



évaluation environnementale

POPULATION PLANI-

FICATION AMENAGE-

MENT TRANSPORT HA-

BITAT COHERENCE

ENVIRONNEMENT

FONCIER ECONOMIE

COMMERCE RENOU-

VELLEMENT URBAIN

MIXITE EQUILIBRE

Schéma de Cohérence Territoriale
des agglomérations
de Lens-Liévin et Hénin-Carvin

**Document approuvé
le 11 février 2008**

TABLE DES MATIERES

Le cadre réglementaire de l'évaluation environnementale	4
1. Les objectifs du SCOT.....	6
2. L'articulation avec les autres documents faisant l'objet d'une évaluation environnementale (PDU, PLU).....	7
3. L'exposé des motifs généraux	9
4. La méthodologie de rédaction du livret.....	11
5. L'analyse thématique de l'évaluation environnementale	12
5.1. Les Espaces naturels et la Biodiversité.....	13
5.2. Le Paysage et le cadre de vie.....	16
5.3. L'Eau.....	19
5.4. Les risques naturels et technologiques.....	22
5.5. Les sites et sols pollués	25
5.6. L'énergie.....	28
5.7. La qualité de l'air et la lutte contre l'effet de serre.....	31
5.8. Les déchets.....	33
5.9. Le Bruit.....	35
5.10. Le Développement économique.....	38
5.11. L'éco-citoyenneté	40
6. Résumé non technique.....	42

Le cadre réglementaire de l'évaluation environnementale

Ce livret 4 qui présente l'évaluation environnementale fait partie du rapport de présentation. Cette évaluation se doit de répondre à deux cadres réglementaires : l'article R122-2 du code de l'urbanisme et la directive européenne « Evaluation et programmes » et sa transcription dans le droit français.

1. Le code de l'urbanisme

Il s'agit dans cette partie de répondre à l'article R 122-2 du Code de l'urbanisme et en particulier aux alinéas 4 et 6 qui demande que le rapport de présentation du SCOT :

- Analyse les incidences notables prévisibles de la mise en œuvre du schéma sur l'environnement et expose les problèmes posés par l'adoption du schéma sur la protection des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement telles que celles désignées conformément aux articles R. 214-18 à R. 214-22 du code de l'environnement ainsi qu'à l'article 2 du décret n° 2001-1031 du 8 novembre 2001 relatif à la procédure de désignation des sites Natura 2000 ;
- 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 ;

2. La directive européenne et sa transposition dans le droit français

L'évaluation environnementale est définie par les textes réglementaires suivants :

- Directive européenne 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement
- Ordonnance n° 2004-489 du 3 juin 2004 portant transposition de la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement (JO du 5 juin 2004)
- Décret n°2005-613 du 27 mai 2005, Décret pris pour l'application de l'ordonnance n° 2004-489 du 3 juin 2004 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement
- Circulaire du 12 avril 2006 : évaluation de certains plans, schémas et autres documents de planifications ayant une incidence notable sur l'environnement

Ces textes s'appliquent sur tous les plans et programmes susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement, et qui constituent un cadre contraignant pour la réalisation des travaux et projets d'aménagement. Dans le même temps, ils généralisent le processus d'évaluation, d'information et de consultation du public.

Ainsi, selon l'article 4 du décret n°2005-613 du 27 mai 2005, l'évaluation environnementale comprend 6 parties qui servent de base au plan de ce livret :

- **Une présentation résumée des objectifs**
- **Une analyse de l'état initial de l'environnement et des perspectives de son évolution**
- Une analyse exposant :
 - o **les effets notables probables de la mise en œuvre du document** sur l'environnement
 - o **les problèmes posés par la mise en œuvre du document** sur la protection des zones revêtant une importance particulière
- **L'exposé des motifs pour lesquels le projet a été retenu au regard des objectifs de protection de l'environnement**
- **La présentation des mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser** les conséquences dommageables du document sur l'environnement et en assurer le suivi
- **Un résumé non technique**

1. Les objectifs du SCOT

Rappel de l'alinéa concerné par ce paragraphe de l'article 4 du décret n°2005-613 du 27 mai 2005

1° Une présentation résumée des objectifs du plan ou du document, de son contenu et, s'il y a lieu, de son articulation avec d'autres plans et documents visés à l'article 1er du présent décret et les documents d'urbanisme avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en considération

Le scénario retenu par le SCOT se traduit par le maintien à minima de la population sur le territoire.

L'objectif de développement de l'attractivité est lié au projet de régénération du cœur urbain qui permet à la fois de :

- Changer l'image du territoire
- Rééquilibrer la structure sociale et économique
- Optimiser les investissements publics
- Maîtriser l'étalement urbain sur le secteur Nord et les collines de l'Artois.

Ce scénario est cohérent avec la gestion économe de l'espace, le respect des grands équilibres du territoire et permet de rompre avec une tendance à l'urbanisation peu dense, souvent sans lien avec les grands équipements et les pôles de services qui à terme risque de développer les déplacements et de remettre en cause les grands équilibres du territoire

Ainsi les grands objectifs du SCOT peuvent se résumer autour de cinq grands axes :

- Assurer l'objectif des 375 000 habitants dans un 1^{er} temps et ambitionner à moyen/long terme l'objectif de 400 000 habitants si seulement si le 1^{er} objectif est atteint ;
- Assurer l'augmentation des emplois permettant l'emploi de la population active du territoire ;
- Favoriser le développement et le saut qualitatif du territoire en particulier du cœur urbain et maîtriser l'étalement urbain au nord et au sud du territoire (transport, habitat, économie, commerce) ;
- Préserver le cadre vie naturel et paysager du nord et du sud, accompagner l'aménagement et la densification de manière qualitative dans le cœur urbain ;
- Mettre en œuvre les politiques publiques de protection de l'environnement et d'amélioration de la santé des populations.

2. L'articulation avec les autres documents faisant l'objet d'une évaluation environnementale

Rappel de l'alinéa concerné par ce paragraphe de l'article 4 du décret n°2005-613 du 27 mai 2005

1° Une présentation résumée des objectifs du plan ou du document, de son contenu et, s'il y a lieu, de son articulation avec d'autres plans et documents visés à l'article 1^{er} présent décret et les documents d'urbanisme avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en considération

Sur le territoire du SCOT de Lens Liévin - Hénin Carvin, hormis le schéma a proprement parlé (objet de ce livret), d'autres plans et documents soumis à évaluation environnementale sont concernés :

- **Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux et les deux SAGE**

Le territoire est couvert par deux SAGE : le SAGE de la Lys qui ne couvre que 6 communes du territoire et le SAGE Marque-Deûle. Même s'ils n'en sont pas au même niveau d'avancement, le second débutant à peine, ces deux schémas s'imposent au SCOT, leur compatibilité doit donc être assurée.

Sans prévaloir des enjeux qui seront identifiés ultérieurement pour le SAGE Marcq-Deûle, le territoire du SCOT est touché par les enjeux de gestion qualitative et quantitative de la ressource en eau, ce pour les périmètres des deux SAGE.

Le développement du territoire sur sa partie urbaine comme sur sa partie naturelle devra répondre aux grandes orientations suivantes définies dans le SDAGE :

- La généralisation des techniques alternatives en assainissement pluvial (perméabilisation des surfaces de parking, noues végétalisées, tranchées ou puits d'infiltration...),
- La maîtrise de la consommation en eau,
- Protection des champs captants et des captages d'eau potable,
- Protéger les ressources en eau vis-à-vis des risques de pollution et d'urbanisation,
- Respecter les objectifs de résultats fixés par le SDAGE et les SAGE de la Lys et de Marcq-Deule,
- Anticiper sur les changements climatiques prévisibles (impact sur les ressources en eau).

Les structures porteuses des deux SAGE, le SAGE de la Lys (SYMSAGEL), et le SAGE Marque-Deûle dont la structure est en cours de création devront appliquer la directive et son application dans le droit français de l'évaluation environnementale des plans et programmes sur les enjeux identifiés.

- **Le Plan de Déplacements Urbains de Lens Liévin - Hénin Carvin**

Ce projet détermine l'organisation du transport des personnes et des marchandises, la circulation et le stationnement. Il doit également permettre d'améliorer les liaisons vers l'extérieur du territoire (Béthune, Arras, Lille, Douai).

Ce plan, établi pour une durée de 5 à 10 ans, doit permettre de revoir l'aménagement du territoire en vue de favoriser l'usage des transports alternatifs à la voiture et aux camions : les transports en commun, les transports ferroviaire et fluvial, les deux-roues et la marche à pied.

L'ambition du PDU est d'assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité des habitants et la protection de leur environnement et de leur santé.

L'enquête publique du Plan de Déplacements Urbains de Lens Liévin - Hénin Carvin s'est déroulée du 12 mars au 13 avril 2007.

L'approbation définitive du PDU devrait intervenir pour la fin de l'année 2007, avec les modifications éventuelles apportées après la période de concertation officielle.

Ce Plan de Déplacements Urbains a fait l'objet d'un rapport d'évaluation environnementale réalisé en interne par la maîtrise d'ouvrage, le Syndicat Mixte des Transport, et en collaboration étroite avec le Syndicat Mixte du SCOT de Lens Liévin - Hénin Carvin.

Le Plan de Déplacements Urbains et le Schéma de Cohérence Territoriale ont été élaborés en même temps, sur les mêmes périmètres et dans le cadre d'une collaboration étroite entre les deux structures en charge de leur élaboration. C'est ainsi que le PDU va constituer la partie transport, mobilité et déplacement du projet de SCOT. Son évaluation environnementale a permis de constituer cette même partie dans l'évaluation environnementale du document supérieur, assurant de facto sa compatibilité.

- **Le Plan Local d'Urbanisme de Noyelles-Godault avec la présence d'un futur site Natura 2000**

La commune de Noyelles-Godault fait partie du Syndicat Intercommunal à Vocations Multiples des communes de Courcelles-les-Lens, Dourges, Evin-Malmaison, Leforest et Noyelles-Godault.

Ce SIVOM a pour principale vocation à réaliser, suivre, modifier ou réviser le PLU intercommunal à contenu POS de ces 5 communes.

Il est actuellement en cours de révision. Les documents devront prendre en compte la présence du Site d'intérêt Communautaire « pelouses métallicoles de la Plaine de la Scarpe » aux références FR3100504, future zone Natura 2000.

Dans le Document d'Orientations Générales du SCOT de Lens Liévin - Hénin Carvin, il est prescrit un classement en zone naturelle stricte du site de Noyelles-Godault et la création éventuelle d'une zone tampon « de surveillance » laissée à l'appréciation de la commune.

