

DEPARTEMENT DU PAS de CALAIS

Arrondissement de BETHUNE

**Enquête publique préalable à l'établissement
du Schémas de COhérence Territoriale (SCOT)
de l'Artois**

**Enquête tenue du
6 novembre 6 décembre 2007**

**Rapport et avis de la
Commission d'Enquête**

Jean-Paul HEMERY, président
Georges ROOS & Ernest REYNAUD, membres titulaires
Yves OLIVIER, membre suppléant

▲ SOMMAIRE ▲

A – Rapport et Avis de la commission d'enquête

Chapitre 1 : Généralités concernant l'objet de l'enquête :	page 03
Chapitre 2 : Rappel du dossier	page 04
Chapitre 3 : Cadre juridique	page 21
Chapitre 4 : Concertation, organisation, déroulement de l'enquête	page 22
Chapitre 5 : Observations	page 28
- <i>Courriers adressés à la commission d'enquête et reçus au SMESCOTA</i>	page 29
- <i>Registre d'AUCHEL</i>	page 37
- <i>Registre de BETHUNE</i>	page 40
- <i>Registre de LILLERS</i>	page 44
- <i>Registre de MONT-BERNANCHON</i>	page 45
- <i>Registre de NŒUX-LES-MINES</i>	page 50
- <i>Registre de VIOLAINES</i>	page 54
- <i>Registre de BRUAY-LA-BUISSIÈRE</i>	page 56
- <i>Registre de DOUVRIN</i>	page 60
- <i>Registre d'ISBERGUES</i>	page 60
- <i>Registre de LA COMTE</i>	page 60
- <i>Avis des Personnes Publiques Associées</i>	page 60

B – Conclusions motivées de la Commission d'enquête

page 68

▲ Chapitre I ▲

Généralités concernant l'objet de l'enquête.

Définition du **SCOT** (**S**chémas de **CO**hérence **T**erritoriale) de l'Artois :

Issu de la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU), le SCOT de l'Artois est un document de planification définissant un développement équilibré à l'échelle territoriale pour les 10 ans à venir. Il succède au Schéma Directeur et assure la cohérence de l'ensemble des politiques d'urbanisme communales et des politiques sectorielles dans les domaines des déplacements, de l'habitat et des implantations commerciales.

La loi SRU du 13 décembre 2001 a réformé en profondeur le code de l'urbanisme, notamment en remplaçant les anciens Schémas Directeurs par un nouveau document d'urbanisme: le Schéma de Cohérence Territoriale.

Elle poursuit un objectif de développement durable qui consiste à satisfaire les besoins de développement tout en préservant les générations futures.

Elle s'inscrit en cela dans la continuité de la loi relative au renforcement de la protection de l'environnement et de la Loi d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement Durable du Territoire.

Il en résulte que les finalités assignées aux SCOT, comme aux directives territoriales d'aménagement, aux plans locaux d'urbanisme et aux cartes communales, sont énoncées à l'article L. 121-1 du code de l'urbanisme. Ces documents d'urbanisme doivent ainsi définir les équilibres entre le développement urbain et la protection de l'espace naturel dans ses différentes vocations [agricoles, forestières, naturelles, paysagères. Pour cela, il est nécessaire de :

- respecter les objectifs du développement durable,*
- instaurer une diversité suffisante des fonctions urbaines et la mixité sociale dans l'habitat,*
- répondre aux besoins en matière d'habitat, d'activités économiques, d'équipements (sports, .loisirs...)*
- concevoir un développement urbain économe sur le plan de la consommation de l'espace,*
- favoriser la maîtrise des besoins de déplacements et la modération de la circulation automobile,*
- sauvegarder la qualité de l'air de l'eau et protéger tous les éléments du patrimoine, qu'ils soient urbains, naturels, culturels ou paysagers.*
- prévenir les différents types de risques (risque naturel prévisible, risque technologique) ainsi que les pollutions et les nuisances de toute nature.*

Dans le souci d'assurer un développement cohérent de l'urbanisation à l'échelle de plusieurs communes, la loi SRU incite les collectivités territoriales à se regrouper au

sein d'une structure intercommunale chargée d'élaborer un SCOT. Elle se place ainsi dans le sillage de la loi relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale et explique la création du **SMESCOTA** (**Syndicat Mixte d'Etudes pour le SCOT de l'Artois**).

Dans ce cadre, le **SMESCOTA** a été créé par arrêté préfectoral le 7 février 2003, en substitution du Syndicat Mixte pour le Schéma Directeur de l'arrondissement de Béthune, lui même créé par arrêté préfectoral le 19 septembre 1996.

Le SMESCOTA couvre les territoires de quatre (4) communautés de communes, représentant 99 communes et 277 458 habitants :

C.C. Artois Comm.,	représentant 58 communes et 208 924 habitants,
C.C. Artois-Flandres,	représentant 14 communes et 17 303 habitants,
C.C. Artois-Lys,	représentant 21 communes et 33 560 habitants,
C.C. Nœux et Environs,	représentant 6 communes et 17 671 habitants,

Concrètement, comme le prévoit l'article R.122-1 du Code de l'Urbanisme, le SCOT de l'Artois se compose de trois documents :

- un rapport de présentation
- un projet d'aménagement et de développement durable (PADD)
- un document d'orientations générales assortis de documents graphiques.

Le SCOT s'impose :

- aux Plans Locaux d'Urbanisme (**PLU**) qui remplacent les Plans d'Occupation des Sols (**POS**) et aux cartes communales,
- aux documents sectoriels définissant les politiques de transports : Plans de déplacements urbains (PDU), d'habitat (Programmes locaux de l'habitat, PLH) et du commerce (Schémas de Développement Commercial),
- aux opérations foncières et d'aménagement et aux autorisations d'urbanisme commercial.

▲ **Chapitre II** ▲

Rappel du dossier

Conformément à la loi, le dossier mis à l'enquête est constitué d'un document principal qui comporte les trois parties réglementaires soit :

- 1 / le rapport de présentation (pages 13 à 177),
- 2 / le projet d'aménagement et de développement durable (PADD, pages 178 à 198),
- 3 / le document d'orientations générales assortis de documents graphiques (199 à 237),
- des annexes.

En complément au document réglementaire, ont été joints :

- *une synthèse du SCOT (60 pages),*
- *une synthèse juridique (10 pages),*
- *une cartographie constituée de 5 cartes au format A3, pour une meilleure compréhension du public,*

Les documents complémentaires correspondent à des parties résumées du document principal.

Les avis des personnes publiques associées, portés à connaissance du SMESCOTA jusqu'au mois d'octobre 2007 ont été ajoutés au document réglementaire, sous forme d'un document relié.

I - RAPPORT DE PRESENTATION

CHAPITRE 1 – INTRODUCTION (pages 13 à 24)

Le rapport de présentation s'appuie sur la réactualisation des études réalisées dans le cadre de la révision du SDAU de l'arrondissement de Béthune et des synthèses de 13 portraits territoriaux. Il comprend plusieurs chapitres, qui vont du diagnostic à la mise en œuvre du SCOT en passant par un état des lieux de l'environnement, méthodiquement conçus dans le but de définir des enjeux et de retenir les choix les plus pérennes possibles pour un développement équilibré du territoire.

Le rapport de présentation:

- *expose le diagnostic,*
- *décrit l'articulation du schéma avec les autres documents d'urbanisme,*
- *analyse l'état initial de l'environnement,*
- *analyse les incidences notables prévisibles de la mise en œuvre du schéma sur l'environnement,*
 - *explique les choix retenus pour établir le Projet d'Aménagement et de Développement Durable et le Document d'Orientations Générales,*
 - *présente les mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser s'il y a lieu, les conséquences dommageables de la mise en œuvre du schéma sur l'environnement et rappelle que le schéma fera l'objet d'une analyse des résultats de son application, notamment en ce qui concerne l'environnement, au plus tard à l'expiration d'un délai de dix ans à compter de son approbation,*
- *comprend un résumé non technique,*

CHAPITRE 2 - LE DIAGNOSTIC TERRITORIAL (pages 25 à 97)

Le territoire du SCOT de l'Artois jouxte trois pôles d'influences que sont la métropole lilloise, l'Audomarois et le territoire de Lens-Liévin-Hénin-Carvin.

Il est caractérisé par un tissu urbain multipolaire qui s'organise autour des villes phares de Béthune, Bruay-la-Buissière, Auchel et Nœux-les-Mines, Lillers et Isbergues.

Autour de ces communes, un processus de périurbanisation s'est engagé sans réelle maîtrise. L'étalement urbain linéaire s'explique par la forte pression foncière ainsi que par les nouvelles opportunités offertes avec l'accroissement des infrastructures routières reposant de façon quasi exclusive sur les performances de l'automobile.

Il concourt à l'artificialisation des surfaces agricoles utiles et engendre des conséquences dommageables sur l'environnement et la richesse paysagère du territoire.

Le territoire connaît un développement dynamique sensible. Le commerce est un secteur d'activité créateur d'emplois mais le déploiement de grandes surfaces en périphérie des villes entraîne une désertification du commerce de centre ville, des petits commerces de proximité et une dégradation des entrées de ville.

Le secteur artisanal est peu développé par rapport à la puissance du secteur de l'industrie [automobile, plasturgie, agroalimentaire...] très pourvoyeur d'emplois. D'un point de vue spatial, la tendance est à la multiplication des zones d'activités soulignant une absence de stratégie globale de promotion et de gestion à l'échelle du territoire. De plus, ces zones insuffisamment mises en valeur ne bénéficient pas, en général, d'une bonne accessibilité multimodale.

Le secteur tertiaire dont la représentation d'actifs est non négligeable sur le territoire, possède un potentiel de développement important.

L'agriculture, menacée par un étalement urbain non maîtrisé, est à la fois une source d'emplois et un facteur de développement de l'activité économique, en lien étroit avec l'industrie agro-alimentaire. Par ailleurs, elle est également un vecteur de l'identité et de la spécificité paysagère du territoire du SCOT et participe à la vitalité économique du tissu rural. Il est à signaler que ces atouts, alliés à la diversité des éléments patrimoniaux et des équipements de loisirs structurants, n'ont pourtant pas fait du territoire un haut lieu de la tradition touristique.

Le développement économique du territoire est primordial dans la mesure où le taux de chômage est encore élevé. Même si certains secteurs comme Douvrin, Ruitz et Béthune ont une offre d'emploi supérieure au nombre d'actifs, celle-ci ne profite pas directement à la population du SCOT de l'Artois, ces communes attirent en effet des habitants des territoires voisins.

D'un point de vue sociologique, l'évolution des modes de vies et le vieillissement de la population induisent une diminution de la taille des ménages. Parallèlement, les logements présents sur le territoire sont en moyenne très anciens et de grande dimension. Si bien que l'offre, en termes de quantité, de qualité et de typologie, ne correspond plus à la demande, limitant par la même occasion les possibilités de parcours résidentiels pour les personnes âgées comme pour les jeunes.

Ce vieillissement a des répercussions sur l'offre de santé, déjà insuffisante sur le territoire, comme sur toute la région Nord-Pas-de-Calais d'ailleurs, car elle n'est pas adaptée aux nécessités de soins de proximité, en particulier dans les anciennes communes minières, les villes et villages périurbains et ruraux.

Ce diagnostic détaillé, accompagné d'un Etat Initial de l'Environnement va permettre d'élaborer les grandes orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durable ainsi que les applications légales contenues dans le Document d'Orientations Générales du SCOT de l'Artois.

A partir de ce préambule, sont déclinés les différents éléments développés plus avant pour un territoire découpé en quatre secteurs principaux :

- le secteur centre avec des flux migratoires d'actifs importants,*
- le secteur nord-ouest rural,*
- le secteur sud/sud ouest fortement urbanisé,*
- le secteur nord-est marqué par la plaine de la Lys, en prise directe avec l'influence de la métropole lilloise.*

Le chapitre comporte plusieurs parties :

Urbanisation (pages 26 à 41)

Démographie (pages 42 à 57)

Liaisons (pages 58 à 67)

Economie (pages 68 à 97)

Marché de l'emploi

Tissus économique, marqué par le tissu industriel

Une tertiairisation en route

L'agriculture, activité économique en mutation

Tourisme

Activités commerciales :

Implantation des activités économiques : les Zones d'Activités (ZA)

Ces projets de zones d'activités, tantôt d'intérêt communal, tantôt d'intérêt communautaire, ont aujourd'hui atteint différents niveaux de réflexion ou d'avancement. Les intercommunalités et le SMESCOTA apparaissent comme le lieu de réflexion privilégiés pour inscrire leur développement dans la durabilité et renforcer, par la cohérence des choix qui seront faits, l'attractivité économique du territoire du SCOT de l'Artois.

CHAPITRE 3 – ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT (pages 98 à 133)

L'État Initial de l'Environnement constitue une synthèse du diagnostic environnemental réalisé sur le territoire du SCOT de l'Artois, Il présente, pour les différents thèmes de l'environnement les problématiques qui caractérisent le territoire: atouts, vulnérabilités, tendances d'évolution, actions conduites. Il a pour objectif d'aider à intégrer l'environnement dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) et dans le Document d'Orientations Générales du SCOT afin de préserver et d'améliorer la qualité des ressources, du cadre de vie ainsi que la sécurité des habitants vis-à-vis des risques naturels et technologiques, et ce, pour un développement durable du territoire.

Pour des raisons déjà mentionnées dans le diagnostic (l'urbanisation linéaire, les infrastructures routières, le développement commercial...) la biodiversité et la diversité paysagère, très riches sur le territoire, ont tendance à décliner. Pour maintenir et renforcer ces dernières, des actions ont été engagées comme la constitution progressive d'une trame verte et bleue.

L'eau est également un enjeu territorial majeur car on constate une dégradation progressive de cette ressource en termes de qualité et de quantité. Conséquences: Il va falloir sécuriser l'approvisionnement en eau potable et concilier les besoins et les usages actuels et futurs de l'eau avec la disponibilité de cette ressource.

Troisième composante méritant une attention particulière: la qualité de l'air. Globalement bonne sur le territoire du SCOT, elle a pourtant tendance, elle aussi, à se dégrader: présence d'ozone et de poussières en suspension dont l'origine pourrait être intimement liée aux rejets énergétiques (automobile, industrie et chauffage). Pour contrer ce phénomène, les autorités misent sur la performance énergétique (projets HQE, utilisation de ressources alternatives...) et la rationalisation des déplacements.

Concernant les risques et nuisances, le diagnostic environnemental met en évidence les risques d'inondation dont la gestion s'inscrit dans le cadre du SAGE de la Lys, Il intègre des dispositifs comme les PPR (Plans de Prévention des Risques) qui couvrent la quasi totalité du territoire. Les risques technologiques font également objet de réglementations, de plans de surveillance, de prévention (à redéfinir), d'actions le cas échéant, et de sensibilisation des habitants.

Par ailleurs, les sols, ressource déterminante pour l'activité agricole, sont menacés par l'extension urbaine, la pollution, et sont sujets aux phénomènes d'érosion.

En ce qui concerne la collecte et l'élimination des déchets des ménages, le territoire est globalement bien équipé, sauf pour les déchets verts, mais les objectifs de valorisation ne sont pas encore atteints aujourd'hui, La collecte et l'élimination des déchets des activités (secteur de l'industrie, du bâtiment et travaux public, d'activités de soins,,,) s'organise soit de façon autonome, soit de façon ponctuelle ou pérenne, Enfin, les nuisances sonores principalement liées au trafic automobile, qui atteignent parfois des niveaux inacceptables, devront être traitées efficacement, notamment à travers des actions de sensibilisation.

L'État initial de l'Environnement du SCOT a été réalisé en deux grandes phases toutes deux marquées par des séminaires

- une première phase "diagnostic, propositions d'objectifs stratégiques environnementaux pour le territoire", Pour chacune des thématiques de l'environnement, il présente les points forts, les points faibles du territoire, les évolutions en cours, il permet ainsi de dégager les problématiques spécifiques du territoire en matière d'environnement.

- une seconde phase de propositions d'objectifs pour la prise en compte de l'environnement dans le SCOT.

Patrimoine naturel et paysager (pages 102 à 105)

Le patrimoine naturel possède :

- un fort potentiel en termes de biodiversité :
- des milieux intéressants pour leurs fonctions socio-économiques,
- des risques de banalisation écologique :

Ressources en eau (pages 106 à 115)

- Le territoire est concerné par deux masses d'eau souterraines.
- Les principales causes de dégradation de la qualité des cours d'eau.
- Usage de l'eau potable : nécessité de concilier les besoins et les usages actuels.
- Alimentation en eau potable.
- Protection de la ressource.
- Autres usages de l'eau.
- Enjeu majeur : concilier les besoins et les usages actuels et futurs de l'eau.
- Rejets polluants :
 - o assainissement domestique,
 - o rejets liés aux activités économiques,
 - o rejets issus des ruissellements pluviaux.

Air, Energie, Effet de serre (pages 116 à 121)

- Qualité de l'air :
- Principaux émetteurs :
- Outils :
- Energie, effet de serre :

Risques et nuisances (pages 122 à 133)

- les risques naturels,
- les risques technologiques,
- le sol, ressource importante,
- déchets :
 - o déchets ménagers,
 - o déchets industriels.
- nuisances sonores.

CHAPITRE 4 – JUSTIFICATION DES CHOIX RETENUS (pages 134 à 147)

Le diagnostic et l'État Initial de l'Environnement étant réalisés, le chapitre se consacre à la détermination des choix stratégiques du SCOT dans leurs grandes lignes, justifiés par la synthèse des problématiques rencontrées précédemment.

Cinq enjeux ont ainsi été définis :

- limiter l'extension urbaine et renforcer les pôles structurants (A),*
- diversifier les habitats, améliorer les services de proximité, structurer le territoire par des équipements majeurs et promouvoir l'égalité des chances (B),*
- développer les transports collectifs pour réduire l'usage de la voiture, achever le maillage du territoire par les infrastructures de transports (C).*
- renforcer les pôles d'activités majeurs, développer une offre de proximité et solidariser le territoire sur le plan économique (D),*
- garantir les ressources naturelles, prévenir les risques et valoriser la qualité environnementale du territoire (E).*

Ces enjeux sont développés dans le chapitre, les choix retenus sont ainsi définis :

A – Limiter l'Extension Urbaine et renforcer les Pôles structurants

Choix retenus :

Les tendances observées se révélant en contradiction avec le principe d'équilibre entre un développement urbain et la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et naturelles, le SCOT opte pour une maîtrise de l'étalement urbain et un renforcement des centralités.

