



European Investment Bank (EIB)

Luxembourg, décembre 2021

Environmental and Social Completion Sheet (ESCS)

Overview

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

Summary of Environmental and Social Assessment at Completion

EIB notes the following Environmental and Social performance and key outcomes at Project Completion.

Globalement, le projet a été réalisé conformément à la description initiale mis à part des modifications ponctuelles du tracé ainsi que la non réalisation des parc-relais.

Comme indiqué lors de l'instruction, le projet relevait de l'Annexe II de la Directive 2011/92/EU. L'aménagement des lignes de bus à haut niveau de service 1 et 3 ainsi que la création du parking-relais ont fait l'objet d'une procédure d'évaluation d'impact comme prévu par la législation française (Code de l'environnement) dans le cadre d'un projet plus large qui comprend la mise en service de quatre lignes de bus (lignes 1, 3, 5 et 7) sur 73 km.

Le nouveau système de transport comprend un total de six lignes à haut niveau de service sur 115 km. Les lignes 2 et 6 ont aussi été soumises à une étude d'impact. La déclaration d'utilité publique pour l'ensemble des six lignes a été obtenue fin 2016/début 2017. Les aménagements des dépôts de Grenay Quadrarparc et d'Hénin-Beaumont sur la ligne 1, ainsi que celui du dépôt d'Houdain, qui accueillera les bus à hydrogène, et la moitié des bus hybrides ont fait l'objet d'une procédure de déclaration en tant qu'Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) comprenant une analyse des impacts environnementaux et des mesures d'atténuation.

La modification du tracé de la ligne 1 a également respecté le cadre réglementaire français et a fait l'objet d'une enquête complémentaire. Le projet a ainsi été déclaré d'utilité publique le 19 novembre 2018¹.

¹ [AP DUP 19 11 18.pdf \(pas-de-calais.gouv.fr\)](https://www.pas-de-calais.gouv.fr/IMG/pdf/AP_DUP_19_11_18.pdf)



European Investment Bank (EIB)

Luxembourg, décembre 2021

L'avis favorable de l'autorité environnementale confirme l'absence d'incidences 'notables' sur les sites Natura 2000.

Les dépôts de bus ont fait l'objet d'études en collaboration avec les services de l'Etat dans le cadre d'une procédure de déclaration en tant qu'Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) comprenant une analyse des impacts environnementaux et des mesures d'atténuation.

Le projet a donc suivi les procédures réglementaires prévues dans les Directives applicables (EIE, SEA, Cadre sur l'eau, Habitats, Oiseaux).

Impacts pendant la phase de chantier :

Le chantier a eu des impacts négatifs à caractère temporaire en termes de dispersion de particules, bruit, vibrations et d'interruptions du trafic qui ont été atténués par des mesures d'évitement et/ou de réduction.

Le SMT Artois-Gohelle a accompagné les professionnels riverains durant la période des travaux. Il a été créé une Commission d'Indemnisation Amiable du Préjudice Economique (CIAPE), afin de préserver l'emploi en compensant des pertes de rentabilité anormales, résultant directement des travaux Bulles. Sur les communes concernées par le tracé des Bulles 1 et 3, 122 demandes d'avances ont été traitées favorablement.

Impacts pendant la phase opérative :

Initialement, des impacts avaient été prévus du fait des élargissements de l'emprise existante ainsi qu'au niveau du parking-relais par la création d'environ 12 ha de surfaces imperméabilisées. Par ailleurs, du fait de son impact global, le projet dans son ensemble (bulles 1 à 7) prévoyait l'acquisition foncière d'une friche, la compensation du « boisement et zones humides » sur la commune de Libercourt.

Toutefois, aucun parking relais n'a finalement été créé par le Syndicat Mixte des Transports Artois Gohelle sur le tracé des lignes Bulle 1 et Bulle 3 car les parkings existant aux extrémités des lignes ont encore suffisamment de capacités de stationnement. Il n'y a donc plus eu lieu de prévoir des mesures d'atténuation par rapport aux impacts du parking-relais. Par ailleurs, le tracé de la ligne 5 de BHNS empruntant le cavalier minier (zone protégée) sur Libercourt a été modifié lors de l'AVP pour passer sur le boulevard Darchicourt. Aucune compensation environnementale n'a donc été nécessaire concernant ce secteur.

Le projet se situant dans un secteur déjà urbanisé, la création des lignes de BHNS n'a pas engendré de modifications significatives de l'ambiance sonore (augmentation du niveau sonore inférieure à 2 dB) et de ce fait aucune mesure d'atténuation complémentaire a été requise.

Sur le secteur des aménagements des Bulles 1 et 3, aucune procédure d'expropriation n'a eu à être lancée. Une prorogation de l'arrêté de DUP a donc été sollicitée pour une durée de 5 ans auprès des services de l'Etat afin de ménager la possibilité de faire durer les négociations avec les derniers propriétaires impactés et ayant donné leur accord à l'occupation de leurs parcelles pour le projet.

Summary opinion of Environmental and Social aspects at completion:



European Investment Bank (EIB)

Luxembourg, décembre 2021

Sur la base des informations fournies par le Promoteur, la BEI est de l'opinion, que le projet a été mis en œuvre en conformité avec la législation Européenne et avec les standards de la BEI applicables au moment de l'instruction.