- **Le Plan Départemental d'Élimination des Déchets Ménagers et Assimilés,**

Le Plan départemental coordonne l'ensemble des actions à mener pour assurer la réalisation des objectifs législatifs et réglementaires en matière de gestion des déchets ménagers et assimilés. Il est mené par le Conseil Général.

Le PDEDMA du département du Pas-de-Calais a été élaboré en 2002. Sa révision devrait débuter en 2008 pour une approbation fin 2009.

- **Les autres documents pris en considération mais ne faisant pas l'objet d'une évaluation environnementale :**

- Les Documents d'Urbanisme Communaux des 50 communes,
- Le Programme Local de l'Habitat des deux agglomérations,
- Les études commerciales du territoire du SCOT,
- Le Schéma Régional d'Aménagement du Territoire,
- Le Schéma Régional des Transports.

3. L'exposé des motifs généraux

Rappel de l'alinéa concerné par ce paragraphe de l'article 4 du décret n°2005-613 du 27 mai 2005

4° L'exposé des motifs pour lesquels le projet a été retenu au regard des objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national et les raisons qui justifient le choix opéré au regard des autres solutions envisagées

- Aux niveaux international et communautaire :

Même si depuis les années 60 la problématique écologique commençait à poindre, c'est en 1992 lors du Sommet de la Terre à Rio que l'on constate une réelle prise de conscience internationale du risque de changement climatique. Les états les plus riches, pour lesquels une baisse de croissance semblait plus supportable et qui étaient en outre, responsables des émissions les plus importantes, y ont pris l'engagement de stabiliser en 2000 leurs émissions au niveau de 1990. C'est le Protocole de Kyoto, en 1997, qui traduit en engagements quantitatifs juridiquement contraignants cette volonté.

Le protocole de Kyoto montre un des aspects de la conscience juridique internationale de lutter contre l'effet de serre et impose alors aux pays industrialisés de réduire leurs émissions de gaz à effet de serre de 5 % en moyenne par rapport aux niveaux de 1990 sur la période de 2008 à 2012.

D'autres conventions, comme la Convention pour la protection du patrimoine mondial culturel et naturel du 16 novembre 1972, ou encore la Convention sur la diversité biologique tenue à Rio de Janeiro le 22 mai 1992, prennent en compte la protection nécessaire de certaines espèces de la faune et de la flore au titre de la préservation de la biodiversité et de l'environnement en général.

Le droit communautaire est également concerné par ces problèmes et établit dès les années 1970 une stratégie de préservation des milieux naturels avec notamment des directives visant à contraindre les Etats Membres à prendre en compte, dans leurs systèmes juridiques, les mesures de protection de l'environnement de l'homme. On peut citer, par exemple, la directive communautaire du 23 octobre 2003 (n° 2000/60/CE) établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau.

Mais c'est une autre directive, celle du 27 juin 2001 (n° 2001/42) qui impose une évaluation des incidences des plans et programmes sur l'environnement. Ainsi, selon cette directive, tout document de planification ayant une incidence quelconque sur l'environnement doit faire l'objet d'une évaluation environnementale préalable.

- Au niveau national :

En France, la prise en compte de l'environnement dans le système juridique s'effectue de façon tardive. Cette prise de conscience environnementale apparaît réellement avec les premières lois « spécifiques » :

- 3 janvier 1992 : loi sur l'eau (n° 92-3 modifiée par la loi 2006-1772 du 30 décembre 2006) qui instaure une plus grande transparence dans la gestion locale de la ressource en eau pour lutter contre les pollutions et le gaspillage.

- 30 décembre 1996 : loi sur l'air (n° 96-1236) qui impose une définition des objectifs de qualité de l'air ainsi qu'une gestion locale de cette qualité.

C'est aussi grâce à la loi Barnier de 1995, relative au renforcement de la protection de l'environnement, qu'une véritable politique environnementale va être définie au niveau national.

Avec la Charte de l'Environnement du 2 mars 2005, la France reconnaît solennellement les droits et les devoirs fondamentaux de la protection de l'environnement. Désormais, ces principes essentiels pour l'avenir sont inscrits dans la Constitution au même niveau que les droits de l'homme et du citoyen et les droits économiques et sociaux. Qu'ils concernent la prévention ou la réparation des atteintes à l'environnement, l'éducation ou la précaution, ils s'imposent à l'Etat, aux acteurs économiques et à tous les citoyens.

Dans ce même souci de prise en compte de l'environnement dans les réalisations de l'homme, le décret du 27 mai 2005 (n° 2005-608) transpose la directive communautaire 2001/42 concernant l'évaluation des incidences des documents d'urbanisme sur l'environnement. Ce décret modifie alors le Code de l'environnement pour instaurer en son article L 122-4 I que :
« les plans, schémas, programmes et autres documents de planification figurant sur une liste établie par décret en Conseil d'Etat qui, sans autoriser par eux-mêmes la réalisation de travaux ou prescrire des projets d'aménagement, sont applicables à la réalisation de tels travaux ou projets doivent faire l'objet d'une évaluation environnementale dans les conditions prévues par la présente section ».

La loi SRU (solidarité et renouvellement urbain) du 13 décembre 2000, complétée par la loi UH (Urbanisme et Habitat) du 2 juillet 2003, remplace les anciens Schémas Directeurs par les Schémas de Cohérence Territoriale (SCOT) dont le but est de déterminer une stratégie urbaine globale au plan supracommunal.

Elaborés par un EPCI ou un syndicat mixte, les SCOT s'intègrent dans une logique de planification au titre de laquelle, sans imposer des règles d'urbanisme strictes, ils doivent respecter l'impact environnemental. En application de la Directive Européenne et de sa transcription dans le droit français (voir ci-dessus), les SCOT se trouvent donc particulièrement concernés par l'évaluation environnementale rendue nécessaire et obligatoire.

Les SCOT doivent tenir compte des conséquences de l'urbanisation, et plus largement de l'aménagement du territoire, sur l'environnement et la menace de la faune et de la flore.

Les autres documents locaux d'urbanisme (Programme Local de l'Habitat, Plan de Déplacements Urbains, Plan Locaux d'Urbanisme, cartes communales) doivent être compatibles avec le SCOT qui, lui-même, doit être compatible avec les principes directeurs et les dispositions générales et particulières (Projet d'Intérêt Général, Opérations d'Intérêt National, Directive Territoriale d'Aménagement) ainsi que les lois nationales.

Dans ce cadre le projet du SCOT répond à certains nombres de ces problématiques et s'emploie donc à lutter contre :

- le développement de l'effet de serre et la dégradation croissante de la qualité de l'air,
- l'étalement urbain,
- la menace de pollution des cours d'eau en maîtrisant le cycle dans sa globalité,
- l'étalement de l'urbanisation qui menace la préservation des zones naturelles,
- les atteintes à la biodiversité présente sur le territoire.

4. La méthodologie de rédaction du livret

Rappel de l'alinéa concerné par ce paragraphe de l'article 4 du décret n°2005-613 du 27 mai 2005

6° Un résumé non technique des informations prévues ci-dessus et **la description de la manière dont l'évaluation a été effectuée**

- Les Documents qui ont servi de support à la rédaction

L'évaluation environnementale du SCOT de Lens Liévin - Hénin Carvin a été réalisée sur la base des documents propres au SCOT mais aussi sur la base des documents de planification sectoriels qui ont aussi alimenté les différentes phases de réalisation du SCOT.

Ainsi on peut citer pour les documents du SCOT : le diagnostic, l'Etat Initial de l'Environnement, le Projet d'Aménagement et de Développement Durable, le Document d'Orientations Générales.

D'autres documents élaborés à la même échelle, parfois par des structures partenaires ont été exploités :

- Le Plan de Déplacements Urbains du Syndicat Mixte des Transport,
- Le SDAGE Artois-Picardie et le SAGE de la Lys,
- L'évaluation environnementale du PDU de Lens Liévin - Hénin Carvin,
- Le diagnostic et les orientations du Programme Local de l'Habitat élaboré par le Syndicat Mixte du SCOT sur les deux agglomérations,
- Les études sur l'urbanisme commercial et artisanal élaborées par le Syndicat Mixte du SCOT.

- La méthodologie employée

L'aide méthodologique à la rédaction du document s'est basée sur l'article 4 du décret n°2005-613 du 27 mai 2005, relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement, et sur la circulaire précisant le contenu de l'évaluation environnementale. Les différents échanges avec la DIREN et le Préfet sur cette question, parfois en commun avec d'autres SCOT tout au long de la procédure d'élaboration des documents a permis aussi d'affiner leur contenu et leur élaboration. Pour finir, un cadrage préalable fourni en avril 2007 par le Préfet a permis de constater que les enjeux étaient partagés sur ces questions.

- La conception du document

L'Etat Initial de l'Environnement, en 2004 et 2005, a été abordé par thématique. Afin de faciliter la compréhension des documents et de permettre une meilleure adéquation entre la phase diagnostic, la phase enjeux et la phase évaluation, il a été choisi de réaliser l'évaluation environnementale sur la même architecture avec ces 11 thématiques dans les deux documents. L'évaluation environnementale est un document qui a été réfléchi et rédigé tout au long de la conception du projet de SCOT (du diagnostic au projet jusqu'à la partie prescriptive). Le plan choisi pour chaque partie permet de répondre aux textes officiels. Ainsi à l'intérieur de chacune des 11 thématiques sont déclinés 5 items :

1. Le rappel de l'état initial de l'environnement et des enjeux
2. les perspectives d'évolution sans SCOT
3. les objectifs du SCOT et les raisons des choix
4. les incidences des choix du SCOT et les mesures compensatoires
5. les indicateurs de suivi

5. L'analyse thématique de l'évaluation environnementale

Rappel de l'alinéa concerné par ce paragraphe de l'article 4 du décret n°2005-613 du 27 mai 2005

2° Une analyse de l'état initial de l'environnement et des perspectives de son évolution exposant, notamment, les caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées de manière notable par le projet ;

3° Une analyse exposant :

- les effets notables probables de la mise en œuvre du plan ou document sur l'environnement et notamment, s'il y a lieu, sur la santé humaine, la diversité biologique, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, le bruit, le climat, le patrimoine culturel architectural et archéologique et les paysages ;

- les problèmes posés par la mise en œuvre du plan ou document sur la protection des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement telles que celles désignées conformément aux articles R. 214-18 à R. 214-22 du code de l'environnement ainsi qu'à l'article 2 du décret susvisé du 8 novembre 2001 ;

4° L'exposé des motifs pour lesquels le projet a été retenu au regard des objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national et les raisons qui justifient le choix opéré au regard des autres solutions envisagées ;

5° La présentation des mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser les conséquences dommageables du plan ou du document sur l'environnement et en assurer le suivi

5.1. Les Espaces naturels et la Biodiversité

1. Le Rappel de l'état initial de l'environnement et des enjeux

Le territoire est fortement urbanisé et industrialisé et les espaces naturels peu étendus constituent un potentiel à valoriser :

- Les principaux espaces non bâtis sont constitués par les zones agricoles
- Le taux de boisement est faible (5 à 7 %) et la richesse écologique relativement pauvre
- On distingue 3 secteurs assez distincts :
 - un secteur Nord où les ceintures agricoles autour des villes sont encore importantes et sur lequel l'eau joue un rôle d'identification propre (canal, zone humide) ;
 - un secteur central, très dense où les « poches » de nature sont constituées essentiellement par les friches, réhabilitées ou non, issues de l'activité minière,
 - un secteur sud, vaste zone rurale du territoire, qui renferme l'essentiel des zones naturelles du territoire.

