

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

Document approuvé
le 11 février 2008





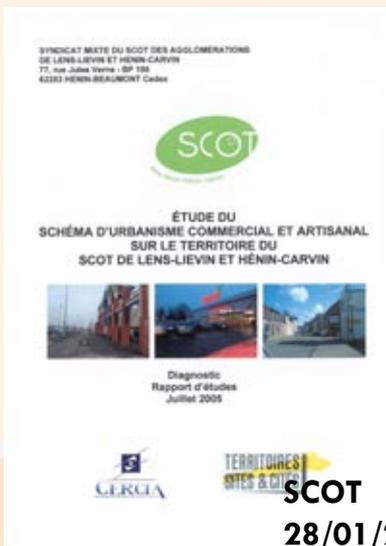
SCOT
15/03/2005



CALL/CAHC
CALL : 12/2004
CAHC : 07/2004



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



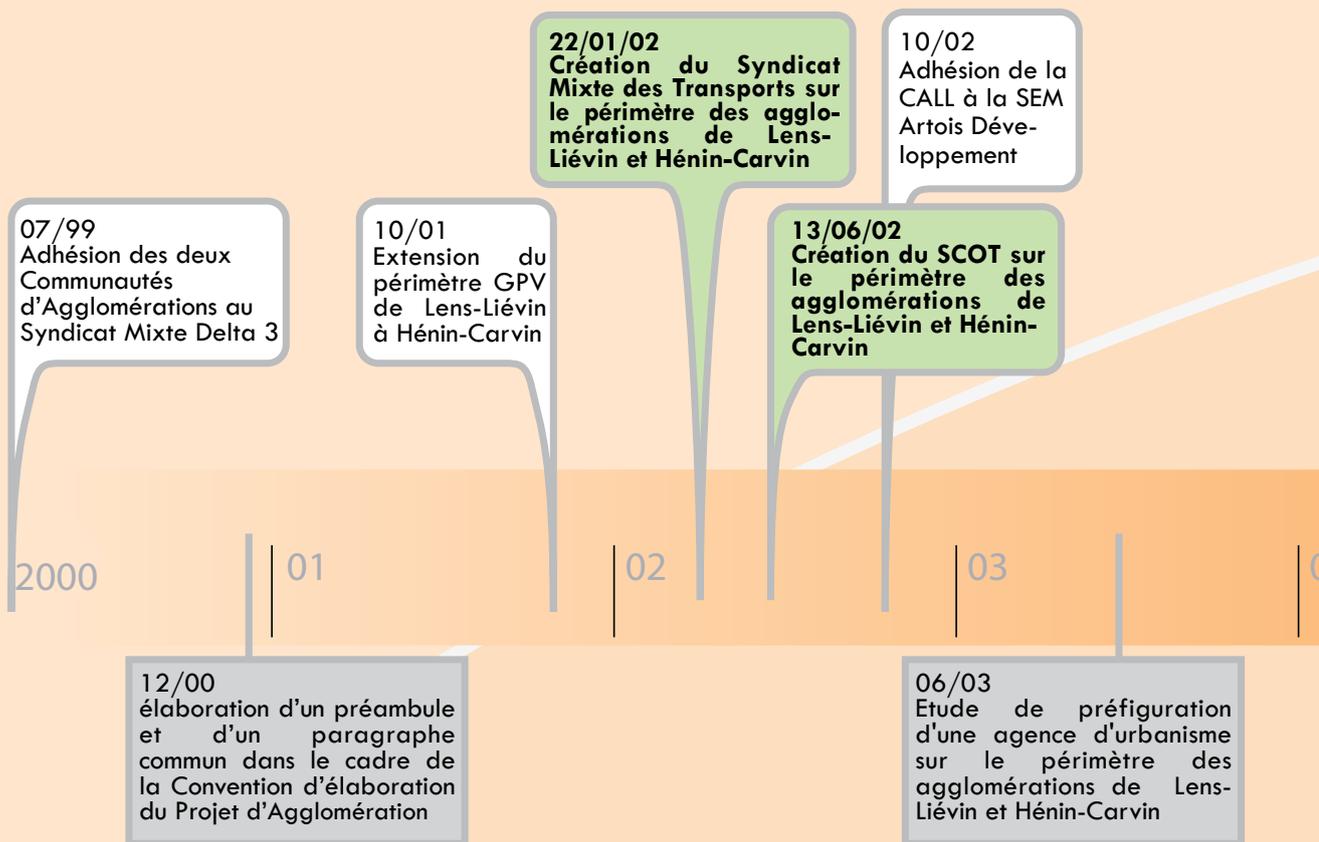
SCOT
28/01/2006



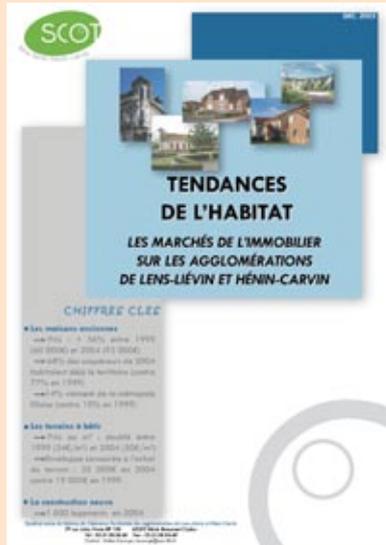
SMT
12/2005



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



diagnostic
ON PLA
AMENA
TRANSPORT
COHERENCE
NEMENT
CONOMIE
RENOU
URBAIN
LIBRE



SCOT
12/2005



SCOT
10/2006

SCOT
06/04/2006



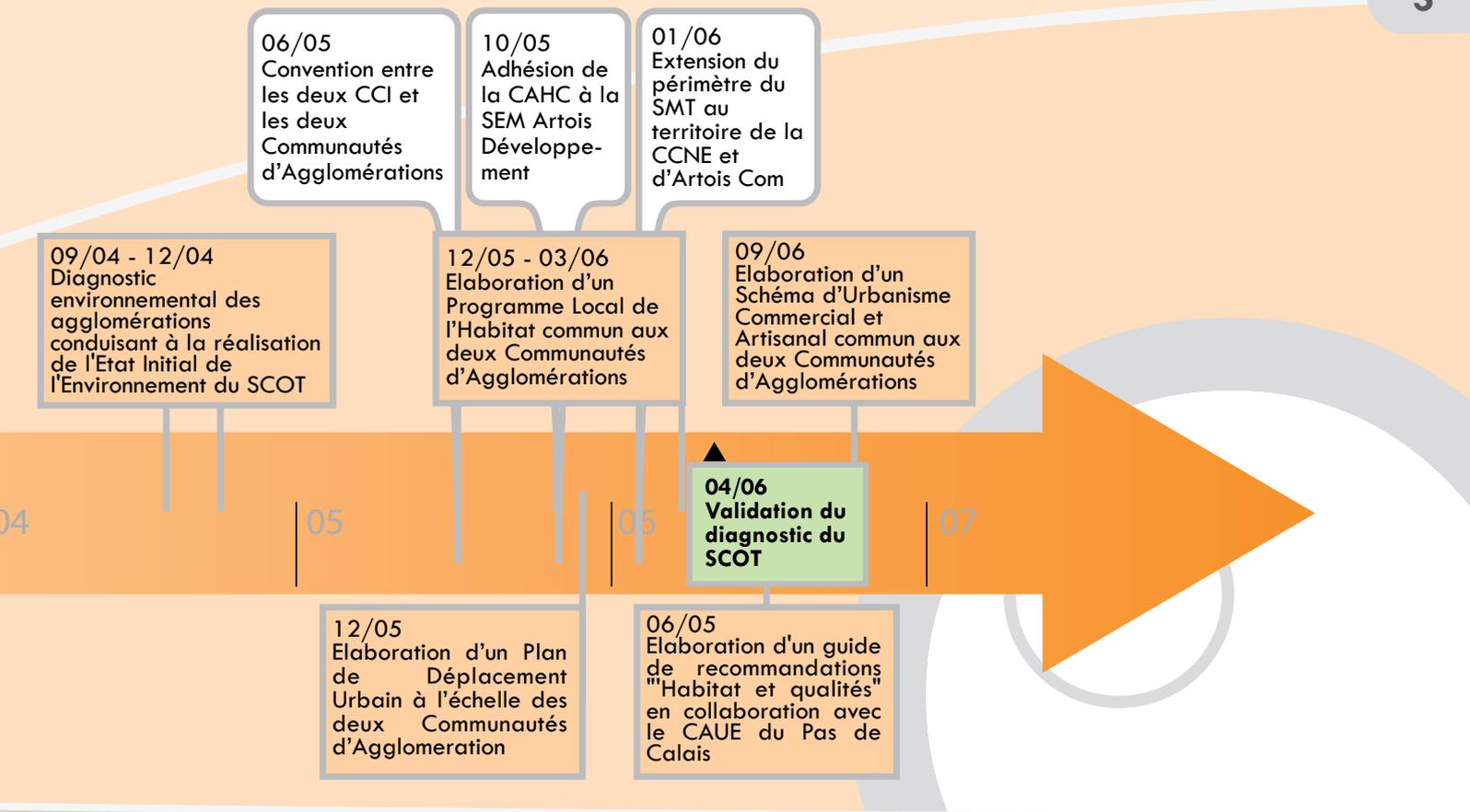
SCOT
06/04/2006



SCOT
27/06/2006



SCOT
Diagnostic : 21/03/2005
Orientations
CALL : 12/2005
CAHC : 03/2006
Programme d'actions
CALL : 04/2006



L'objet et la portée du

Projet d'Aménagement et Développement Durable :

Le PADD est l'une des trois pièces constitutives du SCOT.

Il s'insère entre le rapport de présentation et le document d'orientations générales (article R.122-1 du code de l'urbanisme).

Son contenu est décrit, en des termes identiques, dans les parties législative et réglementaire du code de l'urbanisme (articles L.122-1 et R. 122-2.1) :

Le PADD "fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme en matière d'habitat, de développement économique, de loisirs, de déplacement des personnes et des marchandises, de stationnement des véhicules et de régulation du trafic automobile."

Ces choix ont été fondés, à partir des enjeux décrits dans le diagnostic, sur les principes généraux de l'aménagement du territoire, définis par les dispositions de l'article L.121-1 du code de l'urbanisme et sur les objectifs fondamentaux du développement durable.

Le PADD est un document essentiel, mais sans portée prescriptive.

L'Article R.122-1 précise que :

" Les documents et décisions doivent être compatibles avec le document d'orientations générales et les documents graphiques dont il est assorti."

Ainsi, seul le document d'orientations générales a une portée prescriptive, mais dans la mesure où l'objet de ce document est de "mettre en oeuvre le projet d'aménagement et de développement durable" (article L.122-1), le PADD apparaît comme le projet de référence qui définit une vision de l'avenir du territoire, c'est le "**projet politique à l'horizon 2030**".

Le PADD constitue le pivot du SCOT et présente le projet politique du territoire pour les 20 prochaines années. Il est issue d'un travail de concertation avec les élus, les institutionnels, les techniciens dont l'aboutissement a été un séminaire rassemblant l'ensemble des acteurs le 21 décembre 2006.

Le présent document se décompose en 2 points : le positionnement du territoire et les thématiques.

Le positionnement est une composante centrale d'une stratégie qui se doit de rompre avec une approche introspective pour aborder, aux bonnes échelles, le devenir du territoire. Aujourd'hui, les décideurs locaux adhèrent à cette démarche.

Les thématiques constituent l'ossature du PADD. Par souci de cohérence, elles sont reprises dans l'ordre du diagnostic du SCOT.

Ce document s'appuie sur les études et recherches effectuées par le Syndicat mixte du SCOT, le SMT, les agglomérations au travers des programmes locaux de l'habitat (PLH), Plan de Déplacement urbain (PDU), Schéma d'urbanisme commercial, Etat initial de l'environnement...

Le Positionnement du Territoire 9

I. Eléments de contexte.....11

I.1. Constats : Le profil d'un territoire.11

I.1.1. Un bilan statistique11

I.1.2. Une approche atouts/faiblesses11

I.1.3. Un diagnostic structurel11

I.1.4. Les enseignements des travaux du SCOT13

I.1.5. Les résultats des échanges13

I.2. Attendus : Le rapport à l'aire métropolitaine15

I.2.1. Les conditions de la métropolisation.15

I.2.2. Où en est le territoire ?17

II. Les termes d'un positionnement.....17

II.1. Se saisir collectivement d'une problématique humaine et urbaine complexe17

II.1.1. Un indispensable saut qualitatif17

II.1.2. Résoudre les problèmes internes et tirer parti des atouts de la métropolisation . 19

II.2. Le socle d'une stratégie concertée21

II.2.1. Les « incontournables »21

6 II.2.2. Le « positionnement »22

II.2.3. Les « grands principes » du SCOT.22

Le Projet du Territoire 23

I. DEVELOPPEMENT URBAIN.....25

I.1. Rendre attractives toutes les composantes du territoire dans un souci de solidarité et de cohésion sociale25

I.1.1. Répondre aux besoins en logements25

I.1.2. Proposer un logement pour tous25

I.1.3. Assurer un développement urbain cohérent et équilibré.26

I.1.4. Conduire une politique foncière à la hauteur de l'ambition et des besoins26

I.2. Développer les équipements et les services26

I.2.1. Asseoir les fonctions majeures du territoire26

I.2.2. Répondre à la demande en matière de services à la population27

II. L'ECONOMIE ET L'EMPLOI	27
II.1. Promouvoir une stratégie globale d'implantation des activités	27
III.1.1. L'accueil d'activités	27
II.1.2. Renforcer et développer les filières et les pôles d'excellence	27
II.2. Pérenniser et étoffer une gamme élargie de commerces et des services.	29
II.2.1. Favoriser une offre commerciale équilibrée.	29
II.2.2. Accroître les compétences du territoire en matière d'équipements et de services de rang intercommunautaire et métropolitain	29
III. TRANSPORTS ET DEPLACEMENTS	31
III.1. Améliorer l'accessibilité et la desserte du territoire dans le cadre de l'Aire Métropolitaine	31
III.1.1. Organiser un système de transports attractifs	31
III.1.2. Promouvoir la fonction logistique.	31
III.1.3. Mettre en place un réseau hiérarchisé autour d'axes forts	31
III.2. Structurer le territoire en privilégiant les transports collectifs.	32
III.2.1. Optimiser l'existant.	32
III.2.2. Développer et valoriser les réseaux de transports publics	32
III.2.3. Limiter les nuisances liées aux activités et au trafic	32
III.2.4. Favoriser l'usage des modes doux	32
III.2.5. Concevoir et mettre en œuvre une politique de stationnement	32
IV. ENVIRONNEMENT ET CADRE DE VIE	33
IV.1. Le patrimoine et le cadre de vie	33
IV.1.1. Valoriser le patrimoine sur l'ensemble du territoire	33
IV.1.2. Conforter l'activité agricole.	33
IV.1.3. Enrichir le capital naturel	33
IV.2. La santé des populations	35
IV.2.1. Rechercher la maîtrise du cycle de l'eau dans sa globalité	35
IV.2.2. Concilier environnement et développement	35
IV.2.3. Promouvoir les pratiques et démarches « durables ».	35
Carte de Synthèse du PADD	36

LE POSITIONNEMENT DU TERRITOIRE

Le Positionnement du Territoire

10

The image features a layered, abstract design. At the top is a green header with the title 'Le Positionnement du Territoire'. Below it is a light orange layer, followed by a darker orange layer, and finally a dark green layer at the bottom. A white line separates the light orange and darker orange layers, curving upwards from left to right. A grey circle containing the number '10' is positioned on the left side, overlapping the light orange layer.

