

PROJET HABITAT EN-
VIRONNEMENT COM-
MERCE TRANSPORT
DEVELOPPEMENT
RECOMMANDATIONS
OBJECTIF OUTILS UR-
BAIN PRESCRIPTIONS
PROTECTION DENSIFI-
CATION INTERACTION
POPULATION

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

Document approuvé
le 11 février 2008

Table des matières

INTRODUCTION	7
I. LES ORIENTATIONS ENVIRONNEMENTALES	11
1. Préserver, valoriser et révéler le cadre de vie et le patrimoine	13
1.1 Préserver le patrimoine naturel et agricole	13
1.2 Mettre en valeur le paysage	19
1.3 Mettre en valeur le patrimoine	21
2. Assurer la santé publique	22
2.1 Prévenir les risques naturels	22
2.2 Prévenir les risques technologiques et industriels	24
2.3 Gérer et prévenir les nuisances	25
2.4 Gérer et protéger la ressource en eau	27
II. LES ORIENTATIONS DU DEVELOPPEMENT URBAIN.....	29
1. Habitat et qualité au service du développement urbain.	30
1.1 Produire une offre résidentielle suffisante et diversifiée pour répondre aux besoins des habitants actuels et futurs	30
1.2 Assurer un développement urbain cohérent et de qualité	33
1.3 Conduire une politique foncière à la hauteur de l'ambition et des besoins	39
2. Favoriser une offre commerciale équilibrée.	41
2.1 Mettre en œuvre des stratégies de rééquilibrage du maillage commercial	41
2.2 Rechercher en priorité le maintien d'une densité et d'une diversité du commerce des centres villes (primaire, d'envergure et de proximité)	43
2.3 Conforter l'attractivité des grands pôles commerciaux du territoire	45
3. Les transports et déplacements	46
3.1 Améliorer l'accessibilité et la desserte du territoire dans le cadre de l'Aire Métropolitaine.	46
3.2 Structurer le corridor est/ouest et organiser la mobilité interne	47
3.3 Favoriser l'interaction entre transport et urbanisme	50
3.4 Hiérarchiser la voirie	51
3.5 Développer les modes de déplacements doux : vers un nouveau partage de l'espace public. . . .	52

III. LES ORIENTATIONS DU DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE	55
1. Affirmer l'excellence industrielle du territoire	56
1.1 Promouvoir une stratégie globale d'implantation des activités	56
1.2 Structurer l'offre en parcs d'activités	56
1.3 Renforcer l'industrie et développer les filières et les pôles d'excellence	57
1.5 De la zone au parc	58
2. Préserver une agriculture dynamique	61
2.1 Favoriser la pérennité des exploitations agricoles	61
2.2 Encourager l'innovation dans les activités agricoles	62
3. Développer les équipements et les services	63
3.1 Mettre en place un plan de développement des Technologies d'Information et de Communication	63
3.2 Créer les conditions favorables pour un développement touristique du territoire	63
3.3 Développer les équipements et les services à la population	64
ANNEXES CARTOGRAPHIQUES	65

INTRODUCTION

Rappel réglementaire

« Le Document d'Orientations Générales rassemble les prescriptions permettant la mise en œuvre du projet d'aménagement et de développement durable du SCOT. Les orientations qu'il développe, conformément à l'article R.122-3 doivent s'inscrire dans la réalisation des objectifs du PADD, eux-mêmes justifiés par le diagnostic.»

Article R. 122-3 (D. no 2001-260, 27 mars 2001, art. 1er). Le document d'orientation dans le respect des objectifs et des principes énoncés aux articles L. 110 et L. 121-1, précise :

1° Les orientations générales de l'organisation de l'espace et de la restructuration des espaces urbanisés ;

2° Les espaces et sites naturels ou urbains à protéger dont il peut définir la localisation ou la délimitation ;

3° Les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces naturels et agricoles ou forestiers ;

4° Les objectifs relatifs, notamment :

a) A l'équilibre social de l'habitat et à la construction de logements sociaux ;

b) A la cohérence entre l'urbanisation et la création de dessertes en transports collectifs ;

c) A l'équipement commercial et artisanal, aux localisations préférentielles des commerces et aux autres activités économiques ;

d) A la protection des paysages, à la mise en valeur des entrées de ville ;

e) A la prévention des risques ;

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

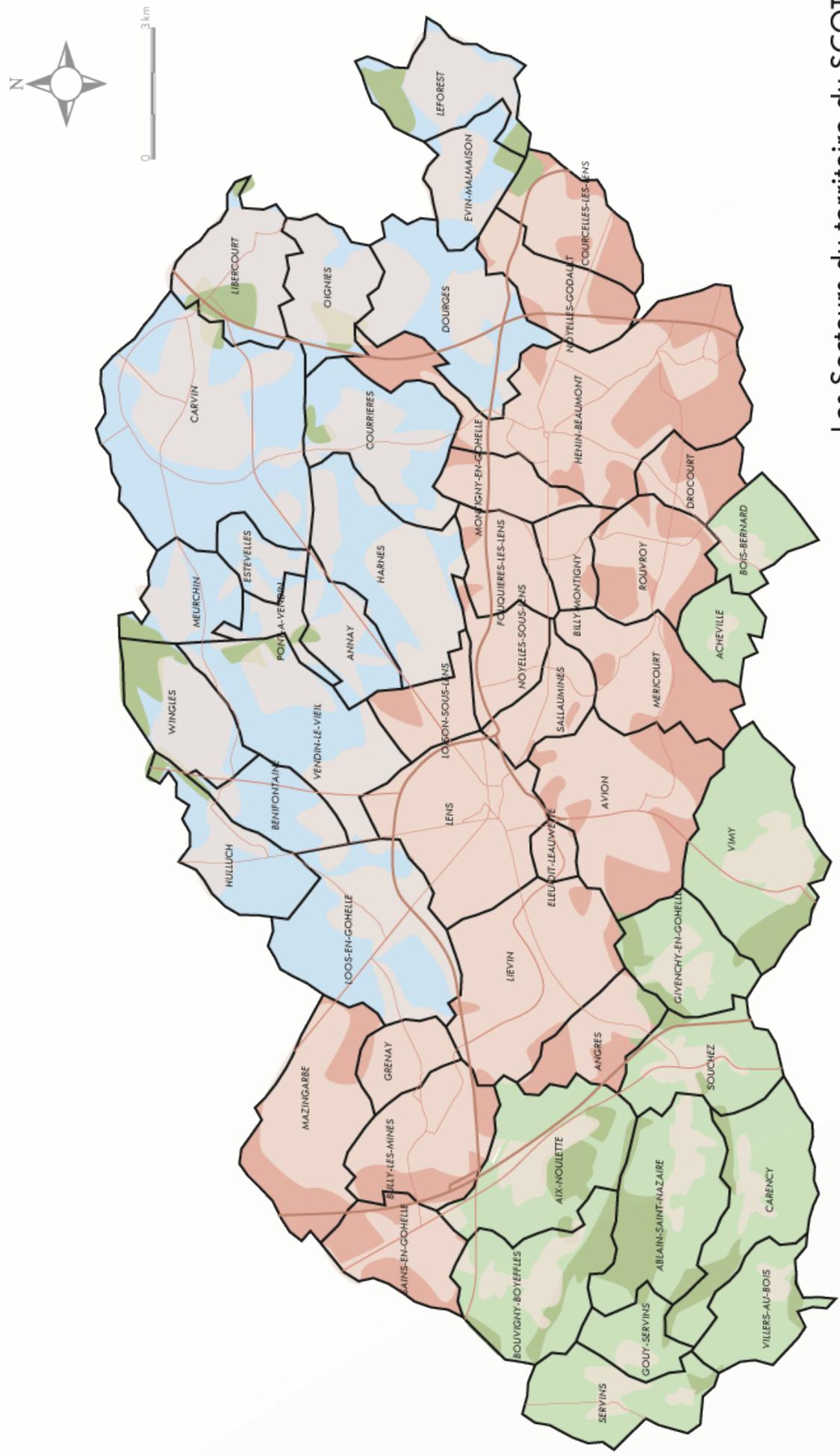
Il peut, le cas échéant, subordonner l'ouverture à l'urbanisation de zones naturelles ou agricoles et les extensions urbaines à la création de dessertes en transports collectifs et à l'utilisation préalable de terrains situés en zone urbanisée et desservis par les équipements mentionnés à l'article L.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

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

Lorsque les documents graphiques délimitent des espaces ou sites à protéger en application du 2° ci-dessus, ils doivent permettre d'identifier les terrains inscrits dans ces limites.

Le DOG est donc le document prescriptif du SCOT, qui va définir les grands principes d'aménagement, devant guider l'écriture des documents qui doivent lui être compatibles : Plan Local d'Urbanisme, Plan de Déplacement Urbain, Programme Local de l'Habitat, schéma de développement commercial, cartes communales, etc), ainsi qu'à certaines autorisations ou opérations d'aménagement (ZAC, ZAD, PSMV, autorisations d'urbanisme commercial).

Les Grands Secteurs du territoire du SCOT



Les Secteurs du territoire du SCOT

- COEUR URBAIN DENSE
- SECTEUR DU NORD
- SECTEUR COLLINES DE L'ARTOIS



Source : SCOT LLHC

L'organisation de l'espace

Le territoire intercommunautaire s'organise en **trois secteurs** dont les problématiques diffèrent, mais dont les logiques de fonctionnement restent interdépendantes.

La stratégie territoriale repose sur le principe d'un caractère structurant du cœur urbain.

Le PADD exprime clairement que « **Le territoire est et restera organisé autour du « Cœur urbain** ». Les autres secteurs seront confortés dans leur rôle de proximité. En effet, le cœur urbain est l'entité prépondérante du territoire sur lequel repose son identité et le SCOT défend l'idée selon laquelle c'est par sa transformation que le changement d'image et d'attractivité du territoire pourra s'opérer.

Le cœur urbain représente une entité urbaine dont l'existence résulte de l'activité minière. Ce secteur a longtemps concentré en son sein les activités industrielles, l'habitat qui leur était dédié et les principales voies de communication ferrées et routières. Même si on observe des difficultés socio-économiques sur ce secteur (perte de population, paupérisation de certains quartiers), il voit aujourd'hui ses fonctions confortées par les pôles d'échanges, la politique volontariste de transport public, les Grands Projets ou encore des orientations fortes en matière de logement (PLH).

La restructuration urbaine, le renouvellement urbain sont les moteurs de cette unité de 250 000 habitants au sein de laquelle un projet de Transport en Commun en Site Propre devrait voir le jour.

Le secteur Nord partie nord du territoire, 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-agglomérations, 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 préservation des ceintures naturelles et agricoles et la réalisation d'équipements de loisirs et des aménagements urbains qui s'appuient sur le ca-

nal de la Deûle et la Souchez avec la valorisation des milieux humides. La commune de Carvin polarise ce secteur.

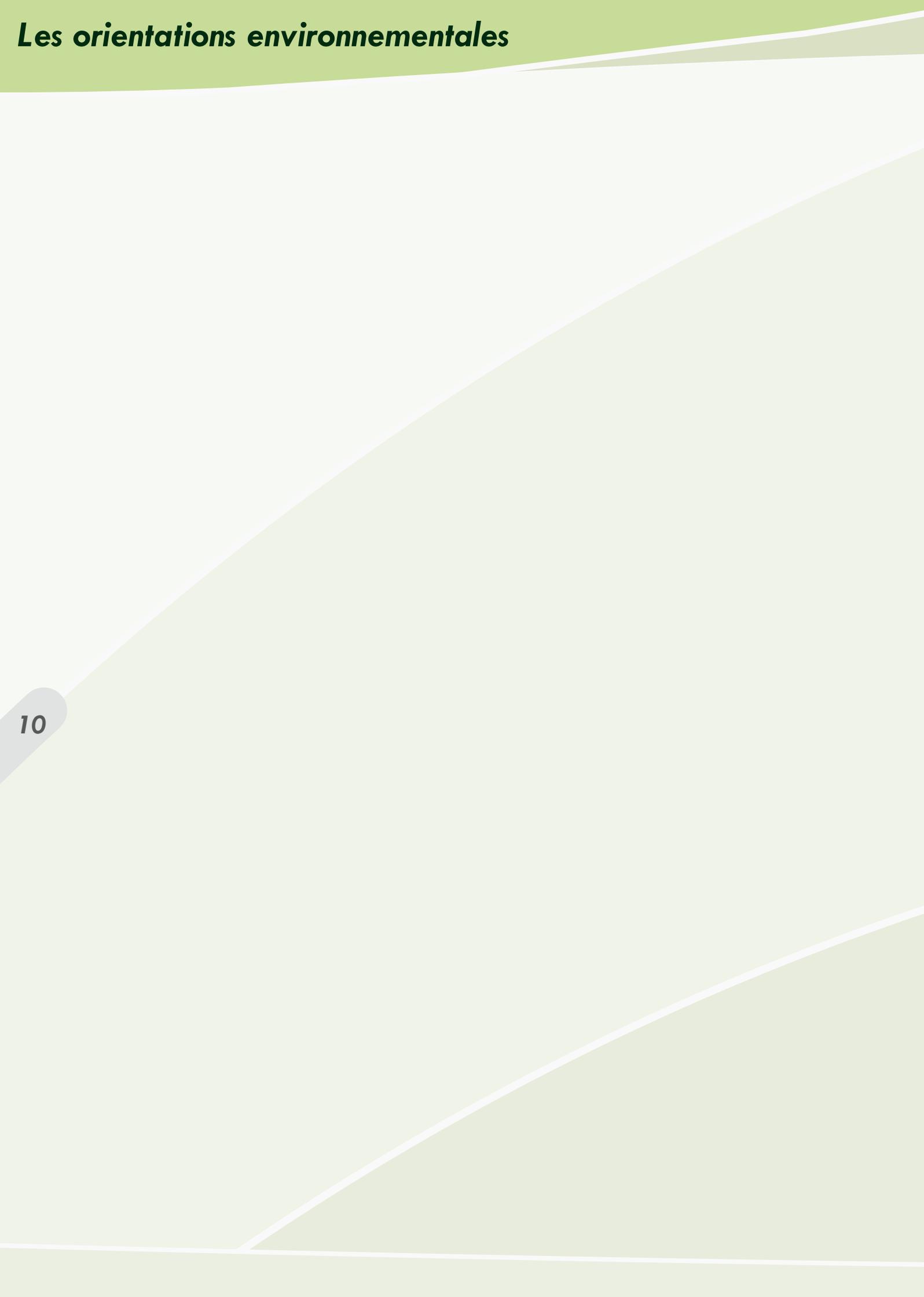
L'enjeu de cette zone est de maintenir un équilibre entre le développement métropolitain et respect de l'environnement et l'étalement urbain et le renouvellement urbain.

Les collines de L'Artois, se pose comme l'espace rural ou encore le poumon vert du territoire, elles couvrent un tiers du territoire et ne regroupent que 25 000 habitants.

Leurs qualités paysagères et patrimoniales font de cet ensemble, un territoire important d'accueil de population et un lieu privilégié du développement touristique rural et de mémoire.

Ce secteur présente avant tout un enjeu fort de préservation de son caractère rural, garant de son identité et de son attractivité.