B – Diversifier les Habitats, améliorer les Services de Proximité, structurer le territoire par des Equipements Majeurs et promouvoir l'Egalité des Chances

Choix retenus :

Dans les anciennes communes minières, il est nécessaire de développer une offre susceptible d'attirer des populations plus aisées. Dans les communes périurbaines, il est nécessaire de développer une offre adaptée aux plus jeunes ménages dont les revenus sont en général inférieurs à ceux de leurs aînés.

Si le SCOT ne remet pas en cause l'existence et la nécessité d'avoir une offre commerciale de type grandes surfaces, il opte néanmoins pour un rééquilibrage de l'offre commerciale par un renforcement des centralités commerciales constituées par les centres-villes et centres-bourgs ainsi que pour une amélioration de l'accessibilité des zones commerciales périphériques qui ne doivent pas être accessibles uniquement aux automobilistes.

Avec le vieillissement de la population, le SCOT préconise de développer une stratégie permettant d'accompagner cette tendance par la mise en place d'une offre de soins de proximité dans les anciennes communes minières, qui sont pour l'instant les plus, touchées d'un point de vue démographique, mais également dans les communes périurbaines et rurales qui seront également

concernés par un vieillissement de leur population. Cette offre de proximité doit être développée en lien avec les principaux équipements.

Ainsi, la prise en compte des besoins de certaines populations implique l'établissement d'un réseau d'équipements sociaux adaptés.

Concernant les grands équipements, le SCOT insiste sur la nécessité de les localiser au sein des principaux pôles urbains, en lien avec les objectifs de renforcement des centralités, et préconise également de développer une offre de proximité au sein des quartiers ou dans les communes sous-équipées.

Afin d'assurer des débouchés aux futurs diplômés et d'assurer une complémentarité avec les universités de la métropole lilloise, il semble nécessaire de développer les filières d'enseignement et de recherche en étroite collaboration avec le tissu économique local.

C – Développer les Transports Collectifs pour réduire l'usage de la voiture, achever le Maillage du Territoire par les infrastructures de transport

Choix retenus :

En accord avec les objectifs assignés par la loi SRU concernant le développement de l'usage des modes de déplacement alternatifs à l'automobile, la réduction des gaz à effet de serre, la cohésion sociale et le droit que possède chaque individu à se déplacer de manière autonome sans avoir recours à l'automobile, le SCOT de l'Artois opte pour:

↳ la mise en place d'une offre en transports collectifs urbains hiérarchisée autour d'axes structurants de type TCSP,

↳ une densification de l'habitat et une localisation des activités et des équipements générateurs de déplacements de personnes à proximité de l'offre de transports collectifs,

↳ une mixité des fonctions urbaines, propice à l'usage des modes alternatifs à l'automobile,

↳ la mise en place d'un réseau cyclable continu.

Afin de faciliter les échanges et la mobilité de chacun tout en limitant les gênes occasionnées par un recours systématique au mode routier, le SCOT de l'Artois opte pour:

↳ un développement intégré des différents modes de transports collectifs permettant une bonne articulation entre les offres ferrées à grandes vitesses, interurbaine et les transports collectifs locaux (transports collectifs urbains et départementaux);

↳ une hiérarchisation de la desserte routière et la réalisation des chaînons manquants, nécessaires à la sécurisation des flux et à une limitation de la gêne en milieu urbain.

Compte tenu de la réalisation programmée du Canal Seine Nord, de l'augmentation du gabarit de la liaison Dunkerque Escaut et de la bonne desserte ferrée de notre territoire, le SCOT opte pour un accroissement de l'usage de ces modes par une localisation des activités sur des sites jouissant d'une bonne accessibilité multimodale (rail, voie d'eau, route).

D – Renforcer les Pôles d'activités majeurs, développer une Offre de proximité, et solidariser le territoire sur le plan Economique

Choix retenus :

Face à ce constat et dans un souci de lisibilité et de valorisation de l'image du territoire auprès d'investisseurs, le SCOT opte pour le développement d'une offre de zones d'activités structurée autour de pôles majeurs ayant fait l'objet d'un traitement spécifique d'un point de vue environnemental, sur le plan de l'accessibilité (promouvoir les zones permettant une accessibilité multimodale) et de l'organisation du partage de la voirie, des services développés à destination des entreprises (crèches, restaurants, réseaux de télécommunication...).

Compte tenu de la tendance actuelle, le SCOT opte pour un développement raisonné des surfaces à vocation économique en remplissant en priorité les zones d'activités existantes afin de limiter une consommation d'espace estimée par une poursuite des tendances qui pourraient contribuer à une perte foncière importante.

Cette offre foncière de qualité doit permettre d'affirmer l'identité économique du territoire par un renforcement de ces filières phares et le développement du secteur tertiaire encore sous-représenté.

Le SCOT opte ainsi pour une intégration et une affirmation de l'activité agricole dans la stratégie économique du territoire.

Fort de ces atouts et des identités des différents territoires qui le composent, le SCOT opte pour une intégration de l'activité touristique à la stratégie de diversification de l'économie locale par une mise en réseau avec les autres sites touristiques.

E – Garantir les Ressources Naturelles, prévenir les Risques et valoriser la Qualité Environnementale du territoire

Choix retenus :

Dans l'intérêt d'une préservation de la biodiversité et des paysages, plusieurs enjeux apparaissent essentiels pour le territoire :

↳ améliorer la connaissance (acquisition et suivi des données), préalable indispensable à une gestion adaptée des milieux naturels et du patrimoine bâti, et conforter l'analyse paysagère;

↳ maintenir ou améliorer les fonctions propres aux différents milieux naturels aussi bien remarquables qu'ordinaires (zones humides, haies...);

↳ maîtriser qualitativement et quantitativement l'urbanisation (amélioration des pratiques architecturales et paysagères par une diversité des formes, des matériaux utilisés pour l'habitat, les zones d'activités et aménagement des entrées de ville...);

↳ développer une culture commune autour de la gestion de la biodiversité, préalable indispensable à la prise en compte de la biodiversité comme élément de qualité de l'ensemble des projets d'aménagement et de gestion des milieux;

↳ préserver et valoriser le patrimoine pour conforter l'identité du territoire: valorisation du petit patrimoine rural, des paysages liés à la voie d'eau, sentiers de découverte du patrimoine, activités qui reposent sur la qualité des paysages et des produits locaux (chambres d'hôtes, produits fermiers...),

Cette démarche s'applique dans le cadre de la constitution de la trame verte. A travers celle-ci, la gestion des milieux contribuera ainsi à maintenir un équilibre entre milieu urbain et rural en limitant l'étalement urbain, à préserver "l'âme rurale" du territoire et à améliorer le cadre de vie. Ceci apparaît comme l'enjeu paysager majeur pour le SCOT,

Le SCOT opte pour la nécessité de :

↳ préserver la qualité de la nappe de la craie, principale ressource en eau du territoire pour garantir, aujourd'hui et demain, une eau potable en quantité suffisante et de bonne qualité pour l'ensemble de la population du territoire du SCOT,

↳ améliorer la qualité des cours d'eau en diminuant les rejets polluants et en améliorant les systèmes d'assainissement ;

↳ améliorer la qualité écologique des milieux aquatiques ainsi que leur entretien ;

↳ assurer une gestion globale et équilibrée de la ressource en eau sur le territoire à l'échelle des sous-bassins versants en cohérence avec les orientations et préconisations du SAGE de la Lys.

A l'échelle du territoire, plusieurs enjeux se dégagent en matière de gestion des déchets:

↳ limiter la production de déchets à la source, développer la sensibilisation sur le tri et la valorisation,

↳ développer et optimiser la valorisation des déchets. Cela engage une poursuite de l'optimisation des services, de l'amélioration de l'offre et du fonctionnement des équipements, puis la mise en place de filières spécifiques: déchets du BTP, déchets de soins diffus qui présentent des risques sanitaires, déchets des artisans...,

↳ favoriser le développement du transport multimodal et l'utilisation du fer et de la voie d'eau afin de limiter les consommations d'énergie et les émissions de polluants dans l'air, et ce notamment à travers le choix de l'emplacement des équipements de regroupement ou d'élimination de déchets.

Dans un contexte d'augmentation des déplacements, la réduction des nuisances sonores est un enjeu de santé et de qualité de vie quotidienne pour les années à venir. Il s'agit ainsi:

↳ d'améliorer la connaissance et le suivi des nuisances sonores, un préalable nécessaire à une action cohérente et organisée,

↳ de réduire les nuisances sonores en résorbant les points noirs et intégrer leur limitation dans les nouveaux projets d'aménagement et d'urbanisme,

↳ de sensibiliser l'ensemble des acteurs.

Le SCOT opte pour:

↳ une préservation de la qualité de l'air par un développement des modes de transport alternatifs à la voiture et aux camions (modes doux, recours au transport collectif, développement du transport multimodal),

↳ une maîtrise de la péri urbanisation,

↳ un développement des économies d'énergie et un recours accru aux énergies renouvelables.

Le SCOT opte pour une prévention des risques naturels, en particulier le risque d'inondation, par:

- ↳ la mise en œuvre d'une gestion équilibrée amont-aval des cours d'eau, la maîtrise des écoulements pour limiter et prévenir les phénomènes de crues, d'inondation, d'érosion et mieux gérer les problèmes d'étiage,
- ↳ la poursuite de la mise en œuvre des procédures prévues (SAGE de la Lys, PAPI, Plans de Prévention des Risques d'inondation).

Compte tenu de ces risques et de la nécessité d'assurer la protection des biens et des personnes, le SCOT opte pour:

- ↳ une amélioration de la connaissance et le suivi des risques,
- ↳ un renforcement de la gestion des risques technologiques et liés aux activités humaines (notamment minière) en poursuivant l'élaboration des Plans de Prévention des Risques Technologiques et en maîtrisant l'urbanisation autour des établissements à risque,
- ↳ une amélioration de l'information des populations et des élus sur les risques et le développement d'une culture du risque pour apprendre à vivre avec le risque.

La gestion du sol apparaît comme un enjeu majeur pour le SCOT. Il s'agit ainsi:

- ↳ d'améliorer la connaissance des sites et sols pollués et leur évolution,
- ↳ d'inciter au traitement et à la reconquête de sites et sols pollués,

CHAPITRE 5 - INCIDENCES PREVISIBLES SUR L'ENVIRONNEMENT & MESURES ENVISAGEES (pages 148 à 159)

Le chapitre présente les incidences potentielles tant positives que négatives du SCOT sur l'environnement, ainsi que les mesures ayant été définies pour réduire, et le cas échéant, compenser ses incidences négatives,

L'analyse des incidences du SCOT sur l'environnement est réalisée pour chacune des thématiques de l'environnement (patrimoine naturel et paysager, espaces agricoles, eau, risques naturels et technologiques, sites et sols pollués, air, énergie et effet de serre, gestion des déchets, bruit). Elle s'appuie tant sur l'Etat Initial de l'Environnement, qui a permis d'identifier les atouts et les vulnérabilités du territoire en terme d'environnement, que sur l'analyse des orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) mais également, et principalement, sur l'analyse des prescriptions énoncées dans le Document d'Orientations Générales (DOG).

De nombreuses opérations d'aménagement prévues ou autorisées par le SCOT devront faire l'objet d'études d'impact. Des mesures compensatoires adaptées à la nature des projets et à leur localisation devront être définies. Du fait de l'existence de nombreuses mesures visant à réduire des incidences négatives et de l'échelle du projet de SCOT, celui-ci ne propose pas de mesures compensatoires complémentaires, privilégiant l'intégration de la prise en compte de l'environnement dans la définition des projets.

On recense des incidences positives, négatives, accompagnées de mesures réductrices et compensatrices sur :

Le patrimoine naturel, paysager, agricole (p 150 à 152) :

L'eau (p 153) :

Les risques naturels, technologiques miniers et relatifs aux sols pollués (p 154 à 156) :

L'air, l'énergie et l'effet de serre (p 157) :

La réduction des nuisances liées aux déchets et au bruit (p 158-159) :

CHAPITRE 6 – MISE EN ŒUVRE DU SCOT (pages 160 à 163)

La mise en œuvre du SCOT exige une gestion et un suivi rigoureux des applications. Ces fonctions sont confiées au SMESCOTA, établissement public compétent. L'évaluation du SCOT est obligatoire dans les dix ans suivant son approbation. Elle se réalise à l'aide d'indicateurs pertinents et s'appuie sur différents observatoires. Elle débouche sur une délibération pouvant entraîner une révision partielle ou complète.

SUIVI ET ÉVALUATION DU SCOT

Le SMESCOTA a vocation à être une structure pérenne. Le législateur subordonne l'opposabilité des SCOT à l'existence d'un établissement public compétent pour en assurer la gestion et le suivi. La dissolution du syndicat mixte entraînerait de plein droit la caducité du SCOT.

Le SCOT de l'Artois pourra, si nécessaire, être adapté aux évolutions postérieures à son entrée en vigueur par le biais des procédures de gestion mises en œuvre par le SMESCOTA et de mise en compatibilité.

Conformément à l'article L 122-14 du Code de l'urbanisme, "au plus tard à l'expiration d'un délai de dix ans à compter de la délibération portant approbation ou de la dernière délibération portant révision du schéma de cohérence territoriale, l'établissement public prévu à l'article L. 122-4 procède à une analyse des résultats de l'application du schéma notamment du point de vue de l'environnement et délibère sur son maintien en vigueur ou sur sa mise en révision complète ou partielle, à défaut d'une telle délibération, le schéma de cohérence territoriale est caduc".

De plus, conformément à l'article R 122 - 2 du Code de l'urbanisme, " le schéma fera l'objet d'une analyse des résultats de son application, notamment en ce qui concerne l'environnement, au plus tard à l'expiration d'un délai de dix ans à compter de son approbation ",

Afin d'évaluer l'efficacité du SCOT, il est nécessaire de mettre en place un dispositif de suivi qui permettra d'apprécier la mise en œuvre des orientations retenues et d'en mesurer l'avancement.

Ce suivi consiste à analyser les évolutions constatées à partir d'un ensemble d'indicateurs pertinents et par l'intermédiaire de différents observatoires :

- observatoire des déplacements,
- observatoire des évolutions sociales et urbaines,
- observatoire de l'environnement,
- observatoire du développement économique et commercial.

L'objectif ne sera pas de produire un nouveau diagnostic mais bien de comparer les évolutions par rapport au diagnostic initial.

CHAPITRE 7 – RESUME NON TECHNIQUE (pages 164 à 177)

Ce chapitre synthétise l'ensemble du document. Sa rédaction a pour but de résumer les différents chapitres de telle sorte que le public puisse avoir une approche rapide des documents mis à sa disposition.

II – Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) (pages 178 à 197)

*Depuis le décret n° 2004-531 du 9 juin 2004, en application du volet urbanisme de la loi Urbanisme et Habitat du 2 juillet 2003, le **Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)** est une pièce autonome du dossier de SCOT.*

*Le **PADD** du **SCOT** de l'Artois constitue le projet politique retenu en matière d'aménagement et d'urbanisme pour son territoire. Au vu du diagnostic, il fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme en matière d'habitat, de développement économique, de loisirs, de déplacements des personnes et des marchandises, de stationnement des véhicules et de régulation du trafic automobile.*

La formulation du PADD fait suite au travail de diagnostic dont l'objectif était de mettre en évidence les atouts et dysfonctionnements du territoire. Le PADD est le résultat et la mise en perspective, de manière transversale, des enjeux et objectifs identifiés dans le cadre des synthèses des portraits thématiques de l'aire du SCOT élaborées dans les commissions.

*Pivot du SCOT, le PADD fonde le Document d'Orientations Générales (**DOG**), qui contient les prescriptions opposables.*

Compte tenu des diagnostics et évaluations développés dans les chapitres précédents, le PADD a pour but de décrire les objectifs qu'il sera indispensable d'atteindre dans le projet cadre du SCOT de l'Artois.

A - Maîtriser le développement urbain (pages 182 à 185)

- *Maîtriser les extensions urbaines en limitant la périurbanisation.*
- *Renforcer les centralités.*
- *Définir des politiques d'équipements et de services structurants.*

B – Renforcer la Cohésion Sociale sur l'ensemble du Territoire (pages 186 & 187)

- *Assurer une meilleure mixité sociale dans l'habitat et répondre aux évolutions de la société.*
- *Utiliser les transports collectifs comme vecteurs de cohésion sociale.*

- *Accompagner les efforts de formation et pérenniser le pôle d'enseignement supérieur de Béthune.*

C – Renforcer l'Accessibilité sur le territoire et faciliter les Echanges

(pages 188 à 191)

- *Promouvoir l'usage des modes alternatifs en agissant sur l'offre des transports collectifs.*
- *Mettre en place une politique de stationnement favorable à un usage intensif des modes alternatifs ;*
- *Valoriser la voie d'eau et le chemin de fer pour le transport des marchandises.*
- *Rationaliser et hiérarchiser la desserte routière :*
 - o *anticiper la réalisation éventuelle de l'A24.*

Avis de la commission d'enquête : le projet de l'A 24, bien que d'actualité au moment de l'élaboration du le SCOT de l'Artois a été remis en cause par le Grenelle de l'Environnement. Dans l'état actuel de ses connaissances, la Commission d'Enquête n'est pas pertinente pour traiter de l'opportunité du maintien ou non de ce projet autoroutier.

- *Renforcement des liaisons interurbaines.*
- *Achèvement des contournements de plusieurs centres urbains :*

D – Mettre en place une stratégie Commune pour le Développement économique (pages 192 à 195)

- *Renforcer les secteurs clés du territoire et diversifier l'activité économique vers de nouvelles branches.*
- *Renforcer la tertiairisation du territoire.*
- *Préserver et valoriser l'activité agricole.*
- *Valoriser le potentiel touristique.*
- *Équilibrer l'offre commerciale.*
- *Développer une stratégie durable du foncier économique.*

E – Garantir un Cadre de vie de Qualité (pages 196 & 197)

- *Sauvegarder le patrimoine naturel et paysager.*
- *Préserver et sécuriser la ressource en eau.*
- *Prévenir les phénomènes de risques, de nuisances et de pollutions.*
- *Préserver la qualité de l'air et développer les énergies renouvelables.*
- *Optimiser la gestion des déchets.*
- *Diminuer l'exposition des populations aux nuisances sonores.*

III – Document d'Orientations Générales du SCOT de L'Artois (DOG) (pages 198 à 247)

Aux termes de l'article R.122-3 du Code de l'Urbanisme, le Document d'Orientations Générales (DOG) doit transcrire le projet territorial défini dans le PADD sous forme de dispositions concrètes et prescriptives. A cet effet, le DOG précise:

1 - les orientations générales de l'organisation de l'espace et de la structuration des espaces urbanisés,

2 - les espaces et sites naturels ou urbains à protéger dont il peut définir la localisation ou la délimitation,

3 - les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces naturels et agricoles ou forestiers,

4 - les objectifs relatifs, notamment :

- > à l'équilibre social de l'habitat et à la construction de logements sociaux,
- > à la cohérence entre l'urbanisation et la création de dessertes en transports collectifs,
- > à l'équipement commercial et artisanal, aux localisations préférentielles des commerces et aux autres activités économiques,
- > à la protection des paysages, à la mise en valeur des entrées de ville,
- > à la prévention des risques,

5 - les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs.

