

**Réalisation de deux lignes de BHNS (Bulle 2 et Bulle 6)
sur le territoire de la Communauté d'agglomération Artois Comm.
et construction d'un centre de maintenance et de remisage à Houdain-Divion**

DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE

TOME C : DOSSIERS DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

PIECE C-2 : DOSSIER DE MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE BARLIN

Avril 2016

Sommaire

1	Préambule.....	3
2	Contexte réglementaire	5
	2.1 Réglementation liée à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec une déclaration d'utilité publique.....	5
	2.2 Documents du PLU concernés par la procédure de mise en compatibilité avec une déclaration d'utilité publique.....	5
3	Note de présentation du projet et des documents d'urbanisme concernés par le projet..	6
	3.1 Localisation du projet.....	6
	3.2 Justification du projet et de son utilité publique	6
	3.2.1 Contexte de l'opération	6
	3.2.2 Objectifs du projet	8
	3.3 Présentation du projet et des travaux associés.....	9
	3.4 Documents d'urbanisme concernés par le projet	9
4	Nature des modifications apportées au dossier du PLU de la commune de Barlin.....	10
	4.1 Historique du PLU de Barlin	10
	4.2 Contenu et justification des modifications.....	10
	4.2.1 Zonage et règlement	10
	4.2.2 Emplacements réservés	10
	4.2.3 Espaces boisés classés	10
	4.2.4 Conclusion sur la compatibilité.....	10
	4.3 Pièces du PLU sur lesquelles porte la mise en compatibilité	10
5	Contenu de la mise en compatibilité du projet avec le PLU de la commune de Barlin	11
	5.1 Liste des emplacements réservés	11
	5.1.1 Liste des emplacements réservés – État actuel	11
	5.1.2 Liste des emplacements réservés – État modifié	11
	5.2 Plan de zonage	12
	5.2.1 Plan de zonage – État actuel.....	12
	5.2.2 Plan de zonage – État modifié.....	13

1 Préambule

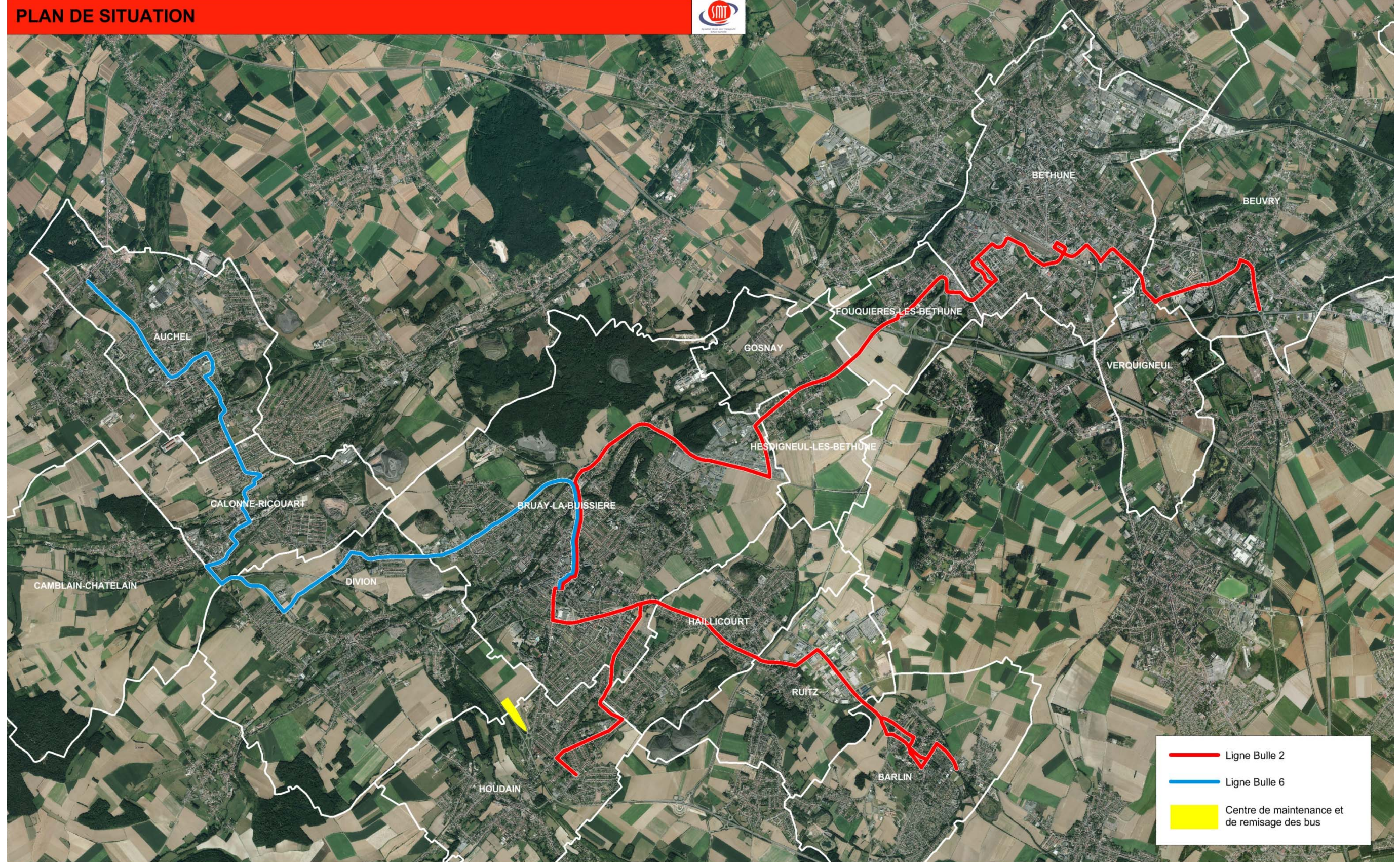
Le présent dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Barlin est établi dans le cadre du projet de réalisation de deux lignes de BHNS (Bulle 2 et Bulle 6) sur le territoire de la Communauté d'Agglomération Artois Comm., soumis à déclaration d'utilité publique, en vue des acquisitions foncières nécessaires à sa réalisation.