10

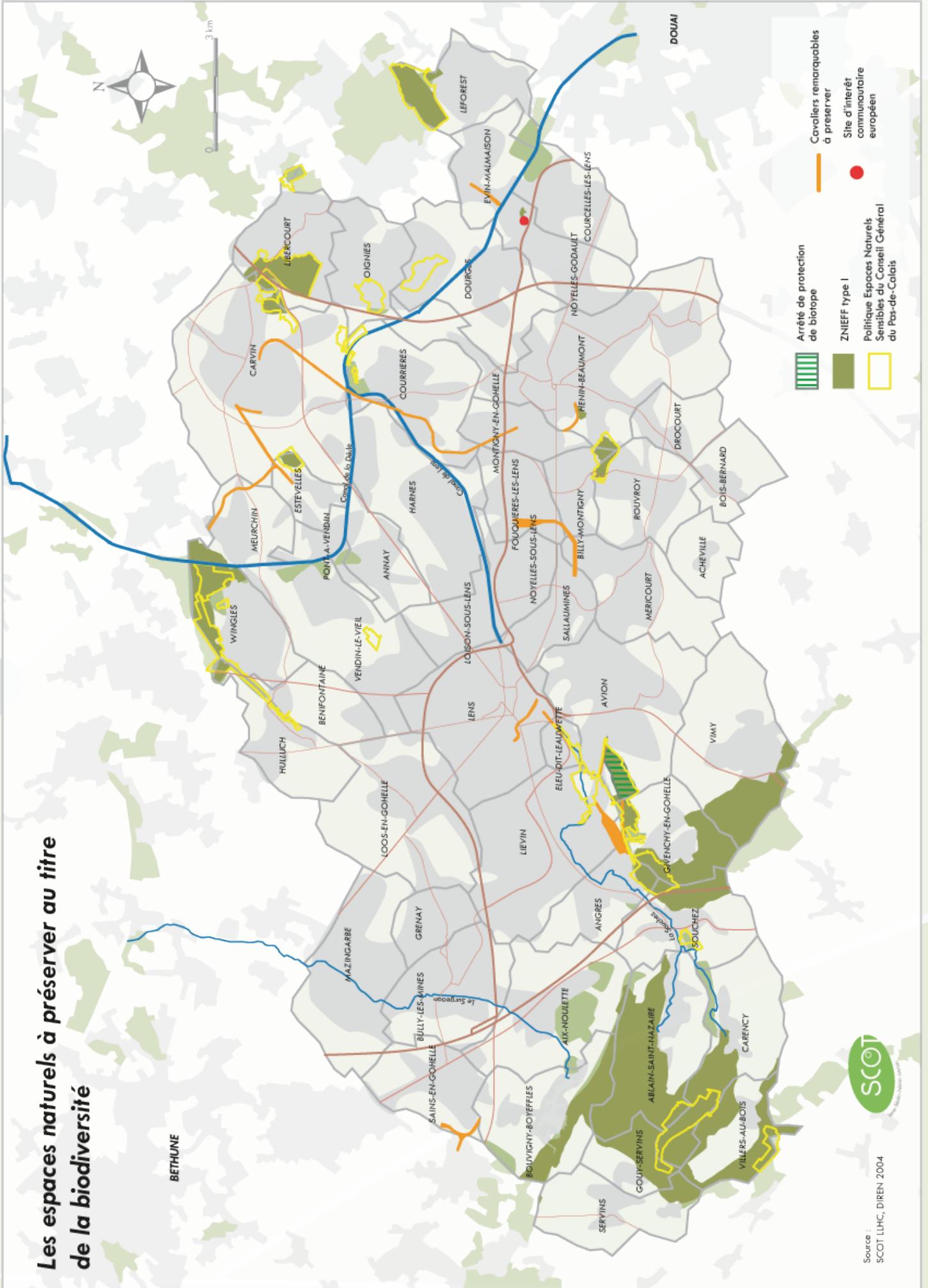
The page features a decorative background with wavy, layered green and white shapes. A grey circle containing the number '10' is positioned on the left side, partially overlapping the green layers.

I. LES ORIENTATIONS ENVIRONNEMENTALES

Garante de l'attractivité d'un territoire à travers la préservation de la biodiversité, la mise en valeur du patrimoine, ou encore la gestion des nuisances, la prise en compte de l'environnement est un des principes fondateurs du développement durable sur lequel prend appui le projet du SCOT.

L'article L.121.1 du Code de l'Urbanisme précise que ce principe suppose « une utilisation économe et équilibrée des espaces naturels, urbains, périurbains et ruraux, la maîtrise des besoins de déplacement et la circulation automobile, la préservation et la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous sol, des écosystèmes, des espaces verts, des milieux des sites et paysages naturels ou urbains, la réduction des nuisances sonores, la sauvegarde des ensembles urbains remarquables et du patrimoine bâti, la prévention des risques naturels prévisibles, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature. »

Les espaces naturels à préserver au titre de la biodiversité



1. Préserver, valoriser et révéler le cadre de vie et le patrimoine

Souvent perçu comme un territoire très urbanisé, on oublie souvent de préciser que près de 50% de la surface totale du territoire est constituée de zones naturelles et agricoles. Certes, le territoire ne constitue pas une zone écologiquement riche au sein de la région Nord-Pas-de-Calais mais les agglomérations se sont engagées dans une démarche de développement durable visant à changer l'image de l'ancien « pays noir » en misant sur la protection et la valorisation des espaces naturels et des espaces dégradés, dans un double souci de développer et de préserver le cadre de vie et la biodiversité.

1.1 Préserver le patrimoine naturel et agricole

a) La protection de la biodiversité

La pression urbaine altère les espaces et met en danger la biodiversité.

La préserver nécessite donc un engagement sur la protection de l'ensemble des espaces identifiés comme riches tout en créant les conditions de leur développement et en favorisant le recours à la concertation, notamment avec le monde agricole.

Prescriptions

► Identifier, préserver et conforter les espaces susceptibles d'accueillir des écosystèmes remarquables au sein des PLU.

Les espaces naturels identifiés comme intéressants en terme de biodiversité (voir la cartographie) s'inscriront dans un zonage Naturel (N) ou Agricole (A) sont :

- les ZNIEFF de type 1,
- les périmètres concernés par un arrêté de biotope,
- Les zones de préemption du Conseil Général du Pas-de-Calais au titre des Espaces Naturels Sensibles sauf renonciation de ce même droit par le Conseil Général du Pas-de-Calais.

Seuls les logements liés à l'activité agricole, de loisirs et de tourisme pour l'ensemble de ces espaces seront tolérés s'ils ne portent pas atteinte à l'équilibre écologique des sites.

A noter que la DIREN a commencé la mise à jour régionale de l'inventaire des ZNIEFF. Des zooms cartographiques des ZNIEFF sont repris en annexe sans tenir compte des évolutions éventuelles qui seront constatées lors de cette mise à jour.

► Le site d'intérêt communautaire ou Natura 2000 des pelouses métallicoles de Noyelles-Godault s'inscrira dans un zonage Naturel (N) strict, un classement en espace boisé pourra conforter si besoin sa protection.

► Tout projet d'aménagement (au sens de l'article R. 122-5) ou de construction portant atteinte à la biodiversité ou à l'équilibre des espaces naturels s'engagera à mettre en œuvre des compensations sous forme notamment de créations de nouveaux espaces naturels. Il devra prévoir la possibilité de préservation et de développement de la biodiversité en privilégiant les espèces faunistiques et floristiques locales.

Recommandations

► Autour des sites protégés (ZNIEF, ENS, arrêté de biotope, Natura 2000), des zones tampons pourront être définies par les communes dans leur PLU sur lesquelles des études fines devront être produites avant tout projet d'urbanisation. Ces études permettront de justifier la non atteinte au milieu naturel protégé et le cas échéant de prévoir des éléments de compensation.

► Les collectivités pourront engager des réflexions sur les possibilités de mise en œuvre d'une gestion différenciée dans les espaces verts publics existants ou en projet (jardins publics, infrastructure, Zones d'Activités,...).

► Les zones identifiées comme support de biodiversité doivent être évaluées et faire l'objet d'un suivi régulier des indicateurs mis en œuvre (inventaire régulier, observatoire) par les gestionnaires de ces espaces.

Qu'est ce que la gestion différenciée ?

La gestion différenciée est une façon de gérer les espaces verts en milieu urbain qui consiste à ne pas appliquer à tous les espaces la même intensité de soin.

Elle vise donc trois objectifs :

- Rationaliser la gestion des espaces verts et l'affectation des ressources nécessaires,
- Améliorer la qualité paysagère, notamment en le diversifiant,
- Préserver l'environnement, par la limitation des pollutions et la diversification des milieux.

b) Les corridors écologiques

Le rôle des corridors écologiques est de mettre en réseau les différents écosystèmes présents sur un territoire. La circulation des espèces vivantes, végétales et animales, est ainsi possible et le fonctionnement écologique d'un milieu optimisé.

Trop souvent, les espaces naturels riches que constituent les corridors naturels sont coupés par l'urbanisation. En plus de ces corridors physiques et naturels (cavaliers, rivières,...), les infrastructures linéaires telles que les voies ferrées, routes ou autoroutes peuvent jouer un rôle particulier lorsqu'elles sont accompagnées de plantations en bord de voies.

Il convient donc de préserver la continuité de ces espaces lorsqu'elle existe et de la favoriser dans le cas contraire.

Prescriptions

► Les nouvelles vallées humides et les « zones humides » (en compatibilité avec le SAGE) ou tout espace linéaire offrant des couloirs de circulation pour la faune et flore (Art. L-121-1 3ème al.; Art. L-122-1) seront préservés.

► Les «voies vertes» ou infrastructures écologiques offrant des circulations douces, des plantations d'espèces locales et régionales, seront délimitées et leur tracé fera l'objet d'un emplacement réservé dans les PLU avec l'identification d'un maître d'ouvrage (voir la partie consacrée aux trames vertes).

► Les cavaliers des mines désaffectés, répertoriés comme supports d'un intérêt faunistique et floristique remarquable seront préservés et intégrés aux projets de valorisation du territoire (Vélo Route-Voie Verte, Trame Verte et Bleue Régionale, Trames Vertes Communautaires, le plan départemental des itinéraires de promenade et randonnées, les GR du Bassin Minier, ...). La continuité des corridors écologiques supportés par ces cavaliers sera assurée par un classement en zone N strict, un emplacement réservé ou une inscription dans les orientations d'aménagement des PLU.

► Les tronçons manquants à l'établissement de réels corridors seront créés en s'appuyant sur les liaisons entre les corridors identifiées. Des études fines permettront d'étudier la faisabilité de ces liaisons.

► A une micro-échelle, les éléments de plantations, supports d'une biodiversité, telles que les haies, doivent être préservés. Leur continuité et leur entretien seront assurés.

► Les futures infrastructures de transport (route, fer ou voie d'eau) rétabliront les continuités des corridors écologiques qu'elles mettent en péril.

Recommandation

► Dans le cadre d'aménagements futurs, la valorisation des cavaliers désaffectés des mines qui constituent d'excellentes liaisons inter-quartiers, pourra considérer également la dimension écologique, à l'échelle du cavalier mais aussi à l'échelle du territoire communal. La connexion entre ces différents tronçons pourra être recherchée.

c) La préservation des espaces naturels et agricoles

Préserver les espaces naturels et agricoles répond à un triple objectif :

- la mise en valeur et l'entretien des paysages ouverts permettant la réalisation des trames vertes
- la lutte contre l'étalement urbain
- le maintien d'une activité agricole viable sur le territoire (voir partie orientation économique)

Ces espaces comprennent les espaces naturels qui sont protégés au titre de leur intérêt en terme de biodiversité (cf. a).

Qu'est ce qu'une ZAP ?

Depuis la loi d'orientation agricole du 9 juillet 1999, il est possible de classer en «zone agricole protégée» (ZAP) les zones agricoles dont la préservation présente un intérêt général en raison soit de la qualité de leur production, soit de leur situation géographique. Dans l'espace périurbain, la ZAP peut permettre de protéger les zones agricoles lorsque l'agriculture n'est plus en mesure de résister à la pression urbaine et que son maintien répond à un objectif d'intérêt général au titre de la préservation de l'espace agricole, du paysage ou de l'environnement. À des fins paysagères, la ZAP peut notamment permettre de conserver des coupures vertes entre zones urbanisées.

Prescriptions

► Sont préservés, c'est-à-dire non urbanisables, sauf pour les installations agricoles et celles nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif (à condition qu'elles ne compromettent pas le caractère agricole et naturel de la zone) (voir cartographie) :

- les ceintures agricoles dans le secteur nord qui entourent les pôles urbains.

Cette préservation pourra se traduire par un classement A ou N au PLU, sur une épaisseur jugée suffisante afin de créer une réelle séparation entre les espaces bâtis,

- l'espace agricole tel qu'il est caractérisé dans les Collines de l'Artois,

Cette préservation pourra se traduire par un classement A ou N au PLU et l'ouverture à l'urbanisation ne pourra s'effectuer que dans l'épaisseur du tissu bâti existant.

- les coupures d'urbanisation existantes identifiées afin de conforter les zones naturelles et agricoles et de limiter l'étalement urbain dans les zones à enjeux identifiées.

Sont indiqués sur la carte suivante l'ensemble de ces éléments. Des zooms des coupures d'urbanisation sont reprises en annexe.

d) Le boisement

Comme à l'échelle régionale, le taux de boisement est très faible sur le territoire du SCOT (entre 5 et 7 %). Ainsi, en dehors des collines de l'Artois, qui concentrent la plus grande partie des espaces boisés, les espaces non bâtis sont formés essentiellement par des zones agricoles.

L'objectif est d'augmenter à long terme le taux de boisement du territoire et ainsi contribuer à la mise en valeur du paysage rural et urbain et participer à la lutte contre l'effet de serre.

Prescription

► Les collectivités veilleront dans la rédaction de l'article 13 du PLU à la mise en place de mesures veillant à la protection et à l'augmentation du taux de boisement (par exemple 2 arbres replantés pour 1 arbre abattu, les essences à privilégier, surfaces minimales des espaces libres et plantés, aires de stationnement plantées,...).

► Il conviendra de fixer des obligations de plantation d'arbres dans les nouveaux projets d'urbanisme à vocation d'habitat ou de développement économique (ZAC, lotissement, orientations d'aménagement) pour les espaces publics ou les espaces privatifs et de prévoir le suivi et la pérennité de ces plantations.

Recommandations

► Les collectivités pourront réaliser un inventaire de leur patrimoine arboré (arbres isolés remarquables, alignements, espaces boisés) lors de l'élaboration de leur PLU. Elles y pourront y annexer une liste des essences locales à privilégier dans l'aménagement paysager des projets d'urbanisation de maîtrise d'ouvrage publique ou privée.

► Suite à cet inventaire, les collectivités pourront procéder au classement en espaces verts protégés ou espaces boisés de ces espaces dans leur PLU. Dans ce sens, les alignements d'arbres mettant en scène la forme du quartier (comme certaines cités minières) pourront faire l'objet d'un tel classement. Dans ces espaces, l'abattage pourra y être interdit

sauf pour des motifs liés à l'état phytosanitaire, l'âge ou le caractère dangereux des sujets. Ceux qui seront abattus devront être remplacés.

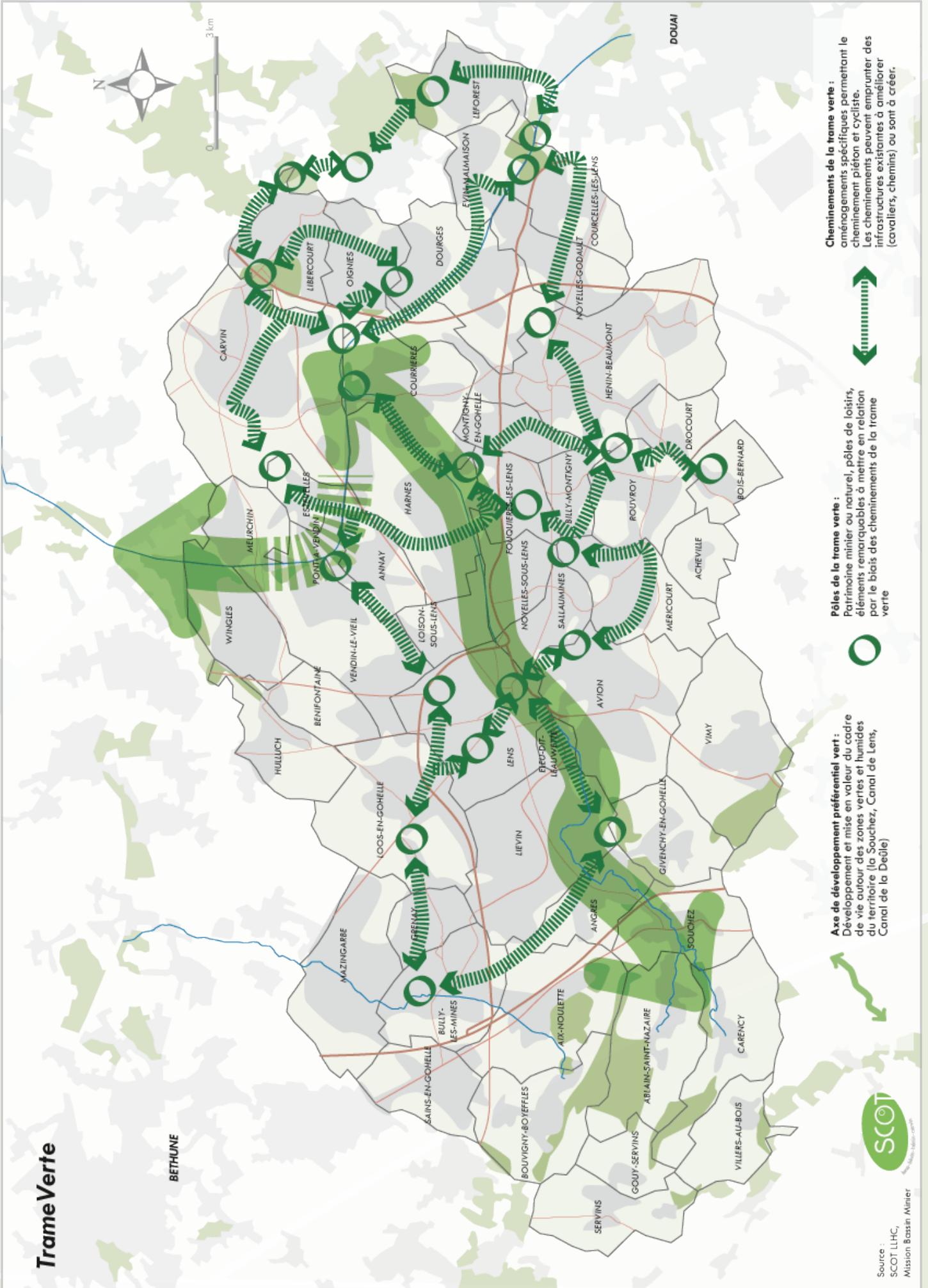
► Pour atteindre l'objectif d'augmentation du taux de boisement du territoire, il est conseillé :

- D'utiliser les friches urbaines héritées de l'industrie (délaissées ou dans l'attente d'un projet) comme support à la plantation d'arbres à condition qu'elle ne relève pas d'un intérêt écologique propre à son statut,
- D'anticiper la préservation de la ressource en eau et la protection des champs captants par le reboisement de surfaces à protéger,
- D'accompagner la production de réserves foncières liées au développement du territoire et à l'accompagnement qualitatif des grands projets du territoire par le boisement et le pré-verdissement,
- De permettre la transformation des zones d'activités en parcs d'activités (voir partie orientations économiques) dans le cadre de leur traitement paysager,
- Utiliser les terrils en cœur urbain comme supports à la création d'espaces verts boisés,
- De réfléchir au traitement des sols pollués à travers une politique de boisement.