Il peut, le cas échéant, subordonner l'ouverture à l'urbanisation de zones naturelles ou agricoles et les extensions urbaines à la création de dessertes en transports collectifs et à l'utilisation préalable de terrains situés en zone urbanisée et desservies par les équipements mentionnés à l'article L. 421-5.

Il peut, en outre, définir les grands projets d'équipements et de services, en particulier de transport, nécessaires à la mise en œuvre du schéma.

En tant que document prescriptif, le DOG est opposable aux documents d'urbanisme communaux, aux documents de planification sectorielle, et s'impose aux autres opérations foncières et opérations d'aménagement initiées par les collectivités, ainsi qu'aux opérations d'aménagement définies en Conseil d'Etat

Les prescriptions du DOG s'imposent également aux autorisations prévues par les articles 29 et 36-1 de la loi n° 73-1193 du 27 décembre 1973 d'orientation du commerce et de l'artisanat.

Méthodologie d'élaboration du SCOT de L'Artois

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) repose sur les principes suivants :

- *maîtriser le développement urbain par une gestion économe de l'espace et un renforcement des centralités,*
- *renforcer la cohésion sociale sur l'ensemble du territoire,*
- *renforcer l'accessibilité et promouvoir une mobilité durable,*
- *mettre en place une stratégie commune pour le développement économique,*

- garantir un cadre de vie de qualité,

Le DOG se veut une traduction concrète du projet politique établi dans le PADD. Des documents graphiques sous forme de cartes, croquis et annexes viennent illustrer le texte.

La détermination des prescriptions a fait l'objet d'un travail concerté avec les élus et les techniciens des EPCI, les personnes publiques associées, suivi et complété par une évaluation environnementale. De plus, certaines propositions ont été reprises lors des réunions publiques.

CHAPITRE 1 – MESURES PRESCRIPTIVES (pages 204 à 237)

Après le diagnostic détaillé du territoire du SCOT de l'Artois décrit dans la partie I du dossier et sa déclinaison en projet politique par le PADD décrit dans la partie II, cette partie III définit en détail les différentes prescriptions qui seront opposables dès que le SCOT de l'Artois sera approuvé par le syndicat des communes adhérentes du SMESCOTA.

A – Structuration et organisation du territoire (pages 202 à 211)

Conforter les centralités pour assurer leur rayonnement.

Donner la priorité au renouvellement urbain au sein du tissu existant.

Maîtriser les extensions urbaines et la périurbanisation en :

- *appliquant un niveau d'intensité d'urbanisation en fonction de la typologie des communes,*
- *créant des formes d'habitat susceptibles de créer cette densité,*
- *mettant en place des politiques publiques permettant la maîtrise des coûts du foncier.*

Diversifier l'offre de logements.

Equipements.

B – Mobilité durable (pages 212 à 219)

Mailler et hiérarchiser l'offre des transports collectifs.

Penser le développement urbain en lien avec la desserte en transports collectifs.

Les modes doux : assurer les continuités, sécuriser les cheminements.

Le stationnement : levier de promotion des modes alternatifs à l'automobile.

Desserte routière : hiérarchiser les voies et réaliser les maillons manquants.

Transport de marchandises : valoriser la voie d'eau et le fer, optimiser le transport routier.

C – Optimiser le développement économique (pages 220 à 226)

Pérenniser la dynamique agricole :

- maintenir des espaces agricoles différenciés,
- préserver l'outil de production agricole

Rééquilibrer l'offre commerciale et conforter son dynamisme :

- maîtriser le développement des espaces commerciaux périphériques

Zones d'activité : développer une offre de qualité diversifiée.

D – Gestion et préservation des espaces agricoles et du patrimoine naturel et paysager (pages 227 à 237)

Sauvegarder et valoriser le patrimoine naturel :

- assurer la protection des milieux naturels d'intérêt majeurs,
- identifier et protéger les espaces naturels "ordinaires",
- assurer les continuités naturelles,
- améliorer la gestion des espaces naturels

Maintenir l'identité et la qualité des paysages

- Préserver et valoriser les entités paysagères,
- définir des limites nettes entre espace urbain et espace rural,
- préserver et valoriser le patrimoine bâti,
- préserver et requalifier les entrées de ville
- concevoir un urbanisme de qualité bien inséré dans son environnement

Préserver et sécuriser la ressource en eau :

- préserver la nappe de craie pour garantir une eau potable en quantité suffisante et de bonne qualité,
- préserver la ressource en eau par une gestion optimisée,
- limiter les rejets polluants dans le milieu et poursuivre l'amélioration des systèmes d'assainissement.

Améliorer la qualité écologique des milieux aquatiques et des cours d'eau

Economiser l'énergie, promouvoir les énergies renouvelables

Prévenir les phénomènes de risques et de nuisances :

- Prévenir les risques d'inondations et maîtriser le phénomène de ruissellement,

- *veiller à la sécurité des personnes et des biens en matière de risques technologiques,*
- *rester vigilant face aux risques liés à la présence des puits de mines,*
- *contribuer à la maîtrise de l'étalement urbain par le recyclage des sols dégradés ou pollués,*
- *optimiser la gestion des déchets,*
- *diminuer l'exposition des populations aux nuisances sonores.*

CHAPITRE 2 – ANNEXES (pages 238 à 248)

Ce chapitre recense de nombreux inventaires réalisés sur l'ensemble du territoire de SCOT de l'Artois. Ces inventaires ont servi de base aux différentes études ayant permis l'élaboration du document mis à l'enquête.

▲ **Chapitre III** ▲

Cadre juridique

*L'enquête a été ouverte et organisée par arrêté du Président du **Syndicat Mixte d'Etudes pour le SCOT de l'Artois (SMESCOTA)**, en date du **9.décembre 2007**, pour une durée de trente et un jours (**31**), soit du mardi **6 novembre** au jeudi **6 décembre 2007** inclus.*

Cette enquête a été décidée au vu :

- ▶ *du Code de l'environnement,*
- ▶ *du Code de l'Urbanisme et notamment son article L 122-10 et L 122-18,*
- ▶ *de la loi n°78-753 du 17 juillet 1978 modifiée, portant diverses mesures d'amélioration des relations entre l'Administration et le public et diverses dispositions d'ordre administratif, social et fiscal,*
- ▶ *de la loi n°83-630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement,*
- ▶ *de la loi n°95-101 du 2 février 1995 relative à la protection de l'environnement,*
- ▶ *de la loi d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement Durable n°99-533 du 25 juin 1999,*
- ▶ *de la loi n°2000-1208 du 13 décembre 2002 relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain SRU),*
- ▶ *du décret n°85-453 du 23 avril 1985 modifié pris pour l'application de la loi du 12 juillet 1983 susvisée,*

- ▶ de l'arrêté préfectoral du 8 février 1994 fixant le périmètre d'études pour la révision du Schéma Directeur de l'arrondissement de Béthune,
- ▶ de l'arrêté préfectoral du 19 septembre 1996 portant création du Syndicat Mixte pour le Schéma Directeur de l'arrondissement de Béthune,
- ▶ de la délibération du 5 décembre 1996 prescrivant la révision du Schéma Directeur de l'arrondissement de Béthune,
- ▶ de la délibération du comité syndical du 24 juin 2002 portant modification des statuts du Schéma Directeur de l'arrondissement de Béthune,
- ▶ de l'arrêté préfectoral du 7 février 2003 constatant la modification des statuts du Syndicat Mixte pour le Schéma Directeur de l'arrondissement de Béthune,
- ▶ de la délibération du comité syndical en date du 18 mars 2003 fixant les objectifs et les modalités de concertation du SCOT de l'Artois,
- ▶ de la délibération du comité syndical en date du 11 juillet 2007 approuvant le bilan de la concertation,
- ▶ de la délibération du comité syndical en date du 11 juillet 2007 arrêtant le projet de SCOT de l'Artois,
- ▶ de la décision du Président du tribunal administratif de Lille n° E07000359 /59 du 12 septembre 2007 portant désignation d'une commission d'enquête, constituée par :
 - Monsieur Jean Paul Hémerly, en qualité de commissaire enquêteur, Président de ladite commission.
 - Monsieur Georges Roos, en qualité de commissaire enquêteur, suppléant du président.
 - Monsieur Ernest Reynaud, en qualité de commissaire enquêteur.
 - Monsieur Yves Olivier, en qualité de commissaire enquêteur suppléant.
- ▶ des pièces du dossier soumis à l'enquête publique.

▲ Chapitre IV ▲

Concertation, organisation et déroulement de l'enquête

Concertation :

Le comité syndical du SMESCOTA a validé, le 18 mars 2003, les objectifs et modalités de concertation du **SCHEMA** de **COHERENCE TERRITORIALE** de l'Artois.

En amont de l'enquête, le SMESCOTA a mis en place son site internet sur lequel toutes les informations liées au projet ont été publiées au fur et à mesure de son avancement.

De plus, à chaque grande phase de réalisation du SCOT, des documents spécifiques grand public ont été distribués dans toutes les boîtes aux lettres du territoire du SMESCOTA, soit quatre (4) documents distincts.

Par ailleurs, en plus de plusieurs réunions publiques organisées par le SMESCOTA, quatre (4) réunions publiques ouvertes à l'ensemble des populations du territoire du SCOT ont été organisées, soit une par Etablissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI), soit les :

14 novembre 2006, pour la Communauté de Communes Artois-Flandres, à **Isbergues**.

20 novembre 2006, pour la Communauté de Communes Artois-Lys, à **Lillers**.

23 novembre 2006, pour la Communauté de Communes Artois COMM. Béthune-Buay, à **Vendin**.

29 novembre 2006, pour la Communauté de Communes Nœux et Environs, à **Nœux-les-Mines**.

Outre ces réunions destinées aux populations, le SMESCOTA a organisé une concertation plus spécifique avec les représentants de la société civile :

- les conseils de développement d'Artois COMM. du pays de la Lys Romane,
- les représentants du monde agricole et les acteurs de l'environnement.

Par ailleurs, une exposition tout public a été mise en place, pendant plusieurs mois, au siège du SMESCOTA et de chaque EPCI, dès le 2 novembre 2006.

Le SMESCOTA a, pendant cette période, participé à l'élaboration et à la révision des Plans Locaux d'Urbanisme. Cela ayant permis d'éclairer à l'échelle communale les enjeux et les orientations inscrits dans le SCOT.

Le registre de concertation et les courriers reçus ont fait l'objet d'une attention particulière par le SMESCOTA.

Les contributions recueillies ont permis de finaliser le projet mis à l'enquête.

Le bilan de la concertation du SCOT de l'Artois qui s'est déroulée du 18 mars 2003 au 21 juin 2007 a été dressé et validé par le comité syndical du SMESCOTA en date du 11 juillet 2007.

Publicité et information du public :

*Conformément à l'article 8 de l'arrêté du Président du Syndicat Mixte d'Etudes pour le **SCOT** Artois (**SMESCOTA**), et afin de respecter le délai légal de quinze (15) jours, les affichages en mairies ont été réalisés, avant le **19 octobre 2007**, par les maires de l'ensemble des communes incluses dans le périmètre du SCOT, soient les communes de : Allouagne, Ames, Amettes, Annequin, Annezin, Auchel, Auchy-au-*

Bois, Auchy-les-Mines, Bajus, Barlin, Béthune, Beugin, Beuvry, Billy-Breslau, Blessy, Bourecq, Bruay-la-Buissiere, Burbure, Busnes, Calonne-Ricouart, Calonne-sur-la-Lys, Camblain-Chatelain, Cambrin, Cauchy-la-Tour, Caucourt, Chocques, Cuinchy, Dieval, Divion, Douvrin, Drouvin-le-Marais, Ecquedecques, Essars, Estree-Blanche, Estree-Cauchy, Ferfay, Fouquereuil, Fouquieres-les-Béthune, Fresnicourt-le-Dolmen, Gauchin-Legal, Givenchy-les-la-Bassée, Gonnehem, Gosnay, Guarbecque, Haillicourt, Haisnes, Ham-en-Artois, Hermin, Hersin-Coupigny, Hesdigneul-les-Béthune, Hinges, Houchin, Houdain, Isbergues, La Comte, La Couture, Labeuvriere, Labourse, Lambres, Lapugnoy, Lespesses, Lieres, Liettes, Ligny-les-Aire, Lillers, Lingham, Locon, Lorgies, Lozinghem, Maisnil-les-Ruitz, Marles-les-Mines, Mazinghem, Mont-Bernanchon, Neuve-Chapelle, Nœux-les-Mines, Norrent-Fontes, Noyelles-les-Vermelles, Oblinghem, Ourton, Quernes, Rebreuve-Ranchicourt, Rely, Richebourg, Robecq, Rombly Ruitz, Sailly-Labourse, Saint-Floris, Saint-Hilaire-Cottes, Saint-Venant, Vaudricourt, Vendin-les-Béthune, Vermelles, Verquin, Vieille-Chapelle, Violaines, Westrehem, Witternesse.

Les affichages ont été maintenus jusqu'au **6 décembre 2007**, date de la clôture de l'enquête. Les maires des communes susnommées ont attesté de ces affichages par la production de certificats d'affichages, conformément à l'article 10 de l'arrêté préfectoral.

En outre, en application de l'article R.11-14-7 du Code de l'Expropriation, un extrait de l'arrêté du président du SMESCOTA a été inséré, dans plusieurs journaux locaux ou publiés dans la région, habilités à recevoir les annonces judiciaires et légales :

Ces parutions ont eu lieu :

Pour la première, dans les journaux :

L'Echo de la Lys, édition du 18 octobre 2007,

L'Avenir de l'Artois du 18 octobre 2007, éditions de :

- Béthune - Lillers,
- Bas Pays.

Nord Eclair du 20 octobre 2007, éditions de :

- Béthune - Bruay,
- Roubaix

La Voix du Nord du 19 octobre 2007, éditions de :

- Béthune - Beuvry,
- Artois – Somme - Ternois,
- Lens - Liévin,
- Lille.

Un second avis au public a été publié dans les mêmes journaux.

Ces parutions ont eu lieu dans :

L'Echo de la Lys, édition du 15 novembre 2007,

L'Avenir de l'Artois, éditions du 8 novembre 2007

Nord Eclair, éditions du 10 novembre :

La Voix du Nord, éditions du 10 novembre octobre 2007.

Pour compléter l'information du public, le SMESCOTA a fait diffuser un document informatif dans les boîtes à lettre des logements situés dans le périmètre d'étude.

Le document précisait les dates d'enquête ainsi que le calendrier des permanences des commissaires enquêteurs.

Par ailleurs, le détail du projet est paru bien avant le début de l'enquête sur le site internet du syndicat.

Organisation de l'enquête :

Avant enquête, les membres de la commission d'enquête se sont rendus dans la totalité des communes incluses dans le périmètre d'étude. Les affichages réglementaires ont été constatés et validés à cette occasion.

Les pièces des dossiers mis à l'enquête ont été vérifiées et visés par leurs soins, dans les communes dans lesquelles ils devaient tenir leurs permanences.

Les registres d'observations ont été cotés et paraphés à cette occasion.

Ils ont précisé au personnel présent les conditions dans lesquelles les dossiers d'enquête et les registres d'observations devaient être mis à la disposition du public.

Les registres d'enquête ont été ouverts le **6 novembre** 2007 par les maires.

Les dossiers sont restés accessibles au public pendant trente et un jours (31), du mardi **6 novembre** au jeudi **6 décembre** 2007 inclusivement, pour être communiqués, sans déplacement, aux personnes qui voulaient en prendre connaissance, aux jours et heures habituels d'ouverture au public des mairies susnommées.

Conformément à l'article 5 de l'arrêté du président du SMESCOTA, les membres de la commission d'enquête se sont tenus à la disposition du public pour y recevoir les observations faites sur l'opération :

- en mairie d'Auchel :

le mercredi 28 novembre, de 14 h 00 à 17 h 00

- en mairie de Béthune :

le mardi 6 novembre, de 09 h 00 à 12 h 00
le samedi 24 novembre, de 09 h 00 à 12 h 00
le jeudi 6 décembre, de 15 h 00 à 18 h 00

- en mairie de Bruay-la-Buissière :

le mardi 6 novembre, de 09 h 00 à 12 h 00
le samedi 24 novembre, de 09 h 00 à 12 h 00
le jeudi 6 décembre, de 14 h 00 à 17 h 00

- en mairie de Douvrin :

le mercredi 14 novembre, de 14 h 00 à 17 h 00

- en mairie d'Isbergues :

le jeudi 8 novembre, de 09 h 00 à 12 h 00
le mardi 20 novembre, de 14 h 00 à 17 h 00
le mardi 4 décembre, de 09 h 00 à 12 h 00

- en mairie de La Comté :

le vendredi 30 novembre, de 14 h 00 à 17 h 00

- en mairie de Lillers :

le mardi 6 novembre, de 09 h 00 à 12 h 00
le samedi 17 novembre, de 09 h 00 à 12 h 00
le jeudi 6 décembre, de 14 h 00 à 17 h 00

- en mairie de Mont-Bernanchon :

le jeudi 15 novembre, de 14 h 00 à 17 h 00

- en mairie de Nœux-les-Mines :

le vendredi 9 novembre, de 14 h 00 à 17 h 00
le mercredi 11 novembre, de 14 h 00 à 17 h 00
le mardi 4 décembre, de 14 h 00 à 17 h 00

- en mairie de Violaines :

le mercredi 14 novembre, de 09 h 00 à 12 h 00

Pendant la période d'enquête, les courriers pouvaient être adressés au président de la commission, à l'adresse du SMESCOTA, Centre Jean Monnet, Avenue de Paris, BP 64, 62 402 Béthune cedex.

A l'expiration du délai d'enquête, le **6 décembre 2007**, les registres ont été clos et signés par les maires. Après clôture ils ont été adressés par courrier au président de la commission d'enquête.

Déroulement de l'enquête :

Par ordonnance n° E07 000 359/59 du 12 septembre 2007, Monsieur Philippe BÈLE, Président du Tribunal Administratif de Lille a désigné la commission pour instruire la présente enquête.