I. Eléments de contexte

I.1. Constats : Le profil d'un territoire

En complément de tout ce qui a pu être dit et écrit ...

I.1.1. Un bilan statistique

L'INSEE Nord-Pas-de-Calais a consacré un numéro de la revue « Profils » (numéro 2 - février 2002) aux agglomérations de Lens-Liévin et Hénin-Carvin. Le résumé de ce document constitue une synthèse utile pour la réflexion :

« Les évolutions démographiques contrastées au niveau communal, autant que la variété des échanges au sein du territoire et avec les autres communes de la région, ne structurent pas la zone d'emploi de Lens-Hénin autour d'un véritable pôle.

La ressource humaine disponible, jeune et nombreuse, vient remplacer des générations parties en préretraites au moment des cessations d'activité.

C'est en partie pour cela que l'emploi local n'absorbe que la moitié de l'augmentation de la population active.

D'intenses migrations alternantes traduisent l'ouverture des habitants aux emplois proposés dans les bassins voisins, autant que l'attrait des actifs des territoires avoisinants pour le dynamisme du tissu productif.

Le rythme intéressant de créations d'établissements, la forte présence de sièges sociaux et la croissance des services constituent des atouts pour l'avenir. »

“Le rythme intéressant de créations d'établissements, la forte présence de sièges sociaux et la croissance des services constituent des atouts pour l'avenir.”

I.1.2. Une approche atouts/faiblesses

Dans un document de travail préparatoire aux « cahiers de la COPIT » (Conférence Permanente Intercommunale Transfrontalière) de février 2001, il était fait état des territoires de l'ancien bassin minier dans les termes suivants :

« Leurs atouts sont :

- Des pôles de spécialisations industrielles qui peuvent être un atout pour l'aire métropolitaine et qui peuvent se redévelopper en complémentarité avec elle (l'activité automobile essentiellement localisée dans le bassin minier participe de la notoriété internationale de l'aire métropolitaine).

La présence d'instituts universitaires technologiques.

- La présence de grands espaces requalifiés ou à requalifier qui se prêtent à des expériences de type IBA Emscher Park, par la requalification du Bassin de la Ruhr en Allemagne.
- Une région très peuplée (plus d'un million d'habitants) avec une main d'œuvre importante.
- Sur le plan résidentiel, c'est un secteur dont la partie Nord devient attractive pour des accédants originaires de la métropole lilloise au regard de la pénurie foncière.
- Un frémissement économique qui correspond au dynamisme propre des territoires mais aussi à une inscription des acteurs économiques dans un espace de grande région urbaine. Ceux-ci, prenant en compte le déficit de grands espaces libres en métropole stricto sensu, se délocalisant dans l'ancien bassin minier.

Ses faiblesses résident dans :

- L'existence d'une conurbation peu dense et peu hiérarchisée, avec des villes manquant de poids historique et culturel, héritage du passé minier.
- L'existence de stigmates du passé industriel à caractère urbains, environnementaux et culturels
- Une situation sociale marquée par un faible niveau d'éducation, un taux de chômage fort et des problèmes de santé. »

... mais des stigmates du passé industriel

I.1.3. Un diagnostic structurel

Il importe ici de reprendre quelques idées forces sur l'enjeu de la structuration des territoires considérés.

Les évolutions en cours créent un système d'opportunités qui vient de « l'extérieur », la Métropole lilloise et l'Arrageois, tissent de nouveaux liens entre des villes et des territoires (ceux de la CALL, de la CAHC, comme de leurs voisinages) jusqu'alors autocentrés et qui, au mieux, s'ignoraient.

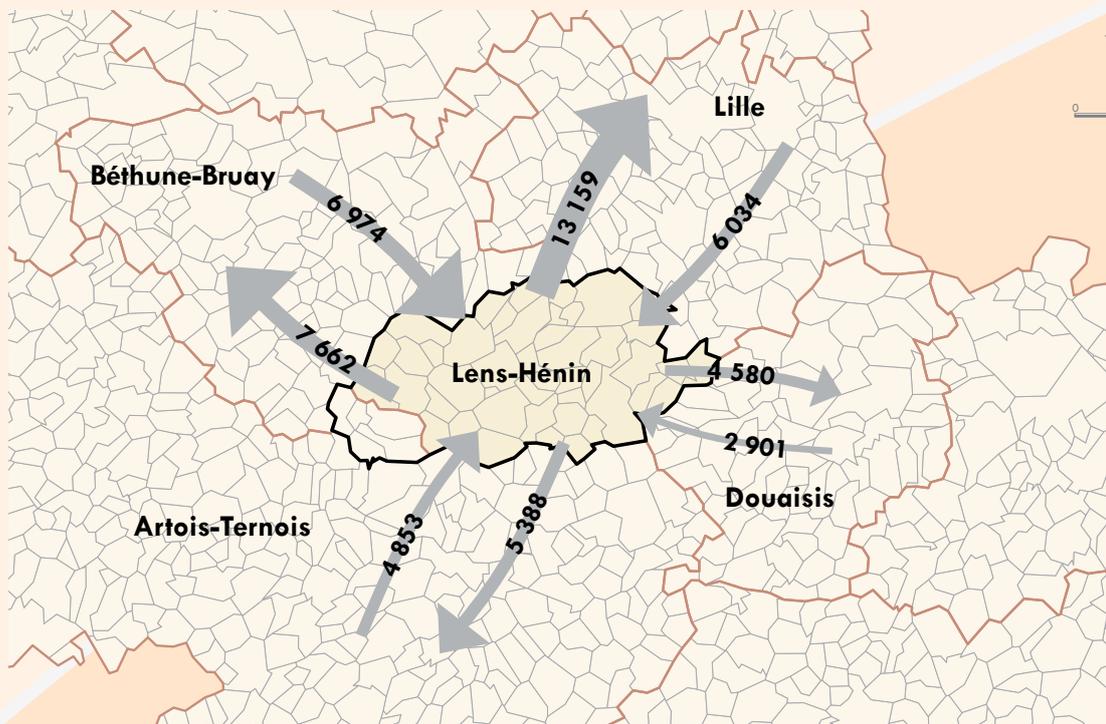
La montée en puissance des territoires est devenue une réalité illustrant les profondes mutations en cours.

Elles le sont d'autant que leurs habitants bougent, changent, redessinent les limites entre l'urbain et le rural, tissent de nouveaux liens entre elles.

Par ailleurs, à la différence des périodes antérieures, et même du passé le plus récent, les collectivités locales ont acquis légitimité et moyens pour s'associer à

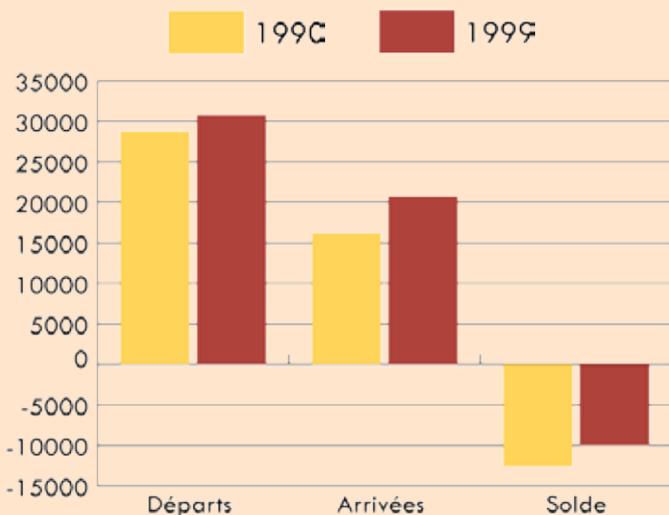
Les migrations domicile-travail sur le territoire

d'après le recensement INSEE 1999,
par arrondissement



Source : SCOT LLHC, INSEE 1999

SCOT
 Commune
 Zone d'emploi



Les échanges se sont fortement accrus entre 1990 et 1999, les personnes devenant de plus en plus mobiles et les frontières entre les territoires plus perméables.

Si le nombre de départs de la zone d'emploi de Lens-Hénin a légèrement augmenté, les arrivées sont, elles, beaucoup plus nombreuses démontrant une attractivité plus importante du territoire.

Les échanges du Bassin Minier avec les autres territoires deviennent plus importants, notamment avec la Métropole Lilloise.

L'interpénétration des territoires sous l'angle des migrations domicile-travail est donc une réalité bien visible.

Evolution des migrations domicile-travail entre la zone d'emploi de Lens-Hénin et ses 4 zones d'emploi voisines.

des échelles épousant ces réalités.

Ce qui est plus particulier à l'ancien bassin minier tient au substrat qui doit intégrer (on pourrait même dire « digérer ») cette nouvelle donne : la commune souveraine doit faire (une) place à l'intercommunalité de gestion, de projet et de débat.

Si le paysage intercommunal, tel qu'on l'observe aujourd'hui, est satisfaisant sur le plan quantitatif, beaucoup reste à faire, en particulier au plan politique, avec nombre d'élus soucieux de répondre à des préoccupations de proximité qui se limitent encore trop souvent aux frontières du territoire qu'ils administrent, avec des réponses rapides et visibles.

Nombre de réflexes demeurent, mais la logique de projet s'impose petit à petit. **Les structures sont jeunes** et vont nécessiter du temps. D'évidence, leur montée en puissance ne peut se faire que progressivement, en termes de responsabilités et de technicité. Il ne faut pas être impatient, **les territoires du Bassin Minier sont en mouvement.**

Mais, tout échec ou déception collectif sera immanquablement un motif de repli, qui plus est avec la perspective d'échéances électorales dans un climat de profonde inquiétude. Le progrès « réel », le plus tangible, sera effectif lorsque l'on y acceptera une diversité de situations et de possibles.

1.1.4. Les enseignements des travaux du SCOT

Du diagnostic du SCOT et des différentes études thématiques conduites dans ce cadre, ressortent les points suivants :

- Le cœur du sujet porte sur le positionnement du territoire.
- Tout ce qui est écrit en termes d'enjeux est logique et nécessaire.
- Toutefois, il faut franchir un seuil qualitatif et conceptuel pour que le SCOT de Lens-Liévin et Hénin-Carvin, s'il est un projet parmi d'autres, ne soit pas pour autant un projet comme les autres.
- A ce titre, il faut considérer la difficulté politique,

“De nouveaux liens entre des villes et des territoires jusqu'alors autocentrés et qui, au mieux, s'ignoraient... la logique de projet s'impose petit à petit”

“ Le SCOT de Lens-Liévin et Hénin-Carvin, s'il est un projet parmi d'autres, ne doit pas pour autant être un projet comme les autres.”

technique et temporelle pour mener de front : la participation pleine et entière à la métropolisation et la résorption (suppression ou atténuation significative) des problèmes propres au territoire.

- Outre l'intention de relever ce défi, est ainsi posée la question du comment.
- A ce titre, les « grands projets » en cours de réalisation ou inscrits comme tels dans les documents contractuels peuvent et doivent jouer un rôle majeur.
- S'y ajoutent deux questions transversales par leur objet et leur champ d'application : celle des transports et des déplacements d'une part, celle du foncier d'autre part. La manière dont elles seront abordées et traitées peut avoir un impact déterminant sur la structuration et le fonctionnement du territoire.

“Transports/ Déplacements et Foncier : deux enjeux transversaux majeurs.”

1.1.5. Les résultats des échanges

Pour nourrir le cheminement, il est utile de restituer les mots et phrases prononcés lors des échanges préalables à l'élaboration du PADD avec les élus et les acteurs du territoire. Ils donnent une tonalité à l'exercice et confirment la direction à suivre pour charpenter le PADD :

- *Quel doit être le positionnement du territoire au sein de l'aire métropolitaine ? L'enjeu est double : tirer avantage de la métropolisation en créant des richesses et régler nos problèmes qui sont lourds et complexes à résoudre (en termes thématiques et territoriaux).*
- *Le territoire doit être un acteur à part entière de l'aire métropolitaine. Dans ce cadre, il faut définir ce qui n'est pas acceptable.*
- *Le Bassin Minier, ce sont aussi des atouts qui se traduisent dans les faits : localisation, accessibilité, vitalité, attractivité.*
- *Le territoire doit se définir par lui-même.*
- *Les grands projets doivent faciliter l'insertion du territoire dans l'aire métropolitaine et répondre aux attentes spécifiques du territoire*
- *La partie située entre Lens et Hénin rassemble environ 250 000 habitants autour de la RN 43 ; les grands projets sont répartis autour de cet*

Le Positionnement du Territoire

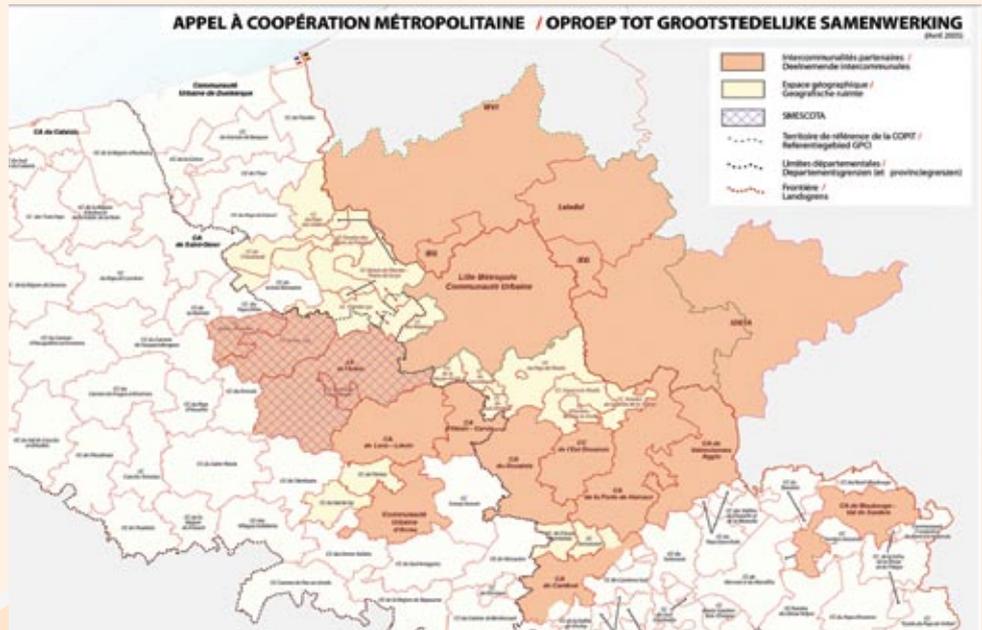
Définition de l'Aire Métropolitaine

Depuis plus de 30 ans, divers phénomènes ont renforcé la « solidarité objective » entre ces territoires, en particulier l'urbanisation des espaces interstitiels, et l'intensification de la mobilité et son corollaire, la saturation des infrastructures et en particulier l'Autoroute A1.