► Dans toutes les nouvelles opérations d'aménagement de plus de 5 lots (Lotissement, ZAC), une étude paysagère est conseillée avant le découpage parcellaire afin de déterminer la surface plantée sur le périmètre du projet.

► Le développement de la filière bois pourrait aussi être étudié sur le territoire. Une exploitation raisonnée pourrait allier refuge pour la faune, lutte contre les effets de serre et retombées économiques.

Trame Verte



e) La réalisation des trames vertes et bleues

Il existe un véritable patrimoine naturel au sein du Bassin Minier (anciennes friches minières, ZNIEFF, zone agricole, Espaces Naturels Sensibles) et on assiste à l'émergence de projets autour de sa préservation et de sa valorisation. Cette volonté prend principalement corps autour des projets de trames vertes et bleues proposés aujourd'hui à l'échelle régionale et aux projets de trames vertes communautaires à l'échelle du Bassin Minier.

L'objectif est de conforter, dans un territoire dense, le poumon vert que constituent les collines de l'Artois et de créer des espaces de respiration dans le tissu urbain. Il s'agit de créer des continuités entre milieu rural et urbain par la pénétration d'éléments de couverture verte reliant les polarités urbaines et les pôles de nature.

Prescriptions

► Les communes dans leurs PLU reprendront les trames vertes communautaires à travers :

- un emplacement réservé,
- ou leur inscription dans des orientations d'aménagement si elles se situent dans une zone d'extension d'urbanisation,
- ou par un zonage spécifique de type N.

En cas de rupture du tracé concertée, un itinéraire de substitution assurera la continuité et la qualité de la liaison entre les pôles concernés.

► Dans les espaces urbains, en particulier ceux du cœur urbain, l'introduction et le maintien « d'espaces de nature au quotidien » (parcs, squares, places, aires de jeux,...) seront privilégiés.

► La mise en œuvre de la Trame Verte et Bleue du Conseil Régional sera favorisée par la création des trames vertes communautaires (voir ci-dessus), par la protection des zones agricoles (voir 1.4 lutte contre l'étalement urbain), la protection des corridors écologiques et du patrimoine naturel (voir 1.1.1. la préservation du patrimoine naturel).

► Les chemins de randonnées inscrits au Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée (GR et GRP) et ceux d'initiatives locales (chemins de randonnées ruraux, pédestres ou équestres) de chaque commune seront préservés. Leur continuité communale et intercommunale devra être assurée.

► Le tracé de la Vélo-routes - Voies Vertes, complémentaire aux trames vertes régionale et communautaire, sera un support pour les déplacements doux. Les collectivités veilleront à intégrer son tracé dans la réalisation de plans de déplacement doux du territoire.

Recommandation

► Etendre et développer les boucles de trame verte d'intérêt communautaire notamment en lien avec le secteur des collines de l'Artois.

► Un plan d'entretien et de préservation de ces cheminements sur le moyen et le long terme pourra être mise en œuvre afin d'assurer leur pérennité.

► Sur les espaces agricoles, il est nécessaire de recourir à la concertation avec les agriculteurs dès la conception et avant la réalisation des trames vertes et bleues ainsi que dans l'approche des dispositions relatives à leur entretien.

1.2 Mettre en valeur le paysage

a) Préserver la diversité des paysages

Les paysages sont garants de l'identité et de l'attractivité du territoire. Le territoire du SCOT présente une diversité qu'il est nécessaire de préserver et d'améliorer.

Les trois secteurs du territoire du SCOT ont leur logique paysagère propre. Le cœur d'agglomération correspond à une vaste entité urbaine, au passé industriel fort et dont les vestiges ponctuent sa traversée. Au Nord, des villes moyennes au passé minier se situent entre les ceintures agricoles et les milieux humides. Au Sud, les collines de l'Artois, entité paysagère forte de son patrimoine naturel et de mémoire constituent le poumon vert du territoire.

Prescription

► Les prescriptions et orientations du SCOT (évoquées par ailleurs) concourent à la préservation et à la mise en valeur des paysages et du cadre de vie des 3 grands secteurs qui permettent :

- pour le Secteur Nord, le maintien des ceintures agricoles, la valorisation des milieux humides et du caractère « ville à la campagne »,
- pour le Cœur Urbain, le renforcement et densification du secteur et en parallèle, l'entretien et la création d'espaces publics de qualité, de nature en ville et d'espaces de respiration,
- pour les Collines de l'Artois, la maîtrise du développement dans le but de préserver le caractère rural et l'intérêt patrimonial du secteur.

Prescriptions

► Tout projet d'implantation ou d'extension de développement urbain (activité ou habitat) sera traité de façon à être le moins nuisible possible à la qualité des paysages d'entrée de ville.

► La transition réussie entre les espaces bâtis et les espaces non bâtis des entrées de ville nécessite qu'un traitement paysager de qualité soit engagé, à travers :

- l'identification et la mise en sécurité des entrées d'agglomération par la réalisation d'aménagements urbains spécifiques de qualité (rétrécissement de chaussée, effet porte, traitement des carrefours,...),
- un état des lieux de l'affichage publicitaire (publicité, enseignes et pré-enseignes) dans les entrées d'agglomération. Il est possible d'aller plus loin que le simple respect de la législation en vigueur (loi du 29 décembre 1979) par l'instauration de Zonages de Publicités Restreintes (ZPR).

► Une attention particulière sera apportée à la qualité des zones d'activités en entrée de ville. Les règles imposées dans les opérations d'aménagement comme les lotissements ou les ZAC tendront à la qualité architecturale du bâti, à l'organisation optimale de l'espace public, du stationnement et à l'effet vitrine recherché de la zone (voir partie sur les orientations économiques).

► Les vitrines autoroutières seront aménagées de façon à ce que les abords et les perspectives paysagères entrevues depuis les infrastructures participent à la qualité du territoire par :

- la mise en place d'écrans acoustiques (les techniques naturelles par le boisement ou les talus seront privilégiées),
- le maintien de points de vue dégagés vers les grands paysages et les points de repères du territoire (éléments du patrimoine industriel et naturel).

b) Traiter les paysages des entrées de ville et des infrastructures de transit du territoire

Le territoire du SCOT est traversé par de nombreuses infrastructures de transport qu'elles soient routières, ferroviaires ou par voie d'eau. Si les infrastructures représentent des atouts en terme de connexion, elles se posent également comme de véritables coupures urbaines dans le paysage.

Leur traitement revêt une importance majeure en terme d'impact sur l'image du territoire, notamment sur les entrées de ville.

Il est identifié 3 catégories d'infrastructures : les vitrines autoroutières, les entrées routières d'agglomération, les voies ferrées et d'eau.

Les vitrines autoroutières sont constituées par les autoroutes A1, A21 et A26.

Les entrées d'agglomération sont identifiées par les Routes Nationales 17 (vers Arras et vers l'A1), 43 (vers Béthune et Douai), 47 (vers La Bassée), les Départementales 301 vers Bruay. On pourra associer à cette catégorie, les routes secondaires qui font office de transit interne au territoire comme la RD 40, la RD58, la RD937 ou la RD919.

Les voies ferrées et les voies d'eau sont identifiées essentiellement par le canal de la Deûle ou de Lens, ou le canal de la Souchez. Les voies ferrées par les lignes reliant le territoire à Lille, Douai, Béthune, Arras ou Paris.

1.3 Mettre en valeur le patrimoine

Le territoire du SCOT dispose d'un patrimoine bâti riche et diversifié mais pourtant souvent méconnu qu'il convient de préserver et de mettre en valeur.

On trouvera à la fois les éléments d'un patrimoine religieux ou liés à un habitat typique traditionnel dans les communes rurales du sud, et un patrimoine industriel très riche, façonné par l'activité minière fortement présent sur le cœur urbain.

On recense également un patrimoine dit de mémoire issu de la première guerre mondiale (Notre-Dame de Lorette ou le mémorial canadien de Vimy), mais aussi un patrimoine Art Déco, caractéristique des années de la reconstruction après la 1^{ère} Guerre Mondiale, pour l'habitat avec les immeubles ou maisons à Lens, Carvin ou encore Hénin-Beaumont ou, pour les équipements comme la gare, les grands bureaux des mines à Lens ou l'Eglise St Martin à Hénin-Beaumont.

Prescription

► Un inventaire des patrimoines (culturel, de mémoire, minier, contemporain, culturel) sera réalisé dans le cadre de l'élaboration des PLU. Ces éléments du patrimoine devront être mis en valeur et protégés dans le cadre de la rédaction du Règlement. Les PLU devront tenir compte de leur insertion dans leur environnement immédiat par la mise en valeur de l'espace public (dispositions des articles L123-1 7° et L123-3-1 du CU). Pour réaliser cet inventaire, les PLU pourront s'appuyer sur les travaux réalisés par la Mission Bassin Minier et les Agglomérations.

Recommandation

► Les communes ayant identifié des enjeux patrimoniaux forts pourront mettre en œuvre des Zones de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager afin de palier certaines des insuffisances de la protection des abords de monuments historiques.

Point spécifique sur le patrimoine minier : enjeu commun aux SCOT de l'ex-Bassin Minier (SMESCOTA, SCOT du Grand Douaisis, SCOT de Lens-Liévin Hénin Carvin)

Dans la perspective d'un classement du Bassin Minier Nord – Pas de Calais au patrimoine mondial de l'UNESCO au titre de paysage culturel évolutif, un inventaire du patrimoine minier bâti est à réaliser dans le cadre des diagnostics des PLU afin de permettre leur prise en compte dans le cadre de projets urbains et de réfléchir à leur mise en valeur.

Prescriptions

► En ce qui concerne l'habitat minier, toutes les cités minières devront faire l'objet d'un examen attentif lors de l'élaboration de PLU permettant :

- de définir le caractère remarquable ou non de la cité (qualité architecturale, et/ou urbaine et/ou paysagère remarquable),
- d'adapter le règlement des PLU en fonction du niveau de protection et de mise en valeur souhaité (à l'aide d'un zonage U sous indice spécifique et un règlement plus rigoureux)

► Cet inventaire patrimonial et cette qualification des cités peuvent s'appuyer sur les travaux réalisés par la Mission Bassin Minier Nord – Pas de Calais, dans le cadre du Schéma de Développement Patrimonial.

Recommandation

► Le patrimoine industriel autre que minier (cités des cheminots, cité Métaleurop, ...) devra faire l'objet d'une attention particulière dans le cadre de la réalisation des PLU.

2. Assurer la santé publique

Assurer la santé des populations et celle du territoire reste un des éléments fondateurs du développement durable. Le territoire du SCOT connaît encore de grandes difficultés liées à son passé industriel : pollution de la ressource en eau, importance des risques naturels ou industriels.

Les politiques publiques mises en œuvre à travers les compétences des collectivités ou les documents de planification doivent aller dans le sens d'une meilleure garantie de la santé publique. Le SCOT doit ainsi jouer ce rôle mais aussi d'alerte sur les conséquences des activités humaines sur un territoire encore fragile.

2.1 Prévenir les risques naturels

a) La lutte contre l'effet de serre par le développement des énergies renouvelables

Depuis plusieurs décennies, la qualité de l'air sur le territoire du SCOT est particulièrement dégradée en particulier dans son secteur central le plus densément urbanisé. Les raisons sont multiples : rejets des activités industrielles et des transports, et dans une moindre mesure rejets domestiques, dont la contribution est plus importante qu'au niveau national, notamment du fait de l'utilisation encore importante du charbon.

Les politiques publiques menées par les collectivités (Agglomérations, Syndicat Mixte des Transports, Région Nord-Pas-de-Calais ou Département du Pas-de-Calais) dans la lutte contre les pollutions atmosphériques et le développement des énergies renouvelables doivent être encouragées. Ainsi, le changement climatique, la valorisation des énergies renouvelables ou la diminution de l'empreinte écologique répondent à un enjeu de santé publique locale mais sont aussi la contribution du territoire à la lutte contre les pollutions.

Ils ont un écho important notamment au travers des documents tels que :

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

Prescriptions

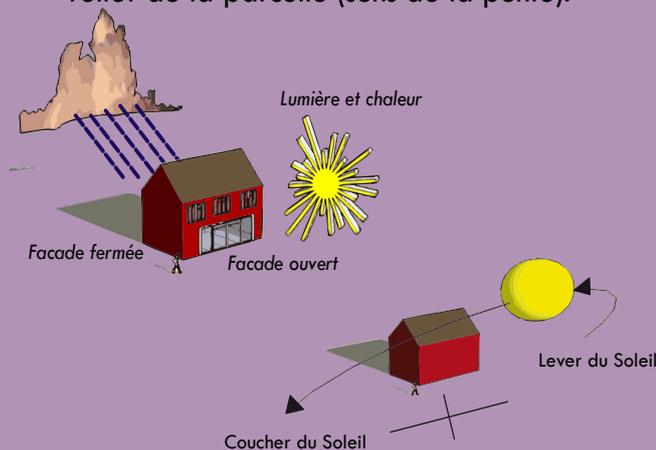
► Les rénovations du parc de logements (essentiellement le parc minier) seront poursuivies dans le but de réduire les rejets domestiques dus à l'utilisation du charbon comme mode de chauffage.

► Les sites favorables à l'installation d'éoliennes sont identifiés dans le cadre des schémas territoriaux éoliens menés par les Agglomérations en concertation avec les Communes. Les Communes concernées par les Zones de Développement Eolien (ZDE), issues entre autres de ces schémas éoliens locaux, favoriseront l'implantation d'éoliennes dans leur PLU. Sur les zones non identifiées comme favorables à l'installation d'éoliennes, des études fines devront définir la faisabilité technique de telles installations.

► Les PLU sont compatibles avec les orientations définies dans le Plan de Déplacements Urbains (voir partie Transport et Déplacement).

► Les cibles de la « Haute Qualité Environnementale » seront recherchées dans les PLU afin de :

- Favoriser la mise en œuvre d'innovations architecturales permettant les économies d'énergie ou l'utilisation économe des ressources (isolation, toitures terrasses, dépassement du COS autorisé par la loi POPE du 13 juillet 2005, installation de panneaux solaires ou photovoltaïques destinés à la production d'électricité),
- Définir les règles permettant l'implantation des constructions en fonction de l'orientation des éléments naturels (exposition au soleil, aux intempéries), d'une optimisation des économies d'énergie et de la ressource, et du respect du relief de la parcelle (sens de la pente).



Recommandations

► Dans le cadre de l'évaluation des politiques publiques, il est recommandé de fixer des objectifs à long terme de rejets de gaz à effet de serre (notamment dioxyde de carbone) évités grâce aux énergies renouvelables.

► Un plan de réduction des gaz à effet de serre pourra être entrepris dans le cadre de réalisation de certaines futures zones d'extension ou d'aménagement urbain.

► Tous les dispositifs contribuant à la réduction de la consommation d'énergie sont favorisés. La production d'énergie à partir de ressources renouvelables tels que le solaire, le bois, la géothermie, la biomasse, etc. est encouragée.

► La diminution des pertes de chaleur des bâtiments publics ou privés est favorisée. Le développement et la promotion des habitations dites « passives » sont encouragés (dans le cadre de projets à Haute Performance Énergétique).

b) La lutte contre les risques d'inondation

Les risques d'inondation du territoire du SCOT sont essentiellement liés à la configuration naturelle du territoire (nappe phréatique parfois à faible profondeur ...) et sont accentués par les conséquences de l'activité minière (étanchéité du réseau unitaire remise en cause du fait des affaissements miniers et ruissellement dans les zones affaissées ...).

Plusieurs catastrophes naturelles ont été à l'origine de la prescription de nombreux PPRI (37 communes sur 50) sur le territoire du SCOT, dont beaucoup n'ont pas encore été engagés.

Il convient d'observer de manière très précise les phénomènes conduisant à ces risques et les moyens à mettre en œuvre pour les faire disparaître, les réduire, ou protéger les zones soumises à ces risques.

Prescriptions

► La limitation de l'imperméabilisation des sols, la maîtrise des écoulements des eaux et la gestion des eaux pluviales à la parcelle devront guider toutes les politiques d'aménagement du territoire.

► Les orientations définies dans les SAGE de la Lys et Marque-Deûle, dans lesquels les enjeux « inondations » sont identifiés, devront être compatibles avec les orientations des documents de planification de rang inférieur.