Le centre de maintenance et de remisage des bus projeté sur les communes de Houdain et Divion n'est pas concerné par le présent dossier.

Le plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Barlin, actuellement en vigueur, n'autorise pas, en tant que telle, la réalisation du projet de ligne de BHNS Bulle 2.

Il doit donc être mis en compatibilité avec la déclaration d'utilité publique à laquelle est soumis le projet et ce, conformément aux dispositions des articles L.153-54 et R.153-14 du Code de l'urbanisme.

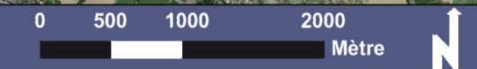
PLAN DE SITUATION



- Ligne Bulle 2
- Ligne Bulle 6
- Centre de maintenance et de remisage des bus



Sources : AULAB, Orthophotos 2012
Date : 23/03/2016



2 Contexte réglementaire

2.1 Réglementation liée à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec une déclaration d'utilité publique

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec une déclaration d'utilité publique est notamment régie par les articles L.153-54 et R.153-14 du Code de l'urbanisme. Elle doit être appliquée, en l'espèce, car l'incompatibilité de l'opération avec le PLU de la commune de Barlin, actuellement en vigueur, a été constatée.

Il s'agit d'une procédure conduite par l'État, contrairement aux procédures de modification ou de révision prévues par le Code de l'urbanisme, conduites à l'initiative et sous la responsabilité des collectivités locales.

Article L.153-54 du Code de l'urbanisme

« Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, d'une procédure intégrée en application de l'article L.300-6, ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet, et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

1° L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;

2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'État, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L.132-7 et L. 132-9.

Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint. »

L'examen conjoint a lieu avant l'ouverture de l'enquête publique à l'initiative du préfet.

La déclaration d'utilité publique emporte approbation des nouvelles dispositions du plan local d'urbanisme. Après examen des modifications induites au PLU de la commune de Barlin, l'acte déclaratif d'utilité publique du projet sera réputé valoir approbation des modifications portées.

Article R.153-14 du Code de l'urbanisme

Les dispositions du présent article sont applicables à la déclaration d'utilité publique d'une opération qui n'est pas compatible avec un plan local d'urbanisme.

L'enquête publique est organisée dans les formes prévues par le chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement.

« Le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, éventuellement modifié pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête, ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis pour avis par le préfet à l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou au conseil municipal. Si ceux-ci ne se sont pas prononcés dans un délai de deux mois, ils sont réputés avoir donné un avis favorable. »

2.2 Documents du PLU concernés par la procédure de mise en compatibilité avec une déclaration d'utilité publique

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme a pour seul objet de permettre la réalisation du projet, dont la déclaration d'utilité publique doit être prononcée.

Plus précisément, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme se traduit par une adaptation de toutes les dispositions concernées par la réalisation du projet, et qui ne lui sont, pour l'heure, pas compatibles.

Ainsi, les adaptations qui seront apportées aux documents d'urbanisme concernent plus particulièrement les textes et documents graphiques des différentes pièces réglementaires du document d'urbanisme.

Règlement

Le règlement fixe les règles applicables aux différentes zones en déterminant leur constructibilité. Le règlement des zones concernées par le projet est analysé.

S'il n'est pas compatible avec le projet envisagé, le règlement nécessite d'être modifié.

Emplacements réservés

Les emplacements réservés relèvent du règlement et sont représentés dans les documents graphiques.

Ils ont pour objet, dans les périmètres où doivent être réalisés des équipements publics, d'éviter qu'un terrain, destiné à servir d'emprise à un équipement public, fasse l'objet d'une utilisation incompatible avec sa destination future.

Si aucun emplacement n'est réservé pour le projet, un nouvel emplacement réservé doit être créé en complément et en cohérence avec les documents graphiques dans la liste des emplacements réservés des communes concernées par le projet.

Si un emplacement réservé existant est traversé par le projet, le bénéficiaire doit être consulté et l'emplacement réservé est modifié ou supprimé dans la liste des emplacements réservés.

Espaces boisés classés

Les espaces boisés classés relèvent du règlement et sont représentés dans les documents graphiques.

Ils constituent une catégorie particulière d'espaces boisés urbains et périurbains protégés par le Plan Local d'Urbanisme. En effet, ils présentent un intérêt tel que la législation a paru insuffisante pour assurer leur préservation.

Les espaces boisés classés peuvent également être des zones non encore boisées. Le classement a alors pour objet de les réserver pour accueillir un boisement futur.

Le classement des espaces boisés par le PLU interdit tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation des sols de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création des boisements.

Dès lors, la réalisation d'un projet d'aménagement sur un espace boisé classé nécessite son déclassement. Si un espace boisé classé est seulement partiellement couvert par les emprises du projet, seule la surface concernée peut être déclassée.

Servitudes

Les servitudes d'utilité publique sont annexées au document d'urbanisme, conformément à l'article L.126-1 du Code de l'urbanisme.

Les servitudes interceptées par le tracé de BHNS doivent être examinées.

Documents graphiques

Les documents graphiques relèvent du règlement. Il s'agit de plans représentant les différents secteurs définis par le règlement du document d'urbanisme.

Plus précisément, ils définissent le champ d'application territorial de la règle d'urbanisme figurant notamment dans le règlement du PLU.

Il convient d'ajouter sur les plans de zonage un emplacement réservé pour le projet dans le cas où celui-ci n'existe pas. Il permet de réserver les terrains nécessaires pour le bénéficiaire. L'emplacement réservé aux travaux et aménagements du BHNS est reporté sur les « plans de zonage après mise en compatibilité ».