Le territoire recèle des spécificités et des potentialités propres à l'ex-activité minière avec :

- 8 des 13 ZNIEFF et 1 arrêté de biotope qui sont issus de l'ex-activité minière,
- Plusieurs terrils monuments appartenant au patrimoine historique façonnent le paysage,
- Des espaces verts en cœur urbain qui donne une tonalité aérée de l'habitat dense (jardins privatifs et espaces publics des cités).

2. Les perspectives d'évolution sans SCOT

Depuis plusieurs années s'affirme une volonté croissante de mieux protéger et gérer les espaces naturels, et de conserver voire restaurer la biodiversité de la part des différents acteurs institutionnels du territoire. Ceci se traduit notamment au travers de la Trame Verte, politique globale d'amélioration de l'image du bassin minier, du cadre de vie, par la valorisation et la mise en réseau des sites de patrimoine naturel, paysager, de détente et de loisir, de mémoire, ou par la création de liaisons entre quartiers. Cette volonté s'affirme également par le classement en Espace Naturel Sensible d'un certain nombre de terrils ou encore la création de chemin de randonnées dans les secteurs ruraux.

Si l'amélioration du cadre de vie par la réintroduction d'espaces de nature au sein du milieu très urbain et industrialisé semble être un atout indispensable pour l'attractivité du territoire, les espaces naturels existants au Nord et au Sud n'en restent pas moins menacés par les projets de nouvelles implantations d'activités économiques et par la pression urbaine.

Il est indéniable que ces projets viendront réduire la superficie des espaces agricoles et/ou naturels existants, d'où l'importance d'offrir des espaces de nature et de détente aux habitants dans un territoire qui en est déjà globalement déficitaire.

3. Les Objectifs du SCOT et les raisons des choix

En termes de milieux naturels et de biodiversité, le PADD retient quatre grandes orientations :

- Préserver les caractéristiques (valeurs et identités) paysagères des trois secteurs du territoire,
- Augmenter le taux de boisement du territoire,
- Préserver et mettre en valeur tous les vecteurs de continuité écologique,
- Maîtriser l'extension de l'urbanisation et sa qualité urbaine sur les sites où s'exerce et où s'exercera de façon accrue la pression de l'urbanisation.

La transcription dans le DOG en terme d'espaces naturels et de biodiversité, c'est notamment :

- la protection et la préservation des espaces naturels riche d'une biodiversité reconnue (ZNIEFF de type 1, cavaliers, arrêté de biotope, Site d'Intérêt Communautaire futur Natura 2000, ENS),
- la préservation des espaces agricoles du territoire (ceinture au nord, poumon rural au sud),
- la priorité au renouvellement urbain et la densification des zones prévues en extension,
- la volonté d'augmenter le taux de boisement du territoire.

4. Les incidences des choix du SCOT et les mesures compensatoires

⊕	⊖
<p>L'augmentation du taux de boisement du territoire et cela dans les 3 secteurs</p> <p>La lutte contre l'effet de serre</p> <p>La préservation des terres agricoles dans les collines de l'Artois et dans le secteur Nord</p> <p>La protection des zones d'intérêt écologique remarquable notamment les ZNIEF de type 1, la future zone natura 2000 de Noyelles-Godault ou les Espaces Naturels sensibles du Conseil Général du Pas-de-Calais</p> <p>La création de liaisons vertes en cœur urbain dans les documents d'urbanisme (Trame verte)</p> <p>La lutte contre l'étalement urbain</p>	<p>Même si le renouvellement urbain restera la priorité du cœur urbain, la densification souhaitée se fera au détriment des dernières poches agricoles de ce secteur</p>

Les mesures compensatoires concernent essentiellement le cœur urbain car c'est ce secteur qui va connaître la pression la plus forte en ce qui concerne les espaces naturels et la biodiversité déjà peu présents.

Ainsi, les friches issues de l'activité minière sont parfois classées comme Espaces Naturels Sensibles. Ces périmètres sont protégés dans le SCOT.

La création de la trame verte communautaire doit permettre le développement d'espaces de liaisons douces dans le cœur urbain.

Il existe sur le territoire des sites potentiels pour la création d'espaces de nature comme les friches des Cokes de Drocourt ou la friche du 9-9 bis de Lens. Ils constituent de nouveaux espaces « naturels » en cœur urbain et augmentent les surfaces dédiées à la nature du territoire (160 ha sur Drocourt par exemple).

La mise en place d'une politique renforçant les transports en commun (création d'un Transport en Commun en Site Propre) et limitant l'usage de la voiture permettra aussi d'accompagner la densification du secteur central.

5. Les indicateurs de suivi

Indicateurs	Type d'indicateurs	Maitres d'ouvrage
Campagnes de photos aériennes du territoire permettant l'analyse de l'évolution des sols	Qualitatif et quantitatif	SCOT
Evolution du Taux de boisement du territoire	Quantitatif	SCOT
Recollement des PLU : évolution des surfaces urbanisables, consommation des espaces naturels et agricoles	Quantitatif	SCOT
Inventaires faunistiques et floristiques des zones protégées	Quantitatif	ZNIEFF : Etat ENS : CG 62 Trame Verte : Agglomérations

5.2. Le Paysage et le cadre de vie

1. Le Rappel de l'état initial de l'environnement et des enjeux

Un paysage fragmenté :

- Les nombreuses infrastructures de transport (autoroutes, routes nationales, voies ferrées) sont des véritables coupures urbaines,
- Le paysage porte encore les stigmates de l'histoire économique minière et industrielle du territoire, modèle parfait du développement non durable,
- Le territoire présente une mosaïque d'habitats avec les centres historiques anciens, les cités minières tournées vers les puits et les cités pavillonnaires de la fin du XXème siècle,
- La plaine agricole au Nord entoure les villes minières et les collines de l'Artois au Sud constituent le véritable poumon vert du Territoire.

Le patrimoine du territoire est façonné par deux siècles d'histoire :

- Un patrimoine naturel (points d'eau, bois, forêt, ZNIEFF),
- Un patrimoine bâti (cités, centres de soins, équipements publics),
- Un patrimoine industriel (terrils, chevalement, bâtiments),
- Un patrimoine de guerre (cimetières, monuments, édifices religieux en lien surtout avec la 1^{ère} Guerre Mondiale).

2. Les perspectives d'évolution sans SCOT

La stratégie de développement intègre la diversité des paysages, dans un objectif de renforcement de l'attractivité du territoire et de qualité du cadre de vie.

Dans un contexte de forte pression urbaine, tant au nord que dans les collines de l'Artois, la qualité des paysages reste une préoccupation à suivre pour éviter de perdre les ceintures agricoles, les coupures urbaines et le caractère de village de certaines communes.

Dans la plaine, le paysage est riche de son patrimoine minier (cités minières vertes et aérées parfois encore à rénover, terrils, sites minier,...). La qualité des projets à venir auront une incidence forte sur l'image future : urbanisation, réhabilitations de logements, de friches, aménagements à l'échelle de quartiers, de communes, création de zones d'activités, valorisation de sites emblématiques, ...

La candidature du Bassin Minier au patrimoine mondial de l'UNESCO au titre des paysages évolutifs témoigne de l'importance de l'héritage du paysage minier et de sa transformation dans le futur.

3. Les Objectifs du SCOT et les raisons des choix

En terme de paysage et en dehors des éléments de protection liés à la thématique de la biodiversité ou des espaces naturels, le PADD retient deux grandes orientations :

- Veiller à la qualité urbaine et paysagère des centres de villes et de villages à travers la prise en compte de la diversité des paysages urbains et ruraux, la protection et l'entretien des éléments de nature en ville et l'utilisation prioritaire des friches

industrielles pour favoriser un renouvellement de la ville sur elle même et améliorer le cadre de vie.

- Des recommandations par secteur devront permettre :
 - o au secteur Nord de maîtriser le développement urbain, dans le but d'économiser le foncier à long terme et de préserver les ceintures agricoles autour des villes,
 - o aux collines de l'Artois, de protéger le caractère rural par la limitation des extensions urbaines et des projets d'infrastructures,
 - o au cœur urbain, de protéger, entretenir et créer des éléments de nature en ville, des espaces de respiration et de rencontres au sein des quartiers et des zones les plus denses.

La transcription dans le DOG en terme de paysage et de cadre de vie, c'est notamment :

- la réalisation des Trames Vertes du territoire (Agglomérations, Région),
- la mise en valeur des paysages des entrées de ville et des infrastructures,
- la protection du patrimoine naturel (voir espaces naturels et biodiversité), arboré et culturel,
- la protection des ceintures agricoles et de certaines coupures urbaines, garantes de respiration dans le paysage,
- la prise en compte de l'impact paysager des nouveaux quartiers et des nouvelles zones d'activités,
- la protection des haies.

Le SCOT souhaite aussi se saisir de l'initiative de la candidature du Bassin Minier au patrimoine mondial de l'UNESCO au titre des paysages évolutifs. Un certain nombre de prescriptions alimentent le Document d'Orientations Générales sur la prise en compte de cette candidature notamment sur la préservation des cités minières remarquables.