► Les Plans de Prévention des Risques d'Inondation prescrits seront engagés, et inscrits dans les documents de planification sous l'autorité de l'Etat. Toute construction nouvelle dans les zones d'aléas forts identifiés dans les PPRI sera interdite ou soumise à des normes limitant le risque identifié (interdiction d'excaver,...).

► Les programmes de rénovation du réseau d'assainissement des Agglomérations seront poursuivis et ce dans le but d'éliminer l'interconnexion entre le réseau et la nappe (pollution du milieu naturel et engorgement des réseaux d'eaux usées).

► Les éléments de plantations, comme les haies, ayant pour objectif de lutter contre les écoulements des eaux pluviales sont préservés. Leur continuité et leur entretien doivent être assurés en concertation avec le monde agricole.

► Les eaux de ruissellement et les ruisseaux seront sortis à terme des réseaux d'eaux usées.

Recommandations

► Un principe de neutralité des conséquences de tout projet d'aménagement doit être affiché au regard de leurs impacts sur le volume de ruissellement.

► Assurer la pérennité de la gestion des stations de relevage dans une optique de sécurisation du sous-sol.

- La concertation avec les professionnels du monde agricole permettra le cas échéant de changer les techniques agricoles afin de limiter les phénomènes d'écoulement des eaux pluviales et ainsi participer à la lutte contre

les inondations :

- Le sens des sillons de culture seront perpendiculaires à la pente,
- Le maintien, la création et l'entretien des haies seront favorisés...

2.2 Prévenir les risques technologiques et industriels

a) Les risques technologiques

Le territoire du SCOT est soumis aux risques technologiques du fait des nombreuses infrastructures de transport qui le parcourent et sur lesquelles peuvent transiter des matières dangereuses mais surtout par la présence d'établissements à risque (Seveso seuil haut ou seuil bas).

Prescriptions

► Les Plans de Prévention des Risques Industriels (PPRI) qui devront être produits pour les établissements Seveso seuil haut du territoire seront annexés au PLU.

► Les Périmètres de Protection des Risques Technologiques (PPRT) prescrits doivent être engagés, suivis et inscrits dans les documents de planification sous l'autorité de l'Etat.

► Toute construction nouvelle dans les zones d'aléas forts identifiés dans les PPRT est interdite.

► Si le territoire accueille ou délocalise des entreprises à risques :

- Des zonages spécifiques pour les entreprises à risque seront prévus dans les PLU ; les sites d'accueil seront localisées à l'écart des zones urbanisées ou à urbaniser
- Des zones tampon interdites à l'urbanisation (classement N strict) devront être créées entre les zones d'accueil de ces entreprises et les zones résidentielles,
- Le règlement de zonage prévoira dans ces articles les règles permettant la mise en sécurité et l'intégration paysagère du site.

Recommandation

► Les collectivités seront attentives aux risques générés par la présence, dans le tissu urbain existant, d'implantations industrielles historiques.

b) Les séquelles et les risques miniers

Les affaissements miniers ont eu des conséquences importantes sur le réseau hydrographique. La mise en place des stations de relèvement (SRE) ont permis de protéger les zones basses contre les inondations.

La remontée de grisou ainsi que la présence de puits de mine, constituent les principaux risques miniers résiduels. On note la présence de séquelles (cuvettes avec les stations de relevage des eaux) avec d'éventuelles reprises d'affaissement liées à la remontée des eaux dans le massif houiller. La gestion et la responsabilité de ces risques et séquelles incombent à l'Etat, via la structure technique du BRGM mise en place à cet effet.

Un Plan de Prévention des Risques Miniers (PPRM) doit être engagé. Il définira l'ensemble des contraintes réglementaires d'urbanisme qui pourraient en découler. Il devra être suivi et inscrit dans les documents de planification. Concernant les séquelles identifiées, elles font l'objet de plan d'évacuation.

Recommandation

► Un document de synthèse des dossiers de sortie de concession, notamment sur la problématique des risques pourra être réalisé.

2.3 Gérer et prévenir les nuisances**a) Le bruit**

Les bruits auxquels sont exposés les habitants sont nombreux dans les secteurs urbains ou ruraux, les parcs publics ou autres milieux calmes, les espaces à proximité des écoles, aux abords des hôpitaux et autres bâtiments sensibles aux bruits. Cependant, et sans remettre en cause les bruits liés aux activités de voisinage, les principales nuisances sonores du territoire restent essentiellement liées aux infrastructures de transport.

Prescriptions

► Mettre en place la directive du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement qui impose une détermination de l'exposition aux bruits via l'établissement de cartographies du bruit.

► Des contraintes d'urbanisme sont définies pour les secteurs localisés dans les zones du Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Bénifontaine et doivent être reprises dans les PLU des communes concernées.

► L'Etat et les Collectivités Territoriales veilleront à diminuer l'exposition des personnes aux nuisances sonores, notamment celles liées aux infrastructures de transport.

► La mise en place des dispositifs adaptés de protections phoniques devra s'assurer d'une insertion paysagère optimale.

Recommandation

► Les collectivités pourront identifier dans leur stratégie de développement économique des zones pour implanter des activités bruyantes.

b) Les sites et sols pollués

Par son passé industriel important, le territoire du SCOT connaît une problématique des sites et sols pollués majeure. Si le recensement Basias (recensement des anciens sites industriels et activités de service) laisse à penser que le territoire est couvert de sites potentiellement pollués, on peut imaginer 3 catégories de sites : les sites industriels en activité potentiellement pollués, les sites libres susceptibles d'être dépollués par le porteur d'un projet (collectivités notamment) et les sites privés potentiellement pollués plus réduits. Les deux premières catégories sont porteuses d'enjeux majeurs, en termes de dépollution, de renouvellement urbain et du changement d'image du SCOT.

Prescriptions

- ▶ Les prescriptions imposées par les PIG, notamment celui de Métaleurop notamment sur les zones Z3 et Z4, s'imposent aux Documents d'Urbanismes locaux.
- ▶ Réserver les terrains agricoles pollués au développement de productions végétales alternatives

Recommandations

- ▶ Des études de risques doivent être engagées avant toute extension de l'urbanisation dans les secteurs pour lesquels une présomption de pollution existe.

c) La gestion des déchets dans une optique d'optimisation et d'économie

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

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 se pose comme un élément de réponse à cet enjeu.

Prescriptions

- ▶ Les collectivités mettront en œuvre les actions permettant la gestion et 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).
- ▶ Les collectivités compétentes en charge de la gestion des déchets appliqueront les prescriptions et objectifs du Plan Départemental d'Élimination des Déchets Ménagers et Assimilés.
- ▶ Les collectivités compétentes en charge de la gestion des déchets identifieront et anticiperont les besoins en équipement de traitement, de valorisation de tri, de stockage et d'incinérations des déchets.
- ▶ Dans toutes les opérations d'aménagement ou les projets de construction d'immeubles collectifs, la gestion de la collecte et du tri des déchets sera 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.

Recommandations

- ▶ L'alternative à la route sera recherchée dans le transport des déchets (choix du site de valorisation près de la voie d'eau par exemple).
- ▶ Les collectivités pourraient mettre en œuvre des dispositions complémentaires permettant la gestion des filières dédiées et notamment celle des Déchets des Équipements Électriques et Electroniques (l'application de la Directive Européenne du 27 janvier 2003).
- ▶ Étudier les possibilités de valorisation agricole locale des déchets verts et organiques, issus des particuliers, des collectivités, des entreprises ou parcs d'activités, sous réserve de leur qualité.

2.4 Gérer et protéger la ressource en eau

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 nuire à l'alimentation des nappes d'eau souterraines.

Le territoire est couvert aussi par deux SAGE : le SAGE de la Lys et le SAGE Marque-Deûle. Même s'ils n'en sont pas au même niveau d'avancement, ces deux schémas s'imposent au SCOT, leur compatibilité doit donc être assurée.

Sans présager des enjeux qui seront identifiés dans le SAGE Marque-Deûle, le territoire du SCOT devra faire face à un impératif de gestion qualitative et quantitative de la ressource en eau, et ce, pour les périmètres des deux SAGE.

La supériorité de l'Eau sur l'Urbanisme nous impose de respecter les grandes orientations définies dans le SDAGE Artois-Picardie, c'est-à-dire :

- Garantir l'alimentation en eau potable,
- Améliorer la qualité des eaux souterraines,
- Intégrer l'eau dans la ville,
- Reconquérir le patrimoine écologique,
- Valoriser le littoral,
- Maîtriser les usages de l'eau,
- Informer et sensibiliser.

Prescriptions

► Le développement du territoire sur sa partie urbaine comme sur sa partie naturelle devra répondre aux grandes orientations suivantes :

- la généralisation des techniques alternatives en assainissement pluvial (perméabilisation des surfaces de parking, noues végétalisées, ...),
- 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

- le respect des objectifs de résultats fixés par le SDAGE et les SAGE de la Lys et de Marque-Deûle,

- l'anticipation des changements climatiques prévisibles (impact sur les ressources en eau)

► 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 sera organisé dans un souci d'économie de l'infrastructure publique : densité de construction par rapport au linéaire de réseau (les réseaux d'eau usées et d'eau potable constituant un patrimoine important pour les collectivités).

► Les périmètres de protection de captage des eaux doivent être protégés, maintenus et respectés. La qualité des sources, puits et autres ressources en eau superficielle doit être préservée. La maîtrise foncière autour de ces captages d'eau doit être assurée ainsi que la gestion agricole des sols.

► Favoriser l'infiltration des eaux pluviales à l'échelle de la parcelle ou au plus près par les techniques alternatives existantes. Dans le cas contraire, prouver que la gestion à la parcelle n'est pas possible et que le rejet dans le réseau à débit limité est la seule solution. (Article R. 123-9 5°).

► Les communes et les agglomérations concernées par les périmètres de champs captants irremplaçables définis dans le SDAGE (Carvin, Estevelles, Meurchin, Pont-à-Vendin) et par un PIG (arrêté préfectoral du 25 juin 2007), devront à travers leur PLU et leur gestion de l'eau, veiller à la protection et à la surveillance de leur qualité et de leur quantité.

Recommandation

► La récupération des eaux pluviales sera favorisée dans les projets de constructions de logements, les bâtiments industriels et les équipements publics.

II. LES ORIENTATIONS DU DEVELOPPEMENT URBAIN

Faire le choix d'un développement urbain durable, c'est faire celui de la qualité urbaine et de l'attractivité. Cette qualité repose sur l'élaboration d'une stratégie articulant une offre en termes d'habitat, de commerce et de transport, dessinant la charpente du territoire projetée pour demain. Tout l'enjeu réside dans la capacité de cette offre à répondre aux besoins des habitants actuels, susciter l'intérêt des futurs, tout en réalisant un saut qualitatif (une plus value apportée par des aménagements de qualité au moindre impact environnemental).

Le projet de développement urbain du SCOT nécessite donc une maîtrise concomitante des politiques de l'habitat, du commerce et des transports, chapeauté par une préoccupation environnementale. Cohérence et équilibre sont les maîtres mots de ce développement constitutif de l'ossature urbaine du territoire : cohérence entre desserte en transport en commun et développement de l'habitat, équilibre entre renouvellement urbain et extension périphérique, entre pôles commerciaux et commerces de centre ville...

1. Habitat et qualité au service du développement urbain

Répondre à la demande en logements est un véritable défi pour le territoire : il s'agit de pouvoir proposer un logement pour tous, de maintenir le niveau de population et d'offrir un cadre de vie attractif. Pour cela, construire suffisamment est primordial. Mais il faut également proposer une réponse de qualité adaptée à la diversité de la demande et qui développe une gestion économe du foncier.

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

a) Assurer un niveau de production de logements suffisant

La population d'un territoire est sa première richesse et réussir à la garder la première condition du développement durable. Hors, le territoire du SCOT connaît une baisse constante de ses habitants depuis les années 70 du fait de migrations importantes.

Cet enjeu démographique est donc primordial et le SCOT doit permettre aux communes d'offrir un logement décent à tous ses concitoyens et en attirer de nouveaux.

Cet objectif passe avant tout par une production suffisante de logements.

Il s'agit d'autant plus d'un défi à relever que les ménages continueront d'être de plus en plus petits durant les 20 prochaines années, obligeant à disposer d'un parc de logements plus important à niveau égal de population.

Dans un premier temps (horizon 2015-2020), il s'agit d'augmenter la production de logements afin de faire face au desserrement des ménages et d'enrayer la baisse de population pour se stabiliser à 375 000 habitants.

Dans un second temps (horizon 2030), si et seulement si, ce premier objectif est atteint, sera alors envisagée une nouvelle augmentation de la production de logements pour atteindre les 400 000 habitants.

Prescriptions

► Pour maintenir les 375 000 habitants, le SCOT fixe un objectif minimum annuel de construction de logements de 1700 logements qui se répartissent par secteur comme suit :

A l'horizon 2015-2020				
	Coeur Urbain	Secteur Nord	Collines de l'Artois	Total SCOT
Niveau de construction minimal préconisé/an	1100	520	80	1700
Rappel Moyenne annuelle sur 2000-2006	900	540	110	1550

► Si et seulement si à moyen terme, la situation s'est stabilisée et le seuil des 400 000 habitants envisagés, la construction neuve annuelle sera portée à 2400 logements pour accueillir les 25 000 personnes supplémentaires sur une quinzaine d'années.

A l'horizon 2030				
	Coeur Urbain	Secteur Nord	Collines de l'Artois	Total SCOT
Niveau de construction minimal préconisé/an	1600	700	100	2400
Rappel Moyenne annuelle sur 2000-2006	900	540	110	1550

b) Proposer un logement adapté à chacun

Au-delà de l'aspect purement quantitatif, l'offre de logements sur le territoire doit s'adapter aux besoins de chacun et anticiper les besoins à venir.

Le territoire du SCOT est marqué par un fort taux (51%) de logements dits sociaux (HLM classiques et miniers). Il faut continuer de prendre en compte les besoins des populations les plus modestes et améliorer la réponse qui leur est faite. Le parc doit également se diversifier pour répondre aux demandes insatisfaites de populations parfois obligées de quitter le territoire et en attirer de nouvelles afin d'introduire une plus grande mixité.

Il s'agira de :

- Répondre mieux aux besoins de logements des populations aux revenus modestes majoritaires sur le territoire
- Diversifier l'offre pour permettre une fluidité des parcours résidentiels (statuts d'occupation, taille des logements)
- Créer une nouvelle offre qui permette d'attirer et de garder les jeunes actifs et les classes moyennes et supérieures

Prescriptions

► Assurer une production de logements locatifs sociaux suffisante : à l'échelle du SCOT, 500 logements sociaux a minima sont construits annuellement. La production de logements très sociaux type PLAI tendra vers 10% a minima de cette production de logements sociaux.

► Développer les offres de logements en accession sociale et accession classique qui sont sous représentées afin de diversifier l'offre de logements sur le territoire. Les PLH des 2 Communautés d'Agglomération précisent ou préciseront les objectifs pour chaque statut.

► Amplifier les réhabilitations des parcs sociaux et privés.

► Accroître les capacités d'accueil pour les personnes en grande difficulté (logements d'urgence,...) ou qui nécessitent des logements adaptés (personnes âgées, handicapées) à proximité des pôles d'équipements et de services, et des transports en commun.

► Les collectivités locales compétentes doivent tenir les engagements du schéma départemental pour l'accueil des gens du voyage et les inscrire dans les documents d'urbanisme adéquats (PLH, PLU).

Point spécifique sur l'habitat minier : enjeu commun aux SCOT de l'ex-Bassin Minier (SMES-COTA, SCOT du Grand Douaisis et SCOT Lens Liévin Hénin Carvin)

Au travers de leur zonage, les documents d'urbanisme locaux doivent permettre l'introduction d'une mixité dans l'habitat et (ou) des fonctions dans les cités minières.

Des études urbaines sont préconisées afin de viser une meilleure intégration du parc minier dans le tissu urbain. Des liaisons favorisant les déplacements piétons et cyclistes peuvent par exemple être réalisées entre les centres urbains et les quartiers excentrés.

La rénovation des logements miniers doit être poursuivie et achevée dans les meilleurs délais possibles.

Suite à l'inventaire du patrimoine minier (cf. partie patrimoine) et à l'effort de hiérarchisation des cités en fonction de leur intérêt patrimonial et de leurs potentialités d'évolution, il conviendra de distinguer :

- les cités à caractère patrimonial reconnu, qui devront être préservées et mises en valeur dans le cadre de projets de requalification des espaces publics et (ou) d'amélioration de l'habitat. Les interventions engagées devront préserver et tirer partie de leurs qualités architecturales, urbaines et paysagères.
- les cités ne présentant pas de caractère patrimonial particulier, pour lesquelles une démarche de renouvellement urbain est à rechercher.

c) Une solidarité entre les secteurs : un cœur urbain, axe privilégié de la régénération urbaine du territoire

Le SCOT pose comme un de ses principes fondamentaux que le territoire est, et restera organisé autour du cœur urbain. Historiquement, c'est en effet sur cet axe que s'est développée l'urbanisation et, il rassemble près de 250 000 habitants (2/3 des habitants sur 40% du territoire).