3 Note de présentation du projet et des documents d'urbanisme concernés par le projet

3.1 Localisation du projet

Le projet se situe sur le territoire de la Communauté d'agglomération Artois Comm., et traverse plus particulièrement 14 communes : Auchel, Barlin, Béthune, Beuvry, Bruay-la-Buissière, Calonne-Ricouart, Divion, Fouquières-lez-Béthune, Gosnay, Haillicourt, Hesdigneul-lès-Béthune, Houdain, Ruitz et Verquigneul.

Le projet porte sur la création de deux lignes de bus à haut niveau de service :

- la ligne Bulle 2, d'une longueur d'environ 30 km, reliant Beuvry à Barlin / Houdain, via Béthune ;
- la ligne Bulle 6, d'une longueur d'environ 10 km, reliant Bruay-la-Buissière à Auchel.

La réalisation de ces deux lignes à haut niveau de service s'accompagne de divers aménagements connexes indispensables à la faisabilité et au fonctionnement du nouveau système de transport et à son insertion dans la voirie urbaine.

Le projet comprend également la construction d'un centre de maintenance et de remisage destiné à recevoir l'ensemble de la flotte des bus à haut niveau de service (BHNS) et des bus du réseau de transports collectifs urbains, sur les communes de Houdain et Divion.

Le projet sur la commune de Barlin

La commune de Barlin est uniquement concernée par le tracé de la ligne Bulle 2 (cf. carte en page suivante).

L'extrémité Sud-Est de la ligne Bulle 2 se situe à proximité du collège Jean Monnet. Le tracé de la ligne Bulle 2 rejoint ensuite le centre-ville de Barlin, effectue une boucle autour de la place Roger Salengro et du futur écoquartier de la commune. Le tracé remonte ensuite rue de Houdain, rue Jean Jaurès, pour se diriger vers la zone industrielle de Ruitz.

3.2 Justification du projet et de son utilité publique

3.2.1 Contexte de l'opération

Un territoire dense, multipolaire et en développement

Situé en limite Ouest de l'ancien bassin minier, le territoire du SCoT de l'Artois tire son identité d'un tissu urbain dense formant une agglomération de près de 277 000 habitants composée d'un réseau de villes moyennes.

Entretien des liens étroits avec la métropole lilloise et le territoire de Lens-Liévin et Hénin-Carvin, dont il partage le passé minier, le territoire du SCoT de l'Artois est l'une des principales composantes de l'aire métropolitaine de Lille qui regroupe près de 2,8 millions d'habitants.

Au sein de cette aire métropolitaine, avec sa topographie très contrastée alliant zones urbaines, rurales et périurbaines, ce territoire singulier mêle activité économique et lieux de vie, principalement autour d'un cœur d'agglomération composé :

- du Béthunois, qui regroupe la ville-centre, Béthune, et les communes s'étendant de Chocques à Noeux-les-Mines ;
- du Bruaysis, qui s'étend d'Auchel à Barlin autour d'une ville principale : Bruay-la-Buissière.

2/3 des déplacements des habitants réalisés à l'intérieur du territoire du SCoT de l'Artois

Contrairement à ce que l'on pourrait penser, les flux automobiles sont très largement liés à des déplacements internes à l'agglomération de l'Artois.

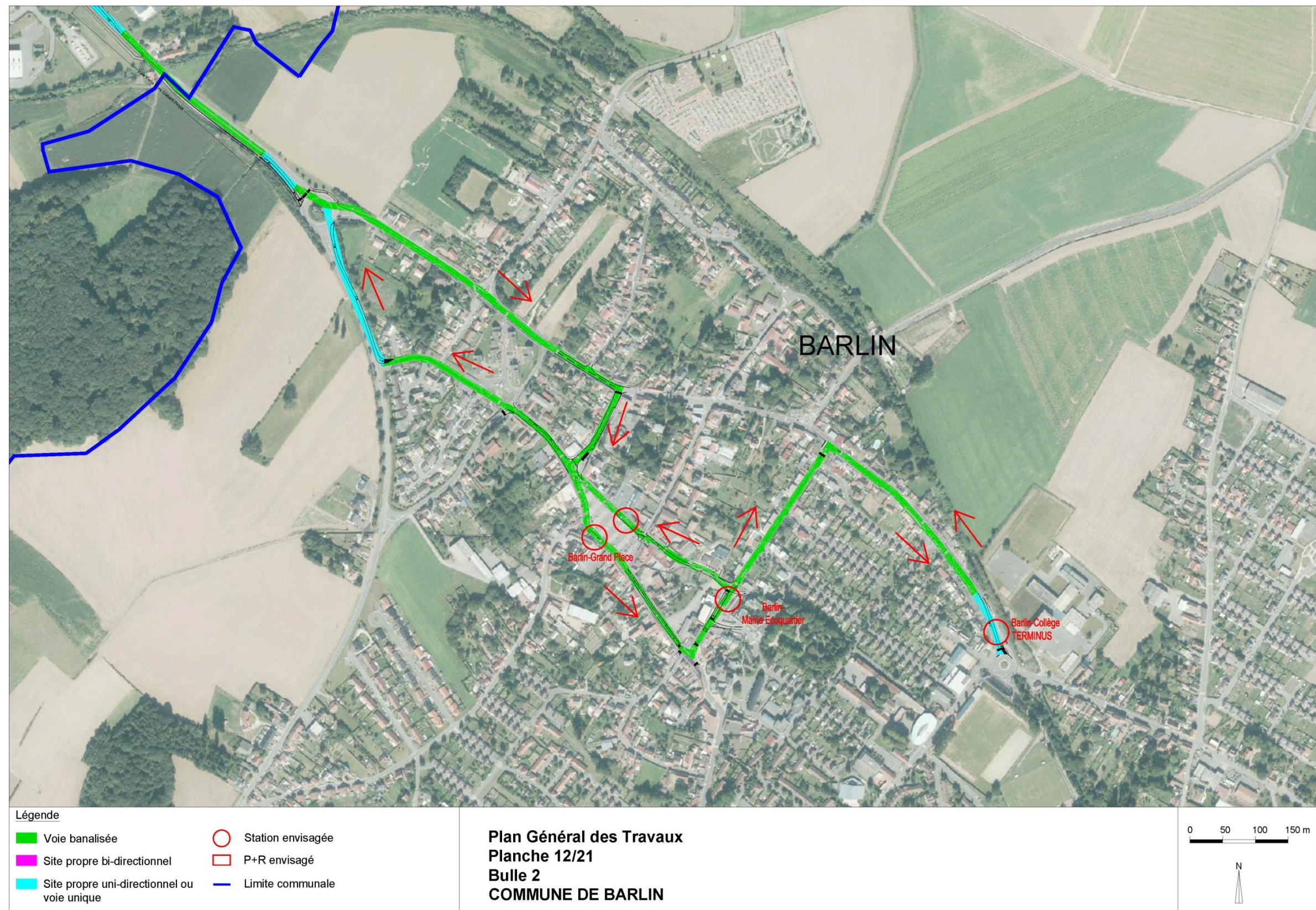
En plus de ces flux internes au territoire, il faut noter l'assez forte dépendance de l'aire du SCoT à des pôles extérieurs comme Lille, Lens ou Arras, mais aussi l'Audomarois.