4. Les incidences des choix du SCOT et les mesures compensatoires

⊕	⊖
La préservation des paysages naturels actuels reste un objectif majeur surtout dans les collines de l'Artois et le secteur Nord	La densification du cœur urbain au détriment d'une possible baisse de la surface des espaces verts
La lutte contre l'étalement urbain par le renforcement du cœur urbain et de la maîtrise de l'étalement des secteurs Nord et Sud	La problématique de gênes occasionnées par les travaux liés aux grands projets (Louvre, TCSP, ...)
La protection et la mise en valeur des patrimoines du territoire	
L'utilisation des friches comme support au développement du territoire (cokerie de Drocourt, Ste Henriette, Louvre Lens)	

Les mesures compensatoires concernent essentiellement le cœur urbain car c'est celui-ci qui sera soumis à une concentration des équipements publics :

- La création des trames vertes communautaires doivent permettre la création d'espaces de liaisons douces dans le cœur urbain dense reliant les espaces d'aménités présents,
- La réalisation des Trames Vertes et Bleues régionales avec la préservation des espaces non bâtis autour du cœur urbain comme le travail réalisé sur le Val de Souchez ou sur le secteur Nord de l'agglomération de Lens-Liévin où est développé le concept de « ville sur l'eau ».
- Sur le territoire, l'utilisation des sites potentiels pour la création d'espaces de nature comme les friches des Cokes de Drocourt ou la friche du 9-9 bis sur Lens constituent des nouvelles offres d'espaces « naturel » en cœur urbain et augmentent les surfaces dédiées à la nature du territoire (160 ha sur Drocourt par exemple),
- La mise en place d'une politique renforçant les Transports en Commun (création d'un Transport en Commun en Site Propre) et limitant l'usage de la voiture,
- La préservation des haies sur les terres agricoles dans le but de répondre à des enjeux de lutte contre l'érosion, contre le ruissellement, contre les risques d'inondations, de contribuer à l'amélioration de la qualité du paysage et à l'enrichissement des milieux naturels, par la reconstitution de lieux refuges pour la faune et de corridors biologiques,

5. Les indicateurs de suivi

Indicateurs	Type d'indicateur	Maitre d'ouvrage
Evolution du taux de boisement du territoire	Quantitatif	SCOT
Réalisation des projets des agglomérations (boucles, grands projets)	Quantitatif et qualitatif	Agglomérations, communes
Evolution des paysages ruraux, plantation de haies	Quantitatif et qualitatif	Agglomérations, communes
Recollement des PLU : évolution des surfaces urbanisables, consommation des espaces naturels et agricoles	Quantitatif	SCOT

5.3. L'Eau

1. Le Rappel de l'état initial de l'environnement et des enjeux

Il existe un **équilibre fragile du fonctionnement hydraulique et la qualité l'eau superficielle est médiocre**. L'usage de l'eau superficielle est principalement consacré au transport fluvial (canal de la Deûle). Cependant, avec le développement de la trame verte, on assiste à une création de points d'eau de loisirs et des projets de valorisation des écosystèmes et/ou des paysages liés à l'eau (Souchez, canal de la Deûle).

L'Assainissement et l'usage des eaux de pluie :

Les deux agglomérations ont réalisé un important travail d'acquisition de connaissances leur permettant de commencer à disposer d'une vision globale tant des interventions nécessaires sur les réseaux d'assainissement et les stations d'épuration que des marges de manœuvre actuelles en terme d'approvisionnement en eau potable.

La poursuite des études et des travaux sur les réseaux d'assainissement contribuera à réduire les dysfonctionnements (surcharge hydraulique liée à l'arrivée d'eaux claires parasites, inondation du fait de débordements de réseau, dilution des effluents en station, rejets directs dans la Deûle ou dans des bassins ...) et à améliorer les performances de l'épuration.

Le développement des techniques alternatives de gestion des eaux pluviales contribue également à limiter les arrivées d'eaux pluviales au réseau unitaire et à diminuer la surcharge hydraulique.

La gestion de l'eau potable :

- Une dégradation des eaux souterraines principalement par les nitrates qui ont conduit à une réduction de la ressource disponible pour la production d'eau potable (pollution plus marquée sur la Communauté).
- Des besoins domestiques sont en augmentation et la création de zones urbaines et d'activités économiques va créer de nouvelles demandes.

2. Les perspectives d'évolution sans SCOT

Les deux agglomérations sont compétentes en ce qui concerne la gestion de l'eau et de l'assainissement et se sont saisies de la problématique depuis longtemps. Ainsi, des études ont été engagées pour rechercher des nouvelles ressources sur leur territoire et sur les territoires voisins.

Le territoire du SCOT constitue une zone stratégique pour le bassin versant et une urbanisation importante et sans précaution est susceptible d'augmenter significativement le risque d'inondation en aval, de nuire à la qualité écologique des milieux et de la ressource et de mettre en danger l'alimentation des nappes d'eau souterraines.

Deux Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE de la Lys et le SAGE Marque-Deûle) ont été mis en place et s'appliqueraient même sans SCOT. Ils devraient avoir une influence positive sur :

- La généralisation des techniques alternatives en assainissement pluvial,
- La maîtrise de la consommation en eau,
- La protection des champs captants et des captages d'eau potable,
- La protection des ressources en eau vis-à-vis des risques de pollution et d'urbanisation.

3. Les Objectifs du SCOT et les raisons des choix

Dans le PADD c'est la recherche de la maîtrise du cycle de l'eau dans sa globalité qui est mise en avant à travers :

- L'amélioration de la qualité des eaux de ruissellement (liée à l'habitat, aux activités économiques, à l'agriculture),
- L'assurance d'une meilleure régulation des eaux pluviales,
- La préservation de la ressource en eau potable par une protection efficace des secteurs de captage d'eau, en particulier dans les documents d'urbanisme locaux,
- La poursuite et l'amplification des efforts en faveur de l'amélioration de la qualité de l'eau potable,
- La poursuite de la modernisation et de la remise aux normes des équipements d'assainissement collectif existants et des installations d'assainissement individuel.
- La limitation des implantations de populations ou d'activités nouvelles dans les secteurs d'assainissement non collectif.
- La conduite d'actions pour un usage raisonné de l'eau.

Le DOG déclinent les prescriptions et recommandations suivantes :

- Les collectivités mettront en œuvre les actions permettant la gestion et la valorisation optimale de la ressource en eau dans une optique de développement durable (économie d'eau, protection de la ressource, actions de sensibilisation et d'information auprès des habitants, du public scolaire, des entreprises agricoles et industrielles)
- Le développement de l'urbanisation doit être organisé dans un souci d'économie de l'infrastructure et de limitation de l'imperméabilisation des sols,
- La protection des captages d'eaux potables,
- L'infiltration des eaux pluviales à l'échelle de la parcelle sera favorisée ou au plus près par les techniques alternatives existantes,
- Les champs captants irremplaçables définis dans le SDAGE (Carvin, Estevelles, Meurchin, Vendin-le-Vieil, Wingles) seront particulièrement protégés.

4. Les incidences des choix du SCOT et les mesures compensatoires

Les orientations du PADD et les prescriptions du DOG (à travers toutes les thématiques y compris celles ne touchant pas directement à la gestion et la protection de la ressource) conduisent à une prise en compte importante de la gestion et de la protection de l'eau. Ce qui explique l'absence d'incidences négatives majeures du projet sur cette question.

⊕	⊖
<p>L'amélioration de la qualité des eaux souterraines</p> <p>La lutte contre l'imperméabilisation des sols</p> <p>La gestion de la quantité et de la réserve en eau souterraine</p> <p>L'incidence paysagère de l'emploi des techniques alternatives des eaux pluviales dans les projets (noues).</p>	<p>Le recours positif aux techniques alternatives en matière de gestion des eaux pluviales peut avoir ses effets pervers en termes de pollution des sols. Des pollutions accidentelles peuvent s'infiltrer dans le sol. Les eaux de ruissellement (les parkings et les voiries) se chargent également en hydrocarbures et en métaux lourds, et arrivent directement dans les noues ou bassin de retenue.</p>

Ainsi lorsque des projets seront initiés sur le territoire, ils devront dès leur conception prendre en compte la problématique de la ressource en eau dans la globalité de son cycle : de l'alimentation en eau potable à l'assainissement des eaux usées en passant par le recueil des eaux de pluie.

5. Les indicateurs de suivi

Indicateurs	Type d'indicateur	Maitre d'ouvrage
Mesures de la pollution des captages de l'eau potable	Quantitatif	Agglomérations
Evolution de la capacité de traitement des équipements	Quantitatif	Agglomérations
Mesure du nombre de raccordements aux réseaux assainissement	Quantitatif	Agglomérations
Recollement des PLU : évolution des surfaces urbanisables, consommation des espaces naturels et agricoles	Quantitatif	SCOT

5.4. Les risques naturels et technologiques

1. Le Rappel de l'état initial de l'environnement et des enjeux

La problématique des risques est majeure sur le territoire du SCOT. Trois grands types de risques sont présents sur le territoire du SCOT :

- les risques naturels majeurs avec les risques d'inondation et les risques liés au mouvement de terrain,
- les risques technologiques dus à la présence de nombreux établissements Seveso et sur le Transport des Matières Dangereuses,
- les risques liés aux conséquences des activités minières (remontée de grisou, présence des puits de mines, affaissement de terrain).

2. Les perspectives d'évolution sans SCOT

Des efforts importants ont été réalisés à l'échelle du Bassin Minier pour améliorer la connaissance et la gestion des risques.

Les Plans de Prévention des Risques, qu'ils soient Inondation, Risques Technologiques ou Miniers s'appliqueront aux documents d'urbanisme locaux avec ou sans SCOT. Le SCOT à travers sa politique globale de développement de son territoire accompagne cette gestion des risques et vise une politique équilibrée entre développement et prise en compte des risques.

3. Les Objectifs du SCOT et les raisons des choix

Le SCOT s'engage à travers son PADD et son DOG à la prise en compte et à la réduction de ces risques même si les réglementations supérieures s'imposeront aux documents d'urbanisme tels que les PLU ou le SCOT.

Dans le PADD c'est la recherche de la maîtrise du cycle de l'eau dans sa globalité qui est mise en avant à travers :

- L'amélioration de la qualité des eaux de ruissellement (liés à l'habitat, aux activités économiques, à l'agriculture),
- L'assurance d'une meilleure régulation des eaux pluviales,
- La poursuite de la modernisation et de la remise aux normes des équipements d'assainissement collectif existants et des installations d'assainissement individuel,
- La limitation des implantations de populations ou d'activités nouvelles dans les secteurs d'assainissement non collectif,
- La conduite d'actions pour un usage raisonné de l'eau.

C'est la recherche de la cohérence entre le développement économique éventuel d'établissements à risque et la prise en compte du tissu urbain déjà présent à travers :

- Le développement de la connaissance des risques naturels et technologiques grâce aux Plans de Prévention des Risques d'Inondations (PPRI) et des Plans de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) ainsi que par la limitation de l'extension urbaine autour des sites concernés.
- Veiller à la sécurité des personnes et des biens en matière de risques industriels par des implantations appropriées.