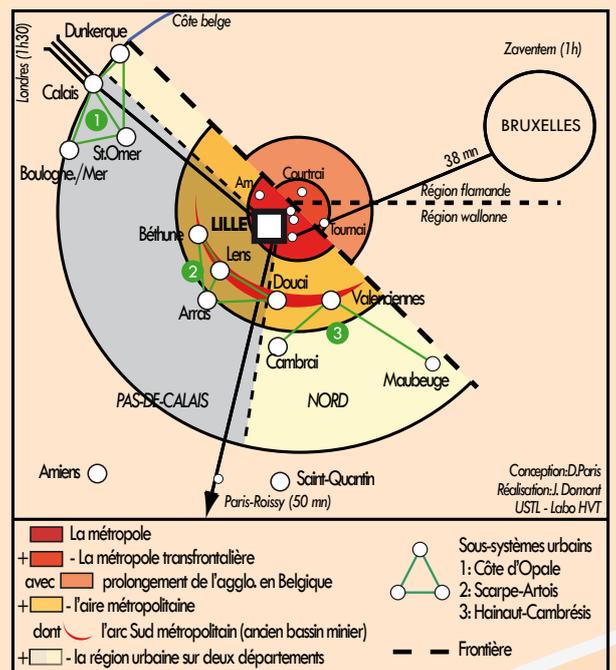
Cette aire métropolitaine s'étend vers le Nord vers le l'Arc Nord Belge avec les intercommunalités de Tournai-Ath (IDETA), Mouscron-Comines-Estaimpuis (IEG), Kortrijk (Leiedal), Ieper, Roeselare (West-Vlaamse Intercommunale) et forme une métropole transfrontalière de presque 2 millions d'habitants sur une superficie comparable à l'aire urbaine de Lyon ou de Bordeaux.

Vers le Sud, l'ex bassin minier de Béthune à Valenciennes en passant par Lens - Hénin Beaumont et Douai, plus à la limite Arras, forme l'Arc Sud soit plus 1,3 millions d'habitants en quasi continuité urbaine.

Aujourd'hui, les élus ont souhaité engager une démarche de coopération à l'échelle de l'aire métropolitaine de Lille et de

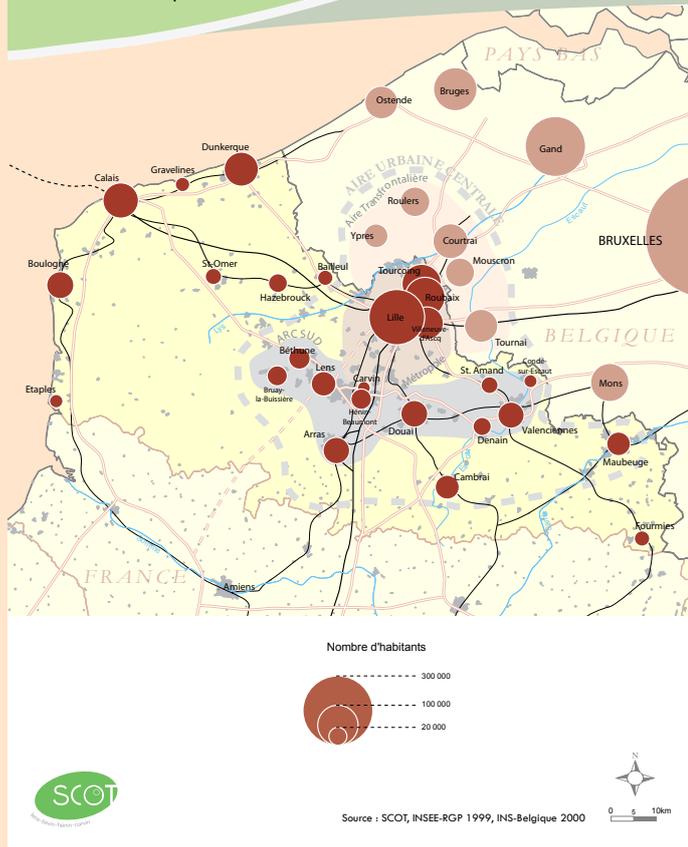


De la métropole à la région urbaine



Carte des aires d'influence,

Positionnement au sein de l'Europe du Nord et sur l'Aire Métropolitaine



ses 3,3 millions d'habitants avec pour ambition de faire de cette aire métropolitaine, un espace dynamique et compétitif au cœur de l'Europe, qui témoigne de ses valeurs de solidarité, de respect de la diversité culturelle et de responsabilité vis-à-vis de l'environnement.

Après s'être longtemps tourné le dos, les élus de la métropole lilloise et du Bassin Minier ont à travers l'appel à coopération métropolitaine formalisé leurs souhaits de travailler ensemble, dans le prolongement des liens déjà établis au niveau des relations économiques, des déplacements de travail, des fréquentations commerciales et de loisirs.

Quel est ou quel sera le rôle du territoire du SCOT au sein de cette aire métropolitaine ?

axe : comment valoriser cette somme de « points d'excellence »

- Comment le territoire se les approprié-t-il ?
- Il faut saisir l'opportunité que représente la mutation des friches les plus lourdes afin qu'elles redeviennent des lieux centraux de vie.
- Il faut garder les populations qui veulent accéder à la propriété.
- Le territoire n'est pas en déshérence malgré des difficultés propres au centre urbain et les poches de pauvreté qui subsistent.
- Le territoire n'est pas fait que de ruptures et de cicatrices.
- Au travers du PADD, il faut aider les collectivités à partager quelques orientations fondamentales, sachant que l'on ne part pas de rien, loin s'en faut, qu'il s'agisse : de l'eau (même bassin), de la trame verte (le schéma a été validé par les élus), de l'habitat (les orientations du PLH sont partagées), des transports (cf. orientations des PDU et action du Syndicat mixte) ; le retard institutionnel a été rattrapé. ,
- Il faut savoir réfléchir sur des territoires élargis et diversifiés.
- Tout est réuni pour « faire » et ce qui se fait n'est pas du gadget.
- Aujourd'hui, les problèmes du Bassin Minier ne se voient pas, il faut les pointer.
- Comment interpeller les partenaires, notamment l'Etat sur les questions de santé ?
- En matière économique, il n'y a pas de site de rang intercommunal ou de rang SCOT. Alors que l'emploi est un enjeu majeur, on connaît peu (ou pas) les motivations des entreprises pour leur implantation ou leur extension sur le territoire, leur avis et leurs attentes vis-à-vis des collectivités. Cela mérite une attention particulière.

1.2. Attendus : Le rapport à l'aire métropolitaine

Aujourd'hui, la métropolisation est une réalité reconnue par tous. Elle constitue une opportunité. On en veut pour preuve la mobilisation suscitée par l'appel à coopération métropolitaine lancé par la DATAR. Le nombre et la diversité de ses composantes

“La métropolisation, une réalité reconnue par tous et dont il faut se saisir.”

donnent au projet métropolitain une dimension européenne. C'est un facteur de cohésion et de promotion commune, sous condition : que chaque composante se hisse à un certain niveau d'aménagement et de fonctionnement. Pour tirer pleinement parti de cette nouvelle donne, Lens-Liévin et Hénin-Carvin doivent donc être prêts à affronter la comparaison et la concurrence. Le défi est à leur portée moyennant une approche lucide de leurs potentiels et des progrès à accomplir.

1.2.1. Les conditions de la métropolisation

Dans le cadre d'une réflexion conduite à l'initiative de la COPIT sur les plus values de la métropolisation, il est fait référence à dix conditions permettant d'attester d'un processus de métropolisation :

- **Les effets de seuil (marché de bureaux, structure hôtelière, aéroport international ...).**
- **Le choix décisif de la qualité.**
- **Une nouvelle image urbaine.**
- **L'accessibilité.**
- **Une nouvelle structure spatiale.**
- **La capacité à gérer le grand évènementiel.**
- **L'existence d'un consensus et l'émergence d'un pouvoir métropolitain.**
- **La fonction internationale.**
- **La diversité des dynamiques.**
- **La gestion de la métropolisation.**

“Utiliser ses propres atouts pour se positionner dans une concurrence agressive.”

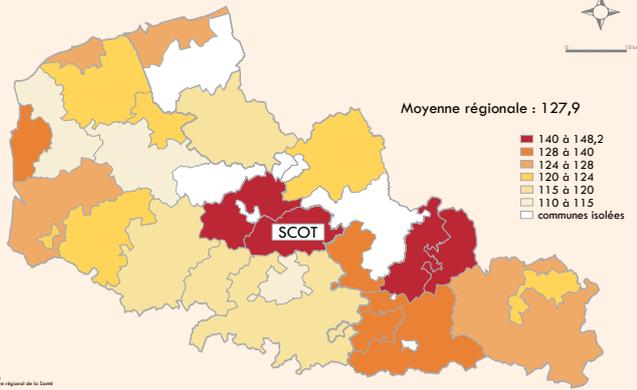
Une étude de 1998 met plus l'accent encore sur l'aspect volontariste du processus en soulignant les dynamiques communes à toutes les métropoles en émergence :

- **Utiliser ses propres atouts pour se positionner dans une concurrence agressive.**
- **Devenir attractive non seulement pour les entreprises mais aussi pour les hommes.**
- **S'appuyer sur de grands projets et attirer un grand évènement.**
- **Construire une image de dynamisme (équipe sportive, innovations, faire savoir).**

Le Positionnement du Territoire

ICM 1997, 1998, 1999 Homme par EPCI
d'après FORIS

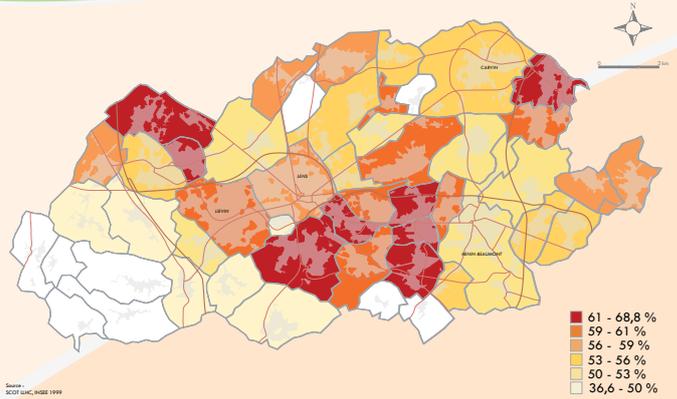
SCOT



Les ménages fiscaux non imposés en 2001

Part des foyers non imposés sur le territoire,
d'après le recensement INSEE 1999

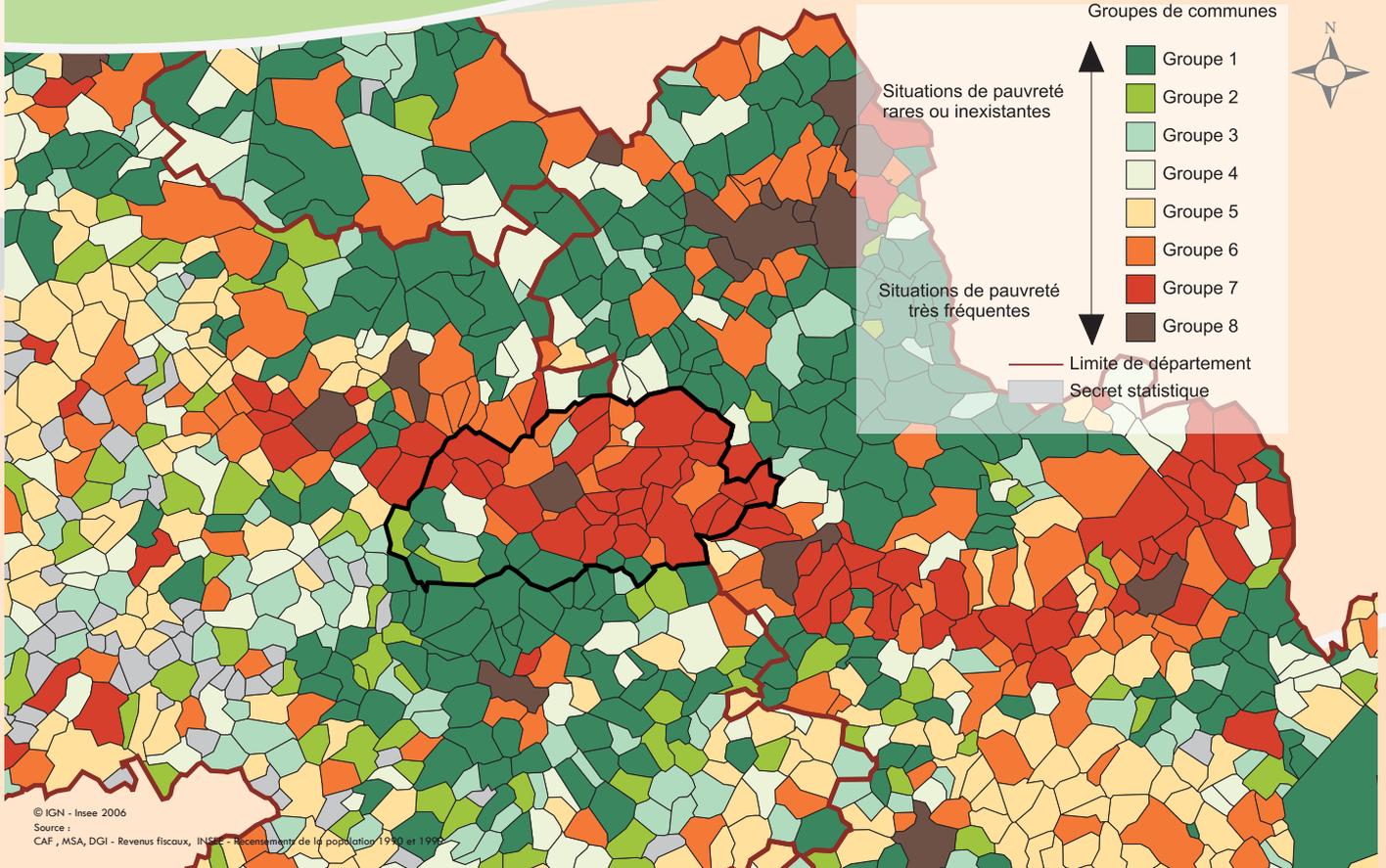
SCOT



Les décès toutes causes chez les hommes

Typologie des communes du Nord Pas-de-Calais vis à vis des situation de pauvreté

SCOT



1.2.2. Où en est le territoire ?

A titre indicatif et au vu des informations ou avis recueillis, il est possible d'établir un comparatif entre les « conditions de la métropolisation », précédemment énoncées, et les « aptitudes » du territoire ; exercice esquissé dans le tableau ci-après.