Un réseau de transport en commun restructuré en janvier 2012

En janvier 2012, le réseau a fait l'objet d'une restructuration et d'une hiérarchisation, afin d'offrir un niveau de service homogène à tous les usagers.

Dans ce cadre, 4 lignes structurantes, les Bulles, ont été mises en place afin d'assurer l'armature du réseau de transport.

La création des lignes Bulles correspondait à une forte demande, car elles ont connu un rapide succès. La fréquentation de la ligne Bulle 2, entre Beuvry et Bruay-la-Buissière, a augmenté de 20% entre 2006 (année de sa création) et 2007, puis de près de 5% en 2008 et 2009. Entre janvier 2011 et décembre 2012, la Bulle 2 a connu une hausse de sa fréquentation de l'ordre de 6,4%.



3.2.2 Objectifs du projet

Le développement des transports en commun constitue un enjeu majeur pour les collectivités, et en particulier pour le Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle (SMT AG).

Cette volonté est inscrite dans différents documents de planification locaux, à savoir les schémas de cohérence territoriale (SCoT) de Lens-Liévin et d'Hénin-Carvin, ainsi que de l'Artois, approuvés tous deux en février 2008, ainsi que le plan de déplacements urbains piloté par le SMT AG.

Du point de vue purement transport, les objectifs du projet Bulles sont les suivants :

- promouvoir les transports publics propres et durables ;
- développer les transports collectifs urbains en site propre ;
- améliorer, dans le cadre d'un développement durable, la mobilité des populations ;
- remédier aux handicaps des populations et territoires insuffisamment desservis ;
- promouvoir le développement des nouvelles technologies de l'information et de la communication dans les transports en commun.

Cependant, ce projet a aussi des objectifs à caractères sociaux indispensables au territoire :

- permettre à tous de se déplacer plus aisément, y compris les personnes à mobilité réduite ;
- faciliter l'accès à l'emploi, à la culture, aux services et à la santé ;
- relier plus facilement les grands équipements et les grands projets ;
- mieux desservir les quartiers dont les ménages sont les moins motorisés ;
- faire que le territoire prenne une place à part entière dans l'aire métropolitaine lilloise ;
- réduire les émissions de gaz à effet de serre en facilitant le report modal de la voiture vers les transports en commun ;
- offrir plus de place aux modes doux.

Offrir une alternative de qualité au tout automobile

Une hausse du nombre des véhicules particuliers en circulation est à prévoir. Il est donc nécessaire d'agir, afin d'éviter que les nuisances liées à la circulation routière ne s'amplifient.

Dans ce contexte, il est important de **créer une offre de transports qui constitue une véritable alternative à l'automobile**, et de **développer l'intermodalité** (qui consiste à utiliser successivement plusieurs modes de déplacement).

Le projet BHNS prévoit une diminution des déplacements en véhicule (passagers + conducteurs) de l'ordre de 2% à l'horizon 2020 (pour environ 500 000 déplacements quotidiens réalisés en voiture). Dans le même temps, l'usage des transports en commun se développera de l'ordre de 40 %.

Renforcer la cohésion sociale et la requalification urbaine

Les populations modestes sont souvent plus dépendantes des transports collectifs pour accéder notamment aux services et à l'emploi. L'intégration de ces personnes en difficulté au reste de l'agglomération nécessite une politique volontariste de transport. **Accessible pour tous**, le projet contribue à faciliter la mobilité au sein de l'agglomération de l'Artois.

Une desserte de qualité permettra de **désenclaver les quartiers les plus en difficulté**, de **relier les grands équipements** entre eux et de **favoriser les déplacements des plus démunis**.

Le projet a également vocation à **contribuer à la requalification des espaces publics**, et à **développer les autres modes doux de déplacements**, notamment par la création de pistes cyclables.

Renforcer l'attractivité des centres urbains et la desserte des équipements structurants

La reconversion de l'agglomération de l'Artois est en cours, et pour renforcer son attractivité, il convient de s'appuyer sur les **cœurs urbains et centralités** et sur un certain nombre de **grands projets** qui véhiculeront une image positive et attractive.

Le SCoT de l'Artois préconise un développement urbain concentrique qui renforce le rôle **de Béthune comme moteur de développement**, ainsi que celui des pôles urbains secondaires de Bruay-la Buisserie, Noeux-les-Mines et Auchel qui ont chacun un rôle local important.

Le choix des futurs axes de transport en commun en site propre doit contribuer à conforter le cœur urbain et les polarités de l'agglomération.

Ceux-ci en constitueront la « colonne vertébrale » en reliant les principaux pôles urbains et les grands équipements. Les principaux pôles d'attractivité desservis seront : le centre hospitalier de Béthune à Beuvry, la polyclinique de Divion, le pôle d'échange multimodal de Béthune, le futur pôle d'échange multimodal de Bruay-la-Buisserie, l'université de l'Artois à Béthune, la gare de Calonne-Ricouart, les centres urbains, ...