Cette commission était constituée par messieurs :

- Jean-Paul HEMERY, membre titulaire, président ;
- Georges ROOS, membre titulaire, suppléant du président ;
- Ernest REYNAUD, membre titulaire ;
- Yves OLIVIER, membre suppléant.

Après avoir pris connaissance du dossier, le président a réuni, pour la première fois, la commission au complet, dans les locaux du pétitionnaire, le 25 septembre.

La matinée a été consacrée à entendre le SMESCOTA présenter le projet mis à l'enquête.

L'après midi, au même endroit, la rencontre a servi à organiser l'enquête.

Le 12 octobre, une nouvelle réunion entre les membres titulaires de la commission et le pétitionnaire a permis de faire le point sur la préparation de l'enquête et de mettre au point les derniers détails de celle-ci.

Après enquête, et après avoir reçu l'ensemble des registres, la commission s'est réunie une nouvelle fois, le 14 décembre, dans les locaux du SMESCOTA afin de faire l'analyse des observations relevées pendant la période de consultation du public. Cette synthèse a été remise au pétitionnaire pour réponse.

Un mémoire en réponse provisoire a été adressé par courriel et porté à connaissance des membres de la commission d'enquête le 29 janvier 2008.

La rédaction définitive du mémoire en réponse a été proposée à la commission d'enquête, le 6 février 2008, lors d'une réunion organisée, à Béthune, dans les locaux du SMESCOTA. A l'occasion de cette réunion, après avoir été validés par le Président du SMESCOTA, les courriers en réponse aux avis des personnes associées ont été remis au président de la commission d'enquête (courrier du 6 février 2008).

Après validation par le Président du SMESCOTA le 8 février 2008, le document final du mémoire en réponse aux observations du public a été transmis au président de la commission d'enquête.

L'enquête s'est déroulée sans évènement notable, dans la majorité des communes, sièges des permanences des commissaires enquêteurs.

Il est regrettable que, compte tenu des enjeux pour les populations du territoire du SCOT de l'Artois, et de la communication produite par le SMESCOTA, très peu de personnes se sont présentées aux permanences des commissaires enquêteurs.

Georges Roos avait en charge les permanences à Lillers, Isbergues et Mont-Bernanchon. L'enquête a suscité peu d'engouement et très peu de visites à Lillers et Isbergues, par contre Mont-Bernanchon apparaît atypique par le nombre de visiteurs qui se sont rendus en mairie pour consulter le dossier mais surtout pour rencontrer et questionner le commissaire enquêteur.

Il est vrai que Madame DUHAMEL, maire de la commune avait beaucoup communiqué sur le sujet et l'intérêt des locaux a été tel, dès le début de la permanence, qu'il a fallu, envisager d'accueillir le public dans la grande salle communale.

Les principales interrogations portaient, d'une part sur le distinguo entre SCOT et PLU, et d'autre part sur la démonstration de l'opportunité de disposer d'un fil rouge dans une démarche cohérente de développement durable pour les quatre communautés de commune et les 100 communes concernées

Par rapport à la totalité de la population concernée par l'enquête, et la répartition territoriale des mairies dans lesquelles les dossiers étaient consultables, le nombre d'observations recensées n'est pas à la hauteur des enjeux.

▲ Chapitre V ▲

Observations :

<i>01 - Courriers adressés à la commission d'enquête et reçus au SMESCOTA</i>	<i>page 29</i>
<i>02 – Registre d'AUCHEL</i>	<i>page 37</i>
<i>03 – Registre de BETHUNE</i>	<i>page 40</i>
<i>04 – Registre de LILLERS</i>	<i>page 44</i>
<i>05 – Registre de MONT-BERNANCHON</i>	<i>page 45</i>
<i>06 – Registre de NCEUX-LES-MINES</i>	<i>page 50</i>
<i>07 – Registre de VIOLAINES</i>	<i>page 54</i>
<i>08 – Registre de BRUAY-LA-BUISSIERE</i>	<i>page 56</i>
<i>09 – Registre de DOUVRAIN</i>	<i>page 60</i>
<i>10 – Registre d'ISBERGUES</i>	<i>page 60</i>
<i>11 – Registre de LA COMTE</i>	<i>page 60</i>
<i>12 – Avis des Personnes Publiques Associées</i>	<i>page 60</i>



01 - Courriers reçus au SMESCOTA

§ N° 1.01 – Madame Jeanne BRESSOUX (Auchel) :

Dossier relatif à des problèmes de voisinage.

▸ Réponse du SMESCOTA :

Compte tenu de l'échelle et de la problématique évoquée, le SCOT n'a pas compétence pour intervenir auprès des autorités compétentes (c'est la commune qui est compétente en matière de police administrative sur le territoire de sa commune).

La commission d'enquête considère que le courrier transmis par Madame BRESSOUX n'est pas du ressort de l'enquête du SCOT. Cette enquête n'a pas pour but de régler les problèmes de voisinage.

§ N° 1.02 – Madame Chantal DANEL (Auchel) :

Courrier relatif à un projet de lotissement sur des terres agricoles, qui dénaturera le cadre de vie des habitants d'Auchel et qui générera des risques d'inondations après construction du dit lotissement.

▸ Réponse du SMESCOTA :

Compte tenu de l'échelle du problème évoqué, la remarque sur le risque d'inondation en lien avec un projet communal relève du PLU et non du SCOT. En ce qui concerne le projet de lotissement, le SCOT demande aux communes et conformément à la loi, d'urbaniser en priorité les zones bien placées sur la commune. L'approche transversale de l'habitat est bien prise en compte dans le SCOT notamment en visant une bonne intégration dans l'environnement dans lequel il s'inscrit : proximité des services et équipement, accessibilité, qualité du bâti... De plus la loi demande de densifier les communes et d'urbaniser en priorité les centres bourgs : la ville d'Auchel fait parti des pôles structurants du territoire du SCOT de l'Artois.

La commission d'enquête prend acte de la réponse du SMESCOTA.

§ N° 1.03 – Madame Danielle et Monsieur Robert KARBOUSTRI (Auchel) :

Courrier relatif à un projet de lotissement qui dénaturera le cadre agricole et naturel du secteur concerné.

Signale des inondations par temps d'orage dans leur rue, inondations qui s'aggraveront avec la construction du futur lotissement.

▸ Réponse du SMESCOTA :

Compte tenu de l'échelle du problème évoqué, la remarque sur le risque d'inondation en lien avec un projet communal relève du PLU et non du SCOT. En ce qui concerne le projet de lotissement, le SCOT demande aux communes et conformément à la loi, d'urbaniser en priorité les zones bien placées sur la commune. L'approche transversale de l'habitat est bien prise en compte dans le SCOT notamment en visant une bonne intégration dans l'environnement dans lequel il s'inscrit : proximité des services et équipement, accessibilité, qualité du bâti... La loi demande de densifier les communes et d'urbaniser en priorité les centres bourgs. La ville d'Auchel est identifiée comme pôle structurant du territoire du SCOT de l'Artois.

La commission d'enquête prend acte de la réponse du SMESCOTA.

🔗 N° 1.04 – Pharmacie Claudine HUCHETTE POMARD (Calonne Ricouart) :

Je trouve très préjudiciable à la région qu'il n'y ait aucune unité architecturale. On y laisse construire n'importe quoi : maisons en crépi, de tout style (il y a même du provençal à Lapugnoy !!), de toute orientation. Pourquoi ne pas imposer au moins les briques du Nord pour que notre région soit enfin belle !

De même pourquoi gâcher l'une des plus belles vallées du département (les 7 vallées) avec des éoliennes.

↳ Réponse du SMESCOTA :

Le document du SCOT de l'Artois prévoit des mesures prescriptives visant, dans une démarche en amont, à s'appuyer sur une analyse environnementale des potentialités et des contraintes qui permet « une insertion harmonieuse de nouveaux quartiers dans leur environnement et la préservation de l'identité de chaque commune ». Ainsi les Plan Locaux d'Urbanisme devront prendre en compte ces mesures. Ils veilleront également « à interdire toute architecture étrangère à la région sans exclure pour autant l'architecture contemporaine résultant d'une réflexion sur les formes ».

La commission d'enquête prend acte de la réponse du SMESCOTA.

🔗 N° 1.05 – Monsieur René BEAUGRAND (Nœux-les-Mines) :

Courrier relatif à son constat fait sur les problèmes de déplacement dans le béthunois.

Fait le constat de l'absence d'un axe de déplacement rapide (autoroute A1bis) vers la métropole lilloise, pénalisant le béthunois, la réalisation de cet axe s'impose.

↳ Réponse du SMESCOTA :

Concernant le souhait de Monsieur Marc Beaugrand de voir se réaliser l'A24, le SMESCOTA rappelle que ce projet de niveau national voire international dépasse le cadre du SCOT de l'Artois et dépend des orientations qui seront définies par le Ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement Durables.

Concernant les liaisons avec la métropole lilloise, le SCOT propose de réaliser une liaison routière en deux fois deux voies entre Béthune et La Bassée qui viserait à limiter les problèmes d'accidentologie et les nuisances au sein des communes actuellement traversées par la RD941. D'autre part, le SCOT insiste également

sur la nécessité de mettre en place une offre TER de qualité entre Béthune et Lille.

Concernant les problèmes liés aux ronds-points, feux, stop... ceux-ci ne relèvent pas du SCOT mais du gestionnaire des voiries concernées.

La commission d'enquête prend acte de la réponse du SMESCOTA. Le maintien ou non du projet de l'autoroute A24 devra être décidé au niveau de l'état.

§ N° 1.06 – Monsieur Vincent MOLCRETTE (Fouquières-les-Béthune) :

Contribution au PADD sur le développement à grande échelle des pistes cyclables :

- 1) RN41 : absence d'une piste cyclable pour assurer la sécurité des utilisateurs,**
- 2) santé par l'utilisation de la bicyclette,**
- 3) insuffisance d'infrastructures pour assurer la sécurité des cyclistes,**
- 4) fluidité du trafic assuré par l'utilisation du vélo,**
- 5) développement durable assuré par l'utilisation du vélo,**
- 6) comparaison avec les Pays-Bas.**

› Réponse du SMESCOTA :

La réalisation de couloir pour les deux roues constitue une condition nécessaire au développement de l'usage du vélo en milieu urbain et à l'extérieur de la ville mais n'est pas suffisante, le cycliste ayant souvent la sensation d'être en situation d'insécurité. Lorsque l'espace le permet, la mise en place de pistes cyclables, séparées physiquement de la circulation automobile, permet d'offrir aux cyclistes une impression de confort mais surtout de réelle sécurité. A l'échelle du SCOT, ce dispositif doit en particulier être développé le long des grands axes routiers où la vitesse des véhicules est élevée et repose sur la réalisation d'itinéraires continus qu'il conviendra de mettre en place dans le cadre d'un réseau maillé de pistes cyclables (décliné à travers les futurs Plans de Déplacements Urbains et Politiques Globales de Déplacements).

Ce réseau s'appuiera également sur les orientations définies dans le cadre des schémas régional et départemental des deux roues (intégrant une approche touristique et itinéraires paysagers), et devra permettre de relier les principaux centres urbains.

Remarque : L'usage du vélo est également fortement influencé par la qualité de l'offre en stationnement à la fois sur le lieu de travail mais aussi sur les équipements publics (mairies, écoles, médiathèques...). Les conditions de stationnement des deux roues au niveau des pôles d'échanges et de rabattement (TER) ont un impact direct sur l'intermodalité « vélo/transports collectifs ».

Dans le cadre du DOG, ces principes sont réaffirmés pages 215 et font l'objet d'une cartographie spécifique page 214.

Concernant le cas de la RN41/RD941 entre Béthune et La Bassée soulevé par Monsieur Molcrette, la carte du DOG l'inscrit parmi les aménagements cyclables à réaliser.

La commission d'enquête prend acte de la réponse du SMESCOTA à la contribution pertinente de Monsieur MORCLETTE.

Le développement en « site propre » est à développer, dans la mesure où les infrastructures routières pourront le permettre. Les nouveaux projets routiers devront intégrer cette problématique dès la phase conception.

§ N° 1.07 – Mairie de LOCON :

Délibération du conseil municipal relative au projet du SCOT.

Cette délibération considère les mesures prescriptives du SCOT inadaptées aux besoins et à la politique d'urbanisation voulus par la commune.

› Réponse du SMESCOTA :

Nous rappelons à Monsieur le Maire que le SCOT s'impose au PLU et que celui-ci a 3 ans, à la date d'approbation du SCOT pour se mettre en compatibilité avec ce dernier : en ce sens, il ne peut pas refuser, comme il le stipule que ces règles lui soient imposées.

Dans ce cadre, la commune devra mener une réflexion sur la pertinence des zones U fixées au POS actuel et adapté son règlement afin de permettre les densités d'urbanisation suggérées. Fixer une taille de parcelle minimale à 700 m² pourra s'avérer en contradiction avec le SCOT dans certaines zones car il empêcherait d'atteindre les densités recherchées.

Nous rappelons cependant à Monsieur le Maire que le rapport de « compatibilité » qui lie le PLU au SCOT est différent de l'obligation de « conformité ». Il est certes exigeant mais il signifie que les communes conservent une part d'appréciation pour adapter ces orientations à leur territoire et les traduire dans leur P.L.U.

La commission d'enquête prend acte de la réponse du SMESCOTA. La hiérarchisation des documents d'urbanisme sous-tendent que les SCOT prévalent sur les PLU.

§ N° 1.08 – Mairie de FESTUBERT :

Réflexions de la commune sur le SCOT :

Emission de gaz carbonique, alertes à l'ozone, lutte contre le bruit, lutte contre les inondations.

Evocation de projets routiers, générateurs de pollution.

Satisfaction pour le doublement de la liaison ferroviaire Sainghin-Béthune.

› Réponse du SMESCOTA :

Concernant la liaison Béthune La Bassée, il est rappelé que le SCOT inscrit un principe de liaison et non un tracé précis et que ce n'est pas le SMESCOTA qui décide la réalisation d'une infrastructure routière mais bien son maître d'ouvrage, à savoir le Conseil Général du Pas-de-Calais.

Dans l'hypothèse où le Conseil Général souhaiterait faire avancer ce dossier, il est à noter que le dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique DUP

comporte une étude d'impact qui permettrait d'apprécier le projet au regard des contraintes environnementales (notamment les enjeux liés à la question de l'eau).

D'autre part, il y a ouverture d'une enquête publique en matière d'environnement, lorsque des travaux, aménagements ou ouvrages, sont susceptibles d'affecter l'environnement, en raison de leur nature même, de leur consistance ou du caractère des zones concernées conformément aux articles L123-1 à L123-16 et R123-1 à R123-23 du code de l'Environnement.

En fonction des éléments issus de ces procédures d'enquête, l'Etat (Ministre, Conseil d'Etat, Préfet) juge du caractère d'utilité publique du projet en tenant compte notamment des enjeux environnementaux.

La commission d'enquête prend acte de la réponse du SMESCOTA. La majorité des préoccupations recensées par Monsieur le Maire de Festubert sont pris en compte dans le dossier mis à l'enquête.

§ N° 1.09 – Mairie de DIVION :

Délibération du conseil municipal relative au projet du SCOT, avec avis défavorable.

Avec les considérations suivantes :

- *Divion est exclu de la liaison en transport collectif à haut niveau de service Bruay-Béthune et Bruay-Auchel, avec implantation des nouveaux logements et d'activités à proximité de ces lignes.*
- *Béthune devient la principale centralité urbaine du territoire.*
- *Incohérences sur les implantations des zones d'activité.*
- *Divion deviendrait ville dortoir.*
- *Développements urbanistiques.*

Questions en suspens :

- *Autoroute A24.*
- *Projet ZAC de Divion.*
- *Financement.*

▸ Réponse du SMESCOTA :

Le principe de renforcement des pôles urbains existants s'applique à l'ensemble des communes du SCOT de l'Artois : il s'agit ainsi de conforter les centralités urbaines (dont Divion) en y maintenant services et commerces et en y développant une offre de logements permettant de limiter l'étalement urbain. En aucun cas il s'agit « d'éliminer des communes ». (cf carte page 203).

Concernant le transport en commun en site propre, la réalisation d'un pôle d'échanges dans le Bruaysis permettra également d'améliorer la desserte de la commune grâce à un rabattement des lignes de bus classique sur un mode plus performant.

Le fait que le SCOT indique qu'il convient d'implanter des logements et des équipements à proximité des lignes de bus à haut niveau de service ne signifie pas qu'il n'est plus possible d'implanter d'équipements sur les espaces qui ne sont pas desservis par les lignes à haut de niveau de service.

En revanche, il est indéniable que la seule réalisation d'une ligne de transports collectifs en site propre, si elle n'est pas coordonnée à un urbanisme adapté, ne suffit pas pour réduire l'usage de l'automobile.

Concernant l'A24, le SCOT de l'Artois doit reprendre le fuseau dit « historique » qui a été conservé à l'issue des études préliminaires et du débat public menés par les services de l'Etat.

Compte tenu des incertitudes quant à la réalisation de cette infrastructure suite aux conclusions du Grenelle de l'Environnement, le SMESCOTA va solliciter les services de l'Etat en vue d'une position officielle sur l'inscription ou le retrait du fuseau au sein des documents d'urbanisme (SCOT et PLU).

Concernant la ZAC de Divion, celle-ci est inscrite sur la carte page 223 parmi les principaux sites de développement économique et en zone d'opportunité économique.

La commission d'enquête prend acte des réponses du SMESCOTA.

☞ N° 1.10 – Monsieur José LAGACHE : Association Verquin Environnement

Remarques avec larges développements sur :

- *L'eau.*
- *L'air.*
- *Les déchets.*
- *Les transports :*
 - *voie ferrée,*
 - *voies routières.*

▸ Réponse du SMESCOTA :

L'eau

Sensibiliser les usagers aux pollutions diffuses ne relève pas du SCOT de l'Artois. Cependant il s'agit d'une préoccupation importante qui au terme de l'étude de déclinaison du schéma régional de la Trame verte et bleue à l'échelle du SCOT de l'Artois (en cours d'élaboration) pourrait être évoquée lors des réunions de présentation de l'étude auprès des communes et de leur population. Par ailleurs, dans le cadre de l'observatoire de l'environnement des publications devraient voir le jour. Le thème des pollutions diffuses (emploi de produits phytosanitaires...) pourraient faire l'objet d'une publication à long terme.