Les transcriptions dans le DOG sont plus précises et se traduisent :

- en matière de risques naturels à travers :

- la lutte contre l'effet de serre,
- le développement des énergies renouvelables,
- la lutte contre les inondations,
- les rénovations des parcs de logements,
- les perspectives de création de parcs d'éoliennes,
- la recherche d'innovations architecturales permettant les économies d'énergie ou de la ressource,
- la limitation de l'imperméabilisation du sol,
- la priorité au renouvellement urbain et à la limitation de l'extension urbaine.

- en matière de risques technologiques et industriels à travers :

- la mise en œuvre et le suivi des Plans de Prévention des Risques, qu'ils soient Inondation, Risques Technologiques ou Miniers,
- La création de zones tampon dans le cas de nouvelles implantations à risque.

- en matière gestion et de protection de la ressource à travers :

- l'adoption de techniques alternatives pour la gestion des eaux pluviales,
- la protection des captages et des champs captants irremplaçables,
- la limitation de l'imperméabilisation du sol.

4. Les incidences des choix du SCOT et les mesures compensatoires

⊕	⊖
Limitation de l'étalement urbain au Nord et au Sud avec comme objectif principal la limitation de l'imperméabilisation des sols Prise en compte de l'environnement urbain et paysager à proximité des entreprises à risques	Augmentation des surfaces imperméabilisées dans le tissu urbain

Les Mesures compensatoires :

La généralisation de l'utilisation des techniques alternatives de la gestion des eaux pluviales devraient permettre de compenser les conséquences sur l'engorgement des réseaux et sur l'approvisionnement de la nappe dans les nouvelles opérations de construction.

Les Plans de Prévention des Risques, qu'ils soient Inondation, Risques Technologiques ou Miniers et leurs mises en œuvre devraient limiter les conséquences de la présence de zones urbaines dans les zones d'aléas identifiées par ces plans.

5. Les indicateurs de suivi

Indicateurs	Type d'indicateur	Maitre d'ouvrage
Réalisation et approbation des PPR	Quantitatif	Communes – Etat
Nouveaux arrêtés de catastrophes naturelles	Quantitatif	Etat
Démarche des collectivités vers les économies d'énergie et le développement des énergies renouvelables (Agenda 21, Plan Climat, ZDE)	Quantitatif et qualitatif	Communes et Agglomérations
Recollement des PLU : évolution des surfaces urbanisables, consommation des espaces naturels et agricoles	Quantitatif	SCOT

5.5. Les sites et sols pollués

1. Le Rappel de l'état initial de l'environnement et des enjeux

Le territoire compte de nombreux sites et sols pollués, présentant un risque de dégradation locale de la qualité de la nappe, vulnérable sur la plus grande partie du territoire. Sur la Communauté d'Agglomération d'Hénin-Carvin, les risques de contamination des habitants par les métaux lourds restent possibles autour de l'ex-site de Métaleurop.

Outre les sites répertoriés ou pour lesquels une évaluation est en cours, un certain nombre d'anciens sites industriels ou d'activités de service méritent une attention particulière car pouvant être pollués. Certains sont proches de champs captant, voire à l'intérieur de périmètres de captage.

Le suivi de ces risques et la contamination possible des captages utilisés pour l'alimentation en eau potable est d'autant plus important que les ressources en eau sont limitées (prélèvements quasiment au niveau des maximum autorisés, absence de possibilité de créer d'autres captages, nécessité de mise en place de traitements spécifiques sur certains captages) alors que les besoins augmentent, que le territoire a d'importants projets de développement économique et que les créations de nouvelles zones urbanisées sont projetées.

2. Les perspectives d'évolution sans SCOT

La gestion des sites pollués s'inscrit dans le cadre de la politique nationale de gestion des sites et sols pollués. Les principes d'action sont de :

- suivre les sites en activité pour prévenir des pollutions (législation relative aux Installations Classées),
- connaître les pollutions existantes et les risques liés à ces pollutions afin de mettre en place une surveillance des sites, notamment par rapport à la qualité des eaux souterraines,
- réhabiliter les sites. Ceux-ci pourront alors être réutilisés, avec restriction d'usage ou non, en fonction de l'état du site après réhabilitation.

Concernant les terrains contaminés par le plomb autour de Métaleurop, une meilleure connaissance des risques permet d'aller plus loin dans des actions de dépollution et donc de réduction du risque de contamination pour la population. Aujourd'hui, tout projet d'urbanisation ou d'aménagement reste très difficile sans investissement lourd des collectivités.

Aussi, sur le territoire du SCOT se trouvent des friches et de nombreuses entreprises industrielles encore en activité. Toutes ces zones sont plus ou moins susceptibles d'être touchées par la pollution du sol liée à l'activité actuelle ou passée. Outre les coûts importants liés à la dépollution de sols pollués, ceux-ci marquent négativement l'image du territoire. Dans le même temps, ils offrent un potentiel foncier important. Certaines réflexions autour de la réhabilitation de sites emblématiques pouvant avoir un impact important en terme de changement d'image sont en cours.

3. Les Objectifs du SCOT et les raisons des choix

Le principal objectif du SCOT est de limiter la consommation du foncier naturel et agricole. Pour cela, la priorité est donnée au cœur urbain et au renouvellement de son foncier constructible. La conséquence indirecte est bien la réappropriation des sites industriels libres que sont les friches potentiellement polluées. Certains sites comme SITA/Metaleurop ou les anciennes cokeries de Drocourt nécessitent un investissement lourd afin de réinvestir ces friches. D'autres comme le Louvre-lens, Ste Henriette, 99bis à Oignies sont aussi support de projets phares des collectivités qui nécessiteront aussi une prise en compte de la dépollution mais de manière plus ponctuelle. Ils sont tous des occasions de traiter ces problèmes de pollution des sols.

Ainsi dans le PADD, les objectifs se traduisent par :

- la priorité donnée au cœur urbain en terme de développement du territoire et au traitement des friches potentiellement polluées,
- la limitation des implantations de populations ou d'activités nouvelles dans les secteurs d'assainissement non collectif,
- la conduite d'actions pour un usage raisonné de l'eau (établissement d'une carte des pressions d'eau, installation de réducteurs de pression partout où cela est nécessaire, suivi des fuites, entretien des réseaux ...).
- la promotion des filières d'excellence notamment celle des éco-entreprises, à travers par exemple le projet SITA sur l'ancien site de Metaleurop, identifiées pour conforter l'image du territoire.

Les transcriptions dans le DOG sont plus précises et prescrivent :

- L'augmentation du taux de boisement du territoire notamment sur les friches industrielles
- L'intégration du PIG Metaleurop dans le SCOT
- La mise en œuvre d'études sur les projets dans les secteurs pour lesquels une présomption de pollution existe
- La réservation des terrains agricoles pollués au développement de productions végétales alternatives

4. Les incidences des choix du SCOT et les mesures compensatoires

⊕	⊖
<p>Le réinvestissement des friches potentiellement polluées est de nature à réduire la pollution des sols concernés</p> <p>La gestion des terres polluées à l'échelle du territoire du SCOT mais aussi dans la mise en œuvre de projets plus locaux</p> <p>La politique de valorisation des déchets dans les agglomérations du SCOT auprès des habitants mais aussi du monde économique est de nature à réduire les dépôts sauvages dans le milieu naturel susceptibles de polluer les sols</p>	<p>Le recours positif aux techniques alternatives en matière de gestion des eaux pluviales peut avoir ses effets pervers en termes de pollution des sols. Des pollutions accidentelles peuvent s'infiltrer dans le sol. Les eaux de ruissellement (les parkings et les voiries) se chargent également en hydrocarbures et en métaux lourds, et arrivent directement dans les noues ou bassin de retenue.</p>

Les mesures compensatoires :

Dans le cas des pollutions accidentelles ou dues au ruissellement, il convient dans les zones imperméabilisées de prévoir et de maintenir le caractère filtrant des couches pédologiques, ou de filtrer les eaux de ruissellement.

5. Les indicateurs de suivi

Indicateurs	Type d'indicateur	Maitre d'ouvrage
Résorption de friches industrielles dans le but de projets de renouvellement urbain	Quantitatif	Collectivités
Suivi de l'inventaire BASIAS	Quantitatif	DRIRE - Collectivités
Etudes simplifiées et Détaillées des Risques engagées	Quantitatif	Collectivités

5.6. L'énergie

1. Le Rappel de l'état initial de l'environnement et des enjeux

Il n'existe pas de suivi des consommations énergétiques du territoire du SCOT. Toutefois, le dispositif régional NORENER fournit des données précises à l'échelle de l'arrondissement de Lens, auquel appartiennent la majorité des communes.

Les secteurs du résidentiel et des transports sont comme à l'échelle nationale, de gros consommateurs d'énergie. Le secteur de l'industrie est également fortement consommateur d'énergie étant donné son développement important dans l'ex bassin minier.

Toutefois, il existe de nombreuses opportunités d'économie d'énergie : en premier lieu dans le résidentiel, d'autant plus qu'une part importante du parc de logements est ancienne (environ 44 % du parc de logement a été achevé avant 1949 et seuls 6 % ont moins de 15 ans), dans les transports, par une gestion de la mobilité via les politiques d'urbanisation et de déplacement, mais dans les bâtiments publics (mairies, écoles, collèges, bâtiments administratifs...). Des marges de manœuvre existent en termes de choix d'équipement et de pratique de consommation.

2. Les perspectives d'évolution sans SCOT

Les Agglomérations se sont engagées dans des démarches HQE dont une des actions la plus marquante est la construction d'un bâtiment administratif aux normes HQE au siège de la CAHC. Des projets de construction HQE existent aussi dans les communes notamment à travers la mise en œuvre d'éco-quartiers en projet (Méricourt, Lens, Liévin, Loos-en-Gohelle, Courcelles) ou d'opérations plus ponctuelles menées conjointement par les communes et les bailleurs sociaux (exemple de Oignies avec Maison et Cités, ou de Loos-en-Gohelle avec les programmes Chenêlet).

Les deux Agglomérations souhaitent ainsi développer une politique énergétique forte. Elles ont chacune lancé l'élaboration d'un schéma territorial éolien pour identifier les sites potentiels intéressants pour l'implantation d'éoliennes en intégrant les aspects paysagers. Des actions pilotes en matière d'énergie doivent être identifiées et seront également conduites à l'échelle communale (diagnostic des bâtiments communaux, éclairage public) ou intercommunale comme les études de Planification / Programmation Énergétique locale (EPE), qui visent à mettre en œuvre un plan d'actions global d'économie d'énergie et de promotion des énergies renouvelables et locales.