Existence d'un consensus et émergence d'une gouvernance métropolitaine	mais la notion de pouvoir métropolitain n'est pas à l'ordre du jour
La gestion de la métropolisation	Objet du projet métropolitain et d'une future démarche éventuelle inter SCOT
La diversité des dynamiques	Phénomène récent à maîtriser
L'accessibilité	A améliorer significativement en interne pour tirer parti de la localisation et des grandes infrastructures empruntant le territoire
Devenir attractive non seulement pour les entreprises mais aussi pour les hommes	Enjeu majeur du territoire de rendre attractives toutes ses composantes, en particulier le « cœur urbain »
La fonction internationale	A ce jour, apanage de la métropole lilloise
Les effets de seuil (marché de bureaux, structure hôtelière, aéroport international ...)	Important retard à combler pour proposer une offre de niveau métropolitain
S'appuyer sur de grands projets et capacité à gérer le grand événementiel	Effective sur le plan sportif, défi majeur sur le plan culturel avec le Louvre à Lens et la concrétisation du projet BMU
Construire une image de dynamisme (équipe sportive, innovations, faire savoir)	Effective sur le plan sportif et dans une dimension identitaire ; à construire ou à faire

II. Les termes d'un positionnement

II.1. Se saisir collectivement d'une problématique humaine et urbaine complexe

II.1.1. Un indispensable saut qualitatif

Une exigence qui s'impose à tous : la démarche et l'ambition des Communautés d'Agglomération de Lens-Liévin et Hénin-Carvin ne peuvent se faire sans prendre en compte les spécificités de sa population et les phénomènes sociaux et urbains qui en découlent.

Elles doivent être pleinement concordantes avec la stratégie de Lisbonne-Göteborg qui définit l'action européenne et celle de la France : **un modèle de développement durable reposant sur le triptyque compétitivité/accessibilité, cohésion sociale et territoriale, environnement et prévention des risques.**

Pour Lens-Liévin et Hénin-Carvin, cela signifie être pleinement mis en situation pour devenir un territoire digne de ce nom, à l'égal des autres, dont la richesse humaine est « respectée ».

→ Un défi particulier : les handicaps socio-économiques du territoire

Deux batteries d'indicateurs explicités ci-après mettent en évidence les phénomènes les plus significatifs.

Territoires	1	2	3	4	5	6	7	8	9
CA Hénin - Carvin	-0,33	28,1	25,6	1,4	1,4	15,2	15,6	152	174
CA Lens - Liévin	-0,06	25,8	24,7	1,4	1,5	15,2	15,6	173	186
Nord - Pas de Calais	0,09	26,5	23,3	1,6	1,7	12,4	13,2	133	145

Source : INSEE Nord – Pas-de-Calais -

Tableau de bord des contrats de pays et d'agglomération

Indicateur relatif à la démographie

1. Evolution annuelle moyenne de la population entre 1990 et 1999

Indicateur relatif au niveau d'études

2. Retard scolaire constaté en sixième en 2001-2002

3. Retard scolaire constaté en sixième en 2005-2006

Indicateur relatif au niveau de soins

4. Nombre de médecins généralistes pour 1 000 habitants en 2002

5. Nombre de médecins généralistes pour 1 000 habitants en 2005

Indicateurs relatifs à la situation socio-économique

6. Taux de chômage de la zone de référence (zone d'emploi de Lens-Hénin) au 31/12/2001

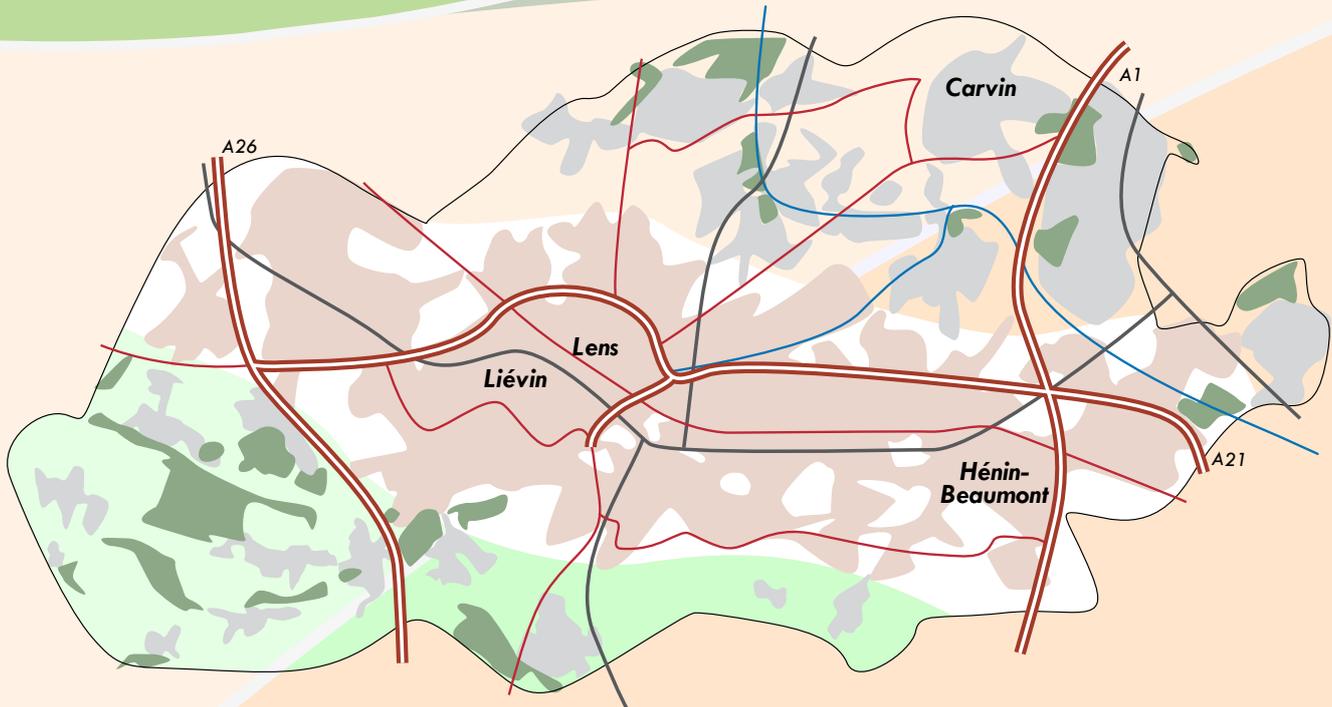
7. Taux de chômage de la zone de référence (zone d'emploi de Lens-Hénin) au 31/12/2005

8. Nombre d'allocataires du revenu minimum d'insertion pour 1 000 allocataires en 2003

9. Nombre d'allocataires du revenu minimum d'insertion pour 1 000 allocataires en 2004

Présentation des 3 secteurs du SCOT

Les 3 secteurs définis dans le PADD



18 Le Coeur Urbain se définit en tant qu'entité urbaine du territoire formée par l'activité minière. Ce secteur a longtemps concentré en son sein les activités industrielles, l'habitat qui lui était dédiée et les principales voies de communication ferrées et routières.

Même si on a pu observer des difficultés socio-économiques sur ce secteur, il voit aujourd'hui ses fonctions confortées par

- les pôles d'échanges,
- la politique volontariste de transport public
- les Grands Projets,
- les orientations fortes en matière de logement (PLH)

La restructuration urbaine, le renouvellement urbain sont les moteurs de cette unité de **250 000 habitants**.

Les collines de l'Artois, espace rural et poumon vert du territoire, couvrent un tiers du territoire et regroupent **25 000 habitants**.

Les qualités paysagères et patrimoniales font de cet ensemble, le lieu privilégié du développement touristique rural et de mémoire.

Les espaces d'équilibres rassemblent autour du canal de la Deûle et de la Souchez **100 000 habitants** pour une densité de 860 habitants au Km².

Espaces urbains, moins denses que le centre urbain et les espaces inter-agglo, cet ensemble bénéficie d'opportunités foncières encore importantes et subit les effets de la métropolisation essentiellement dans le domaine de l'habitat. Parallèlement et grâce à la présence importante de l'eau, l'un des enjeux de cet ensemble réside dans le renforcement de la qualité paysagère, la réalisation d'équipements de loisirs et des aménagements urbains qui s'appuient sur le canal de la Deûle et la Souchez avec la valorisation des milieux humides. Carvin y joue un rôle de polarisation.

L'enjeu de cette zone est de maintenir un équilibre entre :

- développement métropolitain / spécialisation du territoire
- étalement urbain / renouvellement urbain
- développement / respect des milieux naturels et de la biodiversité

Commentaires

Tous les indicateurs sont « négatifs », voire « très négatifs » pour la précarité.

Les évolutions constatées sont à l'identique des tendances régionales :

- Moindre retard scolaire constaté en sixième, mais il demeure élevé ;
- Augmentation d'un taux de chômage important ;
- Progression significative d'une précarité déjà forte.

Concernant le niveau de soin, les indicateurs sont en deça des valeurs régionales. On note une stagnation du taux de médecins généralistes à Hénin-Carvin et une légère progression à Lens-Liévin.

“Les indicateurs sont négatifs, voire très négatifs pour la précarité.”

Territoires	1	2	3	4	5	6	7	8	9
CA Hénin - Carvin	50	26,3	9	26,6	70,8	140,1	120,2	156,7	137,6
CA Lens - Liévin	56,4	29,4	10,5	28	71	146,8	117,4	167,9	143,6
Nord - Pas de Calais	52,5	23,8	3,9	24,4	63,5	126,7	117,5	133,6	127,7

Observatoire Régional de la Santé Nord-Pas-de-Calais -
Analyse par intercommunalité

Indicateurs relatifs à la situation socio-économique

1. Pourcentage de la population totale couverte en 2002 (Alloc. + conjoint + enfants et personnes à charge)
2. Pourcentage des allocataires percevant des minima sociaux (API, AAH ou RMI) en 2002
3. Pourcentage de la population dont la personne de référence est logée gratuitement
4. Pourcentage de ménages ne disposant d'aucune voiture

Indicateurs relatifs au niveau d'études, aux catégories socio-professionnelles

5. Pourcentage de la population de PCS inférieure (hors retraités ou autres sans activité professionnelle)

Mortalité toutes causes (France=100)

6. Hommes : Indice Comparatif de Mortalité tous âges
7. Femmes : Indice Comparatif de Mortalité tous âges
8. Hommes : Indice Comparatif de Mortalité Prématuurée (avant 65 ans)
9. Femmes : Indice Comparatif de Mortalité Prématuurée (avant 65 ans)

Commentaires

Pour Hénin-Carvin, la plupart des indicateurs sont « défavorables » ou « très défavorables ». Pour Lens-Liévin, ils sont nettement « très défavorables ».

Les phénomènes sont particulièrement préoccupants en termes de ressources et de santé, empreinte prégnante des séquelles industrielles sur la société locale.

Ces constats rejoignent les principaux défis identifiés dans le diagnostic du SCOT :

→ Démographie

- Enrayer le déclin démographique sur le territoire.

- Anticiper le vieillissement de la population qui va s'accélérer.

- Garder et attirer des populations jeunes.

→ Formation

- Poursuivre et accélérer l'amélioration du niveau de formation.

- Promouvoir l'enseignement supérieur.

→ Emplois-ressources

- Freiner la précarisation de l'emploi.

- Diminuer le chômage dans la durée.

- Poursuivre le rattrapage du taux d'activité.

- Augmenter fortement les emplois sur le territoire.

→ Santé

- Accentuer des politiques fortes de santé publique et de prévention.

- Combler le retard en matière de présence médicale (généralistes et spécialistes).

II.1.2. Résoudre les problèmes internes et tirer parti des atouts de la métropolisation

→ Le chemin parcouru

D'aucuns considèrent que le territoire du SCOT de Lens Liévin et Hénin Carvin oscille toujours entre passé et avenir malgré l'ampleur de sa mutation :

- **une mutation profonde** en termes économiques et de dynamique territoriale,

Mais :

- **une mutation contrariée** pour des motifs structurels et inachevée car tous les problèmes ne sont pas réglés.

Certes beaucoup reste à faire, mais les lignes ont significativement bougé : le territoire est en situation de se projeter positivement vers un avenir choisi.

Il l'est d'autant que beaucoup a été fait. La démarche intercommunautaire initiée par Lens-Liévin et Hénin-Carvin illustre le chemin parcouru ainsi que la reconnaissance de la réalité métropolitaine.

Le SCOT, le SMT, Artois Développement, etc... sont les révélateurs des progrès accomplis (et à accomplir) en terme de débat entre partenaires, pratique jusqu'alors peu habituelle et peu prise.

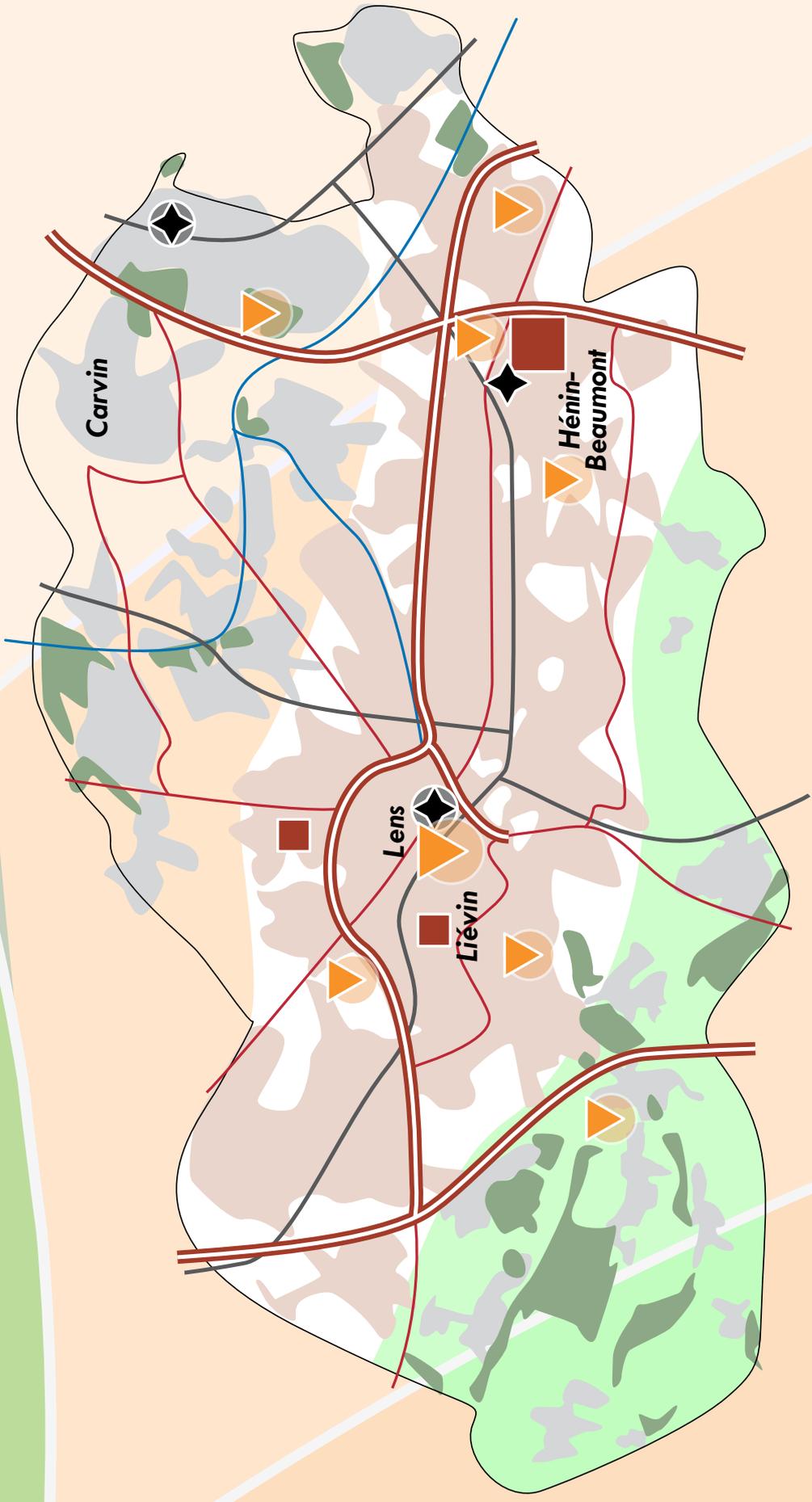
→ Le chemin à parcourir

Les territoires des intercommunalités sont constitués d'une mosaïque d'espaces où se côtoient maintenant **une « ruralité tranquille », très attractive pour les habitants de la Métropole (ou de l'Arrageois), et des espaces urbains façonnés par la mine.**