Hors, c'est le secteur qui subit encore aujourd'hui beaucoup de difficultés et qui bénéficie actuellement le moins d'opportunités en terme d'attractivité résidentielle (proximité de la métropole lilloise pour le secteur nord et cadre de vie urbain pour les Collines de l'Artois). Il concentre également le plus de logements institutionnels (56% de logements HLM ou miniers), même si certaines communes du secteur Nord comme Oignies ou Libercourt, rencontrent aussi de forts enjeux de renouvellement urbain et de mixité.

Il s'agit donc d'éviter la spécialisation des secteurs en actant un principe de solidarité qui permette à chacun de maintenir son niveau de population de 1999 et de structurer le territoire autour de ce cœur urbain.

Cette densification du cœur urbain permet de répondre à des problématiques telles que la limite de l'étalement urbain, une urbanisation à proximité des réseaux de transports en commun, une disponibilité des services... Dans les 2 autres secteurs, il ne s'agit pas d'empêcher tout développement mais de le maîtriser afin de préserver le patrimoine naturel et agricole (cf. partie environnement).

Prescriptions

► Pour le cœur urbain :

- Renforcer le centre d'agglomération Lens-Liévin et la polarité d'Hénin Beaumont
- Mener une politique de renouvellement urbain et de requalification forte
- Afin de développer une mixité sociale et d'éviter une spécialisation du secteur accrue, favoriser fortement l'accession à la propriété (sociale et classique) : à horizon 2010-2015, a minima 50% de la construction neuve
- Aménager les transitions entre villes et campagnes vers le Secteur Nord et les Collines de l'Artois.

► Pour le secteur nord :

- Renforcer la polarité de Carvin
- Selon les communes et le taux de logements institutionnels actuels, favoriser l'équilibre des statuts d'habitat
- Mener une politique de renouvellement urbain et de requalification forte
- Contenir fortement l'étalement urbain et préserver les ceintures agricoles et naturelles (cf. partie environnement)
- Traiter les franges urbaines pour permettre une meilleure transition avec les espaces agricoles ou naturels

► Pour les Collines de l'Artois :

- Introduire une plus grande mixité sociale et générationnelle en développant les produits en accession sociale et en locatif social (minimum de 20% de logements sociaux dans la construction neuve)
- Préserver l'aspect rural du secteur et le caractère de bourgs/villages (cf. partie environnement)

1.2 Assurer un développement urbain cohérent et de qualité

a) Un aménagement de qualité pour les nouveaux quartiers : une nécessité pour un développement durable

L'aménagement d'un nouveau quartier que ce soit en secteur urbain, périurbain ou rural devra être appréhendé de manière cohérente depuis le choix de sa localisation jusqu'aux matériaux employés en passant par son organisation et ses formes architecturales. Il devra pour ce faire être l'objet d'une réflexion portant sur la globalité du projet et non au coup par coup, au grès des opportunités foncières et des initiatives privées.

- Le choix de la localisation des nouveaux quartiers

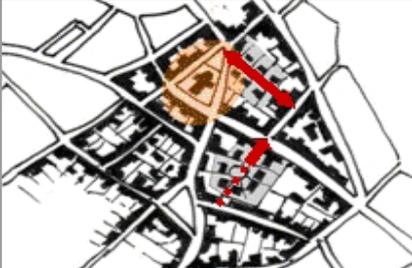
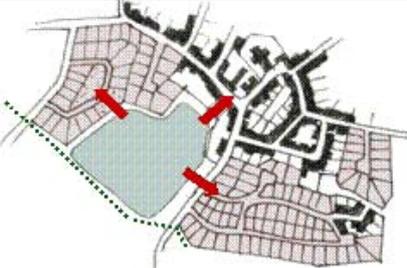
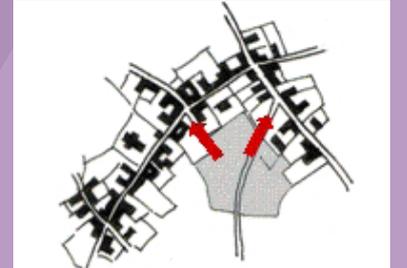
Prescriptions

► Le choix des sites d'extension urbaine dans les PLU s'appuieront sur une réflexion préalable portant sur les potentialités et contraintes paysagères, environnementales, urbaines et techniques.

► Les extensions d'urbanisation linéaire selon les axes routiers sont à proscrire afin de préserver les paysages et limiter l'étalement urbain. On lui préférera une implantation qui vienne épaissir le tissu urbain existant.

► Schématiquement, on distingue 3 milieux d'urbanisation différents sur le territoire du SCOT. Un même secteur du SCOT peut englober plusieurs de ces milieux (ex : au sein du cœur urbain on trouve du tissu urbain dense et sur ses franges, du tissu urbain de périphérie).

Sont énoncés ci-après des principes d'implantation et d'intégration des quartiers selon le milieu, sur lesquels s'appuient les PLU.

En tissu urbain dense (centre ville et parfois de villages)	En tissu urbain périphérique	En tissu rural plus lâche
<p>La nouvelle zone d'habitat se développe généralement dans une « dent creuse », au sein d'un quartier au tissu dense et structuré en îlot.</p> <p>S'inscrivant dans une démarche de renouvellement, elle constitue donc un élément de recomposition de la logique urbaine et veillera à une bonne insertion dans la ville en fonction de ses caractéristiques en termes d'urbanisme et d'architecture :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Recréer un véritable quartier en connexion avec le tissu existant, - Gérer les transitions entre tissu ancien et tissu neuf (entrée de la zone, prolongements visuels et physiques), - Privilégier, en ville, la typologie de maisons de ville (mitoyenne, à l'alignement, au parcellaire assez étroit) tout en laissant une place à l'innovation. - Participer à la restructuration du quartier 	<p>Inscrite généralement parmi des extensions pavillonnaires aux constructions indépendantes, de différentes époques ou proche d'une zone d'activités, la zone d'habitat peut contribuer par sa composition à la (re)structuration d'un secteur. Il s'agit de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Recréer des connexions au centre ville et entre les zones pavillonnaires souvent isolées les unes des autres, - Aménager des transitions douces entre périurbain et urbain ainsi qu'entre périurbain et rural - Minimiser l'impact visuel ou paysager des nouvelles zones d'habitat (exemple : replanter pour recréer une limite végétale à la commune) 	<p>Située souvent en poche isolée ou le long de l'axe principal au sein d'une commune rurale, elle constitue une nouvelle façade du village à intégrer. Il est important que sa composition soit compatible avec la silhouette du village et ne soit pas ressentie comme une « blessure » dans le paysage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Privilégier les implantations de nouveaux quartiers au sein du village (épaississement de la commune, reconquête de parcelles libres dans le tissu bâti) tout en laissant des espaces de respirations dans le village - Requalifier la nouvelle silhouette de la commune en créant ou complétant la structure végétale du village, caractéristique des villages. - Implanter des typologies respectueuses de l'identité rurale 

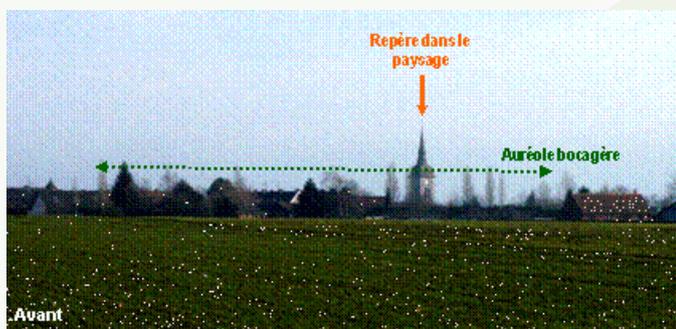
Les orientations du développement urbain

- Prendre en compte l'impact paysager des nouveaux quartiers

Bien souvent les nouvelles habitations sont construites en rupture avec le patrimoine bâti de la ville ou du village. Elles créent alors une discontinuité urbaine et ont un impact non négligeable sur le paysage surtout lorsqu'elles entrent en contradiction avec les lignes dominantes de celui-ci.

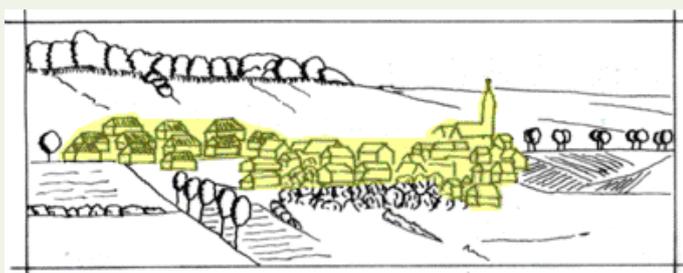
Recommandation

► Une étude paysagère préalable et approfondie à l'échelle communale (voir intercommunale) est recommandée pour tout projet d'habitat de plus de 5 lots (ZAC, lotissements) afin d'assurer leur bonne insertion et que leurs implantations ne soient pas uniquement assujetties aux opportunités foncières.

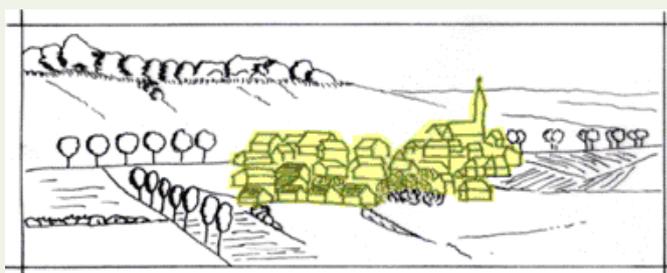


Un lotissement peut changer fortement l'image et la perception d'une ville ou d'un village à cause de transitions difficiles entre bâti et zone agricole : un traitement qualitatif des franges est alors nécessaire.

34



1- Situé à l'extérieur du village, le nouveau lotissement a un fort impact sur le paysage. En créant un nouveau secteur d'urbanisation disjoint du village original le paysage perd de sa cohérence et de sa lisibilité.



2- Situé dans le prolongement du village, le lotissement renforce la cohérence de celui-ci et a un impact sur le paysage limité. Le « dialogue » du village avec le site est dans ce cas facilité et la silhouette du village reste homogène.

- L'organisation des nouveaux quartiers

Approcher de manière globale l'organisation d'un site permet également de prévoir une diversité à la fois dans les fonctions que l'on y trouvera (habitat, services, transports...) et dans ses formes d'habitat (individuels, individuels groupés, petits collectifs) qui peuvent être les supports privilégiés d'une mixité sociale.

Prescriptions

► Favoriser la mixité des formes d'habitat moins consommatrices d'espace (individuels groupés, semi-collectifs, collectifs) : toute opération d'aménagement de plus de 5000m² de SHON à destination d'habitat prévoira de construire à hauteur de 20% minimum des constructions individuelles groupées (1 mitoyenneté a minima) ou collectives.

► En cas d'ouverture à l'urbanisation de zones de plus de 2Ha d'un seul tenant dans les PLU, des orientations d'aménagement seront prescrites définissant les choix de la collectivité pour l'intégration de ces nouveaux quartiers dans la commune (voir recommandation ci-dessous).

Recommandation

► Les orientations d'aménagement pourront ainsi contenir un programme, des plans de composition qui seront particulièrement attentifs à :

- La compréhension aisée de son plan et de son organisation en proposant des voiries et un tissu bâti structurés et variés (différenciation des voies, des îlots et des espaces publics pour aider à se repérer aisément).

Le découpage parcellaire est ainsi particulièrement important et prendra en compte les caractéristiques du site (relief, éléments préexistants bâtis ou naturels, ouvertures sur le paysage urbain ou rural...).

Si le site ne possède pas d'éléments particuliers à prendre en compte dans cette organisation parcellaire, il est important de créer une identité au quartier en optant pour un parti pris fort dans le plan masse.

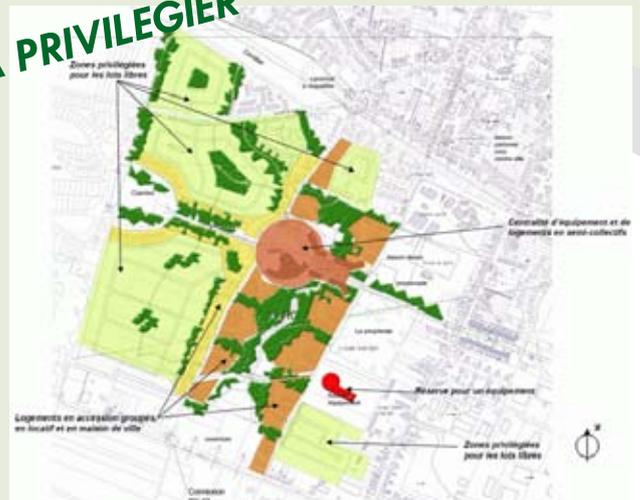
Il est conseillé de prévoir des marges d'adaptabilité (nouvelles extensions futures).

- La prise en compte d'éléments de trame verte, de parcs, squares et espaces de respiration
- La structuration et la hiérarchisation du réseau viaire.
- L'ouverture vers les autres quartiers afin d'éviter l'enclavement : les voies sans issue seront à proscrire dans la mesure du possible (cf. partie transports 3.5)
- L'aménagement d'espaces publics variés et de qualité
- La mixité urbaine :
 - En variant les rapports entre espaces publics (rues, chemins, places, ...) et espaces privés (parcelles), en dessinant des terrains de tailles et de formes variées (liées à la configuration du projet et au type de logements recherché), il devient possible de générer une mixité architecturale et sociale dans le quartier.
 - L'intégration au sein même du tissu d'habitat, de commerces, services, équipements sportifs et culturels...

A EVITER



A PRIVILEGIER



Exemples de la ZAC Communautaire à Courcelles-les-Lens

▶ Implanter le collectif et l'individuel groupé sur une ou plusieurs parties du quartier pour marquer les espaces publics forts : implantation d'un front bâti dense bordant les voiries, places, équipements publics...

▶ Mettre particulièrement l'accent sur l'habitat groupé

L'habitat individuel est une caractéristique forte du territoire avec plus de 80% du parc. Cette surreprésentation est un héritage de l'histoire minière du bassin. En effet, les habitats miniers ont pris diverses formes innovantes au cours de l'exploitation du charbon (des coronas aux cités jardins) mais pratiquement toujours sous la forme individuelle groupée.

Ainsi, encore plus qu'ailleurs, l'habitat individuel groupé représente une solution pertinente à la fois en termes de réponses aux désirs des ménages et à la recherche de densité (gestion économe du foncier) tout en s'inscrivant dans une continuité historique.

▶ Il est recommandé de faire appel à des équipes de professionnels de l'aménagement (urbanistes, paysagistes, architectes) pour la conception de nouveaux quartiers.

▶ Les ZAD et ZAC sont des outils à privilégier

- Appliquer les démarches de développement durable dans les projets d'aménagement et de construction

Prescriptions

▶ Rechercher la haute qualité environnementale pour tout projet de construction de bâtiment public et les futures zones d'aménagement (ZAC, lotissement,...),

▶ Etudier dans les projets de création d'infrastructures les solutions permettant de limiter l'imperméabilisation des sols

- Privilégier des formes urbaines au service de la gestion économe du foncier, de la qualité urbaine et de la mixité

Si la densité est une notion qui peut effrayer au premier abord, devrait être considérée comme le support de formes urbaines de qualité et agréables à vivre qui permettent de :

- répondre à une gestion économe du foncier puisque pour un même nombre de logements, une quantité moindre de terrains sera urbanisée,
- à une réduction des coûts publics (assainissement, transports en commun, gestion des déchets...),
- à minimiser l'impact des activités humaines sur l'environnement
- à réinventer un meilleur fonctionnement urbain sur un modèle opposé à celui dicté par la ville diffuse

Cependant, il ne s'agit pas de densifier de manière identique sur tout le territoire dans la mesure où il faut tenir compte du contexte urbain dans lequel s'inscrit la nouvelle urbanisation.

Prescription

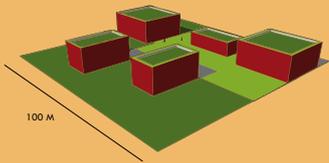
▶ A l'échelle du PLU, les nouvelles zones ouvertes à l'urbanisation participeront au respect a minima des formes urbaines suivantes :

- Secteur nord : 20-25 logements/ha
- Cœur urbain: 30 logements/ha
- Secteur collines de l'Artois : 15 logements/ha

Il s'agit de moyenne par commune. Sur une même commune, la densité des nouvelles zones pourra atteindre 50 logements/ha en cœur de ville et 20 logements en frange urbaine. Ces densités incluent les espaces publics et voiries nécessaires (hors équipement).

Densité et formes urbaines

Les objectifs de densité peuvent être atteints à travers la réalisation de diverses formes urbaines. L'environnement urbain du projet détermine bien souvent les formes les mieux adaptées.