Créer une dynamique pour l'ensemble du réseau TADAO

Le réseau de bus actuel TADAO a profité d'améliorations successives qui ont considérablement influé sur la fréquentation. En effet, les chiffres de croissance se situent aux alentours des 8% par an, pour les deux dernières années.

Cependant le réseau atteint des limites. Ainsi, les bus qui partagent la voirie avec les véhicules routiers sont soumis aux aléas de la circulation et cela entraîne de plus en plus souvent des problèmes de ponctualité et de rapidité des bus. En moyenne, sur la Bulle 1, en 2014, entre 15 et 20 % des bus ne respectaient pas leur fiche horaire à cause des engorgements routiers.

Le projet Bulles permettra un passage plus fréquent à certaines heures de la journée, avec une amplitude plus large (de 5 à 23 heures par exemple).

Il s'agit donc d'aller plus loin et de doter les lignes majeures du réseau TADAO de **performances attractives**.

Il s'agit également de créer un **nouvel axe fort (Bulle 6)** pour un secteur avec un très fort besoin de mobilité. Quant à la Bulle 2, celle-ci sera allongée, permettant de **desservir plus de secteurs** et de profiter à un plus grand nombre d'usagers.

3.3 Présentation du projet et des travaux associés

Le projet de lignes Bulle 2 et Bulle 6 comprend alternativement :

- des **sections en sites propres**, dédiés à la circulation des bus ;
- et des **sites banalisés**, sur lesquels le BHNS partage la voirie avec les autres usagers.

Les stations sont espacées d'un pas moyen de 500 m environ. Elles jalonnent le parcours et sont au nombre d'environ 50 stations pour la ligne Bulle 2 et d'environ 20 stations pour la ligne Bulle 6.

Le projet de lignes Bulle 2 et Bulle 6 s'accompagne de :

- la **reprise des aménagements urbains existants** dans les secteurs de création de voies en site propre ;
- la **réalisation de voies dédiées aux modes doux**, lorsque le contexte urbain le permet ;
- la **création de parkings-relais P+R** ;
- la **création de pôles d'échanges multimodaux**.

Le projet comprend également la construction d'un **centre de maintenance et de remisage** destiné à recevoir l'ensemble de la flotte des bus à haut niveau de service (BHNS) et des bus classiques du réseau TADAO. Ce dernier se situe sur une parcelle de quatre hectares au sein des communes de Houdain et Divion.

3.4 Documents d'urbanisme concernés par le projet

Toutes les communes concernées par le projet sont dotées d'un document d'urbanisme (plan d'occupation des sols ou plan local d'urbanisme).

Le tableau suivant présente l'état d'avancement des POS / PLU pour chacune des communes concernées par le projet :

Commune	Type de document	Date d'approbation	Date de prescription de la révision du document
Auchel	PLU	20/06/2014	/
Barlin	PLU	31/01/2006	/
Béthune	POS	19/06/2000	26/09/2014
Beuvry	PLU	26/03/2013	/
Bruay-la-Buissière	PLU	18/12/2014	/
Calonne-Ricouart	PLU	09/02/2006	31/03/2011
Divion	PLU	26/03/2010	/
Fouquières-lez-Béthune	PLU	11/12/2007	20/06/2014
Gosnay	PLU	09/10/2014	/
Haillicourt	PLU	16/05/2011	/
Hesdigneul-lès-Béthune	PLU	23/03/2006	31/03/2011
Houdain	PLU	28/09/2006	31/03/2011
Ruitz	PLU	26/03/2009	/
Verquigneul	PLU	28/06/2013	/

Il est à noter que la commune de Camblain-Châtelain n'est pas affectée par le projet des lignes de BHNS et du centre de maintenance et de remisage. Les effets induits par le fuseau d'étude de 500 m autour du projet n'ont pas d'incidence sur le PLU de cette commune.

Le présent dossier de mise en compatibilité a pour objet de mettre en évidence les modifications à apporter au document d'urbanisme de la commune de Barlin, pour assurer la compatibilité du projet avec le règlement, le plan de zonage et la liste des emplacements réservés.

NB : Le projet a fait l'objet d'une demande d'examen au cas par cas auprès de l'autorité environnementale pour chaque commune au titre de l'évaluation environnementale des documents d'urbanisme.

4 Nature des modifications apportées au dossier du PLU de la commune de Barlin

4.1 Historique du PLU de Barlin

La commune de Barlin dispose d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU), approuvé le 31 janvier 2006. Ce PLU a fait ensuite fait l'objet d'une modification et d'une révision simplifiée approuvées le 11 décembre 2007, ainsi que d'une modification en 2012.

4.2 Contenu et justification des modifications

4.2.1 Zonage et règlement

Le projet de ligne BHNS Bulle 2 s'inscrit au sein des zones UA, UB, UC, et A du PLU de la commune de Barlin.

La **zone UA** correspond au centre de la commune de Barlin. Il s'agit d'une zone urbaine à densité élevée. Sa vocation est mixte : elle est principalement affectée à l'habitat, aux équipements d'intérêt collectif, aux commerces et services, ainsi qu'aux activités peu nuisantes admissibles à proximité des quartiers d'habitation.

Le règlement de la zone UA n'interdit pas l'aménagement de la ligne de BHNS.

La **zone UB** constitue une zone urbaine mixte relativement dense. Elle est principalement affectée à l'habitat, aux équipements d'intérêt collectif, aux commerces et services, ainsi qu'aux activités peu nuisantes admissibles à proximité des quartiers d'habitation.

Le règlement de la zone UB n'interdit pas l'aménagement de la ligne de BHNS.

La **zone UC** constitue une zone urbaine mixte moyennement dense, péricentrale. Elle est principalement affectée à l'habitat, aux équipements d'intérêt collectif, aux commerces et services, ainsi qu'aux activités peu nuisantes admissibles à proximité des quartiers d'habitation.

