation sans arrêts. Cette définition devra être accompagnée de recommandations quant à la densification, et à la limitation de la place de la voiture, appelées à être déclinées dans les documents d'urbanisme.

Une cartographie de recollement des différents documents d'urbanisme existants et de leurs dispositions actuelles, ainsi qu'une carte de la situation projetée serait également un apport indéniable au dossier.

### 2.4. Transports et déplacements

Le projet nécessite une adaptation des plans de circulation dans certains quartiers. Ces adaptations restent néanmoins très localisées. Malgré la création de 5 parcs relais (91 places de stationnement), l'ensemble du projet nécessite la suppression de 350 places de stationnement pour la création globale de 200, soit un différentiel de moins 150 places.

Par ailleurs, la mise en place d'un système de priorisation aux feux engendrera une perte de capacité des carrefours d'environ 10%, ce qui aura pour effet d'augmenter des effets de saturation déjà existants aux heures de pointe. Le porteur de projet compte sur cet effet de saturation, couplé à une augmentation de la vitesse commerciale et un doublement de la fréquence, pour rabattre les usagers vers les transports en commun.

L'ensemble de ces mesures est de nature à participer à l'atteinte des objectifs du Plan de Déplacement Urbain, à savoir l'atteinte d'une part modale de 9% pour les transports en commun. Il n'est pas précisé si cet objectif sera majoritairement atteint par un report modal de la voiture individuelle, ou par un report des modes doux.

En l'absence d'une estimation plus précise sur le report modal, le recours à des bus diesel pour la Bulle 6 et à des bus hybrides (diesel-électriques) pour la Bulle 2 pose spécifiquement la question des rejets atmosphériques, notamment en particules fines, dans des zones urbanisées d'une région déjà fortement exposée à des niveaux de pollution de l'air élevés. Les cartes de la section 4.10 « effets du projet sur la qualité de l'air et mesures »

proposent un état futur pour les composés, dioxyde d'azote, benzène et particules fines de 10µm et de 2,5µm, mais les cartes d'état initial sont incomplètes. L'ensemble des voiries nouvelles prévues n'ont pas fait l'objet de mesures de ces paramètres en état initial.

L'effet de la saturation du réseau aux heures de pointes sur la qualité de l'air ne semble pas avoir été étudié. Dans la mesure où le fuseau d'étude intercepte 172 établissements à caractère sanitaire ou social recevant du public, un complément d'information est recommandé.

### **3. Conclusions**

Le dossier illustre un important travail accompli de recueil et production.

Le projet d'augmentation du niveau de service des lignes de bus Bulles 2 et 6 est de nature à faciliter la mobilité des habitants et à améliorer l'accessibilité des services.

Du point de vue des procédures, le projet, tel que défini à ce stade, nécessitera une demande de dérogation pour les déplacements ou destructions d'espèces protégées envisagés. Une demande d'autorisation de défrichement pourrait être requise.

L'Autorité environnementale recommande de compléter l'état initial de l'environnement du site d'accueil du centre d'entretien et de remisage sur les communes d'Houdain et Divion et d'étayer en conséquence les impacts de cet équipement.

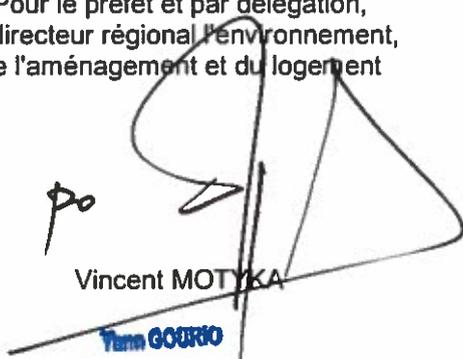
Pour une meilleure prise en considération des enjeux environnementaux et sanitaires, il est recommandé de renforcer le dossier sur les points suivants :

- justification des choix et développement des mesures d'accompagnement qualitatives pour le réemploi de cavaliers de mines désaffectés colonisés par la végétation ;
- développement des mesures d'intégration et d'accompagnement des aménagements de voiries et de stations (dont les parkings relais) dans les périmètres des biens UNESCO et de leurs zones tampon ;
- présentation et justification des arrêts structurant et mesures éventuelles d'encadrement de l'urbanisation induite au droit des arrêts créés ;
- approfondissement de l'état initial de la qualité de l'air et des effets induits sur celle-ci par la saturation du réseau routier aux heures de pointe.

Tant pour des raisons paysagères, qu'architecturales et naturelles, il est fortement recommandé d'optimiser les tracés lors du passage dans les secteurs à forts enjeux relatifs au patrimoine mondial UNESCO (Bruay-la-Buissière, Houdain, Haillicourt et Ruitz notamment).

Pour le préfet et par délégation,  
Le directeur régional l'environnement,  
de l'aménagement et du logement

po



Vincent MOTYKA

Yann GOURIO