Reconnaître cette diversité peut être un motif de ras-

“Le territoire est en situation de se projeter ... vers un AVENIR CHOISI ”

Les points d'appui du développement du territoire du SCOT



-  Pôle d'échange
-  Gare structurante
-  Grand projet du territoire
-  Zone commerciale

semblement, mais ce peut-être aussi un prétexte au repli sur soi. Le risque n'est pas à négliger, avec la tentation d'un enfermement des EPCI pour se rassurer sur leur territoire, conjugué avec la volonté d'expérimenter des partenariats multiples. La communauté de destin qui lie durablement les agglomérations de Lens-Liévin et Hénin-Carvin pourrait en pâtir.

“Reconnaître une diversité... sans se disperser... pour se mobiliser sur l'essentiel : le coeur urbain ”

Tous les interlocuteurs s'accordent pour considérer que le progrès « réel », le plus tangible, sera effectif lorsque l'on sortira de ce qui est hérité du passé pour accepter un avenir fondé sur un potentiel réel mais inégal, lorsque l'on acceptera la diversité de situation et de mutations possibles. Cela impose notamment à tous les acteurs publics de **soutenir la mise en œuvre de grands projets et de maintenir, voire amplifier, leurs efforts sur le « Cœur urbain » dont la mutation sera l'un des gages les plus tangibles du renouveau du territoire.**

→ L'exemplarité des grands projets

La manière d'aborder la question des grands projets identifiées et validés dans les documents de référence et de programmation concernant les deux agglomérations (projets et contrats) est révélatrice du chemin à parcourir.

Que dit le chapeau commun des contrats d'agglomération de Lens-Liévin et Hénin-Carvin ?

Objectif partagé 8 : De grands projets structurants le territoire

- Le 9/9 bis de Oignies
- Le 11/19 de Loos en Gohelle
- La fosse n°2 à Oignies
- La friche de la cokerie de Drocourt et des terrils 101 et 205
- La friche Sainte-Henriette
- Le site de Lorette
- Le pôle d'excellence sportif
- Le pôle culturel ...

Dans le cadre de l'aire métropolitaine, ils constituent **un facteur de rayonnement** mais obéissent à des règles qui ne correspondent pas nécessairement aux logiques internes des milieux et voisinages dans lesquels ils s'inscrivent.

Dans le cadre du territoire intercommunautaire, ce peuvent être des facteurs de résolution des problèmes rencontrés sous réserve que ces projets soient conçus et mis en œuvre dans un cadre cohérent et ne se fassent pas au détriment ou sans lien réel avec le territoire.

Autant il serait illusoire de considérer l'impératif d'un liant et d'une approche globale de ces grands projets en raison de leur nature, de leur histoire, de leur calendrier de réalisation et des objectifs qui leur sont propres, autant il importe de s'assurer qu'ils ne sont pas en forte concurrence entre eux et en contradiction par rapport aux orientations globales données dans chaque Communauté d'Agglomération ainsi que pour le territoire intercommunautaire qui doit se les approprier.

II.2. Le socle d'une stratégie concertée

II.2.1. Les « incontournables »

→ Sortir d'une attitude et d'une image de passivité par **l'affirmation d'objectifs et d'engagements ambitieux.**

→ Inscire résolument l'avenir du territoire au sein de l'Aire Métropolitaine.

→ Confirmer **la communauté de destin** qui lie Lens-Liévin et Hénin-Carvin : conforter la dynamique de deux agglomérations et renforcer leurs liens.

→ Ce faisant, **tirer collectivement le meilleur parti des potentiels** du territoire.

→ **Viser un saut qualitatif** (la qualité pour tous en termes d'emploi, de formation, de santé) indispensable pour définir ce que l'on veut être (une composante à part entière de l'aire métropolitaine) et ce que l'on ne veut pas être (le « réceptacle » des besoins métropolitains) et afin de **créer un développement qui puisse profiter à la population.**

→ Mettre en place les outils d'une **politique publique de maîtrise du foncier**

→ Poursuivre **le développement par la diversification** de tous les secteurs de l'économie.

→ Prendre appui sur **les grands projets comme moteurs ou amplificateurs du développement.**

→ **Stabiliser dans un premier temps la population à hauteur de 375 000 habitants.** Si et seulement si cet objectif est atteint, ambitionner une population de 400 000 habitants à l'horizon 2030.



II.2.2. Le « positionnement »

→ **Donner toutes ses chances à un territoire encore fragile mais qui révèle tous ses potentiels à l'échelle de l'aire métropolitaine :**

- Poursuivre et amplifier les efforts engagés pour dépasser l'impact des grands mouvements de restructuration et de déprise industrielle.
- Cultiver une image de qualité, en particulier en assurant à chacun un cadre de vie aussi agréable que possible.
- Préserver la santé humaine et maintenir les écosystèmes trop longtemps malmenés voire bouleversés par un mode de production symbolique du développement non durable.
- Développer une forte dynamique de culture industrielle et économique.

→ **Renforcer les fonctions de centralité des pôles urbains et leur complémentarité :**

Conforter les fonctions de centralité des villes principales constitutives du « Cœur urbain » qui doivent jouer un rôle prioritaire dans la répartition géographique des développements urbains futurs.

- Permettre aux autres secteurs du territoire du SCOT de concilier une dynamique complémentaire de celles des villes centres dans le respect des équilibres existants.
- Favoriser les échanges et les complémentarités entre chacune de ces composantes.
- Confirmer les grands projets de rang intercommunal et régional et assurer leur rayonnement à l'échelle métropolitaine.

→ **Concevoir le devenir du territoire dans une perspective d'aménagement et ne pas fonder la dynamique locale sur le seul rôle de réceptacle des débordements des voisinages lillois et arrageois :**

- Mettre en œuvre des logiques d'aménagement avec la volonté d'affirmer une spécificité, une autonomie et une solidarité au service d'un développement raisonné et maîtrisé.

Le territoire du SCOT sera d'autant plus intégré à l'Aire Métropolitaine qu'il s'appuiera sur un développement qualitatif et complémentaire.

→ **Affirmer l'appartenance des agglomérations de Lens-Liévin et Hénin-Carvin en tant que composante à part entière de l'Aire Métropolitaine :**

- Inscrire un positionnement du territoire cohérent en fonction de trois échelles : le cadre intercommunaire, l'Arc Sud, l'Aire Métropolitaine.
- Envisager le devenir du territoire en partenariat

avec ses voisinages.

- Trouver des complémentarités de fonctionnement dans le domaine des transports et des grands équipements de rang métropolitain (santé, formation supérieure, culture ...).

II.2.3. Les « grands principes » du SCOT

→ Le territoire intercommunautaire **est et restera organisé autour du « Cœur urbain »**. Les autres secteurs seront confortés dans leur rôle de proximité.

→ Le développement de l'urbanisation sera privilégié dans une logique de **maîtrise de l'étalement urbain et du mitage** et en favorisant le renouvellement urbain.

→ Les zones réglementairement prêtes à être urbanisées sont en quantité importante. **Elles doivent être utilisées en priorité avant d'ouvrir de nouvelles zones** et en respectant certains principes de densité.

→ Le niveau d'équipements de loisirs et culturels sera développé.

→ Le développement des sites d'activité économique sera organisé dans une logique de performance et d'équilibrage au sein des composantes les plus appropriées.

→ Le développement du commerce sera privilégié à proximité des centres-villes et des centres-bourgs.

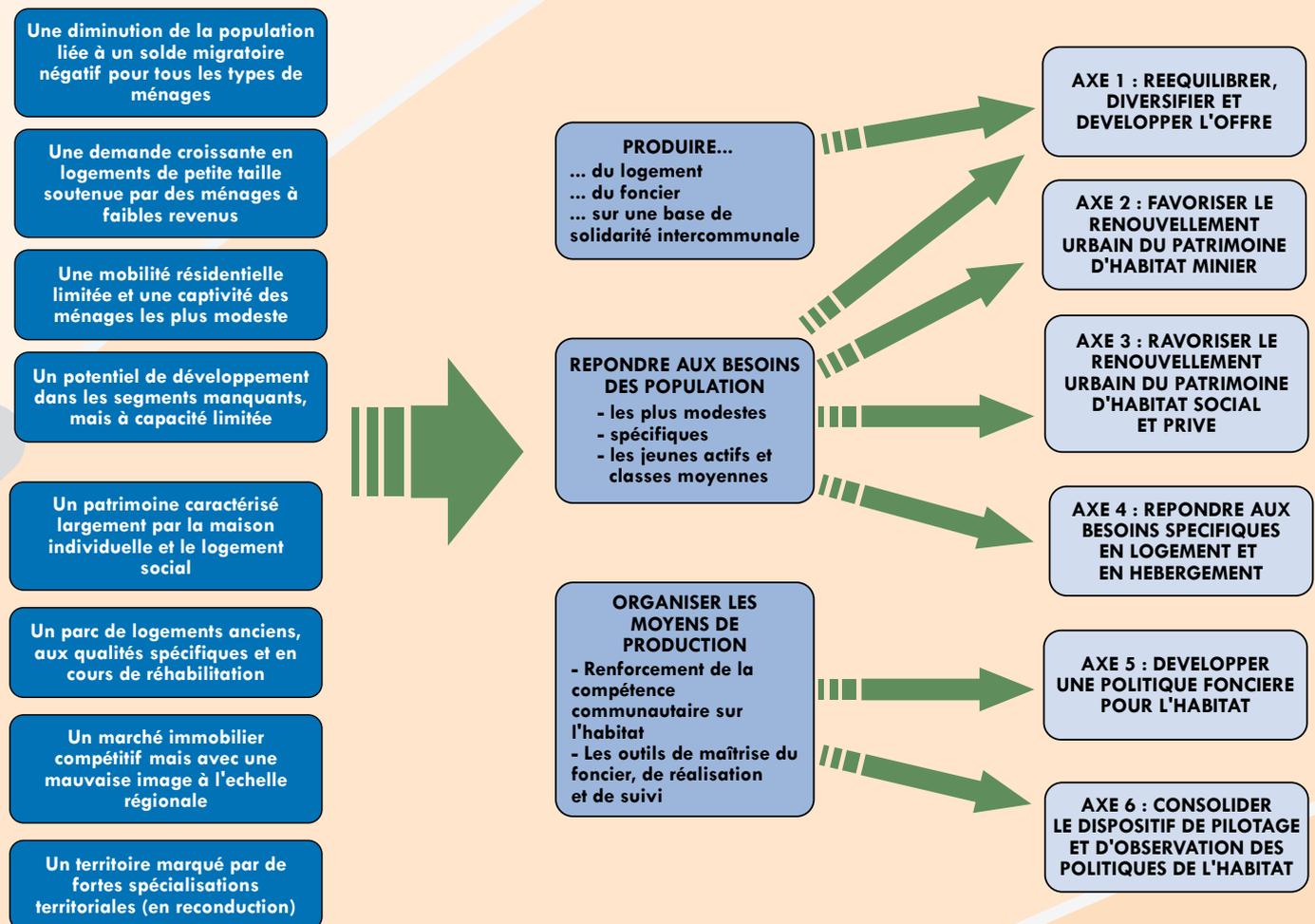
→ Les trames verte et bleue seront confortées et ét-offées pour préfigurer une « charpente » d'espaces naturels à l'échelle du SCOT.

→ Les complémentarités des pôles constitutifs du « Cœur urbain » seront privilégiées en ce qui concerne les fonctions supérieures.

LE PROJET DU TERRITOIRE

Orientations du PLH

24



I. DEVELOPPEMENT URBAIN

PREAMBULE : quel objectif démographique?

La région est peu dynamique en terme démographique et a plutôt tendance à se stabiliser. Les Agglomérations régionales, quant à elles, se structurent très fortement depuis le début des années 2000 et mettent en place des politiques locales volontaristes dans divers domaines. La concurrence qui existe entre elles, par exemple sur l'habitat et la "répartition" des citoyens régionaux, est donc d'autant plus exacerbée au vu des enjeux que représente la démographie (baisse de population = perte d'attractivité, risque de renforcement des spécialisations territoriales, contradiction avec les politiques d'équipements et de services publics des collectivités, appauvrissement financier...).

Le territoire du SCOT de Lens-Liévin-Hénin-Carvin s'inscrit dans ce contexte résidentiel concurrentiel difficile avec une tendance à la baisse de population depuis 1968 et un déficit d'image, deux phénomènes qu'il se doit d'enrayer pour envisager l'avenir avec sérénité. L'objectif de maintien de la population à 375 000 habitants (niveau de 1999) dans un premier temps peut donc être considéré comme réaliste et ambitieux pour le territoire.

Si à moyen terme, le territoire a réussi à maintenir ce niveau de population, alors un objectif de 400 000 habitants pourra être envisagé.

I.1. Rendre attractives toutes les composantes du territoire dans un souci de solidarité et de cohésion sociale

Pour assurer la mise en œuvre du volet habitat du PADD, il est essentiel d'instaurer un dialogue continu entre le SCOT et les documents d'urbanisme locaux en référence au PLH de chaque intercommunalité, avec pour ambition d'accroître la qualité et l'attractivité du territoire selon les objectifs suivants :

- Augmenter la production de logements.
- Permettre un parcours résidentiel
- Améliorer la qualité résidentielle pour tous et dans les différents secteurs du territoire.