Le règlement de la zone UC n'interdit pas l'aménagement de la ligne de BHNS.

La **zone UD** constitue une zone urbaine de faible densité affectée essentiellement à l'habitation.

Le règlement de la zone UD n'interdit pas l'aménagement de la ligne de BHNS.

La **zone A** constitue une zone naturelle non équipée protégée au titre de l'activité agricole.

Dans cette zone, sont interdites « toutes les constructions ou installations non liées à l'activité agricole, ni aux services publics ou d'intérêt collectif ».

Le projet de BHNS étant considéré comme une installation d'intérêt collectif, il est compatible avec l'affectation de la zone.

Le projet ne présente pas d'incompatibilité avec le règlement du PLU de la commune de Barlin.

4.2.2 Emplacements réservés

Le projet de BHNS n'intercepte aucun emplacement réservé sur la commune de Barlin.

Il est toutefois nécessaire de créer des nouveaux emplacements réservés correspondant au projet de BHNS, qui présentent une superficie totale de 5 605 m².

Ces emplacements réservés correspondent essentiellement aux surfaces nécessaires à la Bulle 2 pour :

- la création du terminus ;
- l'élargissement de voirie pour la création de voies Bus et de stations ;

Le plan de zonage qui figure les emplacements réservés, et la liste des emplacements réservés, doivent donc être modifiés.

4.2.3 Espaces boisés classés

Le projet de BHNS n'intercepte aucun espace boisé classé sur la commune de Barlin.

4.2.4 Conclusion sur la compatibilité

Le projet de BHNS ne présente pas d'incompatibilité avec le règlement du PLU de la commune de Barlin.

Pourtant, le plan de zonage doit être modifié : des nouveaux emplacements réservés doivent être créés pour le projet, qui présente une superficie totale de 5 605 m².

La liste des emplacements réservés doit ainsi être mise à jour, en ajoutant les nouveaux emplacements réservés dédiés au projet.

Conformément à l'article L.153-54 du Code de l'urbanisme, le PLU de la commune de Barlin doit faire l'objet d'une mise en compatibilité, afin de permettre les travaux et aménagements du BHNS.

4.3 Pièces du PLU sur lesquelles porte la mise en compatibilité

La présente mise en compatibilité du PLU de la commune de Barlin se traduira par :

- l'ajout de nouveaux emplacements réservés au plan de zonage ;
- la mise à jour de la liste des emplacements réservés.

5 Contenu de la mise en compatibilité du projet avec le PLU de la commune de Barlin

5.1 Liste des emplacements réservés

5.1.1 Liste des emplacements réservés – État actuel

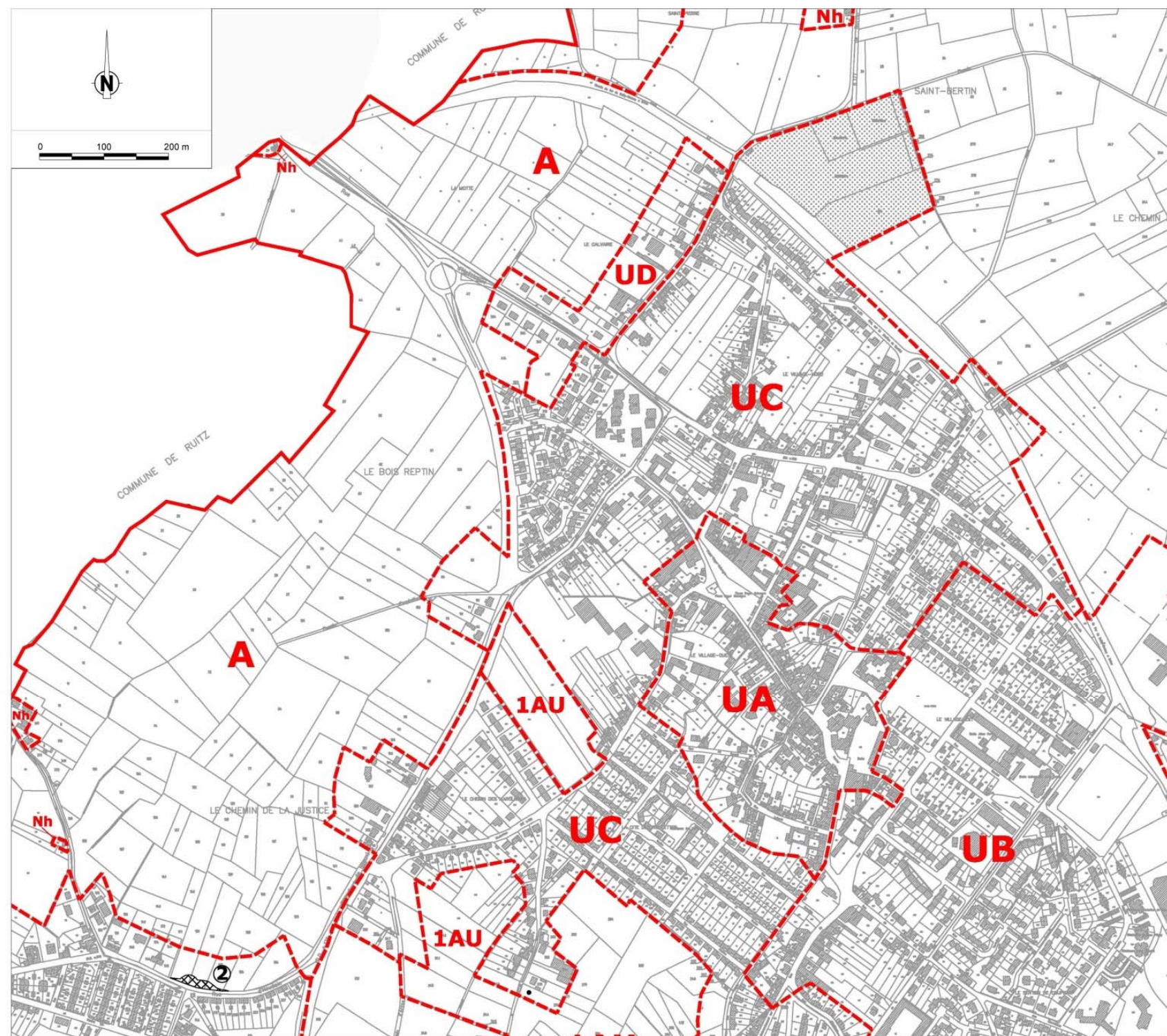
LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES		
Désignation	Destination	Bénéficiaire
1	Création d'un accès	Commune de Barlin
2	Création d'un giratoire	Commune de Barlin