Le projet de SCOT de l'Artois est sensible aux problèmes de pollution des cours d'eau, de la nappe phréatique et des zones humides. Il s'inscrit dans une démarche de préservation de la ressource en eau en limitant les rejets polluants dans le milieu à travers une maîtrise des pollutions d'origine domestique, industrielle, agricole et liées au ruissellement. D'autres mesures viennent renforcer cette orientation à ne permettre aucun rejet sans prétraitement des

eaux usées et de ruissellements dans les cours d'eau dans le cadre d'opérations d'aménagement.

Concernant la prévention des risques d'inondations, le SCOT de l'Artois préserve les dépressions naturelles, les zones humides, les champs d'expansion des crues naturels et artificiels. La qualité écologique et les aspects techniques que doivent intégrer les champs d'expansion de crues artificiels sont tout à fait louables et sont pris en compte dans des études plus spécifiques à la préservation de la biodiversité et des continuités écologiques, dans le cadre de la mise en œuvre du projet arrêté de SCOT de l'Artois.

A la page 153, le document de SCOT émet une mesure compensatoire sur les zones humides affectées sachant que ce même document les protège en tant qu'espaces naturels remarquables (cf. Inventaire des espaces naturels d'intérêt majeur et dits « ordinaires » à préserver, en annexe). Les zones humides sont également intégrées à l'étude en cours sur la trame verte et bleue en tant que cœur de nature ou partie d'un corridor biologique.

L'air

Monsieur Lagache fait part d'un déficit de mesures et de contrôle de ces mesures concernant la qualité de l'air sur le territoire. Ce rôle ne relève pas du projet de SCOT de l'Artois. L'association pour la mise en œuvre du réseau d'étude, de mesure et d'alerte pour la prévention de la pollution atmosphérique dans le pays de l'Artois (AREMARTOIS) exerce cette compétence sur l'arrondissement de Béthune.

La sensibilisation des personnes ne relève pas du SCOT de l'Artois. Néanmoins, la thématique de la qualité de l'air (identification des polluant, station...) devrait faire l'objet d'une publication au cours de l'année dans le cadre de l'observatoire de l'environnement.

Les déchets

Le projet de SCOT de l'Artois prend en compte cette question à travers des mesures sur l'optimisation de la gestion des déchets et encourage le développement de la filière recyclage et la valorisation de la matière collectée.

Transports

La voie ferrée

Concernant la liaison ferrée Bully-Bruay, dans le cadre du contrat de plan 2000-2006, deux études ont été réalisées.

La première a permis de déterminer différents scénarii de remise en fonction de la ligne avec des budgets variant de 46 millions d'euros à près de 85 millions d'euros en fonction des aménagements réalisés (suppression de passages à niveau, ouverture de deux nouvelles gares, électrification) ;

La seconde, a consisté à déterminer l'opportunité de la réouverture de la ligne ferroviaire compte tenu des déplacements actuels et projetés sur une période de

10 ans à venir et à proposer une desserte adaptée au potentiel attendu. Compte tenu des prévisions de trafic établies par modélisation, cette étude concluait que l'ensemble des scénarios envisagés conduisait à des recettes d'exploitation sept fois inférieures à la moyenne régionale des recettes d'exploitation par ligne. Le rapport estimait également que la création d'une liaison de type bus vers la gare de Béthune permettrait de capter entre 400 et 500 usagers.

Compte tenu de ces éléments, le choix du SCOT de donner la priorité à la réalisation d'un TCSP entre Béthune et Bruay permet de concilier plusieurs enjeux de desserte : créer une liaison performante en transports collectifs urbains entre ces deux pôles, relier les différents quartiers de ces deux pôles (liaisons des quartiers en renouvellement urbain avec les centres villes), donner un accès aisé à la gare de Béthune pour les habitants du Bruaysis.

Concernant l'emprise ferroviaire de l'ancienne ligne Bully-Bruay le SCOT inscrit la conservation de l'emprise afin qu'elle puisse être réutilisée pour une éventuelle réouverture de la ligne.

Toutefois, compte tenu de l'état d'abandon de l'emprise (non entretenue par RFF) qui constitue une friche et une coupure au sein des tissus urbains traversés, le SCOT préconise d'autoriser un usage de l'ancienne plateforme ferroviaire sous forme d'aménagements permettant une réversibilité vers le mode ferroviaire.

Le démontage des rails pour réaliser ces aménagements ne compromet pas la remise en service de la ligne, les rails et traverses devant dans tous les cas être déposés pour la réfection de l'assise de la plateforme endommagée par les systèmes racinaires de la végétation (arbres de plus de 8 m).

Concernant l'amélioration de la desserte des zones d'activités par les transports collectifs, une démarche expérimentale de Plan de Déplacements Entreprise (PDE) est actuellement en cours sur le Parc des Industries Artois Flandres (SIZIAF). L'élaboration du futur Plan de Déplacements Urbains (PDU) devrait permettre une diffusion de ce type de démarche et des expérimentations sur d'autres sites.

Les voies routières

Les projets routiers inscrits dans le cadre du Document d'Orientations Générales (DOG) ont pour objectifs de compléter les réalisations entreprises dans les années 80-90 de manière à mettre en place un maillage cohérent à l'échelle de SCOT de l'Artois et doivent permettre de réduire de manière notable l'insécurité routière (exemple des travaux de sécurisation de la RD301 (rocade minière).

Au niveau des principaux pôles urbains, la réalisation où l'achèvement des contournements doit permettre de limiter la gêne pour les riverains mais est également indispensable pour développer des axes de transports en commun en site propre sans paralyser complètement la circulation routière.

Concernant l'A24, comme tout document d'urbanisme, le SCOT de l'Artois doit reprendre le fuseau dit « historique » qui a été conservé à l'issue des études préliminaires et du débat public mené par les services de l'Etat.

Compte tenu des incertitudes quant à la réalisation de cette infrastructure suite aux conclusions du Grenelle de l'Environnement, le SMESCOTA va solliciter les services de l'Etat en vue d'une position officielle sur l'inscription ou le retrait des fuseaux au sein des documents d'urbanisme (SCOT et PLU).

La commission d'enquête prend acte des réponses du SMESCOTA.

☞ N° 1.11 – Monsieur Yves DURIEZ (Lestrem)

Dossier relatif à une demande de requalification de parcelles pour les rendre constructibles.

▸ Réponse du SMESCOTA :

Le souhait de Monsieur Yves Duriez que deux de ses parcelles situées au Pacault soit reconnues en tant que zone à urbaniser ne relève pas de la compétence du SCOT mais du PLU.

Commission d'enquête : observation qui n'est pas du ressort de l'enquête.

2 – REGISTRE D'AUCHEL

☞ N° 2.01 – Madame Chantal DANEL (Auchel) :

Reprise des arguments développés dans le courrier adressé à la commission d'enquête (N° 1.02)

▸ Réponse du SMESCOTA :

Une réponse a été effectuée à son courrier adressé au commissaire enquêteur. (cf Page 2 de ce document).

La commission d'enquête confirme son avis donné précédemment.

☞ N° 2.02 – Monsieur André LOUCHART (Auchel) :

Divers développement relatifs à une insuffisance de prise en compte de la ville d'Auchel dans de très nombreux domaines.

▸ Réponse du SMESCOTA :

Les souhaits de Monsieur André Louchart ne relèvent pas tous de la compétence du SCOT mais du PLU. Néanmoins, pour faire suite à l'intervention de Monsieur Richard Jarret, Maire d'Auchel, deux modifications majeures seront intégrées au document final : la ville d'Auchel sera inscrite comme pôle structurant dans la carte de synthèse du PADD, mais aussi dans le Document D'Orientations Générales du SCOT : la ville d'Auchel sera inscrite comme pôle urbain structurant à développer. De plus, dans le domaine de l'organisation des principaux pôles de développement économique à l'échelle du SCOT, le pôle « Auchellois » a été identifié comme grand pôle de développement économique.

La commission d'enquête prend acte de l'engagement du SMESCOTA. Cet engagement devra être formalisé dans la rédaction finale du SCOT de l'Artois.

§ N° 2.03 – Monsieur Richard JARRETT – Maire d'Auchel :

Monsieur Jarrett évoque son courrier adressé à l'ensemble des maires du territoire du SCOT de l'Artois, suite à sa lecture du DOG.

Sont également évoqués divers courriers adressés à différentes autorités.

Monsieur Jarrett conteste, en les détaillant, divers développements qui ne prennent pas suffisamment en compte la ville d'Auchel.

De nombreux documents et délibérations du conseil municipal de la ville d'Auchel sont annexés à la contribution de Monsieur Jarrett.

› Réponse du SMESCOTA :

Pour faire suite à l'intervention de Monsieur Richard Jarret, Maire de Auchel, auprès du Président du SMESCOTA et auprès de Monsieur le Préfet, deux modifications majeures seront intégrées au document final : la ville d'Auchel sera inscrite comme pôle structurant dans la carte de synthèse du PADD, mais aussi dans le Document D'Orientations Générales du SCOT : la ville d'Auchel sera inscrite comme pôle urbain structurant à développer. De plus, dans le domaine de l'organisation des principaux pôles de développement économique à l'échelle du SCOT, le pôle « Auchellois » a été identifié comme grand pôle de développement économique.

La commission d'enquête prend acte de l'engagement du SMESCOTA. Cet engagement devra être formalisé dans la rédaction finale du SCOT de l'Artois.

§ N° 2.04 – Madame Danielle et Monsieur Robert KARBOUSTRI (Auchel) :

Reprise des arguments développés dans le courrier adressé à la commission d'enquête (N° 1.03)

› Réponse du SMESCOTA :

Une réponse a déjà été effectuée (cf page 2 de ce document).

La commission d'enquête confirme son avis donné précédemment.

§ N° 2.05 – Monsieur Jean-Luc LAMBERT (Auchel)

Divers développements au sujet d'une insuffisance de prise en compte de la ville d'Auchel :

- *au niveau de son développement économique,*
- *au sujet des transports,*
- *au niveau de la santé,*
- *au niveau de l'urbanisme.1.03)*

› Réponse du SMESCOTA :

En ce qui concerne l'hôpital d'Auchel, le SCOT n'a pas compétence pour déterminer les équipements à implanter dans ce bâtiment. Pour la question des transports en commun, le SCOT a inscrit le principe de mise en place d'un TCSP (Transport en Commun en Site Propre). La question du développement des transports en commun existant relève du Syndicat Mixte des Transports. Pour que la ville d'Auchel soit considérée comme pôle de développement, des modifications majeures seront intégrées au document final : la ville d'Auchel sera inscrite comme pôle structurant dans la carte de synthèse du PADD, mais aussi dans le Document D'Orientations Générales du SCOT : la ville d'Auchel sera inscrite comme pôle urbain structurant à développer. De plus, dans le domaine de l'organisation des principaux pôles de développement économique à l'échelle du SCOT, le pôle « Auchellois » a été identifié comme grand pôle de développement économique.

La commission d'enquête prend acte des réponses du SMESCOTA.

§ N° 2.06 – Monsieur Yves BLUTTIER (Auchel)

Monsieur Bluttier reprend une partie de l'exposé du N° 2.05.

▸ Réponse du SMESCOTA et avis CE :

Voir réponse précédente

§ N° 2.07 – Monsieur et Madame PAILLART (Auchel)

M. et Mme Paillart font part d'inondations constatées rue des Sorriaux, et à l'évolution des terres agricoles.

▸ Réponse du SMESCOTA :

Compte tenu de l'échelle du problème évoqué, la remarque sur le risque d'inondation en lien avec un projet communal relève du PLU et non du SCOT. Hors enquête.

La commission d'enquête prend acte des réponses du SMESCOTA. Ces observations ont déjà été évoquées précédemment (Nos 1.02, 1.03, 2.01, 2.04)

§ N° 2.08 – Monsieur et Madame LOBIDEL (Auchel)

M. et Mme Lobidel font part d'éléments déjà développés précédemment. Ils évoquent des problèmes pour l'accueil des jeunes enfants, de vandalisme et d'insécurité.

▸ Réponse du SMESCOTA :

Monsieur et Madame Lobidel font part des problèmes d'inondation que connaît la rue Sorriaux à Auchel en cas de forte précipitation et de leur inquiétude quand à la réalisation d'un lotissement qui pourrait accroître les risques d'inondation. Compte tenu de l'échelle du problème évoqué, la remarque sur le risque d'inondation en lien avec un projet communal relève du PLU et non du SCOT. Hors enquête.

La commission d'enquête prend acte des réponses du SMESCOTA, une partie des observations a déjà été évoquée précédemment.

En ce qui concerne les autres éléments de cette observation, non repris dans la réponse du SMESCOTA (oubli, copier-collé ?), la commission considère qu'ils ne sont pas du ressort de l'enquête SCOT, mais de celui de la politique communale.

3 – REGISTRE DE BETHUNE

N°3.01 : Monsieur Guillaume DELBARRE (Beuvry) :

Dépôt d'un dossier relatif à sa propriété de la « Ferme de la Belleforière » (La ferme de la Belleforière illustre le chapitre du développement économique, page 220 du document du SCOT).

Dans son dossier, M.Delbarre indique que sa propriété a fait l'objet de son inscription au titre des monuments historiques, par la Commission Régionale du Patrimoine et des Sites (C.R.P.S.). Cette inscription a été arrêtée par Monsieur le Préfet du Pas-de-Calais le 3 aout 2007. Les documents justificatifs sont joints au dossier.

M.Delbarre souhaite que le SCOT prenne en compte le périmètre de protection lié au classement récent de sa propriété.

› Réponse du SMESCOTA :

Au titre de la préservation des paysages, de la mise en valeur du patrimoine, notamment agricole et du développement du tourisme rural, le SCOT est favorable à la préservation de ce site inscrit à l'ISMH (Inventaire Supplémentaire des Monuments Historiques).

Il apparaît évident que la mise en valeur de la ferme nécessite une protection de ses abords qu'une urbanisation classique empêcherait. Cependant il revient à la commune de décider du classement de ces parcelles limitrophes.

Une fois le SCOT approuvé, le PLU aura trois ans pour se mettre en compatibilité avec le SCOT. Dans ce cadre, la commune devra réfléchir de nouveau à l'avenir de cette zone afin de respecter les orientations du SCOT.

La commission d'enquête avalise les réponses du SMESCOTA qu'elle juge pertinentes.

En attente de l'avis du Tribunal Administratif, saisi par M.Delbarre sur le sujet, la commission suggère au requérant de se rapprocher du conseil municipal de sa commune en vue d'une modification de son règlement d'urbanisme, de telle sorte le classement de sa propriété au titre du patrimoine soit pris en compte.

Dans l'attente de ces procédures, la commission suggère également au requérant de se rapprocher des propriétaires des parcelles voisines de sa propriété dans le cadre d'une négociation amiable.

N°3.02 : Monsieur et Madame GUISSSE (Béthune) :

Remise d'un courrier relatif à l'habitat urbain vieillissant et mal entretenu.

Monsieur Guisse suggère l'intervention des pouvoirs publics dans le cadre de la réhabilitation de l'habitat ancien.

‣ Réponse du SMESCOTA :

L'approche transversale de l'habitat est bien prise en compte dans le SCOT dans la mesure où on vise une bonne intégration dans l'environnement dans lequel il s'inscrit : proximité des services et équipement, accessibilité, qualité du bâti...

La question de l'habitat existant est également traitée. La réhabilitation du parc insalubre et des friches est une des priorités visées par le SCOT. La politique de l'habitat menée par la communauté d'agglomération d'Artois Comm. développe fortement cet axe d'intervention et y concède des crédits importants.

La commission d'enquête prend acte des réponses du SMESCOTA.

N°3.03 : Monsieur Stanislas CUBLER, Maire-Adjoint (Beuvry) :

Remise d'une délibération du conseil municipal de la commune de Beuvry.

Avis défavorable motivé par différentes considérations :

- ***non prise en compte du PPRI pour la liaison Béthune-La Bassée,***
- ***contestation des implantations des commerces, telles qu'elles sont décrites dans le SCOT,***
- ***la commune de Beuvry n'est pas considérée comme pôle urbain,***
- ***divers développements liés à l'incompatibilité SCOT/PLU.***

‣ Réponse du SMESCOTA :

Concernant la liaison Béthune/La-Bassée, dans le cadre du Document d'Orientations Générales (DOG) est inscrit un principe de liaison entre Béthune et La Bassée. Il s'agit bien d'un principe de liaison et non d'un fuseau ou d'un tracé, il est donc prématuré d'affirmer que cette liaison passerait dans le cadre d'un espace couvert par un PPRI ou au sein des champs captant. D'autre part, l'ensemble des données environnementales sera examiné dans le cadre des études qui seront menées par le Conseil Général pour déterminer le tracé.

Juridiquement le SCOT ne peut cantonner le développement commercial à des zones spécifiques. Cependant il juge plus opportun que les grandes zones d'activités ne se demultiplient pas au risque de mettre en péril les petits commerces. La volonté de Beuvry de conforter son centre ville par le développement de petites et moyennes surfaces « de proximité » est donc en adéquation avec le projet du SCOT.

Concernant les remarques plus spécifiques à Beuvry, nous partageons votre point de vue sur le rôle structurant pour le territoire des équipements situés sur la commune de Beuvry. En revanche, de part sa localisation, la commune de Beuvry n'est pas un pôle urbain à part entière mais est bien une composante du pôle urbain de Béthune.

Sur la carte page 223, la zone du Moulin est bien identifiée en tant que zone de d'opportunité économique.

Concernant les interrogations sur les contraintes émises par le SCOT sur les zones à urbaniser du PLU, celui-ci a 3 ans, à la date d'approbation du SCOT pour se mettre en compatibilité avec ce dernier.

Au regard des prescriptions liées à la protection de certaines zones agricoles dans le cadre de la trame verte et bleue et liées à la règle des 40m, la commune devra mener une réflexion sur la pertinence des zones qu'elle compte ouvrir à l'urbanisation.

Le rapport de « compatibilité » qui lie le PLU au SCOT est certes exigeant mais il signifie que les communes conservent une part d'appréciation pour adapter ces orientations à leur territoire et les traduire dans leur PLU.

La commission d'enquête prend acte des réponses du SMESCOTA.

N°3.04 : Association « Les quatre arbres » (Beuvry) :

Observation relative au passage de la liaison Béthune-La Bassée en plein PPRI.

En outre, cette liaison routière a un tracé qui coupe les champs captant mettant en danger la pérennité de la ressource en eau.

› Réponse du SMESCOTA :

Dans le cadre du Document D'Orientations Générales (DOG), est inscrit un principe de liaison entre Béthune et La Bassée.

Il s'agit bien d'un principe de liaison et non d'un fuseau ou d'un tracé, il est donc prématuré d'affirmer que cette liaison passerait dans le cadre d'un espace couvert par un PPRI ou au sein des champs captant.