"Garder ses habitants, en attirer de nouveaux, Répondre à une demande locale ou extérieure plus exigeante en offrant une gamme assez diversifiée et concurrentielle d'un habitat de qualité, Favoriser la mixité par le logement"

- Diversifier et rééquilibrer géographiquement les formes d'habitat.
- Renouveler l'offre résidentielle dans le cadre des politiques de rénovation urbaine.
- Utiliser l'espace de manière économe.
- Privilégier la construction de logements dans les pôles urbains et les secteurs les mieux desservis par les transports en commun.

I.1.1. Répondre aux besoins en logements

→ L'offre

- Produire une offre résidentielle suffisante et diversifiée pour répondre aux besoins des habitants actuels et futurs.

L'objectif retenu vise à stabiliser la population à hauteur de 375 000 habitants dans un premier temps. Il implique un effort de construction soutenu : 1700 logements/an contre 1450 ces dernières années.

Un effort devra être poursuivi en terme de construction de logements locatifs, afin d'offrir un logement pour les population modestes nombreuses sur le territoire et ce notamment dans les collines de l'Artois.

Il s'agira également d'amplifier la production de logements en accession et accession sociale, notamment dans le coeur urbain.

- Promouvoir les opérations de qualité et développer l'image et l'attractivité du territoire (cadre de vie, qualité architecturale, densité, services...)

→ Les modes de vie

- Créer un habitat adapté pour accueillir les personnes âgées en fonction de leur degré d'autonomie, au vu du vieillissement accru que va connaître le territoire.
- Tenir compte de la baisse de la taille des ménages en proposant un nombre suffisant de petits logements.
- Encadrer les extensions urbaines sur des espaces concernés par les risques d'inondation et les risques industriels.

I.1.2. Proposer un logement pour tous

→ Statuts d'occupation

- Créer une offre adaptée (locatif et accession) pour retenir (et attirer) de jeunes actifs et les classes moyennes/supérieures afin de rétablir un équilibre socio-démographique.
- Maintenir l'effort de production de logements sociaux de qualité dans le neuf et dans l'ancien.

- Relancer l'accèsion à la propriété, en particulier l'accèsion aidée.

→ Parcs institutionnel et privé anciens

- Favoriser le renouvellement urbain du patrimoine minier : poursuivre les projets de restructuration, développer une politique partagée de gestion de peuplement, encourager la mixité des statuts d'occupation à l'intérieur des cités...
- Maintenir la politique de rénovation du patrimoine social : amplifier les projets de renouvellement urbain dans le parc privé et la lutte contre l'habitat indigne

→ Mixité

- Continuer à répondre aux besoins de la population modeste.
- Accroître les capacités d'accueil pour les personnes en difficulté ou qui nécessitent des logements adaptés.

“Eviter la spécialisation des différents secteurs”

1.1.3. Assurer un développement urbain cohérent et équilibré

→ Orientations

- Maîtriser l'étalement urbain par le renforcement de l'habitat dans le « Cœur urbain » et les autres pôles de vie.
- Economiser l'espace par la recherche de formes urbaines moins consommatrices, tout en tenant compte de l'attachement des ménages aux attributs de la maison individuelle.
- Promouvoir le renouvellement urbain et la réutilisation d'espaces déjà urbanisés afin de limiter les extensions urbaines.
- Développer prioritairement l'habitat dans les secteurs présentant de bonnes possibilités de desserte par les transports collectifs.
- Eviter la spécialisation entre les secteurs en proposant une offre suffisante de logements selon des modalités (formes urbaines, nombre de logements) adaptées aux spécificités des composantes du territoire et à une grande diversité de besoins et de demandes (en particulier: jeunes, ménages aux revenus modestes, étudiants personnes âgées...).

→ Recommandations par secteur

● Le centre urbain

- Densifier les constructions pour atteindre (a minima) 30 logements/ha.
- Densifier les zones en bordure de la RN 43

(compatibilité avec la politique de transports et un éventuel transport en site propre)

- Mener une politique de renouvellement urbain et de requalification forte.
- Promouvoir des opérations de qualité pour changer l'image de ce secteur.
- Favoriser l'accèsion à la propriété et diminuer la part des logements institutionnels (HLM et minier) afin d'introduire une plus grande mixité.

● Le secteur Nord

- Densifier les constructions pour atteindre a minima 20 à 25logements/ha.
- Mener des politiques de densification et de renouvellement urbain adaptées pour limiter l'étalement urbain et préserver les ceintures naturelles et agricoles.
- Assurer la diversité des produits dans les opérations de construction neuve et de renouvellement urbain.
- Selon les communes et le taux de logements institutionnels actuel, favoriser l'équilibre des statuts d'habitat.
- Mettre en place des réserves foncières pour une maîtrise des coûts.

“ U n e localisation stratégique et un traitement qualitatif des zones d'activités”

● Les collines de l'Artois

- Densifier les constructions pour atteindre a minima 15 logements/ha.
- Préserver l'aspect rural du secteur.
- Introduire une mixité plus grande en développant les produits en accèsion sociale et en locatif social.

1.1.4. Conduire une politique foncière à la hauteur de l'ambition et des besoins

- Accorder la priorité au renouvellement urbain.
- Développer **une gestion adaptée et économe du foncier.**
- Développer les outils de maîtrise et d'aménagement du foncier.

1.2. Développer les équipements et les services

1.2.1. Asseoir les fonctions majeures du territoire

- Poursuivre et accentuer la reconnaissance régionale du territoire comme pôle d'excellence sportif et dans le domaine culturel grâce aux

nouveaux équipements qui vont voir le jour en particulier Le Louvre à Lens.

- Accentuer le maillage en réseau des équipements sportifs.
- Développer l'accès de la population aux équipements culturels existants et aux futurs grands équipements en particulier Le Louvre à Lens.

“Les filières d'excellence comme point d'appui d'une stratégie de développement économique”

1.2.2. Répondre à la demande en matière de services à la population

- Renforcer les fonctions de centralité des villes de Lens et Liévin, constitutives du « centre d'agglomération » et conforter les polarités d'Hénin-Beaumont et de Carvin pour l'accueil d'équipements structurants de rang d'agglomération, intercommunautaire, métropolitain, voire régional.
- Développer des équipements locaux afin de répondre au mieux et de la façon la plus durable aux besoins de proximité des habitants.
- Au vu du vieillissement à venir de la population, prendre en compte les besoins en terme de services des personnes âgées. Le développement des transports en commun et en particulier du nouvel axe de transport en site propre (cf. III Transports et déplacements) pourra apporter une réponse par une meilleure desserte en transports en commun le long de l'axe est-ouest du territoire et par une implantation privilégiée des services le long de cet axe
- Favoriser l'accès aux Technologies de l'Information et de la Communication dont les habitants et les entreprises du territoire doivent bénéficier dans les meilleures conditions.

II. L'ECONOMIE ET L'EMPLOI

II.1. Promouvoir une stratégie globale d'implantation des activités

III.1.1. L'accueil d'activités

→ Les sites d'activités

- Veiller au remplissage des zones d'activités existantes.
- Développer l'activité économique et l'emploi en priorité dans les zones urbanisées bien desservies par les transports publics.
- Valoriser au mieux les espaces d'importance stratégique à l'échelle du territoire et de l'aire métropolitaine
- Qualifier les zones d'activité ainsi positionnées en adoptant des règles paysagères et des règles d'aménagement qualitatives.
- Rechercher une cohérence intercommunautaire pour la création et la promotion de nouvelles zones d'activités, démarche à prolonger avec les SCOT et intercommunalités voisines parties prenantes de l'Aire Métropolitaine.
- Susciter la création d'une offre performante et adaptée à la demande actuelle des entreprises, compétitive aux échelles régionales, nationales et internationales.
- Viser une grande qualité environnementale et la création de zones de Haute Qualité Environnementale.

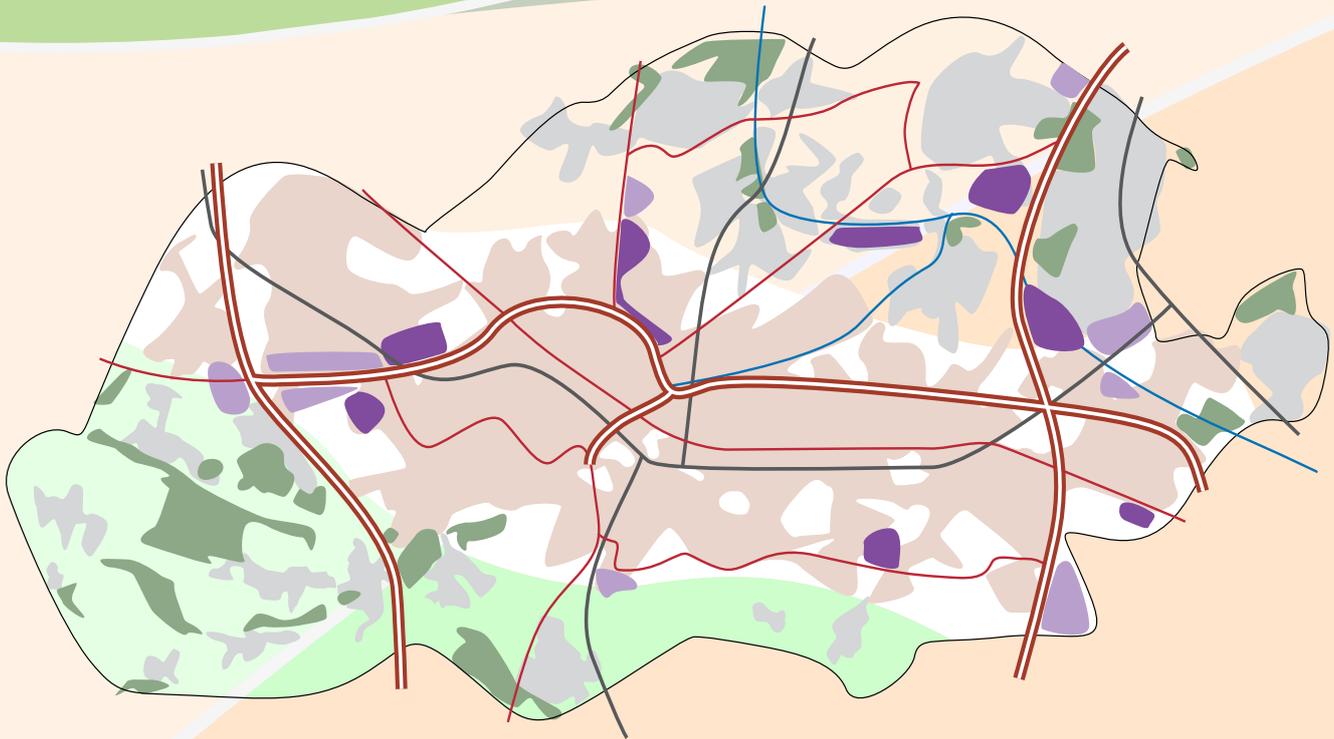
→ Le foncier à vocation économique

- Définir une stratégie intercommunautaire en vue d'une optimisation des ressources foncières et pour anticiper les besoins à venir.
- S'assurer de la pérennité de Delta 3 par des possibilités d'extension et le développement d'activités induites sur le territoire.

II.1.2. Renforcer et développer les filières et les pôles d'excellence

- S'appuyer sur le potentiel industriel et logistique du territoire.
- Promouvoir les filières d'excellence (logistique, éco-entreprises et sport/économie) identifiées pour conforter l'image du territoire.

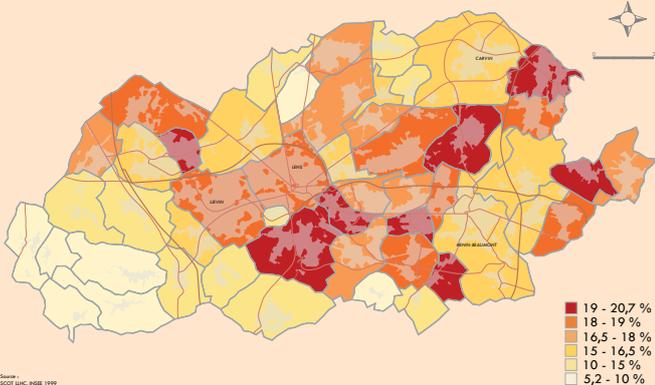
Les zones d'activités stratégiques sur le territoire du SCOT



 Zone économique stratégique

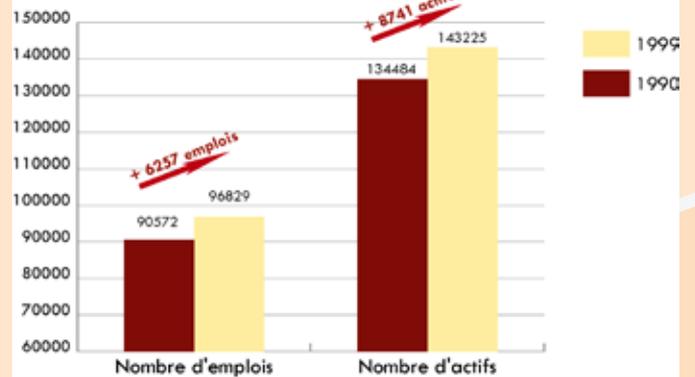
 Future zones économique stratégique

Part de l'emploi précaire sur le territoire, d'après le recensement INSEE 1999



Source : SCOT SIVIC, INSEE 1999

Evolution du nombre d'emplois et d'actifs sur le territoire du SCOT



Une forte création d'emplois entre 1990 et 1999, ne suffisant pas à absorber l'ensemble de la population active, qui augmente plus vite.

- Attirer les entreprises associées à ces filières et leur offrir les conditions optimales de développement dans le cadre d'un partenariat équilibré.
- Accompagner le développement des filières tertiaire, scientifique et technologique.
- Conforter la filière agricole et agroalimentaire

II.2. Pérenniser et étoffer une gamme élargie de commerces et des services

II.2.1. Favoriser une offre commerciale équilibrée

Au vu des enjeux mis en évidence dans les études préalables d'urbanisme commercial et artisanal.

- Prendre en compte l'existence de **deux grands bassins de consommation distincts : la Communauté d'agglomération d'Hénin- Carvin et la Communauté de Lens Liévin.**
- Adopter une approche prudente et sélective dans le choix de développement des grandes et moyennes surfaces et des grandes surfaces spécialisées.
- Requalifier et reconcentrer les implantations en ville dans la perspective d'une mutation des centralités commerciales de proximité ancienne, surtout celles nées avec le développement du bassin minier.
- Identifier les thématiques leaders et l'existence de vrais « duopôles » pour consolider, sur le long terme, la nécessaire complémentarité et synergie de développement des sites de centre-ville et de périphérie sur Lens, Hénin-Beaumont, Carvin et Liévin.
- Maîtriser le développement des moyennes surfaces alimentaires et des implantations isolées le long des axes routiers majeurs, dont la RN 43, en vue d'une reconcentration et repolarisation partielle sur certains centres-villes (Sallaumines, Avion, Billy-Montigny) et d'une orientation plus thématique des pôles périphériques.
- Poursuivre la consolidation des marchés de plein air et des halles, véritables pôles d'animation des centres-villes et des centres-bourgs.
- Conduire de nouvelles réflexions sur les options de remaillage commercial des Collines de l'Artois et de la partie centrale du bassin minier ainsi que sur le positionnement départemental ou régional de certains sites actuels (Noyelles-Godault) ou futurs (Sainte-Henriette).