3. Les Objectifs du SCOT et les raisons des choix

La prise en compte dans les politiques d'urbanisme des préoccupations environnementales (orientation des bâtiments, choix énergétiques, déplacements, ...) est un moyen d'action allant dans le sens de la réduction des consommations énergétiques.

En matière de transport, les économies d'énergie sont liées à l'amélioration des véhicules et au développement de carburants nouveaux.

Au niveau local, des marges de manœuvre existent, consistant à gérer l'évolution de la mobilité à travers :

- l'urbanisation (limitation de l'étalement urbain, équilibre entre transport, habitat et emploi), les aménagements urbains (stationnement, pistes cyclables, ...), le développement des transports collectifs, et ce notamment via le PDU (Plan de Déplacements Urbains, diagnostic en cours d'élaboration). La recherche d'économie en matière de transport peut être liée à celle au niveau de l'habitat (politique d'urbanisme).
- une meilleure répartition modale en faveur des transports les plus économes en énergie (transports ferré ou fluvial notamment).

Par ailleurs, le transport étant le premier poste d'émission de CO₂ en France, les économies d'énergies se couplent à une réduction des émissions à effet de serre.

C'est tout le travail mené en coopération avec le Syndicat Mixte des Transports sur la mise en œuvre du Plan de Déplacements Urbains. La décision de réaliser un Transport en Commun en Site Propre devrait conforter la place des Transports collectifs, réduire les pollutions liées aux véhicules individuels et participer à la réduction des consommations énergétiques non renouvelables.

Dans le DOG, on retrouve les mesures envisagées pour la participation du territoire à la lutte contre l'effet de serre et au développement des énergies renouvelables à travers :

- les politiques de rénovation du parc de logements,
- la promotion et le développement des énergies renouvelables (éoliennes, solaires, photovoltaïque,...),
- la création d'un TCSP et la lutte contre l'étalement urbain (densification des constructions, rapprochement des futures zones de développement à proximité des transports collectifs).

4. Les incidences des choix du SCOT et les mesures compensatoires

⊕	⊖
<p>Le développement des énergies renouvelables contribuera à valoriser et à diversifier ses ressources (le solaire, le vent), à réduire les dépenses en matière de consommation d'énergie et à assurer l'exemplarité d'un territoire qui a produit et fournit le pays de combustibles polluants et non renouvelables pendant 2 siècles</p> <p>La diminution des déplacements grâce à la cohérence dans les choix d'implantation des nouveaux quartiers par rapport aux bassins d'emploi et à la desserte en transport en commun</p> <p>La réduction des gaz à effet de serre à travers la mise en place d'une politique de transport prônant l'usage des transports collectifs et des modes doux au détriment de la voiture</p>	<p>Les choix d'installation des éoliennes devront répondre à des prescriptions en termes de protection et de mise en valeur du paysage très strictes. Les études menées par les Agglomérations prennent déjà en compte ce paramètre</p> <p>Le projet de TCSP pourra lors de sa mise en œuvre du chantier provoquer des dépenses énergétiques très fortes pour la production des matériaux et des nuisances importantes (pollutions sonores, pollutions liées à l'engorgement du trafic)</p>

Les mesures compensatoires résident essentiellement dans la mise en œuvre d'une politique de déplacement favorisant les transports collectifs. Le projet de TCSP, même s'il pourra occasionner des nuisances durant le chantier, devrait permettre au territoire de contribuer à son niveau à la baisse des consommations des énergies fossiles utilisées dans les transports collectifs classiques ou les voitures individuelles.

Les zones de développement des éoliennes devraient aussi permettre d'engager le territoire dans un développement des énergies renouvelables.

5. Les indicateurs de suivi

Indicateurs	Type d'indicateur	Maitre d'ouvrage
Réalisation de projets HQE	Qualitatif et quantitatif	Communes – Agglomérations
Subventionnement des projets privés d'utilisation des énergies renouvelables et nombre de m ² de capteurs solaires ou photovoltaïques installés	Quantitatif	Communes
Réalisation de ZDE et quantité d'énergie produite par énergie éolienne sur le territoire	Quantitatif	Agglomérations
Fréquentation des transports collectifs – observatoire des déplacements et de la mobilité	Quantitatif et qualitatif	SMT - exploitant

5.7. La qualité de l'air et la lutte contre l'effet de serre

1. Le Rappel de l'état initial de l'environnement et des enjeux

L'amélioration de la qualité de l'air est un véritable enjeu pour le territoire aussi bien en termes de santé publique que d'environnement et de cadre de vie.

En effet, la qualité de l'air y est dégradée, en particulier dans son secteur central le plus densément urbanisé. Les rejets des activités industrielles et des transports, ou domestiques (dans une moindre mesure) sont autant de facteurs à l'origine d'émissions de gaz polluants dont la forte concentration provoque le phénomène d'effet de serre dont on connaît les conséquences néfastes pour l'environnement.

2. Les perspectives d'évolution sans SCOT

De nombreux documents issus des politiques publiques menées par les collectivités témoignent de leur mobilisation dans la lutte contre les pollutions atmosphériques et le développement des énergies renouvelables :

- le Plan de Déplacements Urbains du Syndicat Mixte des Transports,
- les Plans Climat (Conseil Régional et des collectivités territoriales),
- les politiques des Agglomérations et des communes en matière de développement durable (Charte, agenda 21), d'économie d'énergie ou de développement des énergies renouvelables (ZDE),
- le Plan de Protection de l'Atmosphère.

Le développement du territoire sans ces documents de planification laisserait la place à un développement non maîtrisé des déplacements et des espaces consacrés aux projets de construction et conduirait à une aggravation de la situation en terme de qualité de l'air.

3. Les Objectifs du SCOT et les raisons des choix

Le SCOT vient appuyer les différentes politiques sectorielles (habitat, transport, environnement) mises en place localement œuvrant toutes pour une meilleure qualité de l'air ainsi que les autres initiatives volontaristes des collectivités (Charte, agenda 21, développement durable, HQE).

A l'échelle du SCOT, la lutte contre l'effet de serre et l'amélioration de la qualité de l'air se traduisent dans le PADD et le DOG par :

- Un travail sur l'habitat et sur l'aménagement via des rénovations du parc de logements (essentiellement le parc minier) afin de réduire les rejets domestiques dus à l'utilisation du charbon ou à travers les règlements des documents d'urbanisme locaux qui favorisent des implantations stratégiques des bâtiments et des innovations architecturales en faveur d'une réduction des émissions,
- le développement des énergies non polluantes par la détermination de Zones de Développement Eolien,
- une limitation des flux routiers par la prise en compte des orientations définies dans le Plan de Déplacements Urbains ou à travers la limitation de l'étalement urbain, une mixité fonctionnelle favorisée, afin d'être au plus proche des réseaux de transport en commun.

4. Les incidences des choix du SCOT et les mesures compensatoires

⊕	⊖
<p>le développement des énergies non émettrices de gaz à effet de serre à l'échelle du territoire (développement de l'éolien) comme à l'échelle de la parcelle individuelle (construction HQE)</p> <p>la réduction des gaz à effet de serre à travers la mise en place d'une politique de transport prônant l'usage des transports collectifs et des modes doux au détriment de la voiture</p>	<p>Le SCOT n'a pas de prise sur les industries polluantes bien que leur classement ICPE les contraint à développer des mesures pour limiter l'impact du projet sur l'environnement</p> <p>Le développement de la zone de chalandise des grands projets du territoire et la recherche de l'attractivité d'une population plus mobile (taux de motorisation des cadres) peuvent engendrer un accroissement de la circulation automobile</p> <p>Les choix d'installation des éoliennes devront répondre à des prescriptions en termes de protection et de mise en valeur du paysage très strictes. Les études menées par les Agglomérations prennent déjà en compte ce paramètre.</p>

Les Mesures compensatoires :

Afin de limiter la pollution liée au trafic routier, le développement du transport fluvial, des transports en commun et des modes de déplacements doux semble constituer un bon levier. La mise en œuvre des Plans de Déplacements d'Entreprise peuvent limiter l'usage de la voiture individuelle. Les zones de développement des éoliennes devraient aussi permettre d'engager le territoire dans un développement des énergies renouvelables.

5. Les indicateurs de suivi

Indicateurs	Type d'indicateurs	Maîtres d'ouvrage
Taux de rejets atmosphériques des activités par secteur d'activité et par type de rejets	Quantitatif	ATMO NPdC
Types et taux de contribution des principaux gaz responsables de l'effet de serre	Quantitatif	ATMO NPdC
Recensement des industries émettrices de polluants atmosphérique, en activité ou non	Quantitatif	Agglomérations (CAHC, CALL)
Niveau de la qualité de l'air mesuré par le réseau d'ATMO NPdC (Atmosphérique et intérieur)	Quantitatif	ATMO NPdC
Mode de chauffage des logements sur le territoire	Quantitatif et Qualitatif	SCOT, ADEME, SOGINORPA
Trafic routier journalier dont part des poids lourds	Quantitatif	DDE
Nombre de missions officielles d'information et de communication	Quantitatif	Association pour la Prévention de la Pollution Atmosphérique (APPA et ATMO NPdC)

5.8. Les déchets

1. Le Rappel de l'état initial de l'environnement et des enjeux

Le territoire du SCOT est confronté à l'augmentation continue des déchets d'origine ménagers.

Compte tenu du tissu industriel local important et des projets de restructuration et de développement, les déchets non toxiques des activités (DIB, déchets non toxiques du BTP) représentent un gisement potentiellement important bien que mal connu et pour lesquels la mise en place de filières de traitement spécifique pourrait être vectrice de développement économique.

Celle-ci s'est notamment concrétisée par le redéploiement économique du site de Metaleurop à travers le projet SITA ou la création un centre de valorisation des déchets sur la CAHC.

2. Les perspectives d'évolution sans SCOT

Si la politique des deux Agglomérations a conduit à une nette amélioration de l'offre de service aux habitants et une mise en conformité des équipements, la réglementation en vigueur est de plus en plus stricte et exigeante sur la valorisation des déchets et leur enfouissement.

3. Les Objectifs du SCOT et les raisons des choix

Au même titre que la modernisation des équipements, l'amélioration du système de tri et de valorisation ou la sensibilisation des usagers (citoyens, entreprises, collectivités), la politique globale d'urbanisation des territoires (densification) se pose aussi comme un élément de réponse à la gestion de nos déchets.