D'autre part, les données environnementales seront examinées dans le cadre des études qui seront menées par le Conseil Général pour déterminer le tracé (notamment dans le cadre de l'étude d'impact préalable à la DUP).

La commission d'enquête prend acte des réponses du SMESCOTA.

N°3.05 : Association Défense du Cadre de Vie des Richebourgeois et de leurs Enfants. :

Courrier relatif aux constructions en lotissement, et à la densité fixée en fonction du nombre d'habitants de la commune.

Le courrier souhaite modifier la règle des 40m pour la porter à 60 m, il suggère également que le diagnostic des futures urbanisations soit qualitatif plutôt que quantitatif.

› Réponse du SMESCOTA :

L'association dénonce deux points évoqués par le SCOT au regard des principes d'urbanisation : la construction de lotissement au dépend du linéaire et les densités fixées.

Concernant le premier point, nous rappelons d'abord à cette association que le lotissement est une procédure d'urbanisme et donc qu'elle ne correspond pas à une forme urbaine prédéfinie. Si cependant lotissement leur renvoie l'image d'une concentration d'habitations à l'architecture banalisée, organisées sans cohérence et débouchant sur une impasse, alors nous combattons aussi ce modèle d'urbanisation dans le SCOT.

Par ailleurs nous rappelons que la règle des 40m est une règle visant à interdire l'urbanisation et elle n'a donc pas vocation à obliger l'urbanisation le long des linéaires de voirie lorsque la parcelle fait moins de 40 m entre les 2 bâtis. Ainsi, si une coupure d'urbanisation est jugée indispensable pour le passage des engins agricoles où qu'elle soit située, aucune règle du SCOT oblige à son urbanisation, au contraire, le SCOT vise à éviter l'enclavement des exploitations agricoles (p 205).

Au regard du second point, relatif aux densités, nous pensons que cette prescription n'entraînera pas « d'urbanisation extensive » comme le redoute l'association.

Aujourd'hui la densité d'urbanisation sur le Bas pays avoisine les 10 logements à l'hectare. Le SCOT vise à une densité minimale de 15 logements à l'hectare sur ce secteur, ce qui reste encore faible. Encore une fois, à une densité donnée ne correspond pas un modèle d'urbanisation : 15 logements à l'hectare peuvent aisément se réaliser avec des maisons individuelles et l'aménagement d'espaces d'aération.

En outre ce principe de densification va dans le sens de la préservation des zones agricoles : c'est l'urbanisation linéaire le long des axes de communication qui à terme conduit à l'enclavement de l'exploitation agricole et au morcellement de ses terres.

La commission d'enquête prend acte des réponses du SMESCOTA.

N°3.06 : Monsieur Albert CASSEZ, Maire de LOCON :

Monsieur CASSEZ indique, qu'en date du 6 novembre 2007, le conseil municipal de sa commune a émis au avis défavorable au projet du SCOT, au motif que la municipalité ne serait plus maître de sa politique d'urbanisation..

› Réponse du SMESCOTA :

M. Albert Cassez s'interroge sur la perte de la maîtrise de sa politique d'urbanisation du fait du SCOT.

Effectivement le SCOT émet des prescriptions qui s'imposeront au PLU et celui à 3 ans, à la date d'approbation du SCOT pour se mettre en compatibilité avec ce dernier.

Dans ce cadre, la commune devra mener une réflexion sur la pertinence des zones qu'elle compte ouvrir à l'urbanisation ou qu'elle a déjà ouvertes. On rappellera que le rapport de « compatibilité » qui lie le PLU au SCOT est différent de l'obligation de « conformité ». Il est certes exigeant mais il signifie que les communes conservent une part d'appréciation pour adapter ces orientations à leur territoire et les traduire dans leur P.L.U.

A ce propos, l'élu est libre d'urbaniser les zones U de sa commune ; par rapport à ce point le SCOT exige seulement que soit urbaniser en priorité ces zones à partir du moment où elles sont très souvent bien placées sur la commune.

Concernant la remarque sur la rentabilité d'un système d'assainissement autonome au-delà d'une certaine taille de parcelle, le SCOT ne donne pas de prescriptions particulières. Cependant, il favorise la rentabilisation des équipements d'assainissement existant et préférera une urbanisation en mesure

de se raccorder à un réseau existant plutôt qu'une construction individuelle excentrée avec une installation autonome.

La commission d'enquête prend acte des réponses du SMESCOTA, tout en rappelant la hiérarchisation des documents d'urbanisme, le SCOT prévalant sur les PLU.

4 – REGISTRE DE LILLERS

N°4.01 : Monsieur Auguste BREMIEUX :

« est intervenu pour la desserte des petits villages »

› Réponse du SMESCOTA :

Le SCOT préconise qu'une « offre adaptée à la problématique de la desserte des parties rurales du territoire sera mise en place par une extension des lignes existantes ou par la mise en place d'une offre spécifique de type transport à la demande. »

Il est à noter que ce type d'offre existe sur les collines de l'Artois et pourrait être développée sur les territoires de la communauté sur les Communauté de Communes Artois Lys et Artois Flandres : une étude sur l'élaboration d'une Politique Globale de Déplacements (PGD) est en cours sur le territoire concerné.

La commission d'enquête prend acte des réponses du SMESCOTA, pour une observation difficile à décrypter.

N°4.02 : Monsieur Jean-Luc BRAILLET (Chocques) :

M.Braillet émet des réserves concernant la réelle prise en considération des sites pollués, des pollutions du sol et de l'eau.

Il émet de réserves sur l'implantation de zones d'activités économiques diverses qui viendraient s'ajouter à celles qui sont déjà en place.

› Réponse du SMESCOTA :

Le document de SCOT prend en considération le recyclage des sols dégradés ou pollués en permettant leur identification à partir de bases de données disponibles auprès de l'Etablissement Public Foncier ou des services de l'Etat et en proposant des mesures de reconversion des sites et de préemption foncière des friches. Les documents d'urbanisme à l'échelle de la commune, les PLU, devront prendre en compte ces mesures.

En ce qui concerne le domaine de l'eau, le SCOT de l'Artois affirme la nécessité de maîtriser les pollutions d'origine industrielle et liées aux phénomènes de ruissellement.

Monsieur Braillet émet également une réserve sur l'implantation d'une zone d'activités économique à Chocques. Le SCOT a identifié les principaux sites de développement économique pour le territoire dont certains sont déjà inscrits dans les PLU ou POS communaux. C'est le cas pour cette implantation dont l'espace est inscrit au POS de la commune de Chocques, révisé le 12 juillet 1993, en zone

22 NA dont la vocation principale est d'accueillir des activités commerciales, artisanales, industrielles ou de services.

Concernant les moyens financiers mis en place, ils ne relèvent pas du SCOT. Pour cela, il faut se rapprocher de la commune lorsqu'il s'agit d'un projet communal ou de l'intercommunalité si le projet est d'intérêt communautaire.

La commission d'enquête prend acte des réponses du SMESCOTA.

N°4.03 : Monsieur Pierre ACARIE – Président de l'association « Espaces Lawe »

M. Acarie fait de nombreuses observations, demandes et suggestions relatives au le domaine de l'eau.

▸ Réponse du SMESCOTA :

Concernant le volume des rejets des eaux pluviales dans les cours d'eau, il est pris en compte dans le SCOT à la demande de l'autorité environnementale. Ainsi le SCOT sera complété dans ce sens :

« Il faut prendre en compte, dès la conception des opérations d'aménagements dans les secteurs urbains ou à urbaniser, les solutions suivantes : (...)

- Viser la neutralité des aménagements au regard des volumes de ruissellements et à minima optimiser la dimension des réseaux d'eaux pluviales (...).

Concernant la définition des responsabilités en matière de cours d'eau, il n'appartient pas au SCOT de l'Artois de déterminer ce qui est du domaine de l'Etat et ce qui est du domaine communautaire.

Concernant l'augmentation des surfaces imperméables, le SCOT souhaite réduire cette artificialisation des sols. Ainsi, il encourage la nécessité d'intégrer en annexe au règlement de PLU un plan de zonage pluvial qui délimiterait des secteurs « où des mesures doivent être prises pour limiter l'imperméabilisation des sols (...) » afin de maîtriser le ruissellement et de prévenir du risque inondation.

Par ailleurs, le SCOT prévoit une maîtrise de l'urbanisation, notamment des extensions urbaines et de la périurbanisation, et donc une réduction des surfaces perméables et des pertes de surfaces agricoles.

Les techniques telles que « les chaussées réservoirs » que monsieur Acarie propose vont dans le sens des orientations du SCOT mais elles relèvent des choix et des compétences de l'aménageur ou de la commune. Ces derniers devront créer un aménagement compatible avec les orientations du SCOT de l'Artois.

La commission d'enquête remercie M.Acadie pour sa contribution et prend acte de la prise en compte de ses suggestions par le SMESCOTA.

5 – REGISTRE DE MONT-BERNANCHON

N°5.01 : Monsieur Marc ROUCART (Locon) :

Plusieurs observations relatives aux problèmes de circulation, liés à l'insuffisance d'infrastructure routières et ferroviaires.

▸ Réponse du SMESCOTA :

Concernant le souhait de Monsieur Marc Roucart de voir se réaliser l'A24, le SMESCOTA rappelle que ce projet de niveau national voire international dépasse le cadre du SCOT de l'Artois et dépend des orientations qui seront définies par le Ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement Durables.

Concernant les liaisons avec la métropole lilloise, le SCOT propose de réaliser une liaison routière en deux fois deux voies entre Béthune et La Bassée qui viserait à limiter les problèmes d'accidentologie et les nuisances au sein des communes actuellement traversées par la RD941. D'autre part, le SCOT insiste également sur la nécessité de mettre en place une offre TER de qualité entre Béthune et Lille comme le souhaite Monsieur Marc Roucart.

La commission d'enquête prend acte des réponses du SMESCOTA.

N°5.01 : Madame Marie-France DELEFLIE (Annezin) :

Plusieurs observations relatives aux problèmes de circulation, liés à l'insuffisance d'infrastructure routières et ferroviaires.

▸ Réponse du SMESCOTA et **avis de la commission d'enquête** :

Mme Deleflie se contente de faire des commentaires sur le projet SCOT. Cette observation n'apporte rien au projet, observation hors enquête.

N°5.03 : M. Jacques GOHIER (Association de sauvegarde des puits artésiens (Gonnehem) :

M. Gohier apporte sa contribution au projet SCOT sous forme de plusieurs documents, et d'un dossier « AQUARTESIEN ».

M. Gohier regrette que ses propositions n'aient pas été prises en compte dans le volet touristique. Par la suite, il fait des suggestions de modifications ou d'ajouts dans les différents chapitres relatifs aux ressources en eau.

▸ Réponse du SMESCOTA :

La préservation de la qualité de la ressource en eau et de sa disponibilité est une orientation majeure du SCOT de l'Artois. Le document de SCOT fait référence aux puits artésiens et à leur préservation à deux reprises :

- l'Etat initial de l'Environnement évoque la présence de l'eau sur le territoire à travers ses éléments identitaires comme la cressiculture liée aux puits artésiens.
- Puis dans le Document d'Orientations Générales, le SCOT demande aux PLU d'établir « un inventaire des puits artésiens et devront définir dans le zonage et le règlement les mesures permettant leur préservation ».

Concernant le pôle touristique Aquartésien, le SCOT n'a pas l'autorité pour inscrire ce projet comme pôle structurant. Les intercommunalités et les communes concernées sont plus à même de prendre en considération les idées et de les concrétiser.

La commission d'enquête prend acte des réponses du SMESCOTA, en les considérant parfois insuffisantes, tout en considérant que le document SCOT ne peut se focaliser sur les centres d'intérêt de chaque intervenant.

N°5.04 : Monsieur CHIERS (Mont Bernanchon) :

M. Chiers fait un certain nombre d'observations sur :

- la concertation et la publicité de l'enquête,
- l'avis exprimé par Madame le MAIRE,
- les nouvelles préconisations en matière de construction,
- l'A24.

▸ Réponse du SMESCOTA :

Concernant les modalités de concertation et de communication, les règles imposées par la loi ont été respectées par le SMESCOTA. De plus les élus du SMESCOTA ont validé une campagne de concertation et de communication conséquente. Les modalités de concertation ont été validées en conseil syndical du 18 mars 2003 par une délibération certifiée exécutoire par la sous-préfecture. Une délibération qui présente le bilan de la concertation a été validée lors du comité syndical du 11 juillet 2007, et certifiée exécutoire par la sous-préfecture. Pour information, les délibérations certifiées exécutoires sont téléchargeables sur le site internet du SMESCOTA (www.smescota.fr).

Au sujet de l'avis des communes sur le SCOT en tant que Personne Publique Associée, celui-ci peut se faire par courrier signé par le Maire ou un de ses adjoints sans avoir de délibération.

Concernant, le principe de liaison entre le canal à grand gabarit et les établissements Roquettes à Lestrem, la direction régionale de VNF qui mène actuellement une étude sur le sujet.

Dans l'hypothèse où le projet serait réalisé, il devrait faire l'objet d'une déclaration d'utilité publique. Dans le cadre de cette procédure, une enquête préalable est obligatoirement menée avant la déclaration d'utilité publique et doit permettre au plus grand nombre de faire connaître ses remarques : c'est dans ce cadre les associations peuvent bien entendu prendre connaissance et faire part de leurs remarques sur le projet.

Concernant l'A24, comme tout document d'urbanisme, le SCOT de l'Artois doit reprendre le fuseau dit « historique » qui a été conservé à l'issue des études préliminaires et du débat public mené par les services de l'Etat.

Compte tenu des incertitudes quant à la réalisation de cette infrastructure suite aux conclusions du Grenelle de l'Environnement, le SMESCOTA va solliciter les services de l'Etat en vue d'une position officielle sur l'inscription ou le retrait des fuseaux au sein des documents d'urbanisme (SCOT et PLU).

Avis de la commission d'enquête : le commission d'enquête a fait le constat qu'en matière de communication, il était difficile de faire beaucoup mieux que le SMESCOTA : site internet, réunions publiques, expositions dans les sièges des syndicats communaux, plaquettes informatives diffusées au fur et à mesure de l'avancement des projet, et pour conclure, un document diffusé « toutes boîtes » pour informer le public de la tenue de cette enquête. A partir de ce constat de mauvaise fois, on peut s'interroger sur les objectifs du requérant.

N°5.05 : Madame Marie-Claude DUHAMEL – Maire de Mont-Bernanchon :

Madame le maire développe des éléments relatifs à sa communication auprès des administrés de sa commune.

▸ Réponse du SMESCOTA :

Concernant l'information des habitants de la commune de Mont Bernanchon, la commune a souhaité compléter la communication du SMESCOTA en rédigeant un article dans son journal municipal. Cet article a été validé par les services du SMESCOTA. A titre de comparaison, très peu de communes ont publié un article dans un bulletin municipal.

La commission d'enquête prend acte de la réponse du SMESCOTA et a fait le constat que Madame le maire a apporté sa contribution au projet mis à l'enquête. De plus, Mme Duhamel s'est montrée attentive aux conditions d'accueil du public à l'occasion de la permanence du commissaire enquêteur dans sa commune.

N°5.06 : Monsieur le Président du Syndicat Agricole :

Différentes remarques vis-à-vis de l'élaboration du PLU de la commune.

▸ Réponse du SMESCOTA et **avis de la commission d'enquête** :

Le Président du syndicat agricole fait un certain nombre de remarques qui ne relève pas du SCOT mais du PLU. Hors enquête.

N°5.07 : Madame Brigitte FRANCOIS

Demande de requalification d'une de ses parcelles en terrain « à bâtir ».

▸ Réponse du SMESCOTA et **avis de la commission d'enquête** :

Le souhait de Mme François qu'une de ses parcelles soit reconnue en tant que zone à urbaniser ne relève pas de la compétence du SCOT mais du PLU. Demande hors enquête.

N°5.08 : Monsieur Jean DUVAL (Association de défense des consommateurs et usagers de Mont Bernanchon) :

*M. Duval fait part d'un certain nombre de considération sur le SCOT.
Il évoque un manque de concertation, en particulier avec la profession agricole.
Il considère que l'abandon de l'A24 rend caduque le schéma de transport.*

› Réponse du SMESCOTA :

Monsieur Jean Duval en tant que Président de l'association de défense des consommateurs et usagers de Mont Bernanchon, fait état de beaucoup de questionnement sur la gestion communale et intercommunale de son territoire. Nous lui répondrons sur les sujets investis par le SCOT.

Premièrement,

Concernant les systèmes d'assainissement, le SCOT n'incite pas les collectivités à opter pour un type d'assainissement plutôt qu'un autre, il incombe aux collectivités, via les schémas directeurs d'aménagement de le définir. Cependant, il favorise la rentabilisation de ces équipements en optant pour une urbanisation préférentielle dans « les dents creuses », c'est-à-dire les parcelles vides inscrites au sein du tissu déjà urbanisé.

La remarque concernant le risque lié à la construction en zone inondable trouve écho p 234 du SCOT : toute construction nouvelle dans les zones d'aléas forts identifiés dans les PPRI sera interdite.

Concernant les déchets, le SCOT préconise l'implantation de nouveaux sites de collecte et de traitement (p 237) dans le respect de l'environnement et en capacité d'assurer un transport multimodal des déchets.

Enfin, au regard de l'attente de Monsieur Duval vis-à-vis de la prise de la rationalisation énergétique des constructions neuves, des dispositions ont été prises en faveur de la haute qualité environnementale des bâtiments en vue de limiter les pertes d'énergie.

Concernant le souhait de Monsieur Duval de voir se réaliser l'A24, le SMESCOTA rappelle que ce projet de niveau national voire international dépasse le cadre du SCOT de l'Artois et dépend des orientations qui seront définies par le Ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement Durables.

A l'échelle du SCOT, l'abandon de l'A24 n'est pas de nature à remettre en cause le principe de hiérarchisation du réseau routier proposé, le territoire restant desservi par l'A26 et par des liaisons routières majeurs (RD 941, 943, 301) pour lesquelles *des* améliorations sont proposés (sécurisation, limitation des nuisances, contournement des centres urbains...).

Concernant, le principe de liaison entre le canal à grand gabarit et les établissements Roquettes à Lestrem, la direction régionale de VNF qui mène actuellement une étude sur le sujet.

Dans l'hypothèse où le projet serait réalisé, il devrait faire l'objet d'une déclaration d'utilité publique. Dans le cadre de cette procédure, une enquête préalable est obligatoirement menée avant la déclaration d'utilité publique et doit permettre au plus grand nombre de faire connaître ses remarques : c'est dans ce

cadre les associations peuvent bien entendu prendre connaissance et faire par de leur remarques sur le projet.