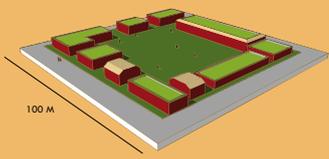


Petits immeubles sans ascenseur

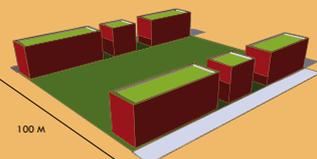


Habitat groupé de type maisons multi-familiales ou immeubles villas

50 logements à l'hectare



Îlots ouverts contigus

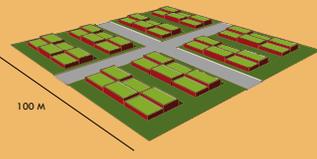


Immeubles en alignement

30 logements à l'hectare



Habitat jumelé, isolé



Maisons individuelles en bandes

20 logements à l'hectare

Recommandations

Les PLU pourront dans leur règlement utiliser un certain nombre d'outils pour faire respecter ces densités :

► Les orientations d'aménagement pour les nouvelles zones d'extension (1AU ou 2AU) peuvent imposer les principes d'organisation de la future zone et influencer sur la forme urbaine du quartier,

► Les articles 3 à 13 du règlement peuvent orienter vers un certain type de densité à travers la détermination :

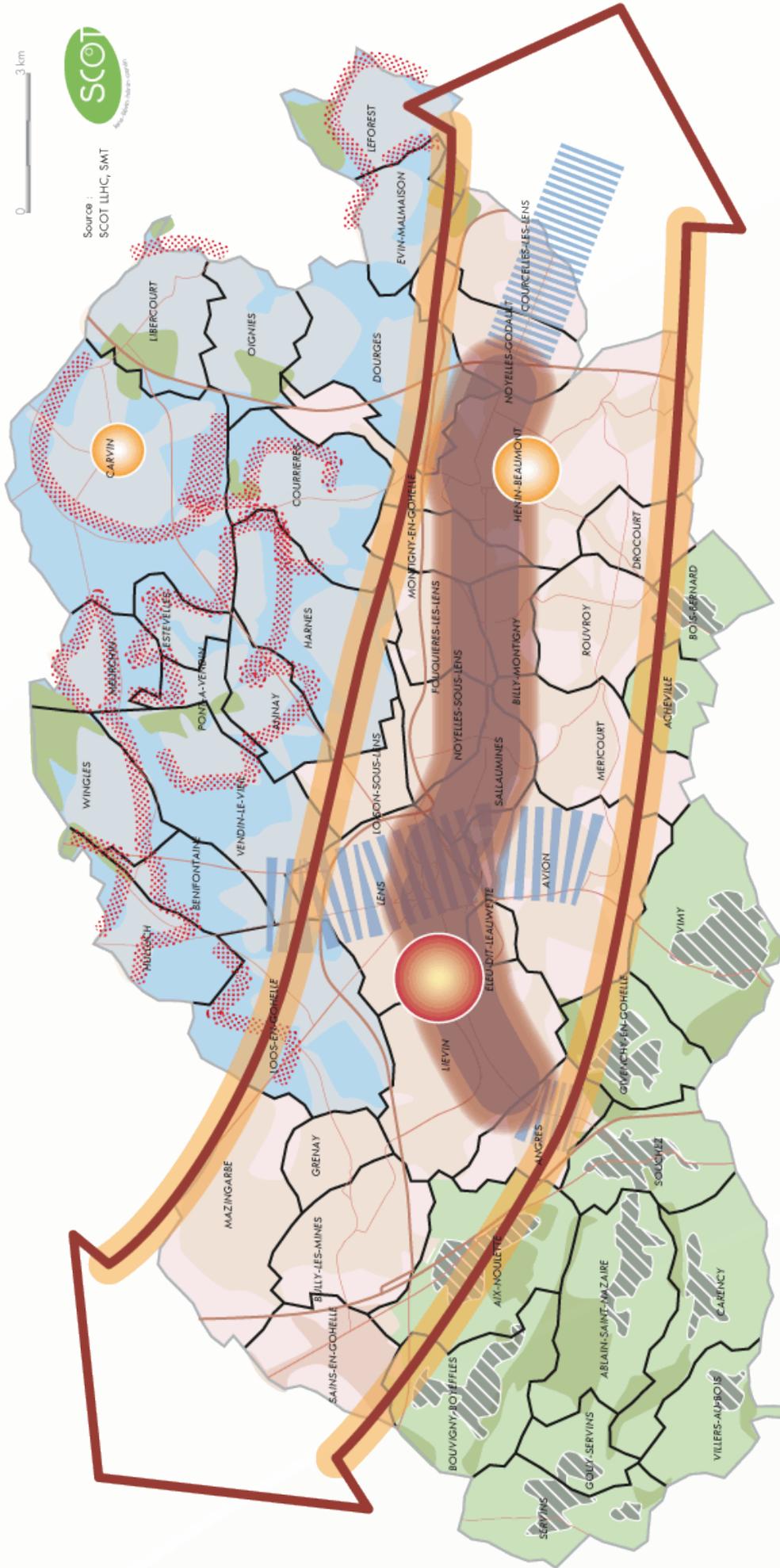
- des largeurs et typologie des voiries (présence ou absence de trottoirs, obligation de bandes ou pistes cyclables...)
- des marges de recul par rapport aux voies et emprises publiques (une marge de recul systématique engendre une forte consommation d'espace et une standardisation de la forme urbaine)
- du coefficient d'emprise au sol (un CES élevé ou absent peut favoriser la densification)
- de la hauteur des constructions
- de règles pour la construction en limite séparative
- la réalisation d'aires de stationnement (nombre de place par logement, sous terrain, abri couvert...)

► Le renseignement du Coefficient d'Occupation du Sol à l'article 14 ou de l'emprise au sol à l'article 9 doit servir à encadrer le degré de constructibilité.

Le développement résidentiel



Source : SCOT LLHC, SMT



Coeur Urbain : enjeux de rattrapage social, urbain et environnemental



- Densité minimale de 30 logements par hectare
- Forts enjeux de renouvellement urbain et de requalification
- Accession à la propriété (sociale et classique) favorisée

Axe préférentiel de développement

Futur TCSP : axe urbain à réinvestir

- Densification sur une bande de 500 m de part et d'autre du futur axe
- Enjeu de requalification des bâtis et des espaces publics et d'accompagnement des interactions transports-ville

Secteur Nord : un développement maîtrisé

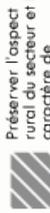


- Densité minimale de 20-25 logements par hectare
- Enjeux de renouvellement urbain actuels, rétablir l'équilibre des communes
- Contenir fortement l'étalement urbain et préserver les ceintures agricoles et naturelles

Collines de l'Artois : un cadre de vie à préserver et mettre en valeur



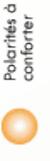
- Densité minimale de 15 logements par hectare
- Introduire une plus grande mixité en développant les produits en accession sociale et en locatif social (minimum de 20% de logements sociaux dans la construction neuve)



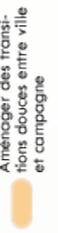
Préserver l'aspect rural du secteur et le caractère de bourgs/villages



Centre d'agglomération à renforcer



Polarités à conforter



Aménager des transitions douces entre ville et campagne

– Le futur TCSP : un axe urbain à réinvestir

Un TCSP est un véritable outil d'aménagement et de renouveau pour un secteur comme le cœur urbain. Il se doit d'être un vecteur d'un nouveau dynamisme urbain. De plus, privilégier une urbanisation intense le long de cet axe est intéressant à la fois en termes environnementale et économique (Cf. partie transports)

Prescription

► Sur une bande de 500 m de part et d'autre du futur axe TCSP, il s'agira de densifier de manière importante le tissu urbain (objectif d'environ 50 logements/ha). Les surfaces consacrées aux équipements publics de type « place ou espaces verts » d'intérêt communal sont exclus du calcul de la densité.

Recommandations

- Mener des opérations de requalification forte sur les bâtis et espaces publics le long de l'axe (cf. partie transports).
- Développer les veilles foncières dans la sphère d'influence du TCSP.

les milieux agricoles ou naturels

- Optimiser les politiques publiques d'équipements (voiries, assainissement, transport urbain,...)
- Contribuer au renouvellement du parc dans les zones d'habitats dégradés
- Permettre l'adaptation des espaces aux exigences des nouveaux modes de vie en termes de confort, de circulation et de stationnement, d'espaces verts, d'équipements de logements, de bruits...
- Développer les équilibres sociaux et la mixité sociale et fonctionnelle urbaine.

... qui passe par une utilisation raisonnée du foncier « à urbaniser »

Cependant, le renouvellement urbain ne peut suffire pour atteindre le niveau de construction escomptée (1700 logements/an) et la production de « foncier nouvellement urbanisable » reste nécessaire. Il est dans ce cas préférable d'en faire une utilisation économe à la fois pour préserver les espaces agricoles et les capacités foncières futures du territoire.

Dans les POS et PLU actuels, environ 1000 Ha sont déjà ouverts à l'urbanisation future pour de l'habitat*.

En retenant une densité moyenne minimale de 28 logements/Ha sur le SCOT, le territoire dispose d'un stock potentiel d'environ 28000 logements avant toute ouverture nouvelle.

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

a) Vers une gestion économe du foncier

... qui passe en premier lieu par une priorité donnée au renouvellement urbain

Le principe de renouvellement urbain, c'est-à-dire reconstruire la ville sur elle-même, est un enjeu fort pour le territoire et suppose le traitement de quartiers et de zones de déshérence : friches urbaines, industrielles, commerciales, parfois polluées, grands ensembles ou quartiers mal intégrés en difficulté (immeubles dégradés, parcellaire complexe à reconfigurer, etc.). Dans pareille situation, avant d'aménager, il faut traiter, recycler, dépolluer le foncier de ces sites.

Cet enjeu répond à plusieurs problématiques :

- Economiser le foncier et notamment les espaces et

	Secteur Nord	Coeur Urbain	Collines de l'Artois	Total SCOT
Bilan des zones ouvertes pour l'urbanisation futur habitat	355	550	80	985
Potentiel de logements estimé	Avec une densité de 25 logements/Ha	Avec une densité de 30 logements/Ha	Avec une densité de 15 logements/Ha	
	~9 000	~18 000	~1 200	~28 000

*en appliquant un coefficient de 0,85 pour tenir compte de ce qui a déjà été urbanisé depuis l'adoption des POS/PLU et un coefficient de rétention

Prescriptions

► L'ouverture d'une nouvelle zone pour l'habitat dans les PLU ne peut se faire que si et seulement si :

- les besoins des communes sont identifiés et compatibles avec la stratégie des documents d'urbanisme supérieurs
- les possibilités de renouvellement urbain ont été étudiées au préalable et jugées insuffisantes
- les zones déjà ouvertes sont consommées (sachant qu'à l'échelle du SCOT, on dispose d'un foncier déjà ouvert à l'urbanisation pour environ 28 000 logements).
- Dans le cas où une zone déjà ouverte à l'urbanisation ne peut faire l'objet de réalisation, une autre zone de superficie équivalente (en respectant les principes énoncés en 1.2) peut être ouverte. La vocation agricole ou naturelle doit alors être rendue à la première zone.

► Les friches industrielles sont une opportunité majeure de disponibilités foncières en cœur du tissu urbain et peuvent être le support d'opérations exemplaires (Le Louvre à Lens, Parc des cokes de Drocourt, Fosse 9/9bis à Oignies...). Leur traitement et leur requalification seront donc poursuivis.

Recommandation

► La mise en place d'observatoire foncier, de référentiel et de veille foncière est un appui primordial à une politique publique forte en matière de foncier.

b) Développer les outils de maîtrise du foncier et de réalisation

La mise en place d'une politique publique forte en matière de foncier est nécessaire pour parvenir à une maîtrise des coûts et à faciliter la réalisation de programmes globaux d'aménagement.

Prescriptions

► Les Programmes Locaux de l'Habitat comporteront un volet foncier dans le programme d'action (article R.302-1-3 du CCH).

► Lors de l'élaboration des PLU, seront examinés les moyens de mettre en œuvre des politiques d'action foncière via la réalisation de ZAC et ZAD.

2. Favoriser une offre commerciale équilibrée

Le commerce est une fonction urbaine fortement organisatrice des territoires. En effet, l'équilibre de l'offre commerciale est une condition du développement harmonieux du territoire car le niveau de services est l'une des composantes importantes de l'attractivité des communes.

Afin d'atteindre cet équilibre, le SCOT doit définir des orientations dans le domaine de l'urbanisme commercial. L'enjeu consiste donc à prendre en compte dès aujourd'hui, sa capacité à encadrer une politique ambitieuse en la matière, qui soit partie prenante du projet de territoire global.

Mesures incitatives et préconisations limitatives sont donc les garantes d'un équilibre de l'offre à toutes les échelles du territoire et d'un accompagnement au plus près des autres politiques urbaines.

2.1 Mettre en œuvre des stratégies de rééquilibrage du maillage commercial

En terme d'offre commerciale et artisanale, le territoire ne présente pratiquement pas de déficit qu'il faudrait rattraper, l'enjeu se situe plutôt dans la distribution spatiale et la qualité de cette offre.

Aujourd'hui, le SCOT doit donc permettre un rééquilibrage d'une offre commerciale encore trop subie, marquée par une surreprésentation de l'offre de périphérie au détriment d'une offre de proximité.

Prescriptions

► **Le maillage commercial et artisanal doit renforcer l'armature urbaine** telle qu'elle a été définie dans le schéma d'urbanisme commercial et artisanal, et qui s'appuie sur les polarités existantes (cf carte).

Cette armature urbaine repose et s'organise autour des communes du cœur urbain autour de l'ex-RN43, avec une volonté de reconquête des centres-villes et centres bourgs, à conforter dans leur rôle commerçant de proximité :

- **Renforcer les principaux pôles commerciaux et commerçants** de Hénin-Beaumont/Noyelles Godault, Lens/Vendin Le Vieil, Liévin et Carvin en visant un équilibre et une connexion entre les commerces de centre-ville et ceux de périphérie. Ces pôles commerçants et commerciaux renvoient à une logique de complémentarité et d'équilibre entre le centre ville et les zones commerciales périphériques.

- **Structurer l'offre du corridor de l'ex RN43 entre Hénin Beaumont et Sallaumines :**

Dans le cadre de la recomposition urbaine le long de l'axe de TCSP:

- Un travail sur la qualité et l'intégration des commerces existants doit être engagé
- Sont privilégiées des regroupements des équipements commerciaux en tenant compte de l'existant : cette restructuration pourra s'appuyer sur la définition de polarités commerciales stratégiques ou liées au TCSP (arrêts, pôles d'échanges...) afin de rythmer cette offre.

- **Renforcer l'offre de services de proximité, inscrite dans les centralités commerciales existantes (cœur de ville, centre bourg, quartier)**

- *Les pôles secondaires et intermédiaires* répondent prioritairement à des besoins d'achats primaires (alimentaire, tabac presse...), et des besoins plus occasionnels (équipements de la personne et de la maison...). Même s'ils peuvent constituer des centralités supra-communales pour ces besoins, ils n'ont pas pour vocation à devenir des pôles d'intérêt d'agglomération ou régional.

- Les pôles de proximité et de microproximité répondent eux uniquement à des besoins primaires. Un pôle d'appui dans les collines de l'Artois pourra être créé.

► Au vu des surcapacités identifiées du territoire en matière de commerce alimentaire, il s'agira d'adopter une approche prudente et très sélective dans le choix de développement des grandes et moyennes surfaces alimentaires (+ de 300m²).

► Les PLU et les décisions d'autorisation commerciale doivent veiller à un traitement qualitatif (paysager, intégration urbaine et des espaces publics, qualité architecturale). Doit par ailleurs être engagé un travail de requalification urbaine des zones commerciales existantes ayant un positionnement stratégique, en particulier les entrées de ville et les abords des principales pénétrantes routières (cf. partie environnement).

► Intégrer les orientations du Plan de Déplacements Urbains (PDU) et du projet de création d'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) dans la réflexion sur les nouvelles implantations afin de valoriser les opportunités actuelles et futures liées à l'excellente accessibilité de certains sites surtout par les transports en commun.

Recommandations

► Mettre en place des structures et de nouveaux outils en vue d'aboutir progressivement à une meilleure maîtrise et un contrôle du développement commercial local : créer un observatoire permettant une veille sur l'offre et la demande commerciale locale ainsi qu'une veille foncière autour des pôles existants et des lieux stratégiques afin de faciliter les créations, extensions ou mutations qualitative du tissu commercial.

► Une réflexion à l'échelle inter-agglomérations via une démarche inter-SCOT est à construire.

2.2 Rechercher en priorité le maintien d'une densité et d'une diversité du commerce des centres villes (primaire, d'envergure et de proximité)

Le tissu commercial de proximité est majoritairement implanté au sein des centres urbains ou centre-bourgs ; en fonction de son environnement urbain et des logiques d'achats, on parlera de commerce de cœur de ville ou de quartier. L'offre est majoritairement composée de commerces de moins de 300 m².

Sous les effets conjugués des problèmes de concurrence des Grandes et Moyennes Surfaces, d'accessibilité, de stationnement, ou encore de dispersion spatiale de l'offre, on constate une perte d'attractivité et un vieillissement des principaux commerces traditionnels. Or, développer cette offre commerciale de proximité apparaît indispensable dès lors qu'il s'agit de répondre aux besoins d'une population peu mobile et vieillissante, de réduire les flux de transport ou de créer une meilleure synergie avec les équipements publics ou encore de favoriser le lien social.