La prise en compte de la problématique déchets dans le PADD passe par :

- la mise aux normes des équipements d'incinération des déchets,
- le traitement des déchets ultimes dans le respect de l'environnement naturel et humain,
- la valorisation des déchets en complétant le réseau des déchetteries fixes ou itinérantes pour les rendre plus proches des usagers et en favorisant le développement du tri sélectif au niveau de l'habitation.

Dans le DOG, les prescriptions définissent :

- l'identification et l'anticipation des besoins en équipement de traitement, de valorisation de tri, de stockage et d'incinérations des déchets.
- la valorisation optimale des déchets dans une optique de développement durable (réduction à la source, développement de la collecte et du tri, actions de sensibilisation et d'information auprès des habitants, du public scolaire, des entreprises).
- Dans toutes les opérations d'aménagement ou les projets de constructions d'immeubles collectifs, la gestion de la collecte et du tri des déchets doit être organisée dès la phase de conception (emplacement, gestion de l'espace public, insertion dans l'environnement) de façon à répondre aux objectifs d'intégration urbaine.

- L'alternative à la route doit être recherchée dans le transport des déchets (choix du site de valorisation près de la voie d'eau par exemple).

4. Les incidences des choix du SCOT et les mesures compensatoires

Les orientations du PADD et les prescriptions du DOG (à travers toutes les thématiques y compris celles ne touchant pas directement à la question des déchets) conduisent à une prise en compte importante de la gestion et de la valorisation des déchets. Ce qui explique l'absence d'incidences négatives du projet sur cette question.

⊕	⊖
<p>L'optimisation des différentes filières de traitement des déchets et de ce fait possibilité de création d'emplois induits</p> <p>Baisse des rejets dus à l'incinération des déchets par l'arrêt d'une des deux unités et par la mise en conformité de l'autre</p> <p>Encouragement au développement de l'éco citoyenneté par l'augmentation du tri, de la promotion des politiques de valorisation...</p> <p>Le développement de l'emploi lié aux filières déchets</p>	

5. Les indicateurs de suivi

Indicateurs	Type d'indicateurs	Maîtres d'ouvrage
Quantité de déchets collectés par les collectivités	Quantitatif	EPCI ou Structure compétente
Quantité de déchets enfouis dans des CET	Quantitatif	EPCI ou Structure compétente
Taux de valorisation des déchets (recyclage, compostage)	Quantitatif	EPCI ou Structure compétente
Emplois créés dans la filière déchets	Quantitatif	EPCI ou Structure compétente – monde économique
Nombre de déchetteries sur le territoire et déchets traités	Quantitatif et qualitatif	EPCI ou Structure compétente

5.9. Le Bruit

1. Le Rappel de l'état initial de l'environnement et des enjeux

Les principales nuisances sonores évoquées par les communes sont liées :

- à la circulation terrestre : le territoire est le support de nombreuses infrastructures soutenant des flux de transport toujours croissants. Un classement sonore des infrastructures a été réalisé,
- à la circulation aérienne liée à l'aérodrome de Lens-Bénifontaine, qui fait aujourd'hui l'objet d'un plan d'exposition au bruit (PEB),
- de manière ponctuelle, (bruit lié au voisinage) avec des solutions recherchées localement.

En tout environ 100 000 personnes seraient soumises au bruit, à l'échelle du territoire.

Les secteurs affectés par le bruit recensés à travers le classement des infrastructures terrestres ou le repérage des couloirs aériens doivent être pris en compte dans les PLU afin que l'urbanisme soit un levier de réduction de ces nuisances.

2. Les perspectives d'évolution sans SCOT

Ces nuisances sont amenées à évoluer du fait des projets d'urbanisation, de création de zones d'activités, génératrices de déplacements mais aussi des mesures qui sont prises dans le Plan de Déplacements Urbains.

A titre de prévention et de réduction des nuisances, des mesures sont mises en œuvre :

- des programmes anti-bruit sont mis en place dans le cadre de la requalification des autoroutes,
- le pôle compétence Bruit de la DDASS met en place des actions de sensibilisation et d'information auprès des maires (compétence et obligations pour lutter contre le bruit), et des établissements scolaires volontaires.

3. Les Objectifs du SCOT et les raisons des choix

La prise en compte de la problématique du bruit dans le PADD passe par :

- La diminution de l'exposition des personnes aux nuisances sonores, notamment celles liées aux infrastructures en prenant en compte les mesures concernant la construction en bordure des grands axes,
- L'identification et la conservation des espaces de calme, notamment dans les grands espaces naturels protégés,
- L'identification, le cas échéant, des zones pour implanter des activités bruyantes.

Dans le DOG, la réduction des nuisances sonores passe par :

- La mise en œuvre de la directive du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement,
- La mise en œuvre des contraintes d'urbanisme définies pour les secteurs localisés dans les zones du Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Bénifontaine,
- Un traitement de cette problématique à sa source :
 - o Mise en place d'écrans acoustiques autour des autoroutes et voiries fortement génératrices de bruit

- La mise en œuvre d'une politique de transports très favorables au développement des transports en commun et des modes de déplacements doux : projet du TCSP sur un axe très fréquenté (l'ex-RN43) et création de pistes cyclables,

- une urbanisation maîtrisée en sites exposés :

« En dehors des zones déjà urbanisées, et en application de la loi Barnier, aucune zone se situant dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes expresses et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation ne peut être ouverte à l'urbanisation.

Les communes peuvent déroger aux règles imposées par la loi Barnier à condition de réaliser dans leurs documents d'urbanisme locaux des orientations d'aménagements intégrant les dispositions justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité (article L111-1-4 du code de l'urbanisme). »

- la mise en œuvre de prescription sur le choix de localisation des entreprises à faible ratio (emploi/surface) et génératrices de nuisances sonores (logistiques) à proximité des infrastructures routières

4. Les incidences des choix du SCOT et les mesures compensatoires

⊕	⊖
<p>Une prise en compte du bruit dans les PLU</p> <p>Un report modal grâce au développement du TCSP et des voies cyclables et piétonnes et donc une utilisation moindre de la voiture (moins de trafic)</p>	<p>Les projets de développement du territoire engendreront des trafics plus importants sur le réseau viaire existant qui se traduiront par une augmentation des nuisances sonores le long de ces axes routiers.</p> <p>Le développement de la plateforme multimodale de Delta 3 et des autres zones d'activités auront aussi un impact sur les autres infrastructures de transport (ferroviaires notamment).</p>

Les mesures compensatoires

La création d'un TCSP ou de voies cyclables n'engendreront de report modal vers ces modes de transport qu'à partir du moment où leur usage en est facilité : aménagement de parcs relais sur des points stratégiques, lignes de rabattement de bus efficaces, structuration de l'urbanisation (habitat et commerce) à proximité des dessertes sont autant d'éléments qui favoriseront une plus faible utilisation de l'automobile.

La mise en œuvre du programme d'actions du Plan de Déplacements Urbains, comme les Plans de Déplacements d'Entreprise, devrait permettre aussi la baisse ou la stagnation de l'utilisation des voitures particulières et conduire à une plus faible émission des polluants issus de leur usage.

5. Les indicateurs de suivi

Indicateurs	Type d'indicateurs	Maîtres d'ouvrage
Evolution du classement sonore des infrastructures de transport terrestre	Qualitatif et Quantitatif	DDE, SCOT
Nombre de communes par catégories de classement	Quantitatif	SCOT
Nombre de personnes situées dans les secteurs soumis au bruit	Quantitatif	DDE
Evolution des plaintes de pollutions sonores	Quantitatif	SPPPI de l'Artois Mairies Etat
Nombre de dispositifs anti-bruit	Quantitatif	DRIRE
Etat du Plan d'Exposition au Bruit (PEB)	Quantitatif et Qualitatif	DDE
Nombre d'actions de sensibilisation et d'information	Quantitatif	DDASS (Pôle Compétence Bruit)

5.10. Le Développement économique

1. Le Rappel de l'état initial de l'environnement et des enjeux

L'activité minière, caractéristique d'un développement non durable a largement contribué à dégrader l'image du territoire.

Ayant trop souffert de ces stigmates, la problématique du développement économique est aujourd'hui intrinsèquement pensée à travers celle de l'environnement dans le souci de construire une nouvelle image qualitative du territoire.

Les choix réalisés en terme de filières d'excellence, d'équipements structurants, ou encore la qualité urbaine des parcs d'activité vont directement participer à augmenter l'attractivité du territoire.

Aujourd'hui le développement économique s'oriente dans une logique de filières : la logistique (dont la plateforme de Delta3 est le fer de lance), l'éco-industrie et le sport-économie, santé, bien-être.

La stratégie économique repose également sur la filière agricole ainsi que sur le développement du tourisme.

2. Les perspectives d'évolution sans SCOT

Le positionnement du territoire sur la filière logistique laisse craindre une forte consommation d'espace pour les années à venir. Même si l'activité agricole tente de résister, confortée par une forte présence d'industries agro-alimentaires, les espaces cultivés subissent une forte pression.

Par ailleurs, la démultiplication de petites zones d'activités industrielles et commerciales pourrait, à terme, contribuer à la dégradation environnementale et paysagère du territoire.

3. Les Objectifs du SCOT et les raisons des choix

La prise en compte de l'environnement dans les projets de développement économique s'inscrit dans le PADD et le DOG à travers :

- une rationalisation du capital foncier
 - Une implantation prioritaire sur les friches industrielles et les sites délaissés
 - Un choix d'implantation ou d'extension des zones d'activités qui se fait au regard des espaces naturels et agricoles à préserver
- une intégration urbaine optimale des projets
 - Assurer une intégration paysagère et fonctionnelle du parc d'activités dans son environnement
 - Valoriser le concept et encourager les constructions visant une haute qualité environnementale
- une valorisation du patrimoine naturel du territoire
 - Par le développement du tourisme vert associé au tourisme de mémoire
 - Par une volonté de mailler l'espace touristique via l'offre existante en chemins de randonnées, piétons, cyclistes (circuit de la mémoire, boucles de la trame verte...)
 - A travers la préservation de l'activité agricole

4. Les incidences des choix du SCOT et les mesures compensatoires

⊕	⊖
Contribuer à limiter l'étalement urbain dans le secteur nord et sur les collines de l'Artois Valoriser le patrimoine naturel et agricole sur l'ensemble du territoire Confirmer la vocation économique de la filière agro-alimentaire	L'extension ou la création de nouvelles zones d'activités engendreront des nuisances environnementales et la consommation de terres agricoles sur les zones concernées

Les mesures compensatoires

La création ou de l'extension des zones d'activités répondent en premier lieu à une logique de création d'emplois. Les zones consacrées à la logistique qu'on aurait pu pensé peu pourvoyeuse d'emplois (Delta 3) en fournissent actuellement un nombre non négligeable (plus de 1000 emplois à ce jour).