- Permettre une meilleure information et mobilisation des élus locaux et des acteurs sur les véritables contraintes de développement et de valorisation de l'offre commerciale traditionnelle dans les pôles historiques.

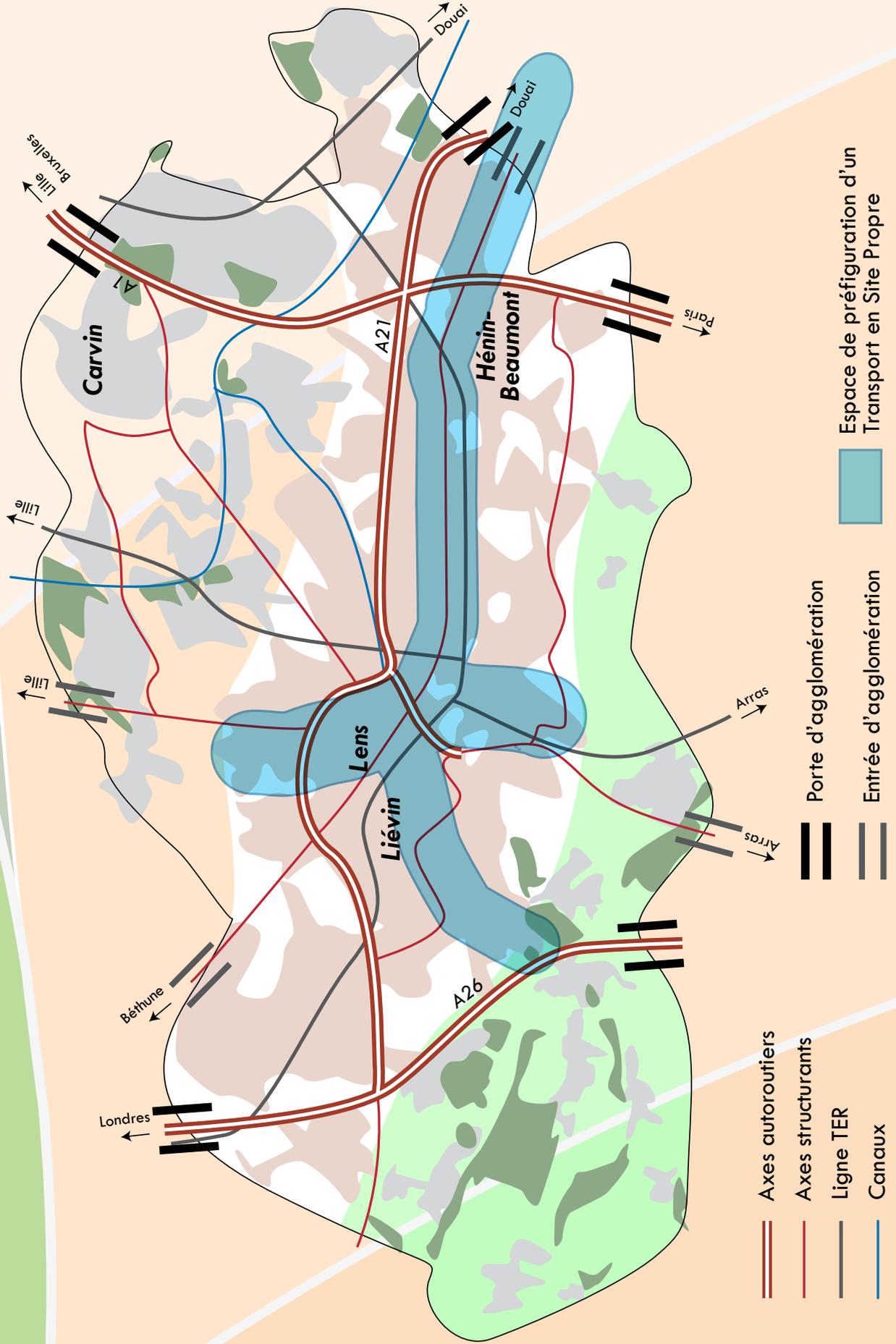
II.2.2. Accroître les compétences du territoire en matière d'équipements et de services de rang intercommunautaire et métropolitain

- **Poursuivre les efforts engagés pour développer les fonctions d'enseignement supérieur et de recherche**, notamment :
 - Développer le potentiel de recherche,
 - Renforcer les liens entre les ressources universitaires et les entreprises,
 - Identifier le territoire comme un site « professionnalisant » au niveau régional et national, afin que les formations dispensées mettent pleinement en situation dans une perspective d'emploi, par rapport aux besoins des entreprises
 - Améliorer les conditions de vie étudiante.
- **Doter le territoire d'un équipement hospitalier à la mesure des besoins du territoire avec à terme la création d'un CHRU :**
 - Hisser le niveau de soins,
 - Tirer le meilleur parti des connaissances et savoir-faire acquis en matière de spécialités minières et des séquelles physiques et sociales.

“Rechercher l'adéquation entre l'offre de formation et les besoins de main d'oeuvre”

Les axes structurants sur le territoire du SCOT

Infrastructures de transports



III. TRANSPORTS ET DEPLACEMENTS

C'est un sujet déterminant qui doit être apprécié dans plusieurs registres :

- Respect des engagements internationaux en faveur du développement durable, notamment le protocole de Kyoto (lutte contre les gaz à effet de serre et réduction de la consommation d'énergie fossile).
- Outil d'organisation du territoire
- Outil de lutte contre les inégalités afin de préserver la possibilité de se déplacer pour toutes les catégories de populations.
- Continuité des actions déjà engagées (PDU, projets et contrats d'agglomération) avec en priorité le développement des transports en commun.
- Générateur d'emplois
- Générateur d'aménagement d'espaces publics

III.1. Améliorer l'accessibilité et la desserte du territoire dans le cadre de l'Aire Métropolitaine

III.1.1. Organiser un système de transports attractifs

- Favoriser un maillage ferroviaire assurant des liaisons directes entre les composantes de l'Aire Métropolitaine et les capitales européennes, en s'appuyant sur le TGV et le développement des systèmes de transports ferroviaires existants ou en projet (TER-GV, inter-city ou "RER régional", tram-train).
- Créer de véritables pôles d'échanges autour des axes structurants (Lens-Libercourt et Hénin)
- Favoriser les échanges en transport public avec les territoires environnants, en particulier :
 - Intégrer le territoire dans un réseau Nord/Sud avec la Métropole lilloise,
 - Structurer le corridor Est/Ouest au sein du bassin minier pour une mise en réseau des centralités de « l'Arc Sud » de l'Aire Métropolitaine
- Concevoir un plan intégré de mobilité durable (voyageurs et fret) définissant les perspectives de

“Intégrer le territoire dans un réseau Nord/Sud avec la métropole et structurer le corridor Est/Ouest au sein du bassin minier”

développement à long terme pour l'amélioration des déplacements dans un souci de qualité de la vie dans l'Aire Métropolitaine.

- Créer une « centrale de mobilité » offrant aux usagers une information globale et multimodale pour l'organisation des déplacements dans l'Aire Métropolitaine.
- Elargir et renforcer la coordination des Autorités Organisatrices de Transports (AOT) pour un véritable maillage de l'offre et la constitution d'un réseau métropolitain d'axes structurants.
- Créer une gamme tarifaire commune entre les Autorités Organisatrices de Transports (AOT) régionales : Syndicat Mixte Interregional des Réseaux de Transports (SMIRT)

III.1.2. Promouvoir la fonction logistique

- Accélérer l'équipement multimodal de la plateforme Delta 3 de Dourges pour doter le territoire d'un outil logistique d'envergure européenne.
- Favoriser la complémentarité, la mise en réseau et la promotion commune de l'offre logistique autour de sites structurants tel que Delta 3, à l'appui d'un schéma logistique et d'un partenariat adapté.

III.1.3. Mettre en place un réseau hiérarchisé autour d'axes forts

- **Renforcer les chaînons actuels, en particulier ferroviaires** (Lille-Don Sainghin-Lens/Lille-Libercourt/Lille-Hénin)
- **Aménager les « chaînons manquants »** routier et ferroviaire (liaisons entre les composantes de l'Aire métropolitaine, itinéraires de contournement, optimisation de l'usage des infrastructures existantes...) en s'appuyant, notamment, sur le développement d'un modèle de trafic multimodal à l'échelle métropolitaine (prolongement de la RD 40 au sud de Liévin, suppression des passages à niveaux sur l'ex RN 43, etc...)
- **Définir un schéma d'axes structurants de transports collectifs** (ferroviaire et routier) hiérarchisé permettant d'assurer les liens entre l'ensemble des composantes de l'Aire Métropolitaine, notamment pour les liaisons Est/Ouest au sein de l'Arc Sud.
- **Définir un schéma du réseau métropolitain de pôles d'échanges** (lieux stratégiques d'interconnexion et « portes » de l'Aire Métro-

politaine) à partir d'une grille de critères définie en commun.

- **Hiérarchiser le réseau viaire**
- **Renforcer et améliorer le jalonnement**

III.2. Structurer le territoire en privilégiant les transports collectifs

III.2.1. Optimiser l'existant

- **Adapter l'offre à la demande** en diminuant le temps de parcours, notamment **pour un meilleur partage modal** afin de rendre les transports en commun plus compétitifs vis à vis de l'automobile.
- **Procéder aux aménagements de voirie nécessaires** pour améliorer les performances du réseau, en particulier le réseau secondaire orienté Est/Ouest, dans une perspective de fluidité et de sécurité plutôt que de vitesse.
- **Renforcer l'attractivité** du réseau de transports urbains, en particulier par l'amélioration de la continuité du service et un complément d'offre de transport à la demande dans les zones peu peuplées.

“ U n e réorganisation de l'espace public et de la voirie au profit des déplacements doux et des transports collectifs ”

III.2.2. Développer et valoriser les réseaux de transports publics

- **Mettre en place un Transport en Commun en Site Propre**
- Développer l'urbanisation de manière préférentielle aux abords des gares et des corridors de transports en commun, notamment dans le cœur urbain.
- Développer les complémentarités entre réseaux de transports publics, réseaux routiers et modes doux en créant des pôles fonctionnels autour des grands points d'échange de transports publics, en particulier les gares de Libercourt et de Lens reconnues d'intérêt régional et d'Hénin-Beaumont considérées d'intérêt d'agglomération.

III.2.3. Limiter les nuisances liées aux activités et au trafic

- Améliorer les conditions de transport des march-

andises.

- Envisager l'acheminement et le transit du fret dans sa globalité afin de trouver une réelle alternative au transport routier de marchandises.
- Détourner le trafic poids-lourds des centres-villes et des zones d'habitation.
- Favoriser le fret fluvial et ferroviaire notamment par des actions visant à :
 - Améliorer la sécurité des déplacements,
 - Encourager les déplacements domicile-travail par les transports en commun.

III.2.4. Favoriser l'usage des modes doux

- Réorganiser l'espace public et la voirie au profit des modes de déplacements doux et des transports urbains.
- Proposer un réseau cohérent et continu d'aménagements cyclables et de cheminements piétons.
- Encourager l'usage des modes doux en complément de l'effort porté sur les transports en commun.

III.2.5. Concevoir et mettre en œuvre une politique de stationnement

- Réguler et organiser le stationnement sur l'ensemble du territoire, pour tous les utilisateurs, notamment les personnes handicapées.
- Renforcer les possibilités de stationnement à proximité des arrêts de transports collectifs, en particulier aux abords des gares, pour faciliter l'usage des transports en commun.

IV. ENVIRONNEMENT ET CADRE DE VIE

IV.1. Le patrimoine et le cadre de vie

IV.1.1. Valoriser le patrimoine sur l'ensemble du territoire

→ Veiller à la qualité urbaine et paysagère des centres de villes et de villages

- Prendre en compte la diversité des paysages urbains afin de valoriser les caractéristiques du patrimoine urbain et architectural, qu'il soit ancien ou récent, en particulier lors des opérations de renouvellement urbain.
- Protéger et entretenir des éléments de nature en ville (jardin privatifs des cités minières, patrimoine arboré,...) et création d'une nouvelle offre complémentaire à l'exemple des actions mises en œuvre dans le cadre de la « trame verte ».
- Tirer le meilleur parti de la réhabilitation des friches industrielles pour favoriser un renouvellement de la ville sur la ville et améliorer le cadre de vie, à l'exemple du projet de parc sur les cokes de Drocourt.

“Maîtriser l'extension urbaine en confortant les espaces agricoles limitrophes”

→ Recommandations par secteur

- **Le secteur Nord**
Maîtriser le développement urbain et de préserver les ceintures agricoles autour des villes.
- **Les collines de l'Artois**
Protéger le caractère rural par la limitation des extensions urbaines et des projets d'infrastructures.
- **Le coeur urbain**
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.

IV.1.2. Conforter l'activité agricole

- Assurer la viabilité des exploitations agricoles par une gestion intelligente de la consommation du foncier
- Reconnaître le rôle essentiel de l'espace dans les grands équilibres du territoire du SCOT et

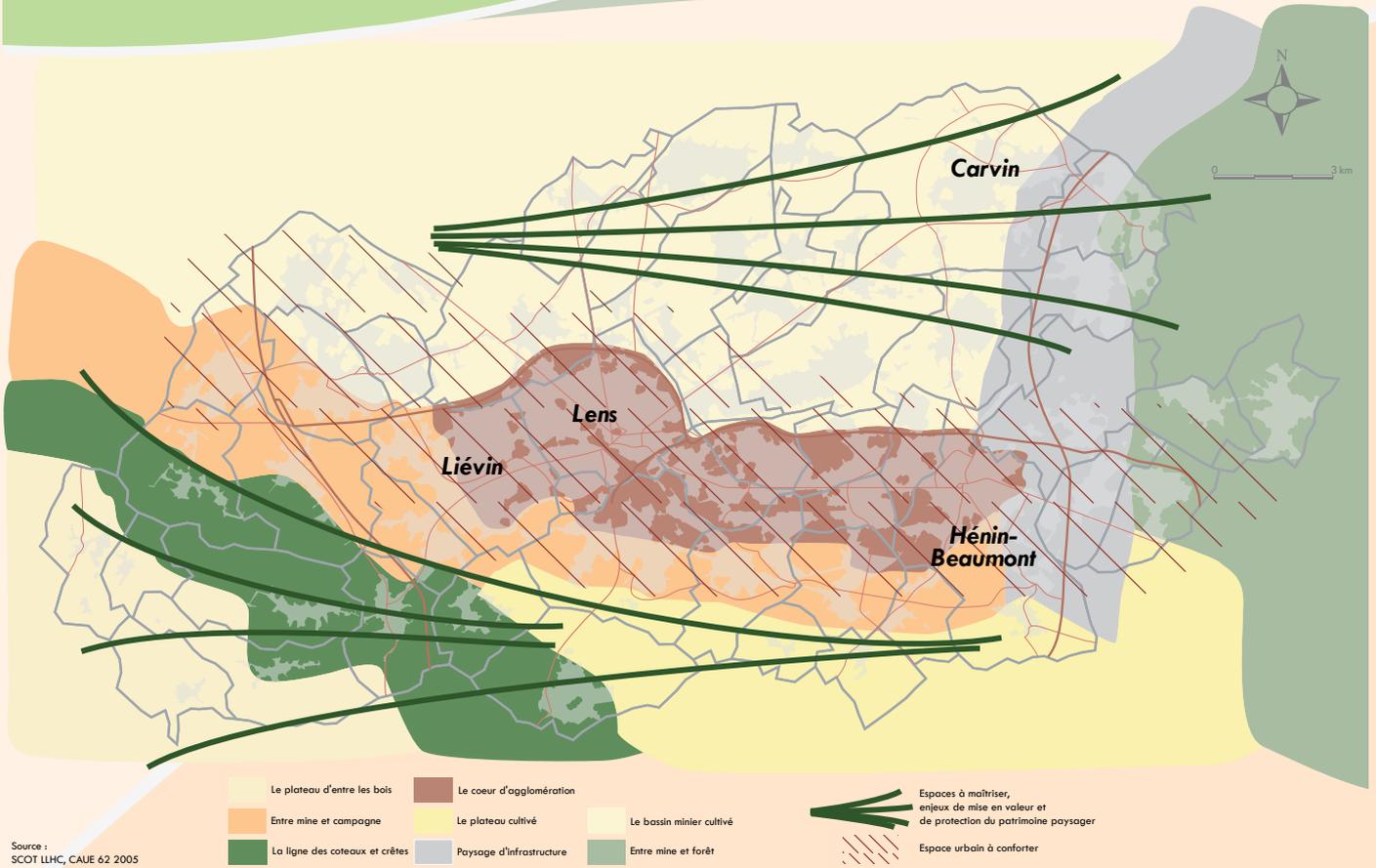
de l'aire métropolitaine, dans la diversité de ses paysages.