Redynamiser ces polarités commerçantes passera par une requalification et une reconcentration des implantations en ville dans la perspective d'une revalorisation du tissu commercial et artisanal.

Prescriptions

► **Lens, pôle commerçant primaire, doit être consolidé et les 3 autres centres villes commerçants d'envergure**, Hénin-Beaumont, Liévin et Carvin, confortés.

L'intégration d'un élément majeur d'attractivité qui joue un rôle de locomotive y est recommandée : un « grand magasin-magasin populaire » ou/et une galerie marchande.

Des zonages incitatifs au commerce dans les PLU peuvent également être mis en place (cf. recommandations).

► **Le développement du commerce liés aux achats quotidiens** (alimentaire, artisanat...) doit s'inscrire au sein des centres villes, bourgs ou au sein même des quartiers ou sur les zones commerciales déjà existantes.

► Assurer la pérennisation du commerce de proximité au cœur des tissus urbains via un **aménagement qualitatif** : piétonisation, sécurisation des voies, accessibilité de la clientèle, amélioration de la signalisation des commerces, meilleure cohérence du plan de circulation, de la gestion de l'offre de stationnement, de la maîtrise du confort et de la sécurité du consommateur, meilleur aspect du cadre bâti et des façades, des entrées de ville.

► Dans les **périmètres de sauvegarde du commerce de proximité**, les communes favorisent les linéaires commerciaux, notamment avec la réservation de rez-de-chaussée à l'activité commerciale.

Recommandations

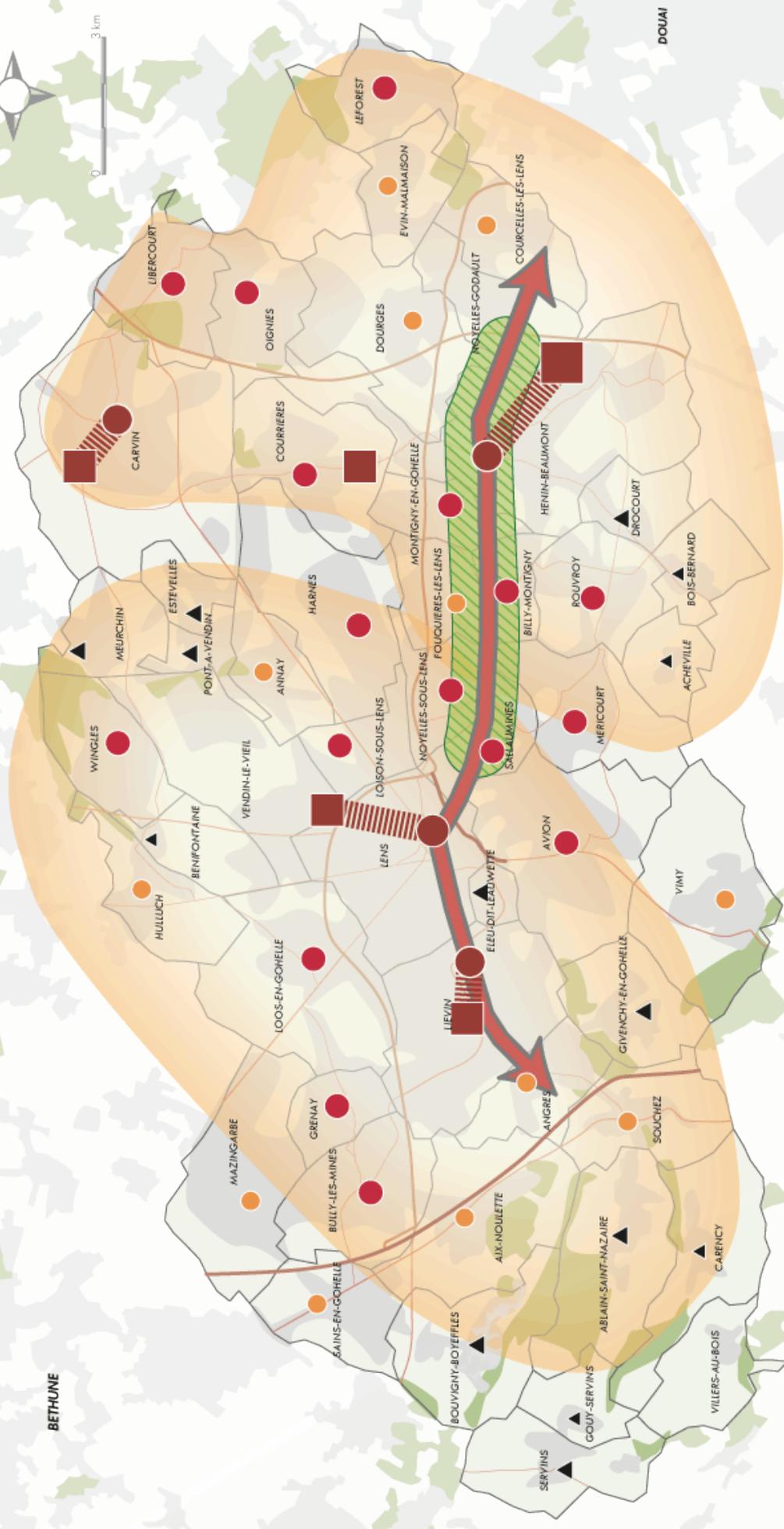
► Poursuivre la consolidation des marchés de plein air et des halles, véritables pôles d'animation des centres-villes et des centres-bourgs.

► Les PLU des communes regroupant des pôles commerçants d'envergure secondaire et intermédiaires pourront s'appuyer sur la définition de zonages commerciaux au sein desquels des prescriptions incitatives ou limitatives pourront encadrer le développement des commerces

Ex : COS différenciés, un zonage adapté, détermination d'une SHON plafond, de gabarits, élaboration d'une réglementation sur le stationnement...

► La diversité et l'équilibre du tissu commercial et artisanal pourront être assurés par la mise en application du droit de préemption des communes au sein d'un périmètre de sauvegarde du commerce de proximité (loi du 2 août 2005 articles L. 214-1 et L. 214-1 du Code de l'urbanisme)

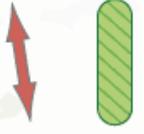
L'armature commerciale



Hiéramatichisation des pôles

- ▲ Micro pôle
- ▲ Pôle de proximité
- Pôle intermédiaire
- Pôle secondaire
- Pôle commerçant d'envergure
- Pôle commercial

Axe structurant :
 Axe privilégié du TCSP : restructuration des polarités commerciales stratégiques afin de rythmer l'offre



Éléments structurants l'armature urbaine

- Complémentarité des pôles commerciaux et commerçants : Viser un équilibre et une connexion entre les commerces de centre-ville et de périphérie dans une logique de complémentarité
- Principaux bassins de consommation



Source : SCOT LLHC, CERCIA, Territoire Sites et Cîlés

2.3 Conforter l'attractivité des grands pôles commerciaux du territoire

Le territoire du SCOT est constitué de deux grands bassins de consommation distincts non concurrentiels tous deux polarisés par des centres commerciaux périphériques d'envergure.

En effet, la hiérarchisation des sites laisse apparaître 3 pôles commerciaux dominants : celui d'Auchan Bord des Eaux d'envergure régionale et ceux de Carrefour à Liévin et de Cora Lens 2-Vendin 2 d'envergure d'agglomération.

Consolider ces polarités commerciales c'est à la fois contenir une part de l'évasion de certaines dépenses commerciales hors du territoire du SCOT. L'autre enjeu est d'ordre plus qualitatif, il s'agit de mieux maîtriser l'intégration urbaine et paysagère de ces pôles commerciaux et des magasins de périphérie. Leur développement spatial, le cadre urbain et architectural doit davantage répondre aux exigences du développement durable.

Prescriptions

- ▶ L'attractivité d'Auchan Bord des Eaux doit être maintenue et confortée dans sa dimension régionale.
- ▶ Le centre commercial Cora Lens 2 et le centre commercial de Liévin (ZAC de l'an 2000) doivent connaître une rénovation/modernisation pour se maintenir dans la catégorie des centres commerciaux d'envergure d'agglomération.
- ▶ Une nouvelle implantation commerciale d'envergure (de type hypermarché) entraînant le déséquilibre de l'unité commerciale des 3 autres centres commerciaux et de plus de 6000m² est proscrite sur le territoire.

Recommandations

- ▶ Identifier des thématiques leaders au rayonnement régional au sein des pôles périphériques : privilégier le développement de pôles thématiques comme le pôle meuble à Hénin-Beaumont, encourager la mutation progressive de l'offre dans ce sens
- ▶ Toute polarité commerciale pourra proposer un projet de développement pluri-annuel, incluant des orientations de programmation et une réflexion sur l'aménagement du site (accessibilité, gestion des déchets, intégration paysagère...).

3. Les transports et déplacements

Les déplacements apparaissent pour le territoire du SCOT un enjeu de développement à la croisée des différentes politiques. Les infrastructures routières sont nombreuses et permettent à la fois de mailler efficacement le territoire mais jouent aussi parfois un rôle de fractures urbaines infranchissables.

Les projections montrent que les déplacements vont continuer à augmenter et l'offre en transport en commun est encore insuffisante pour être une alternative sérieuse à l'automobile.

C'est pourquoi il apparaît indispensable d'orienter les politiques publiques en matière de déplacement vers un renforcement des autres modes de transport (Transport en Commun en Site Propre, TER, modes doux...) et ainsi éviter l'asphyxie du territoire et la dégradation du cadre de vie.

3.1 Améliorer l'accessibilité et la desserte du territoire dans le cadre de l'Aire Métropolitaine

Le territoire fait partie intégrante de l'Aire Métropolitaine. Cette intégration se traduit par des échanges domicile-travail quotidiens toujours plus nombreux. La saturation croissante de l'autoroute A1 en est une des conséquences les plus visibles.

L'alternative existe pourtant avec l'offre TER qui doit encore progresser afin de rendre le mode train concurrentiel. Pour ce faire, le cadencement des trains doit augmenter sensiblement pour s'approcher du type RER parisien. De plus, au vu de l'engorgement de l'axe Lens-Libercourt-Lille, de nouvelles infrastructures pourront être envisagées dans les années à venir à travers la réalisation de nouvelles lignes ou l'augmentation de la capacité des fuseaux existants.

Afin d'assurer la cohérence entre le réseau régional et le réseau de transports du territoire, l'offre TER s'articulera avec les pôles d'échanges du territoire.

Prescriptions

► 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).

► Renforcer l'offre en TER sur les axes Lens/Lille et Douai Lille sur les axes principaux : via Don-Sainghin, via Libercourt et via Leforest.

► Aménager les gares du territoire pour organiser au mieux les rabattements et les échanges entre les modes de transport. Les pôles d'échanges de Libercourt, Lens et Hénin Beaumont seront ainsi confortés (aménagement de parcs relais, organisation du rabattement, information aux usagers...). Les autres gares du territoire sont également des éléments structurants du territoire dont les communes doivent tenir compte dans leur projet communal et le rabattement de proximité y sera favorisé.

Recommandation

► Dans le cadre du Syndicat Mixte Intermodal Régional (SMIRT), réfléchir à un titre de transports multi-réseaux afin de promouvoir les déplacements en commun et liaisons TER/Réseaux urbains.

3.2 Structurer le corridor est/ouest et organiser la mobilité interne

a) Le cœur urbain comme support du futur TCSP....

Parallèlement à l'accroissement des échanges avec la métropole lilloise, les déplacements du territoire vers les territoires voisins du Béthunois et du Douaisis (l'Arc Sud) sont également très nombreux.

A ces échanges externes, il faut ajouter les flux internes importants le long de cet axe est/ouest de par la forte densité des habitants et des services du cœur urbain.

La mise en œuvre d'un projet de Transport Collectif en Site Propre (TCSP) sur cet axe est-ouest devrait permettre de répondre à ces enjeux de déplacements internes et externes en offrant une alternative réelle à la voiture.

Un tel projet n'est plus aujourd'hui uniquement une simple opération d'infrastructures mais davantage une opération complexe d'aménagement urbain et de planification dont l'objectif principal est de restructurer et remodeler le territoire. Il permettra ainsi, s'il est accompagné d'une requalification urbaine de qualité, de renforcer l'attractivité du territoire en lui donnant une nouvelle image.

Il appuie l'ensemble des politiques sectorielles évoquées par ailleurs dans le SCOT (habitat, développement économique, environnement,...) et met en relation les grands pôles générateurs de déplacements (centres villes de Lens, Liévin, Hénin-Beaumont, grands projets, centres commerciaux...).

L'axe Liévin/Hénin-Beaumont, au centre du cœur urbain dense est le premier axe prioritaire identifié comme support d'un TCSP.

Prescriptions

► Reconnaître prioritairement l'axe Liévin/Hénin comme support d'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP). Les emprises nécessaires à l'infrastructure du TCSP devront être prévues et réservées une fois le tracé exact déterminé.

► Prévoir la possibilité d'extension de l'axe prioritaire du TCSP, vers le Douaisis et l'ouest du territoire et Nord/Sud (axe Vendin le Veil – Avion)

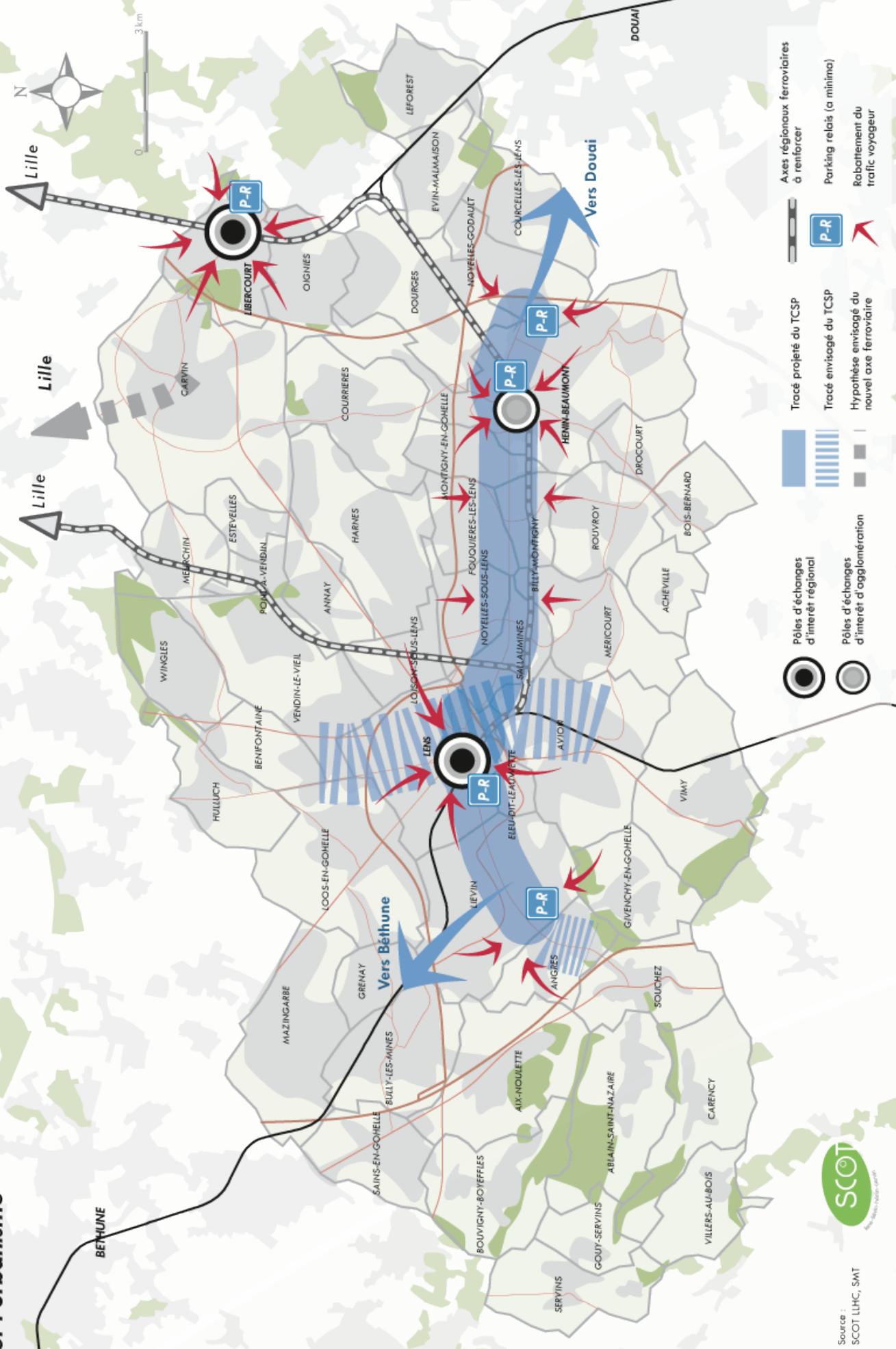
► Prévoir des interconnexions avec les collectivités voisines pour le TCSP: mettre en cohérence les offres de transport aux terminus du TCSP et au niveau des pôles d'échanges avec les offres à destination des agglomérations voisines (Béthune et Douai).