Néanmoins, les mesures compensatoires sont nombreuses dans le SCOT pour la création de ces zones d'activités :

- La conception des zones répondront à des critères de qualité (cibles HQE) les transformant en parcs d'activités,
- La rentabilisation et la densification des zones existantes est un préalable à l'ouverture de nouvelles zones,
- L'utilisation des friches industrielles permet de ne pas consommer les terres agricoles,
- La protection des ceintures agricoles au Nord et au Sud est un garant du maintien de leur caractère naturel et rural.

5. Les indicateurs de suivi

Indicateurs	Type d'indicateurs	Maîtres d'ouvrage
Gestion du foncier : « recyclage urbain » (nombre et superficie)	Quantitatif	SCOT
Superficie Agricole Utilisée	Quantitatif	Chambre agriculture, DDAF
Nombre d'exploitations dont celles de plus de 80 ha	Qualitatif et Quantitatif	Chambre agriculture, DDAF
Taux de développement de cultures alternatives dont cultures non alimentaires	Quantitatif	Chambre agriculture, DDAF
Nombre de création de lieux de sensibilisation à l'environnement	Quantitatif	DDE
Superficies des zones et parcs d'activités en projet, existants dont les zones commercialisables	Quantitatif	CCI, SCOT
Nombre d'engagements de démarches de qualité pour la création de parc d'activités	Quantitatif et qualitatif	SCOT

5.11. L'éco-citoyenneté

1. Le Rappel de l'état initial de l'environnement et des enjeux

Les Agglomérations sont engagées dans le domaine de l'éducation et de la sensibilisation à l'environnement à travers le développement d'actions conduites soit directement via des animateurs scientifiques, nature et histoire, soit par le biais de structures associatives comme la « chaîne des terrils » ou encore des fermes pédagogiques.

Les nombreux acteurs présents travaillent en partenariat. Les Agglomérations souhaitent aujourd'hui organiser un réseau afin d'améliorer la synergie des acteurs locaux et la lisibilité des actions conduites.

En effet, la Communauté de Communes de Lens-Liévin, souhaite aller au-delà de l'éducation et la sensibilisation à l'environnement, car elle veut se doter d'un pôle de référence régional du développement durable qui concernera tant le grand public que les acteurs économiques locaux. Sur la Communauté d'Agglomération d'Hénin-Carvin, c'est la création d'une structure de sensibilisation à l'environnement qui devrait voir le jour par le biais d'une « Maison de l'environnement » sur le site des anciennes cokes de Drocourt transformé en parc urbain.

2. Les perspectives d'évolution sans SCOT

Le risque majeur relève d'une non conservation des éléments du patrimoine naturel (terrils, espaces boisés, espaces agricoles...) qui ne pourront plus être les supports d'un travail de sensibilisation à la question environnementale.

3. Les Objectifs du SCOT et les raisons des choix

Promouvoir le développement durable passe aussi par une sensibilisation des habitants aux problématiques environnementales.

Le SCOT reste un outil de planification qui a ses limites dans cette sensibilisation. Mais la mise en œuvre de « l'éco-citoyenneté » passe aussi par la gestion du territoire. Ainsi le SCOT œuvre au développement de l'éco-citoyenneté à travers toutes les thématiques du SCOT répondant au développement durable du territoire.

On peut néanmoins citer à travers le PADD et le DOG :

- la préservation et la mise en valeur du patrimoine naturel et agricole,
- la promotion du tourisme rural,
- le soutien au développement de structures pédagogiques : maison de l'environnement, fermes pédagogiques...

4. Les incidences des choix du SCOT et les mesures compensatoires

⊕	⊖
<p>La préservation et la mise en valeur d'espaces naturels et agricoles afin d'être un support aux actions pédagogiques en faveur de l'environnement</p> <p>La prise en compte de l'environnement dans les projets de développement du territoire que ce soit pour l'habitat résidentiel ou l'activité économique</p> <p>Le développement des énergies renouvelables, des transports collectifs, de la valorisation des déchets, la création de nouveaux espaces de nature, la protection de la ressource en eau ou la lutte contre les risques sont tous des supports potentiels et concrets du développement de l'éco-citoyenneté</p>	

5. Les indicateurs de suivi

Indicateurs	Type d'indicateurs	Maîtres d'ouvrage
Action d'éducation, de sensibilisation à l'environnement, selon le public concerné (scolaire, grand public, élus)	Quantitatif	Agglomérations (CAHC et CALL)
Nombre de journées « portes ouvertes »	Quantitatif	Agglomérations (CAHC et CALL)
Nombre d'actions de sensibilisation en faveur du développement durable	Qualitatif et Quantitatif	Agglomérations (CAHC et CALL)
Types et nombre de lieux de sensibilisation des habitants existants ou en projet	Quantitatif	SCOT

6. Résumé non technique

Rappel de l'alinéa concerné par ce paragraphe de l'article 4 du décret n°2005-613 du 27 mai 2005

6° Un résumé non technique des informations prévues ci-dessus et la description de la manière dont l'évaluation a été effectuée

L'objectif du résumé non technique est de rendre les éléments et les résultats essentiels de l'évaluation environnementale facilement compréhensibles pour le public et les organismes consultés.

Ce résumé non technique se base sur les éléments détaillés précédemment dans l'évaluation environnementale. Un résumé non technique portant sur la totalité du rapport de présentation dans le livret 1 permet de compléter ces éléments.

1. Le contexte légal

L'évaluation environnementale répond à différents textes de loi. L'article R 122-2 du Code de l'urbanisme prévoit que le rapport de présentation du SCOT analyse les incidences notables prévisibles de la mise en œuvre du schéma sur l'environnement et présente les mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser les conséquences dommageables de la mise en œuvre du schéma sur l'environnement.

Elle s'inscrit dans une démarche de prise en compte de l'environnement à travers les conférences ou les traités internationaux (Rio, Kyoto), les circulaires européennes transposables dans le droit français ou encore les textes législatifs (loi Barnier, loi sur l'eau, sur l'air, ...) et les démarches nationales (charte de l'environnement dans la constitution française).

2. La méthodologie

L'évaluation environnementale détaille de quelle façon la prise en compte de l'environnement a été abordée tout au long de l'élaboration du SCOT à travers les éléments d'états des lieux et d'enjeux (diagnostic, Etat Initial de l'Environnement), les éléments de projets (Projet d'Aménagement et de Développement Durable) et la concrétisation prescriptive du SCOT (Document d'Orientations Générales).

Les liens de compatibilité avec les documents supérieurs et inférieurs sont identifiés. Ainsi le PLU de Noyelles-Godault qui possède un futur site Natura 2000 sur son territoire est soumis à la même obligation d'évaluation. Le Plan de Déplacements Urbains du Syndicat Mixte des Transports a réalisé son évaluation environnementale en partenariat avec le SCOT. Pour les documents supérieurs, les deux SAGE couvrant le territoire du SCOT auront eux aussi à répondre aux obligations légales.

3. Les grandes lignes de l'évaluation environnementale par thématique

Les espaces naturels et la biodiversité ne devraient pas être atteints de façon forte et irrémédiable sur le territoire du SCOT. Au contraire, les objectifs concourent à renforcer leur maintien et leur diversité. Par exemple, la protection des ZNIEFF est un élément majeur dans l'optique de préserver la biodiversité du territoire.

Les paysages et le cadre de vie seront confortés dans le cadre de la sectorisation du territoire : au Nord, la ville à la campagne, le Sud, paysages ruraux aux patrimoines riches et au centre, le cœur urbain à densifier mais aussi à renforcer qualitativement. Tout conduit à préserver les typologies caractéristiques de ces 3 ensembles.

La gestion et la protection de **l'eau** reste un enjeu majeur sur le territoire. Le projet du SCOT vise à une amélioration de la qualité et à une gestion optimale de la quantité dans des objectifs de développement durable.

Les risques naturels et technologiques sont importants sur le territoire du SCOT. Qu'ils soient d'origines industrielles, naturelles ou minières, la gestion et la prévention des risques s'inscrit dans la logique globale du SCOT conduisant à la maîtrise du développement et à l'application des règles supérieures au SCOT.

La gestion **des sites et sols pollués** dans le projet du SCOT trouvent surtout son écho à travers la politique de renouvellement urbain et de renforcement du cœur urbain du territoire. L'utilisation des friches comme support au développement va permettre le traitement de facto de nombreuses surfaces potentiellement polluées.

Pour ce qui concerne **l'énergie**, les objectifs de développement des énergies renouvelables sont développés à travers notamment la mise en œuvre de Zones de Développement Éolien ou de prescriptions concernant le développement d'un habitat durable. La politique de transport, par la mise en œuvre d'un renforcement des transports collectifs (TCSP notamment) joueront un rôle majeur dans la politique énergétique du territoire.

La contribution du territoire dans la protection de **l'Air** et la lutte contre **les effets de serre** se traduit surtout par des objectifs en matière de transport. La mise en œuvre du PDU et d'un TCSP dans le cœur urbain devrait permettre un renforcement de l'utilisation des transports collectifs et ainsi baisser la part des émissions des véhicules particuliers.

Les politiques ambitieuses de deux Agglomérations sur la valorisation des filières de tri et la mise aux normes des équipements de traitement **des déchets** permettent d'envisager une baisse des rejets des incinérateurs, l'optimisation du tri sélectif, le développement de l'emploi lié aux filières et l'encouragement de l'éco-citoyenneté.

Le territoire est soumis de façon importante à la problématique du **bruit**. Les documents d'urbanisme à travers les PLU ou le SCOT prennent en compte les nuisances et répondent à travers les règles l'urbanisme à leur réduction par les choix d'implantation près des sources de bruit ou par les processus de construction adéquats.

Le développement économique va entraîner une augmentation des surfaces constructibles, le plus souvent au détriment des zones naturelles et agricoles. Néanmoins, les zones déjà ouvertes à l'urbanisation devraient répondre suffisamment aux besoins du territoire et les ressources foncières en renouvellement urbain permettent aussi de pallier aux besoins des collectivités. De plus, les projets devront intégrer un certain nombre de prescriptions dans les options d'aménagement réduisant au maximum l'atteinte au milieu naturel.

La mise en place des documents d'urbanisme partagés avec les partenaires et la population et les politiques publiques des collectivités (en matière de gestion d'eau, des déchets d'énergie) devraient sensibiliser de plus en plus les habitants du territoire et ainsi favoriser **l'éco-citoyenneté**.