- Affirmer la vocation des espaces agricoles afin de préserver « les identités » du territoire et valoriser son image auprès des habitants et de l'extérieur.
- Favoriser le maintien d'une économie agricole périurbaine notamment par la mise en place de circuits courts pour des débouchés locaux, la valorisation d'une identité à partir de produits labellisés, le développement d'activités à vocation pédagogique et d'insertion sociale.

IV.1.3. Enrichir le capital naturel

- **Préserver les caractéristiques (valeurs et identités) paysagères des trois secteurs du territoire** afin de valoriser le patrimoine naturel et la création d'espaces de nature. Cet impératif concerne notamment certaines grandes composantes du territoire : entités agricoles au Nord, parcs urbains au centre (à l'appui d'espaces et d'équipements publics), ceinture verte au Sud.
- **Augmenter le taux de boisement du territoire**, notamment dans les secteurs Nord et Sud grâce à l'utilisation des friches, à la préservation des champs captants, à la production de réserves foncières liées au développement du territoire et à l'accompagnement qualitatif des grands projets du territoire.
- **Préserver et mettre en valeur tous les vecteurs de continuité écologiques** (cavaliers, boisements, haies, ...) qui ont un rôle majeur dans le maintien de la faune et de la flore locale. Cet objectif a également un impact bénéfique et important sur la préservation des caractéristiques des paysages naturels.
- **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** et qui ne font pas l'objet de protections réglementaires au titre des espaces naturels, des risques ou autres protection, notamment par :
 - La mise en valeur les interfaces en traitant les paysages d'entrées de villes et les entrées de communes,
 - La bonne intégration paysagère des opérations d'urbanisation et d'aménagement par rapport à leurs voisinages.

Les entités paysagères du territoire du SCOT



IV.2. La santé des populations

IV.2.1. Rechercher la maîtrise du cycle de l'eau dans sa globalité

- **Améliorer la qualité des eaux de ruissellement** (liés à l'habitat, aux activités économiques, à l'agriculture) par une meilleure sensibilisation des acteurs concernés et par l'inscription d'exigences spécifiques dans les documents d'urbanisme locaux (prétraitement, interdiction de rejets directs non contrôlés ou contrôlables dans les exutoires naturels ou les réseaux collecteurs ...).
- **Assurer une meilleure régulation des eaux pluviales** : limitation des surfaces imperméabilisées dans les opérations d'aménagement, mise en œuvre de contraintes règlementaires dans les documents d'urbanisme locaux, généralisation du traitement alternatif des eaux pluviales ...
- Préserver la ressource en eau potable par une protection efficace des secteurs de captage d'eau, en particulier dans les documents d'urbanisme locaux.
- Poursuivre et amplifier les efforts en faveur de l'amélioration de la qualité de l'eau potable.
- Poursuivre la modernisation et la remise aux normes des équipements d'assainissement collectif existants et veiller à la mise aux normes des installations d'assainissement individuel.
- Conduire une action pour un usage raisonné de l'eau.

IV.2.2. Concilier environnement et développement

- Prendre en compte les risques par 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.
- Diminuer 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.
- Identifier et conserver des espaces de calme, notamment dans les grands espaces naturels protégés.
- Identifier, le cas échéant, des zones pour im-

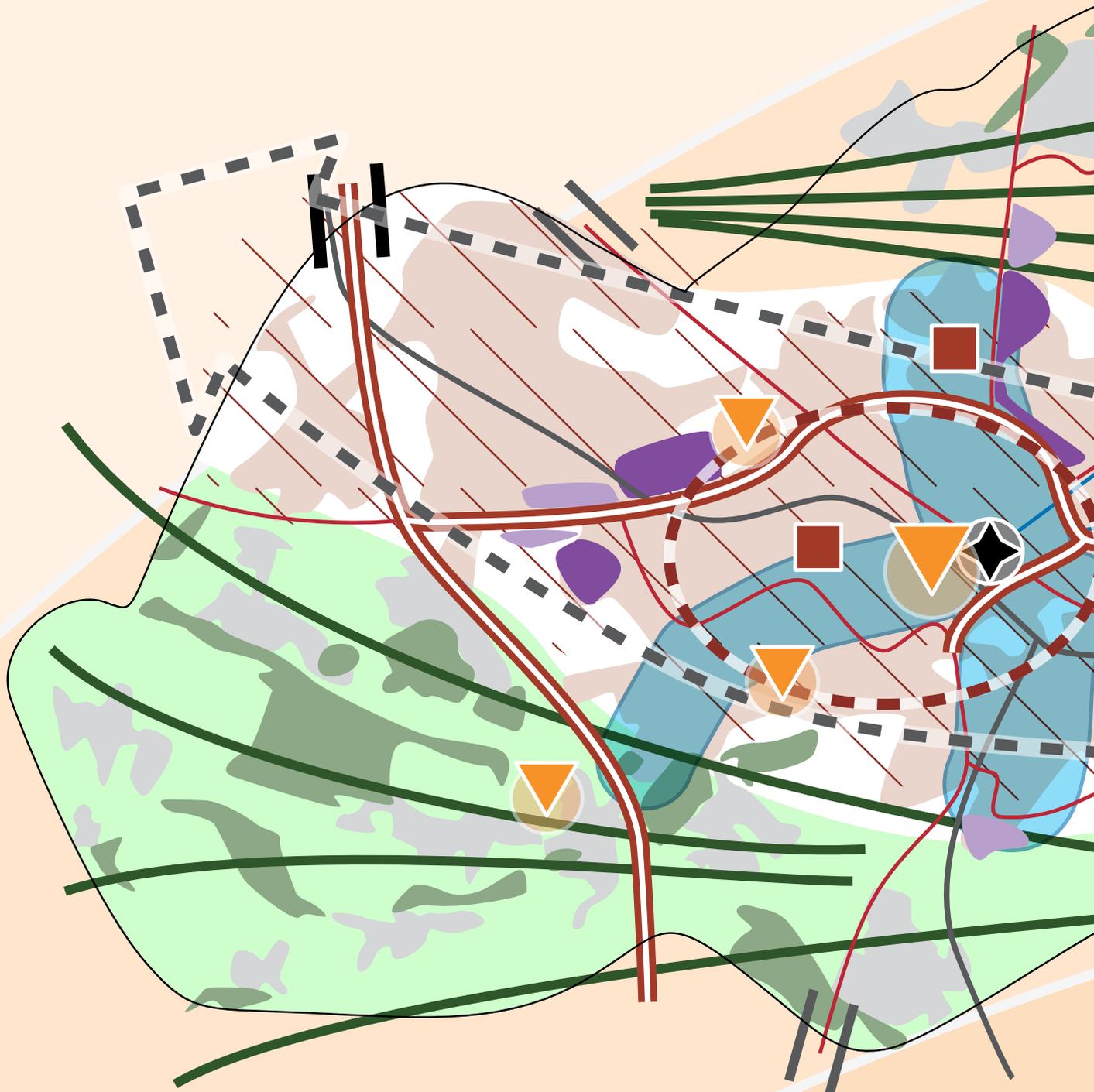
planter des activités bruyantes.

- Favoriser la dispersion des polluants et limiter l'exposition de la population, notamment par la constitution de continuités naturelles ainsi que la création d'espaces verts, y compris à l'intérieur des zones urbanisées.
- Veiller à la sécurité des personnes et des biens en matière de risques industriels par des implantations appropriées.
- Mettre aux normes des équipements d'incinération des déchets.
- Traiter les déchets ultimes dans le respect de l'environnement naturel et humain.
- Valoriser les 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.

IV.2.3. Promouvoir les pratiques et démarches « durables »

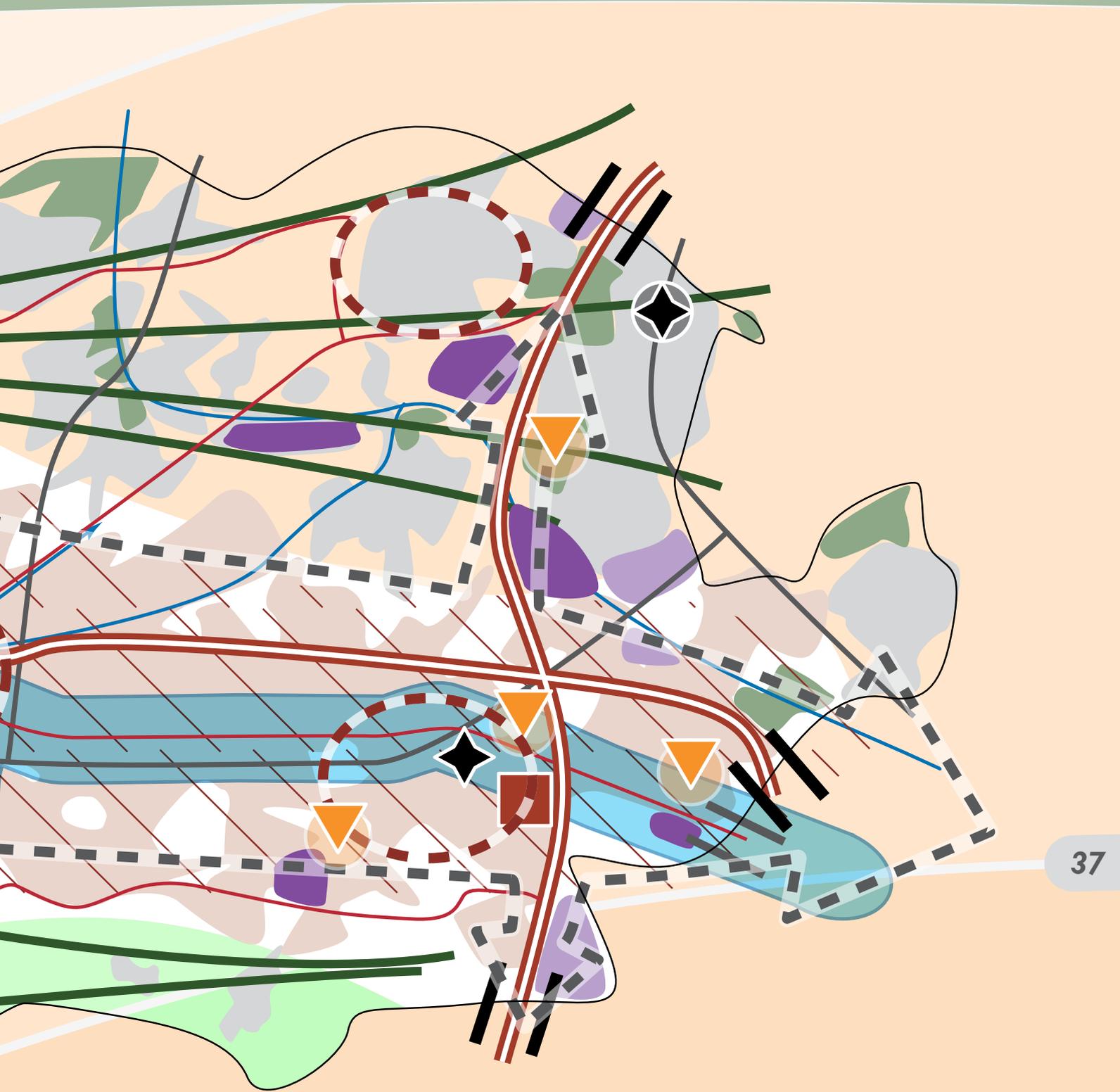
- Encourager les pratiques « Haute Qualité Environnementale », en particulier pour la construction de bâtiments publics.
- Entreprendre des démarches de sensibilisation à des pratiques écologiques.
- Mettre en œuvre des documents d'urbanisme locaux permettant et encourageant le recours aux énergies renouvelables les plus appropriées aux caractéristiques du territoire.
- Mieux articuler équipements, urbanisation et transports en commun afin d'avoir un effet favorable sur l'émission des gaz à effet de serre et des polluants par le trafic routier.
- Promouvoir les énergies renouvelables dans les nouveaux programmes de construction.
- Diminuer des émissions de gaz liées au transport, notamment grâce au développement des transports collectifs.

Carte de Synthèse du PADD

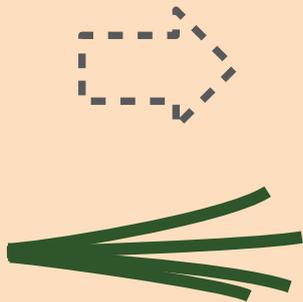


36

- | | | |
|--|---|---|
|  Porte d'agglomération |  Espace de préfiguration d'un Transport en Site Propre |  Espace urbain |
|  Entrée d'agglomération |  Espace urbain à forte densité |  Espace forestier |
|  Zone économique stratégique |  Les collines de l'Artois |  Principale Polarité du territoire |
|  Future zone économique stratégique |  Espace d'équilibre | |



-  Zone commerciale
-  Grand projet du territoire
-  Pôle d'échange
-  Gare structurante



Axe privilégié du développement

Espace à maîtriser, enjeux de mise en valeur et de protection du patrimoine paysager

Schéma de Cohérence Territoriale
des agglomérations
de Lens-Liévin et Hénin-Carvin
www.scot-llhc.fr