5.1.2 Liste des emplacements réservés – État modifié

LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES		
Désignation	Destination	Bénéficiaire
1	BHNS Bulle 2 - Terminus	SMT Artois Gohelle
2	Création d'un giratoire	Commune de Barlin
3	BHNS Bulle 2 Elargissement de voirie	SMT Artois Gohelle
4	BHNS Bulle 2 – Station	SMT Artois Gohelle
5	BHNS Bulle 2 - Elargissement de voirie	SMT Artois Gohelle
6	BHNS Bulle 2 - Elargissement de voirie	SMT Artois Gohelle
7	BHNS Bulle 2 - Elargissement de voirie	SMT Artois Gohelle

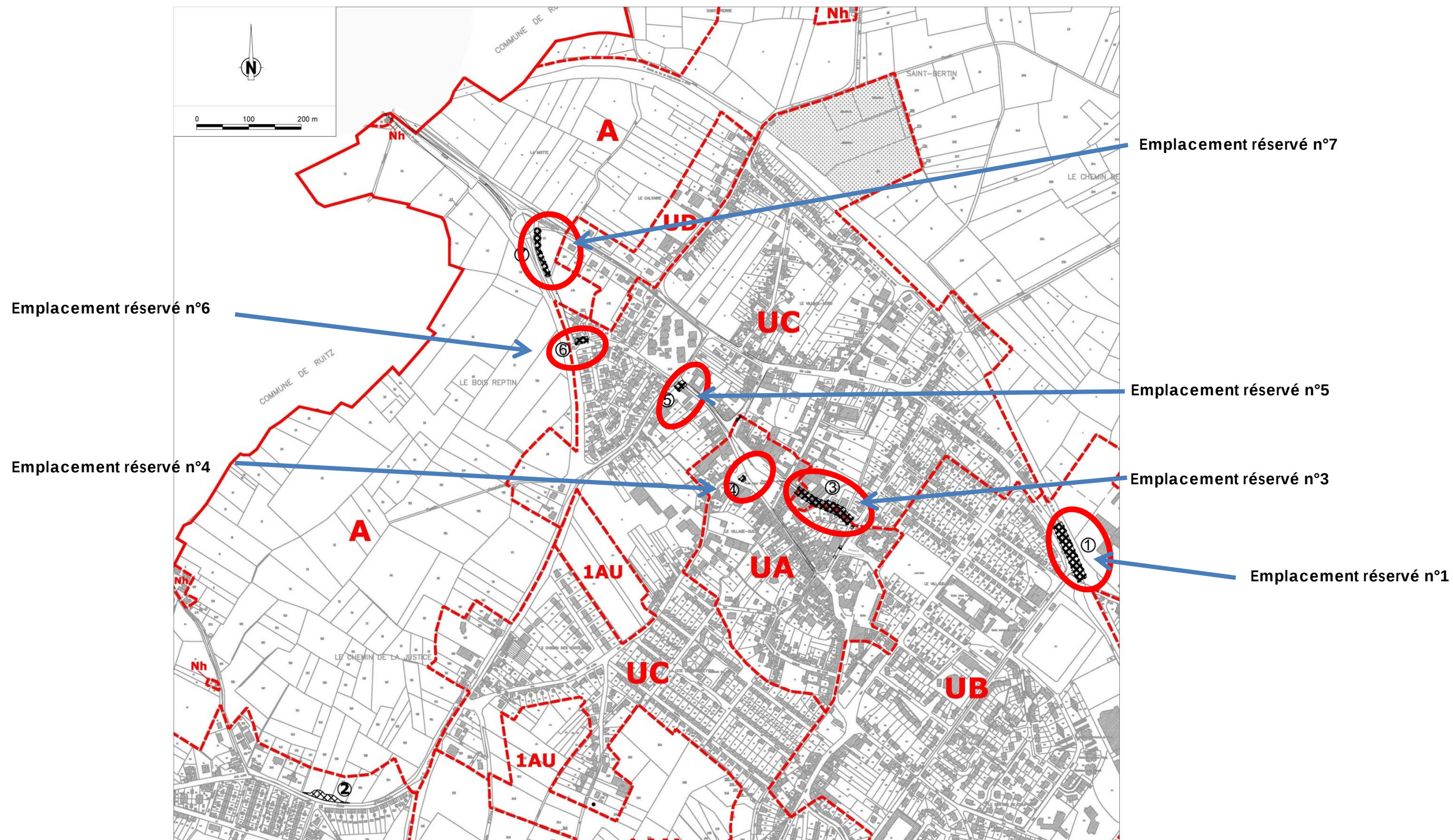
5.2 Plan de zonage

5.2.1 Plan de zonage – État actuel



PLU BARLIN – Etat Actuel

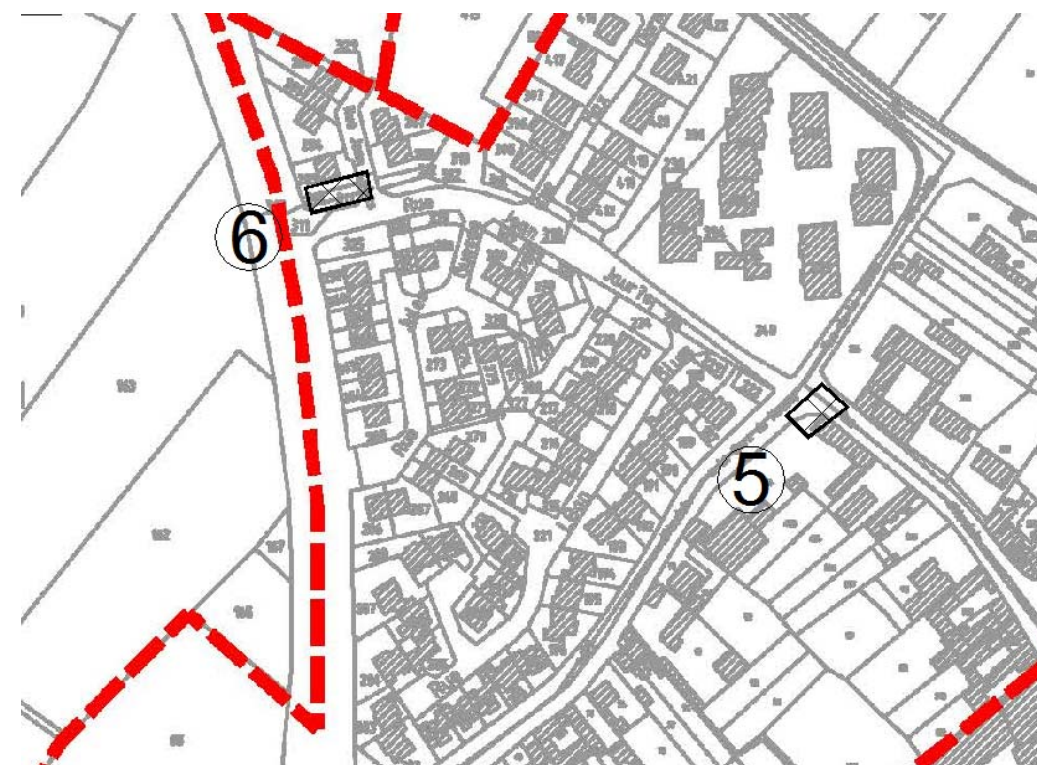
5.2.2 Plan de zonage – État modifié



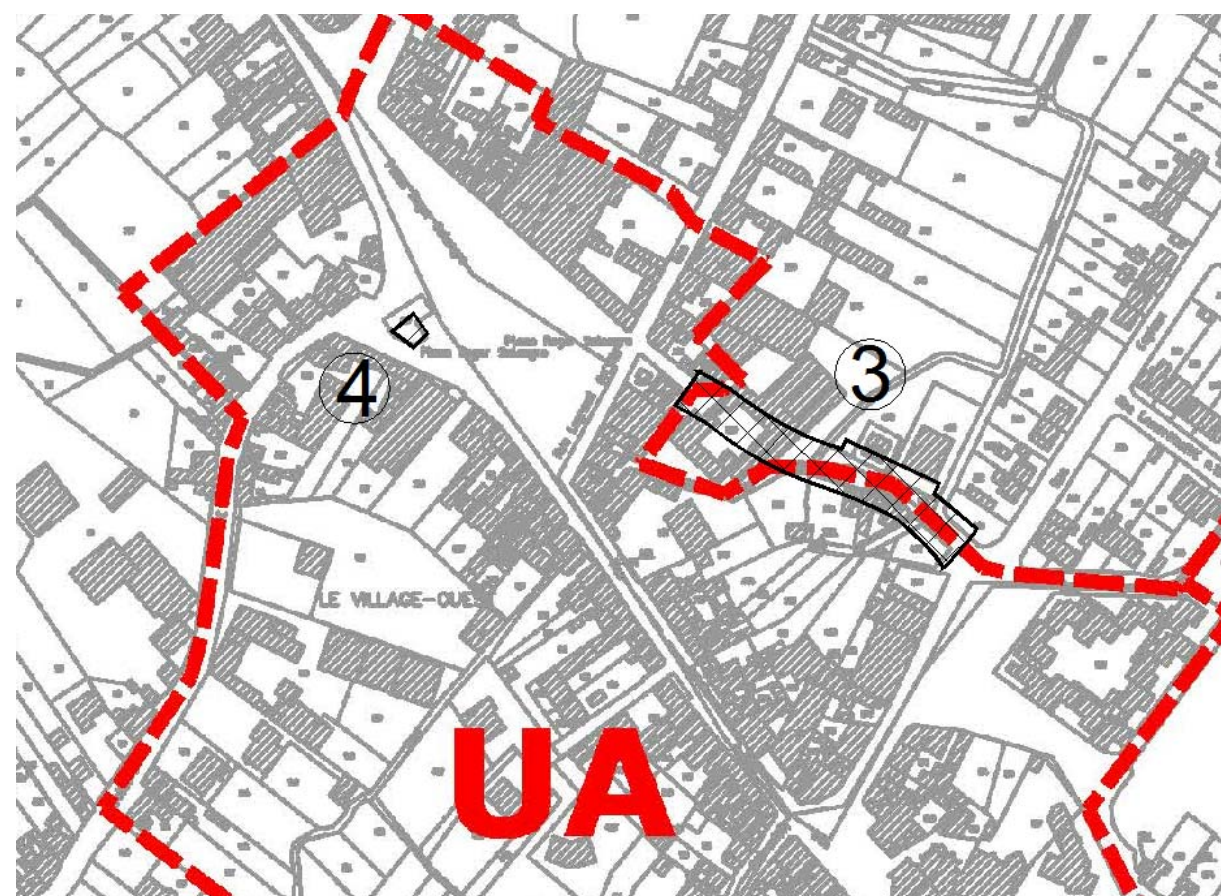
PLU BARLIN – Etat Modifié



ER n°1



ER n° 5 et n°6



ER n° 3 et n°4



ER n° 7