La commission d'enquête prend acte de la réponse du SMESCOTA, bien que l'exposé de M.Duval est plus proche du commentaire, parfois inexact, plutôt que de l'informatif.

N°5.09 : M. ou Mme le propriétaire de la parcelle cadastrée AT 62 :

Demande de requalification de la parcelle en terrain constructible.

▸ Réponse du SMESCOTA et **avis de la commission d'enquête** :

Cette demande ne relève pas de la compétence du SCOT mais du PLU. Demande hors enquête.

N°5.10 : Monsieur René MARTEL – conseiller municipal (Mont-Bernanchon) :

M. Martel demande que le tracé du projet éventuel de raccordement des Ets Roquette au canal d'Aire soit le plus court possible.

Il demande également une meilleure répartition de la taxe professionnelle de la dite entreprise.

▸ Réponse du SMESCOTA :

A titre d'information, le SMESCOTA informe Monsieur Martel qu'un courrier a été envoyé en ce sens à la direction régionale de VNF qui mène actuellement une étude sur le sujet.

Dans tous les cas, il s'agit là d'une proposition de fuseau et sa faisabilité devra bien entendu être vérifié au regard des contraintes environnementales, hydrographiques... et comparé avec d'autres fuseaux.

D'autre part, dans l'hypothèse où le projet serait réalisé, il devrait faire l'objet d'une déclaration d'utilité publique. Dans le cadre de cette procédure, une enquête préalable est obligatoirement menée avant la déclaration d'utilité publique et doit permettre au plus grand nombre de faire connaître ses remarques : c'est dans ce cadre les associations peuvent bien entendu faire par de leur remarques sur le projet.

La commission d'enquête prend acte de la réponse du SMESCOTA.

Par ailleurs la répartition de la taxe professionnelle n'est pas du ressort de l'enquête.

06 - REGISTRE DE NOEUX LES MINES

☞ **N° 6.1 : Mr Jean Paul Singer (Labourse) :**

- Je suis contre tous projets qui portent atteinte à mon outil de travail

▸ Réponse SMESCOTA :

Observation hors enquête

La commission d'enquête prend acte de la réponse du pétitionnaire pour une observation insuffisante et non informative.

§ N° 6.2 – Madame Viviane **PLANCHE** (Verquin) :

- *Plusieurs observations relatives aux zones d'activités, avec des parcelles libres d'occupation.*
- *La création de routes nouvelles favorise l'installation de gens du voyage.*
- *Laisser les agriculteurs vivre dans leurs parcelles remembrées.*
- *Contre la déviation de Nœux qui se raccordera sur la 937 qui est surchargée (...)*

↳ Réponse SMESCOTA :

Concernant les zones d'activités, le SCOT a identifié des grands pôles de développement économique d'intérêt communautaire. Ces zones devraient être prioritaires dans le cadre d'investissements et d'acquisitions foncières par les collectivités ou des investisseurs privés.

Concernant la réalisation de la déviation de la RD 937, le SCOT a inscrit un principe de liaison routière entre la RD 941 (au niveau du rond point de Beuvry) et la déviation de Nœux-les-Mines. Ce projet routier inscrit dans le cadre du Document d'Orientations Générales (DOG) a pour objectif de compléter les réalisations entreprises dans les années 80-90 de manière à mettre en place un maillage cohérent à l'échelle de SCOT de l'Artois et doivent permettre de réduire de manière notable l'insécurité routière lors notamment de la traversée des communes.

Au niveau du pôle urbain de Nœux-les-Mines, l'achèvement du contournement doit permettre de limiter la gêne pour les riverains mais est également indispensable pour développer des axes de transports en commun en site propre sans paralyser complètement la circulation routière. La réalisation de contournement relève de la compétence du Conseil Général.

La commission d'enquête prend acte de la réponse du pétitionnaire.

§ N° 6.3 – Monsieur Robert **TROUVILLIEZ** (association Béthune Nature)

Remise d'un document reprenant les avis de Nord Nature et Béthune Nature sur les transports alternatifs (2 pages) :

- *Opposition à l'autoroute A24*
- *Le périphérique de Nœux peut être supprimé au profit de l'autoroute qui y passe et qui doit être gratuite.*

↳ Réponse SMESCOTA :

Concernant la référence au portrait de l'aire du SCOT de l'Artois « transports et déplacements », il est rappelé que ce document est un document d'étude préalable au SCOT mais qu'il ne fait pas partie du dossier SCOT soumis à enquête publique.

Concernant l'A24, les services de l'Etat ont réalisé une concertation courant 2006 qui a permis aux différentes associations et à la population de faire valoir leurs intérêts auprès des services de l'Etat : c'est bien l'Etat, et non le SMESCOTA, qui décidera de la réalisation ou de l'abandon de l'A24. En revanche, le SCOT de l'Artois se doit d'intégrer l'hypothèse d'un tel projet.

Ainsi, comme tout document d'urbanisme, le SCOT de l'Artois doit reprendre le fuseau dit « historique » qui a été conservé à l'issue des études préliminaires et de la concertation menée par les services de l'Etat.

Compte tenu des incertitudes quant à la réalisation de cette infrastructure suite aux conclusions du Grenelle de l'Environnement, le SMESCOTA va solliciter les services de l'Etat sur l'abandon ou le maintien du projet A24 en vue d'une position officielle sur l'inscription ou le retrait des fuseaux au sein des documents d'urbanisme (SCOT et PLU).

Concernant la référence à la page 22 paragraphe 3.4.1 au portrait de l'aire du SCOT de l'Artois « transports et déplacements », il est rappelé que ce document est un document d'étude qui ne fait pas partie du dossier SCOT soumis à enquête publique.

Concernant les projets routiers, il est rappelé à Monsieur Trouvilliez :

- Que ce n'est pas le SMESCOTA qui décide la réalisation d'une infrastructure routière mais bien son maître d'ouvrage ;
- Que tous les projets actés ont fait l'objet d'une procédure de déclaration d'utilité publique instruite par les services de l'Etat ;
- Que les principes de liaison seront également soumis à la procédure déclaration d'utilité publique ;

Dans le cadre de cette procédure, une enquête préalable est obligatoirement menée avant la déclaration d'utilité publique et doit permettre au plus grand nombre de faire connaître ses remarques : c'est dans ce cadre les associations peuvent bien entendu faire part de leurs remarques sur le projet.

Concernant l'aspect environnemental, il est à noter que le dossier d'enquête préalable à la DUP comporte une étude d'impact qui permet à chacun d'apprécier le projet. De plus, l'enquête préalable doit également permettre d'apporter des éléments d'information mal connus de l'administration, sur des registres ouverts à cet effet à la préfecture, à la sous-préfecture ou à la mairie.

D'autre part, Il y a ouverture d'une enquête publique en matière d'environnement, lorsque des travaux, aménagements ou ouvrages, sont susceptibles d'affecter l'environnement, en raison de leur nature même, de leur consistance ou du caractère des zones concernées conformément aux articles L123-1 à L123-16 et R123-1 à R123-23 du code de l'Environnement.

En fonction des éléments issus de ces procédures d'enquête l'Etat (Ministre Conseil d'Etat, Préfet) juge du caractère d'utilité publique du projet.

Concernant la liaison ferrée Bully-Bruay, dans le cadre du contrat de plan 2000-2006, deux études ont été réalisées.

La première a permis de déterminer différents scénarii de remise en fonction de la ligne avec des budgets variant de 46 millions d'euros à près de 85 millions d'euros en fonction des aménagements réalisés (suppression de passages à niveau, ouverture de deux nouvelles gares, électrification) ;

La seconde, a consisté à déterminer l'opportunité de la réouverture de la ligne ferroviaire compte tenu des déplacements actuels et projetés sur une période de 10 ans à venir et à proposer une desserte adaptée au potentiel attendu. Compte tenu des prévisions de trafic établies par modélisation, cette étude concluait que l'ensemble des scénarios envisagés conduisait à des recettes d'exploitation sept fois inférieures à la moyenne régionale des recettes d'exploitation par ligne.

Au regard de ces éléments, la Région et Réseau ferrée de France n'ont pas souhaité remettre en service la ligne la ligne Bully-Bruay. Toutefois, dans l'hypothèse où la ligne serait éventuellement remise en service pour du fret et et le transport de voyageurs, le SCOT inscrit la conservation de l'emprise ferroviaire de l'ancienne ligne Bully-Bruay.

Concernant le transport de marchandises, le SCOT est largement favorable au développement de la voie d'eau et du fer (page 219) en incitant les activités génératrices de flux de marchandises à se localiser sur les sites bénéficiant d'une bonne accessibilité par ces modes. Par ailleurs, sur les 6 zones d'activités présentant un intérêt majeur (page 225), 5 sont desservies ou peuvent être desservies par la voie d'eau et le fer.

La commission d'enquête prend acte de la réponse du pétitionnaire.

Le projet du maintien ou non de l'A24 devra être confirmé par les services de l'état. Par ailleurs, la gratuité d'utilisation d'une autoroute concédée n'est pas du ressort de cette enquête.

§ N° 6.4 – Monsieur Gabriel DELORY (Hesdigneul lez Béthune)

Document de 2 pages qui évoquent :

- *La disparition des terrains agricoles (...)*
- *La dévalorisation et la dégradation du paysage naturel.*
- *La pollution croissante (...)*
- *L'érosion des terres agricoles (...)*
- *Fait référence à des documents cartographiques qui semblent antagonistes.*

› Réponse SMESCOTA :

Concernant l'augmentation des surfaces imperméables, le SCOT souhaite réduire cette artificialisation des sols. Ainsi, il encourage la nécessité d'intégrer en annexe au règlement de PLU un plan de zonage pluvial qui délimiterait des secteurs « où des mesures doivent être prises pour limiter l'imperméabilisation des sols (...) » afin de maîtriser le ruissellement et de prévenir du risque inondation.

Par ailleurs, le SCOT prévoit une maîtrise de l'urbanisation, notamment des extensions urbaines et de la périurbanisation, et donc une réduction des surfaces perméables et des pertes de surfaces agricoles.

Monsieur Delory émet également une réserve sur l'implantation d'une zone d'activités économiques à Chocques. Le SCOT a identifié les principaux sites de développement économique pour le territoire dont certains sont déjà inscrits dans les PLU ou POS communaux. C'est le cas pour cette implantation dont l'espace est inscrit au POS de la commune de Chocques, révisé le 12 juillet 1993, en zone 22 NA dont la vocation principale est d'accueillir des activités commerciales, artisanales, industrielles ou de services. De plus, Mr Delory rappelle que la commune de Vendin-les-Béthune a inscrit dans son PLU une extension de la zone d'activité de 16 hectares.

Sans la réalisation du SCOT, nous avons bien comme l'indique à juste titre Mr Delory, une continuité territoriale entre la zone d'activité à l'Est sur Vendin-les-Béthune et à l'Ouest sur Chocques. Actuellement, au niveau réglementaire, le PLU de Vendin-les-Béthune et le POS de Chocques permettent la réalisation de zones d'activités en continu. L'apport du SCOT en intégrant le schéma régional de la trame verte et bleu va permettre de réserver le passage d'un corridor biologique du Sud vers le Nord. Les PLU devront être compatibles avec la réalisation de cette coupure verte. Le SCOT n'a pas à définir le concept de trame verte, néanmoins pour engager la réflexion, on peut décliner la mise en place de la trame verte au niveau de la parcelle.

La commission d'enquête prend acte de la réponse du pétitionnaire.

Néanmoins, en ce qui concerne les télescopages possible entre les projets d'aménagements et les projets de protection des zones incluses dans la trame verte, la rédaction du règlement du DOG devra prendre en compte cette problématique de la manière la plus précise possible.

07 - REGISTRE DE VIOLAINES

N°7.01 : Madame Annie LEBAS :

Mme Lebas émet un certain nombre de considérations sur le SCOT.

Elle rappelle qu'un certain nombre de questions posées à l'occasion des réunions publiques soient restées sans réponse.

Mme Lebas met en exergue le projet de l'A24 qui passera sue les champs captant de Violaines et Givenchy, et qui consommera beaucoup d'espace agricole.

Mme Lebas regrette une insuffisance de concertation avec les agglomérations voisines, une explosion de zones commerciales et des besoins en mobilité routière qui vont s'accroître et participer au réchauffement climatique.

En conclusion, Mme Lebas considère que l'A24 est totalement archaïque.

↳ Réponse SMESCOTA :

Madame Annie Lebas fait part de son souhait de connaître le budget du SMESCOTA dans les années à venir : le budget du SMESCOTA est voté de manière annuelle par les représentants des intercommunalités membres et fait l'objet d'une délibération affichée au siège du SMESCOTA après la certification exécutoire en sous préfecture.

Concernant la concertation et les réponses aux questions formulées par la population, il est à noter qu'un document appelé « bilan de la concertation, juin 2007 » est téléchargeable sur le site du SMESCOTA à l'adresse suivante : http://www.smescota.fr/fichiers/concertation/bilan_concertation2.pdf. Ce document a par ailleurs fait l'objet d'une délibération au sein du Comité Syndical du SMESCOTA.

Concernant l'A24, les services de l'Etat ont réalisé une concertation spécifique courant 2006 qui a permis à la population de faire part de son avis auprès des services de l'Etat : c'est bien l'Etat, et non le SMESCOTA, qui décidera de la réalisation ou de l'abandon de l'A24. En revanche, le SCOT de l'Artois se doit d'intégrer l'hypothèse d'un tel projet.

Ainsi, comme tout document d'urbanisme, le SCOT de l'Artois doit reprendre le fuseau dit « historique » qui a été conservé à l'issue des études préliminaires et de la concertation menée par les services de l'Etat. Dans le cadre de ces études, l'impact sur les milieux traversés a été examiné notamment au niveau des champs captants de Violaines et de Givenchy.

Compte tenu des incertitudes quant à la réalisation de cette infrastructure suite aux conclusions du Grenelle de l'Environnement, le SMESCOTA va solliciter les services de l'Etat sur l'abandon ou le maintien du projet A24 en vue d'une position officielle sur l'inscription ou le retrait des fuseaux au sein des documents d'urbanisme (SCOT et PLU).

Concernant la problématique du transport de marchandises par les modes alternatifs à la route, le SCOT préconise un recours à la voie d'eau et au fer, et une implantation des activités génératrices de flux sur des sites bénéficiant d'une accessibilité multimodale (voir PADD page 191 et DOG page 219).

Concernant les activités commerciales, le SCOT préconise un rééquilibrage de l'offre commerciale (PADD page 195) et une maîtrise qualitative et quantitative du développement des espaces commerciaux périphériques (DOG page 221).

Concernant l'analyse de la mobilité, le SCOT s'est appuyé sur les résultats d'une Enquête Ménages Déplacements réalisée en 2004-2005. Le développement des transports collectifs, notamment dans le cadre de la mise en place d'un transport en commun en site propre, le développement des pistes cyclables et cheminements piétonniers, la limitation de l'étalement urbain et la volonté de conforter le tissu urbain existant, sont autant d'éléments indispensables au développement des modes alternatifs à l'automobile.

La commission d'enquête prend acte de la réponse du SMESCOTA.

N°7.02 : Madame Sophie LECLERCO-VOISIN (association VICAPPE : Violaines contre l'autoroute et pour la protection de l'environnement)

Mme Lecercq-Voisin développe ses arguments d'opposition à l'autoroute A 24.

› Réponse SMESCOTA :

Concernant l'A24, comme tout document d'urbanisme, le SCOT de l'Artois doit reprendre le fuseau dit « historique » qui a été conservé à l'issue des études préliminaires et du débat public mené par les services de l'Etat.

Compte tenu des incertitudes quant à la réalisation de cette infrastructure suite aux conclusions du Grenelle de l'Environnement, le SMESCOTA va solliciter les services de l'Etat en vue d'une position officielle sur l'inscription ou le retrait des fuseaux au sein des documents d'urbanisme (SCOT et PLU).

Dans le cas où l'A24 serait réalisée, le SCOT de l'Artois prévoit que « la réalisation de l'A 24 sera accompagnée des aménagements nécessaires à la préservation de la qualité de la ressource en eau, de la qualité des paysages, mais également au maintien de la qualité de vie des habitants des territoires traversés. Dans la mesure du possible, le tracé devra se situer au niveau actuel du sol de manière à limiter les gênes sonores et visuelles en tenant compte de la sensibilité et de la fragilité des milieux environnants. »

La commission d'enquête prend acte de la réponse du SMESCOTA.

08 - REGISTRE DE BRUAY-LA-BUISSIERE

N°8.01 : Mr ou Mme CH. CARETTE :

Souhait d'une étude plus approfondie sur les logements adaptés aux personnes âgées.

› Réponse SMESCOTA :

Le SCOT veille à ce que les besoins spécifiques des personnes âgées soit bien pris en compte en termes de logement, d'accessibilité au transport ou encore au service et aux équipements.

Compte tenu de l'importance de ce sujet, une étude plus approfondie sera menée par l'Agence d'urbanisme.

La commission d'enquête prend acte de la réponse du SMESCOTA. La problématique développée par M. ou Mme Carette devra être précisé dans le DOG.

N°8.02 : Madame Lisette SUDIC (Bruay-la-Buissière ?)

Mme Sudic fait part des problèmes liés à l'importance de la circulation routière au niveau de Bruay-la-Buissière.

Divers développements sur le projet du SCOT, plus particulièrement au niveau de l'emploi et des déplacements.

En conclusion le projet est jugé incohérent.

› Réponse SMESCOTA :

Madame Sudic fait part des problèmes liés à l'importance de la circulation routière au niveau de la Porte Nord à Bruay-la-Buissière et dans la traversée de

Bruay-la-Buissière par la RD941 et des difficultés pour se rendre à la Porte Nord autrement qu'en automobile.

Concernant la traversée de Bruay-la-Buissière, il est à noter que le SCOT souhaite que la RD86 soit prolongé jusqu' à la RD 301 afin de dévier la RD941 entre Béthune et Bruay-la-Buissière.

La prolongation de la RD86, qui constituerait à terme un contournement de Bruay-la-Buissière, conditionne également le projet de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) entre Béthune et Bruay-la-Buissière et une requalification favorable aux modes alternatifs à l'automobile au sein de la commune de Bruay-la-Buissière (réservation d'une partie de l'espace public pour le TCSP, pour les modes doux...).

La réalisation d'un TCSP permettra en outre d'améliorer les déplacements des jeunes habitants Bruay vers les équipements de la Porte Nord qui bénéficieront d'un mode de transport sûr et efficace.

La commission d'enquête prend acte de la réponse du SMESCOTA.

N°8.03 : M. ou Mme ?

Suggestion du développement des transports en commun et de déplacement en mode « douce ».

▸ Réponse SMESCOTA :

Dans le PADD, le développement des transports collectifs et des modes doux est traité page 188 et dans le DOG des pages 212 à 217.

La commission d'enquête prend acte de la réponse du SMESCOTA.

N°8.04 : Mme Judith Lejeune SUDIC (Bruay-la-Buissière ?) :

Mme Lejeune fait un long exposé pour souhaiter une redynamisation du centre ville.

▸ Réponse SMESCOTA :

Les propositions ne relèvent pas du SCOT mais du PLU. Hors enquête.

La commission d'enquête prend acte de la réponse du SMESCOTA.

N°8.05 : Madame Geneviève DRUVENT (association de défense de l'environnement de Rebreuve Ranchicourt).

Mme Druvent développe divers arguments : avenir des parcelles agricoles inondées occasionnellement en période de crue, Autoroute A 24, insuffisance de parkings drainants dans le projet, manque de développement des transports collectifs dans les zones rurales, assainissement collectif insuffisant en zone rurales, etc...

› Réponse SMESCOTA :

Les zones d'expansion de crues (ZEC) sont des espaces nécessaires à la prévention du risque inondation qu'il faut préserver. Elles sont généralement implantées dans des secteurs peu ou pas urbanisés. Comme le préconise le SCOT, ces zones devront être identifiées par les communes.

Pour plus de précisions sur la faisabilité et la concertation avec le monde agricole, il faut se rapprocher des structures comme le SYMSAGEL en charge de l'élaboration du SAGE de la Lys et la Communauté d'Agglomération de l'Artois (Artois Comm.) pour la mise en œuvre de ces zones d'expansion de crues.

Concernant l'A24, comme tout document d'urbanisme, le SCOT de l'Artois doit reprendre le fuseau dit « historique » qui a été conservé à l'issue des études préliminaires et du débat public mené par les services de l'Etat.

Compte tenu des incertitudes quant à la réalisation de cette infrastructure suite aux conclusions du Grenelle de l'Environnement, le SMESCOTA va solliciter les services de l'Etat en vue d'une position officielle sur l'inscription ou le retrait des fuseaux au sein des documents d'urbanisme (SCOT et PLU).

Dans le cas où l'A24 serait réalisée, le SCOT de l'Artois prévoit que « la réalisation de l'A 24 sera accompagnée des aménagements nécessaires à la préservation de la qualité de la ressource en eau, de la qualité des paysages, mais également au maintien de la qualité de vie des habitants des territoires traversés. Dans la mesure du possible, le tracé devra se situer au niveau actuel du sol de manière à limiter les gênes sonores et visuelles en tenant compte de la sensibilité et de la fragilité des milieux environnants. »

Concernant votre remarque sur la prise en compte des eaux de ruissellement, le SCOT y fait référence dans la partie 3 à travers la mesure « prévenir du risque inondation et maîtriser le phénomène de ruissellement ». Les parkings drainants ou l'utilisation de matériaux perméables font partie des techniques d'infiltration des eaux de ruissellement dans les sols à privilégier, comme le prévoit le SCOT.

Concernant la desserte des zones rurales par les transports collectifs, le SCOT préconise qu'une « offre adaptée à la problématique de la desserte des parties rurales du territoire sera mise en place par une extension des lignes existantes ou par la mise en place d'une offre spécifique de type transport à la demande. » Il est à noter que ce type d'offre existe sur les collines de l'Artois et pourrait être développée sur les territoires de la communauté sur les Communauté de Communes Artois Lys et Artois Flandres : une étude sur l'élaboration d'une Politique Globale de Déplacements (PGD) est en cours sur le territoire concerné.

Concernant l'accidentologie, il est ajouté page 219, le paragraphe suivant : « Dans le cadre des PLU, les communes et EPCI attacheront un intérêt particulier à la problématique de la sécurité routière au cours de l'élaboration ou de la révision du document notamment concernant les aménagements liés aux entrées de villes. »

Madame Druvent fait état d'un assainissement collectif peu présent dans les communes rurales. Conformément au SAGE de la Lys, les collectivités et les communes devront mettre en place des schémas directeurs d'assainissement. Le SCOT prend en compte les difficultés de réalisation d'un assainissement collectif en zone rurale et demande aux communes de mettre en place des services publics d'assainissement non collectif conforme à la réglementation en vigueur.

La remarque sur les établissements scolaires ne relève pas des compétences du SCOT de l'Artois.

Concernant votre réflexion sur le développement de la zone commerciale de la Porte Nord au détriment des commerces de centre ville, le projet de SCOT tend vers un développement équilibré de l'offre commerciale en accord avec le principe de préservation de l'activité commerciale de centre-ville et de proximité et le maintien du dynamisme des principales zones d'activités commerciales.

La commission d'enquête prend acte de la réponse du SMESCOTA.

N°8.06 : Docteur Ingrid CZATA

Le Docteur Czata fait un long exposé sur l'insécurité au niveau du centre de santé médical de Bruay-la-Buissière.

La problématique de l'accueil des gens du voyage est également développée dans cette intervention.

› Réponse SMESCOTA :

Les remarques relatives à l'insécurité des consultations médicales, et à l'implantation des aires d'accueil des gens du voyage ne relèvent pas du SCOT. Hors enquête.

La commission d'enquête prend acte de la réponse du SMESCOTA.

N°8.07 : Mr ou Mme ?:

L'intervenant(e) fait part des problèmes liés à l'importance de la circulation routière au niveau de Bruay-la-Buissière.

Divers développements sur le projet du SCOT, plus particulièrement au niveau de l'emploi, des déplacements, et des pollutions.

L'intervenant(e) fait des suggestions pour redynamiser Bruay et son centre ville.

› Réponse SMESCOTA :

Concernant les aménagements et les projets de la ville de Bruay-la-Buissière, ceux-ci relèvent du PLU et non du SCOT.

Le développement de la zone commerciale porte Nord est compatible avec les orientations générales du SCOT. Néanmoins, le SCOT préconise une recherche de la qualité paysagère et architecturale des zones commerciales et une meilleure accessibilité (mise en place de liaisons douces, desserte par les transports en communs...).

La commission d'enquête prend acte de la réponse du SMESCOTA.

N°8.08 : Madame Christiane KUKULA (Haillicourt) :

Mme Kukula fait part de problèmes d'inondations liés à un fossé.

▸ Réponse SMESCOTA :

Madame Kukula fait part de problèmes d'inondations liés au fossé d'Avesnes. Ceux-ci ne relèvent pas du SCOT de l'Artois mais du Plan de Prévention des Risques Inondations de la Lawe (document non approuvé) élaboré par les services de l'Etat. En ce qui concerne les travaux à venir dont vous faites part, il faudrait se rapprocher de la commune ou de l'intercommunalité compétente. Hors enquête

La commission d'enquête confirme la réponse du SMESCOTA, le SCOT n'a pas pour but de se substituer aux services de l'Etat.

09 - REGISTRE DE DOUVRIIN

N° 9.01 : Monsieur VANUXEM (Achicourt) :

M. Vanuxem demande requalification d'une parcelle en terrain constructible.

▸ Réponse SMESCOTA :

Monsieur Vanuxem fait part d'une demande de changement de destination d'une de ses parcelles. Cette décision relève du PLU, le SCOT ne travaillant pas à cette échelle.
Hors Enquête

La commission d'enquête confirme la réponse du SMESCOTA.

10 - REGISTRE D'ISBERGUES

Aucune observation

11 - REGISTRE DE LA COMTE

Aucune observation

12 – AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES

Les avis des personnes publiques associées qui se sont exprimées avant le début de l'enquête ont été portés à connaissance du public par un recueil de leurs correspondances, qui a été mis à disposition du public.

De nombreux avis ont été pris en compte par le SMESCOTA dans le cadre de la rédaction finale du document du SCOT de l'Artois. Tous n'ont pas été portés à connaissance de la commission d'enquête. Copie des courriers en réponse, tous

daté du 31 janvier 2008, qui figurent dans ce chapitre, ont été remis au président de la commission d'enquête à l'occasion de la réunion du 7 février 2008.

Se sont exprimés :

01 / Le 23 octobre 2007, Monsieur le Préfet du Pas de Calais, qui a donné l'avis de l'autorité environnementale sur le SCOT de l'Artois (7 pages) :

I) L'analyse du contexte.

II) L'analyse du rapport de présentation :

- a) sur le caractère complet du rapport,
- b) sur la qualité et la pertinence des informations contenues dans le rapport de présentation :

- ▶ 1) l'état initial de l'environnement,
- ▶ 2) l'articulation du SCOT avec les autres documents d'urbanisme,
- ▶ 3) l'analyse des incidences notables prévisibles du SCOT sur l'environnement,
- ▶ 4) l'explication des choix retenus pour le projet au regard de l'environnement,
- ▶ 5) les mesures envisagées pour éviter, réduire ou compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement,
- ▶ 6) résumé non technique.

III) L'analyse de la prise en compte de l'environnement dans le projet SCOT.

- a) la cohérence globale du projet SCOT,
- b) la protection des espaces naturels,
- c) l'eau et les risques,
- d) la consommation d'espaces agricoles et naturels,
- e) l'énergie.

IV) L'avis de l'autorité administrative de l'état compétente en matière d'environnement :

- a) sur le rapport de présentation,
- b) sur la manière dont le SCOT prend en compte l'environnement.

Par un premier courrier officiel, en date du 31 janvier 2008, le SMESCOTA répond en précisant les modifications demandées par l'autorité départementale qui seront inscrites dans la rédaction finale du SCOT de l'Artois.



02 / Le 23 octobre 2007, Monsieur le Préfet du Pas de Calais, qui a donné l'avis des services de l'état sur le SCOT de l'Artois (4 pages) :

I) Les éléments d'appréciation concernant la conduite de la procédure.

II) Les orientations et le contenu général du SCOT.

III) La modification sollicitée sur la sécurité routière.

IV) Les remarques formulées par thèmes :

- a) sur la gestion économe du territoire,
- b) en matière d'habitat,
- c) en matière de protection de la ressource en eau.

Par un second courrier officiel, en date du 31 janvier 2008, le SMESCOTA répond en indiquant les modifications qui seront inscrites dans la rédaction finale du SCOT de l'Artois, plus particulièrement dans le PADD et le DOG.



03 / Le 23 octobre 2007, le Conseil Régional Nord-Pas de Calais (26 pages, dont 8 cartes thématiques) :

Dans une partie de ses conclusions, le Conseil Régional constate que le projet du SCOT de l'Artois répond globalement aux grands enjeux et objectifs de développement et d'aménagement du territoire national.

En outre, le Conseil Régional souhaite être associé au suivi et à l'évaluation de la mise en œuvre du SCOT de l'Artois.



04 / Le 10 octobre 2007, Monsieur le Président du Conseil Général du Pas de Calais (3 pages) :

Après examen, la commission permanente du Conseil Général a examiné le dossier SCOT et fait les remarques suivantes :

VOIRIE : recensement des nouvelles liaisons routières qui auront un impact important sur le réseau routier départemental, avec le constat de l'oubli de la déviation de Billy-Berclau.

TRANSPORTS : constat de l'oubli des transports interurbains départementaux.

ESPACES NATURELS : demandes de modifications dans les chapitres « patrimoine naturel » et « patrimoine paysager ».

SITES et ITNERAIRES : demande d'intégrer le Plan Départemental d'Itinéraire de Promenade et de Randonnées (PDIPR) qui a valeur juridique

EAU : rappel sur les captages et leurs protections, aide à l'assainissement pour les communes rurales.

Par son courrier officiel, en date du 31 janvier 2008, le SMESCOTA donne acte aux demandes du Conseil Général du Pas de Calais. La rédaction finale du SCOT de l'Artois intégrera la majorité des observations contenues dans le courrier du 10 octobre 2007.



05 / Le 24 octobre 2007, Chambre d'Agriculture du Pas de Calais (4 pages) :

Monsieur le Président de la Chambre d'Agriculture du Pas de Calais fait une analyse de la partie du dossier qui concerne son activité.

Il complète cette analyse par des remarques relatives à :

- la préservation des espaces naturels et agricoles,*
- donner la priorité au renouvellement urbain au sein du tissu bâti existant,*
- pérenniser la dynamique agricole,*
- maintenir l'identité et la qualité des paysages,*
- préserver et sécuriser la ressource en eau.*

Par son courrier officiel, en date du 31 janvier 2008, le SMESCOTA répond point par point aux demandes exprimées par Monsieur le Président de la

Chambre d'Agriculture 62, précisant les points sur lesquels un accord partiel peut être donné et confirme les parties qui sont déjà développées dans le document du SCOT.



06 / Le 22 octobre 2007, SAGE de la Lys (6 pages) :

Avis favorable de l'organisme avec de nombreuses suggestions.

Par son courrier officiel, en date du 31 janvier 2008, le SMESCOTA accepte les remarques contenues dans le courrier du SAGE de la Lys.



07 / Le 26 septembre 2007, Syndicat Mixte des Transports (SMT) (1 page) :

Pas de commentaire particulier, hormis une précision entre les lignes à haut niveau de service et les transports en commun en site propre.

Par son courrier officiel, en date du 31 janvier 2008, le SMESCOTA fait réponse au courrier du SMT.



08 / Le 16 octobre 2007, Syndicat Mixte du Schéma Directeur de Lille Métropole (5 pages) :

Avis favorable, avec copie de la délibération.



09 / Le 19 octobre, Syndicat Mixte pour le SCOT de Flandre Intérieure (3 pages) :

Avis favorable, avec copie de la délibération.



10 / Délibération en date du 3 octobre 2007 du conseil communautaire de la communauté d'agglomération de l'Artois (3 pages) :

Avis favorable, avec demande de la modification de la carte page 223.



11 / Délibération en date du 26 septembre 2007 du conseil communautaire de la communauté de communes de Nœux et environs (2 pages) :

Abstention, dans l'attente de réponses à deux questions posées au SMESCOTA



12 / Délibération en date du 27 septembre 2007 du conseil municipal de la commune d'Auchel (2 pages) :

La délibération autorise Monsieur le Maire à saisir le Préfet sur la base d'un certain nombre d'éléments listés dans le document.



13 / Délibération en date du 16 septembre 2007 du conseil municipal de la commune de Beuvry (1 page) :

Avis défavorable, essentiellement dû au fait que la commune n'est pas identifiée comme pôle urbain.



14 / Courrier en date du 22 octobre 2007 de Monsieur le Maire de Busnes (1 page) :

Observation sur le dossier SCOT liée aux « dents creuses ».

Par son courrier officiel, en date du 31 janvier 2008, le SMESCOTA rappelle la règle spécifique à l'observation de Monsieur le Maire de Busnes.



15 / Délibération en date du 15 octobre 2007 du conseil municipal de la commune de Calonne-sur-la-Lys (1 page) :

Aucun avis exprimé, deux observations recensées.



16 / Délibération en date du 13 septembre 2007 du conseil municipal de la commune de Festubert (1 page) :

Avis défavorable, sans précision.



17 / Délibération en date du 1 octobre 2007 du conseil municipal de la commune de Fouquereuil (1 page) :

Abstention, dans l'attente de réponses à deux questions posées au SMESCOTA, par la communauté de communes de Nœux et environs.



18 / Délibération en date du 18 septembre 2007 du conseil municipal de la commune d'Hernin (1 page) :

Avis défavorable. L'avenir des petites communes rurales n'est pas clairement défini.

Par son courrier officiel, en date du 31 janvier 2008, le SMESCOTA rappelle la que dans le document SCOT, l'avenir des petites communes rurales a fait l'objet de réflexions pour contribuer à un développement équilibré du territoire, avec rappel des chapitres ou sous chapitres qui prennent en compte cette problématique.



19 / Courrier de Monsieur le Maire de La Couture (1 page) :

Observations sur le dossier SCOT liées à une insuffisance de prise en compte de sa commune dans la partie environnementale, la liaison verte concernant les corridors biologiques de la Loïsne et de la Lawe n'apparaissent pas, le captage d'eau de Violaines n'a pas été repéré, le circuit vélo du Bas-Pays semble manquant.

Par son courrier officiel, en date du 31 janvier 2008, le SMESCOTA rappelle les principes généraux du SCOT, et précise les points de prise en compte des préoccupations de Monsieur le Maire de La Couture.



20 / Courrier de Monsieur le Maire de Lestrem (2 pages) :

*Observations de détail sur des illustrations.
Félicitations sur le travail réalisé pour la réalisation du dossier.*



21 / Délibération en date du 2 octobre 2007 du conseil municipal de la commune d'Oblinghem (1 page) :

Abstention, sans précision.



22 / Commune de Sailly-Labourse (10 pages) :

- Courrier du Maire en date du 19 octobre 2007,
- Délibération du conseil municipal en date du 21 septembre : le conseil municipal décide de ne pas s'opposer au projet, mais avec des réserves, liées à l'A24 et à une multiplication de programmes inscrits dans un secteur restreint.

Par son courrier officiel, en date du 31 janvier 2008, le SMESCOTA répond au courrier du maire, sur l'A24 et sur le contournement éventuel de Nœux-les-Mines.



23 / Délibération en date du 9 octobre 2007 du conseil municipal de la commune de Violaines (1 page) :

Avis nuancé sur le projet du SCOT, puis avis défavorable compte tenu de la prise en compte de l'autoroute A24.

Par son courrier officiel, en date du 31 janvier 2008, le SMESCOTA rappelle qu'en ce qui concerne l'A24, les services de l'état seront sollicités en vue d'une position officielle de l'état sur l'inscription ou le retrait de son fuseau au sein des documents d'urbanisme (SCOT et PLU).



Avis favorables :

Avec observation :

24 / Courrier en date du 18 octobre 2007 de Madame la Maire de Mont-Bernanchon (2 pages), avec des réserves sur le tracé du canal à grand gabarit de raccordement à l'entreprise Roquette.

Sans observation :

25 / Délibération en date du 14 septembre 2007 du conseil municipal de la commune de Barlin (1 page).

26 / Délibération en date du 27 septembre 2007 du conseil municipal de la commune de Béthune (3 pages).

27 / Délibération en date du 7 septembre 2007 du conseil municipal de la commune de Caucourt (1 page).

28 / Délibération en date du 11 septembre 2007 du conseil municipal de la commune de Noyelles-Vermelles (1 page).

29 / Courrier en date du 17 août 2007 de Monsieur le Maire de Servins.



Fait à Béthune, le 15 février 2008

Georges ROOS
*Membre de la
commission d'enquête*

Ernest RAYNAUD
*Membre de la
commission d'enquête*

Jean-Paul HÉMERY
*Président de la
commission d'enquête*