► Densifier l'habitat autour de la sphère d'influence du TCSP lors de création de nouvelles zones ou lors d'opération de renouvellement urbain pour assurer l'efficacité du TCSP. Sur une bande de 500 mètres de part et d'autres du futur axe TCSP, il s'agira de densifier de manière importante le tissu urbain (objectif de 50 logements/ha). (cf. partie habitat).

► Mettre en œuvre une organisation globale du réseau de transport en commun performante et hiérarchisée :

- Rabattements des lignes de bus avec correspondances sur l'axe TCSP et redéploiement de l'offre bus dans les autres secteurs
- Mise en place de lignes structurantes bus dans les zones urbaines denses mais non desservies par le TCSP
- Pour les communes rurales peu ou pas desservies par les transports en commun, organiser un transport à la demande en adéquation avec les souhaits de la population et les moyens accordés pour ce type de demande.
- Des parcs relais seront à prévoir autour du TCSP afin de favoriser le rabattement sur ce mode de transport.

Favoriser l'interaction entre le déplacement et l'urbanisme



Source : SCOT LHCC, SMT

b) Des lieux d'échanges entre les différents modes de transports...

De trop nombreuses ruptures de charge dissuadent les utilisateurs potentiels. Une forte structuration autour de pôles d'échanges et autour des différents nœuds de connexion est donc nécessaire afin de minimiser ces effets. Ces pôles seront donc l'interface privilégiée entre les différents modes de transports qui seront coordonnés entre eux le plus efficacement possible. Des aménagements de qualité sont également des conditions de la réussite de ces pôles et la création de lieux de vie (commerces...).

Trois gares sont d'ores et déjà identifiées comme pôles d'échanges : deux d'intérêt régional (Lens et Libercourt) et une d'intérêt d'Agglomération (Hénin-Beaumont).

Prescriptions

- ▶ Ces pôles d'échanges seront aménagés de manière qualitative et les communes disposant d'un tel pôle ou dans la sphère d'influence immédiate devront les prendre en compte dans leur organisation.
- ▶ Les emprises nécessaires au bon fonctionnement des pôles d'échanges seront prévues et réservées.
- ▶ Prévoir des parcs relais sur ces pôles
- ▶ Aménager ces pôles pour permettre l'accueil sécurisé des modes de transports doux (vélo, marche à pieds, ...)

Recommandation

- ▶ Promouvoir l'implantation de services sur ces pôles d'échanges afin de faire de ces lieux de transit et d'échanges des lieux de vie.

3.3 Favoriser l'interaction entre transport et urbanisme

Un enjeu fondamental du SCOT est de limiter et d'optimiser les déplacements sur le territoire en maîtrisant le problème à la source.

Dans le souci d'économie d'espace, dans une optique environnementale et pour prévoir la rentabilité des infrastructures de transports, l'objectif est de rationaliser le développement urbain.

Les nouvelles implantations et les extensions urbaines devront donc s'effectuer de manière préférentielle par rapport aux infrastructures de transports existantes : ainsi l'ouverture des zones à urbaniser (résidentielles, activités ou équipements) est conditionnée par la proximité des infrastructures notamment celles supportant les transports en commun.

Prescriptions

► Le développement de l'urbanisation à vocation résidentielle est subordonné à la desserte en transport en commun :

- Toute création de nouvelles zones à vocation résidentielle au sein des communes desservies par les transports en commun s'effectuera en priorité à proximité des dessertes. Une accessibilité piétonne d'un ordre de 10 minutes sera recherchée pour la desserte la plus proche.
- Dans les zones desservies par les transports à la demande (villages des collines de l'Artois...), l'accessibilité piétonne aux services et commerces sera recherchée lors de toute nouvelle urbanisation (exemple : épaissement de la commune et non urbanisation linéaire le long des axes).

► Des choix d'implantation d'entreprises distincts sont à opérer en fonction de la typologie des zones d'activités

- Les entreprises présentant un fort ratio emploi-superficie (type tertiaire) s'implanteront de manière préférentielle dans la sphère du réseau du transport en commun afin de favoriser son usage.

- Les entreprises présentant un faible ratio emploi-superficie (type logistique) s'implanteront de manière préférentielle à proximité des grands axes de communication. Une accessibilité immédiate sera recherchée aux autoroutes et au réseau primaire de voirie.

► Localiser les équipements publics au regard des flux de déplacements qu'ils génèrent. Implanter les équipements publics générateurs de déplacements en priorité dans la sphère d'influence des transports en commun. Ils seront situés idéalement à proximité immédiate des infrastructures performantes (type transport en commun en site propre et lignes à haute qualité de service).

► Le trafic des poids lourds sera fortement limité dans les centres villes et les zones d'habitation, et plus généralement dans le cœur urbain du territoire. Il conviendra de rechercher des solutions afin de réguler ce trafic de fret.

Recommandations

► Afin d'en maintenir des conditions de fonctionnements convenables, la création ou l'extension de zones économiques à proximité immédiate du réseau et notamment des nœuds autoroutiers, devront faire l'objet d'une attention particulière en ce qui concerne les conditions d'accès, de fonctionnement et de sécurité de ce même réseau.

► Les modes de transports alternatifs pour les marchandises seront favorisés. En effet, dans le cadre de grands projets existants (plate-forme Delta 3) ou futur (canal Seine Nord), il convient de promouvoir les transports fluviaux et ferroviaires du fret.

► La mise en place de Plans de Déplacements d'Entreprise (PDE) est recommandée afin de limiter l'utilisation de la voiture particulière, de favoriser le covoiturage et les transports en commun... L'offre en parking au sein des entreprises peut être limitée afin d'inciter les employés à l'usage des transports en commun.

3.4 Hiérarchiser la voirie

La voirie est depuis de nombreuses années le support privilégié des déplacements, d'où son développement important et son omniprésence sur le territoire.

A l'image de l'urbanisation, le réseau de voirie est marqué par sa complexité, son manque de lisibilité lié à sa multifonctionnalité et à ses nombreuses discontinuités.

Pour une bonne compréhension de la fonctionnalité du réseau, il convient de le décomposer en quatre niveaux : le réseau primaire national et régional, le réseau structurant d'agglomération, le réseau tertiaire de dessertes urbaines et enfin le réseau plus fin interne au quartier.

- **Le réseau primaire**, national et régional comprend les autoroutes A1, A26 et A21. Elles assurent les liaisons d'intérêt national (vers l'Europe) et régional. Entre Lille et Arras, l'autoroute A1 est une autoroute urbaine par la densité de ses échangeurs et par le niveau de trafic qu'elle supporte. Ce réseau comprend également l'ex RN43, et les RN47, RN17, D58, D937, D919, D301, D40. Ces voies assurent les liaisons intra-agglomération et avec les agglomérations limitrophes.
- **Le réseau secondaire** d'agglomération peut être perçu comme faisant partie du réseau primaire à l'échelle des villes. Il est formé par :
 - des pénétrantes secondaires de l'agglomération
 - des voies de liaison intercommunales du secteur rural
- **Le réseau tertiaire** est constitué dans les différents pôles urbains par un réseau dense de voies de desserte inter-quartiers.
- **Le réseau interne au quartier** desservant les unités d'habitation

L'enjeu d'une meilleure hiérarchisation du réseau de voirie repose sur plusieurs impératifs :

- plus de sécurité
- plus de lisibilité
- une anticipation des reports modaux avec l'arrivée du TCSP
- de meilleures liaisons nationales, inter-agglomérations, inter quartiers

Prescriptions

► Adapter les voiries aux formes de demande de trafic

- intervenir sur les **jalonnements** par la définition d'un schéma de principe. Ils permettront à la fois de sortir les flux de transit du cœur urbain dense et de rendre plus lisible la structuration du réseau pour les usages.
- organiser le **stationnement** de telle sorte qu'il permette une meilleure compréhension de l'environnement et un autre comportement des usagers selon la fonction et la hiérarchie de la voie (cf ci-après vers un nouveau partage de l'espace public)
- prévoir des **aménagements spécifiques** (recalibrage des chaussées, mobilier urbain..) en fonction de la typologie de la voirie

► Anticiper les reports de circulation liés à l'arrivée du TCSP

Des améliorations significatives devront être apportées sur les axes risquant de voir leur trafic augmenté.

Un allègement de la charge de circulation sur l'ex RN43 au profit des voies parallèles (RD40-A21) et transversales (RD 46, RD 162, RD 265, RD 919) est à prévoir uniquement par un meilleur jalonnement.

► Améliorer le maillage routier pour :

- parachever les liaisons intercommunales
- améliorer le contournement des centres-villes

► Réduire les **points noirs** générateurs de congestion et d'accident, nuisant à la bonne circulation

Recommandation

► Mettre en place un observatoire de l'accidentologie sur le territoire dans l'optique d'identifier les zones accidentogènes et viser à la réduction de ceux-ci par des aménagements spécifiques. (Travaux de mise en sécurité)

3.5 Développer les modes de déplacements doux : vers un nouveau partage de l'espace public

Favoriser les modes doux permet de réduire les émissions de polluants, notamment en diminuant la part de la voiture particulière. Cela implique un nouveau partage de l'espace public plus propice à un cadre de vie de qualité.

Par ailleurs, la structure urbaine du territoire du SCOT entraîne des pratiques d'hyperproximité en terme de mobilité (exemple des cités minières) et sa population encore peu motorisée.

Développer les modes de déplacement alternatifs à l'automobile répond donc à une problématique importante sur le territoire.

a) Les éléments spécifiques au vélo

Les équipements cyclables sont encore trop peu nombreux et non continus. Leurs aménagements sont souvent hétérogènes et posent des problèmes de sécurité.

Prescriptions

- ▶ Améliorer le maillage des aménagements cyclables, assurer la continuité des itinéraires (urbain, interurbain et intermodalité), utiliser l'existant, connecter le nouveau réseau au réseau existant et entretenir les réseaux.
- ▶ La desserte et les relations devront à terme être assurées entre les communes.
- ▶ Les trames vertes communautaires structurantes et la véloroute-voie verte régionale pourront constituer des supports à ce maillage.
- ▶ Offrir des aménagements de qualité et homogènes (traitement des points dangereux, marquage au sol, revêtement...).
- ▶ Créer développer et sécuriser le stationnement des deux-roues courte et longue durée à la fois sur les pôles d'échanges, les pôles attractifs (équipements sportifs, culturels, scolaires, services, centres villes...).

▶ Pour les constructions nouvelles d'habitat collectif, de bureaux ou de zones d'activités, les PLU devront prévoir des règles d'aménagement adaptées en quantité et en qualité au stationnement des vélos (exemple : obligation pour les immeubles, les lotissements et les ZAC de prévoir un parking vélo).

▶ Elaborer un réseau de jalonnement deux-roues cohérent et continu (signalétique et itinéraires).

b) Les éléments spécifiques à la marche à pied

Les déplacements dédiés aux très courtes distances doivent être assurés au maximum par les déplacements doux, et notamment la marche à pied, et ce dans le but de diminuer l'utilisation de la voiture.

Prescriptions :

- ▶ Mettre en place un jalonnement piéton sur les principales communes.
- ▶ Relier les grands projets (Le Louvre-Lens, Sainte Henriette...) aux centres-villes et aux gares par des cheminements piétons.
- ▶ Favoriser les cheminements piétons qui permettent le franchissement de coupures urbaines (voies ferrées, canaux, ...) et de créer des liens avec des quartiers excentrés.
- ▶ Aménager les abords des établissements scolaires

c) Vers un nouveau partage de l'espace public

Trop souvent, l'aménagement des voiries favorise la voiture au détriment des autres modes de transports (les deux roues ou la marche à pied). Il s'agit de redonner à la rue une fonction socialisante et non plus seulement de transit. Réaliser de nouveaux aménagements de qualité qui partagent autrement l'espace permettra de favoriser ces déplacements doux, de les sécuriser et d'améliorer le cadre de vie.

Prescriptions :

► Favoriser et sécuriser la circulation piétonne et la circulation des personnes à mobilité réduite notamment par l'aménagement des carrefours afin d'en favoriser les traversées.

► Réfléchir sur les modalités de gestion du stationnement sur voirie dans les centres urbains denses. Dans une optique de limiter l'utilisation de la voiture, l'introduction des stationnements payants en centre ville peut être envisagée.

► Dans les opérations d'aménagement nouvelles prévues par les PLU, la conception de la voirie et des espaces publics reposeront sur les principes suivants :

- Hiérarchiser les voies en fonction des usages (desserte interquartiers ou interne au quartier) et prendre en compte les circulations piétonnes et vélos
- Dissocier nettement l'espace du piéton ou du cycliste de celui de la voiture dans les voies qui desservent les quartiers
- Dans les voies desservant au plus près les habitations, l'automobiliste doit avoir conscience de changer d'espace et d'arriver dans un secteur plus intime et plus calme qu'il doit respecter : créer un espace où la voiture et le piéton peuvent cohabiter et assurer la cohérence de la zone d'habitation grâce aux aménagements paysagers...

Recommandation

► Eviter les impasses et les « raquettes » de retournement qui empêchent toute communication entre les nouveaux et anciens quartiers (accès aux services et au centre ville)

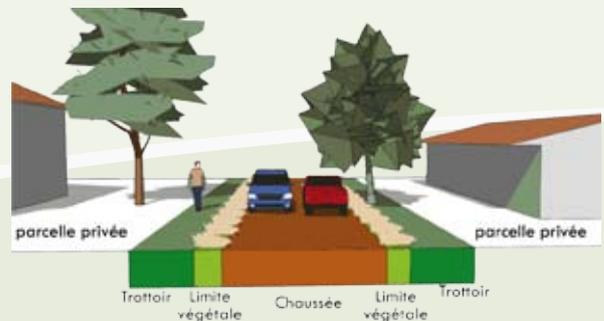
► Aménager les voiries de façon sécuritaire. Ces aménagements pourront être réalisés dans le cadre de zones 30 ou dans le cadre de restructuration de la voirie conduisant à la réduction de la vitesse (casser la ligne droite, effet de resserrement, marquage au sol,...)

Exemple d'organisation de l'espace pour une voie desservant un quartier

La voie est ici séparée par une noue centrale qui autorise le traitement des eaux pluviales de manière alternative mais agrémente également la rue d'un espace vert. Les espaces alloués à la voiture et aux piétons sont bien distincts.



La zone mixte piétonne-voiture est traitée avec un revêtement particulier afin que l'usager prenne conscience qu'il entre dans une zone de partage.

Exemple d'organisation de l'espace pour une voie desservant les habitations

Le gabarit réduit de la voie doit inviter l'usager à adapter sa vitesse. Une haie permet de protéger le piéton de la chaussée et d'empêcher les voitures de stationner sur les trottoirs. Un arbre ponctue régulièrement la rue.



Un décrochement sur la voie accompagné d'aménagements paysagers et d'un revêtement au sol légèrement modifié oblige l'usager à réduire sa vitesse.

III. LES ORIENTATIONS DU DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

Dans le cadre du SCOT, le développement économique doit être pensé comme une composante majeure du projet d'aménagement et de développement durable 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 :

- construire l'image du territoire qui sera véhiculée à l'extérieur ; ils sont donc vecteurs de marketing territorial à l'attention à la fois des entreprises mais aussi des habitants*
- acter un positionnement stratégique (afficher des spécificités) afin de faire face à la concurrence des territoires voisins*

1. Affirmer l'excellence industrielle du territoire

Les parcs d'activités constituent un élément important d'attractivité du territoire.

Le territoire du SCOT en compte près d'une centaine, de tailles variables, accueillant près de la moitié des entreprises industrielles.

L'enjeu est de proposer une offre concurrentielle face aux territoires voisins, déjà dotés de zones d'activités de grandes tailles, très bien positionnées par rapport aux grands axes de communication et disposant également d'un aménagement hautement qualitatif.

1.1 Promouvoir une stratégie globale d'implantation des activités

Fidèle depuis plusieurs années à la démarche de renouvellement urbain, le territoire doit continuer à traiter les friches industrielles, ainsi que les sites délaissés.

Dans ce sens, il conviendra de mettre en œuvre un processus de réhabilitation des zones d'activités existantes, créées pour les plupart durant les années 1980 ou 1990. Il s'agit à la fois de répondre à la logique d'économie d'espace prônée par le SCOT, pour valoriser l'image du territoire mais également d'assurer la pérennité des zones d'activités existantes pouvant être menacées par des créations nouvelles.

Pour faire face au développement économique des prochaines décennies et répondre de manière adaptée aux besoins variés des entreprises en quête d'implantation ou de relocalisation, la constitution de réserves foncières s'avère indispensable.

Aujourd'hui, environ 1100 ha dédiés au développement économique sont inscrits dans les POS et PLU et ne sont pas encore urbanisés.

Prescriptions

- ▶ Afin de rentabiliser le foncier sur le territoire, il conviendra de :
 - Traiter les friches industrielles, et réhabiliter les sites délaissés afin d'économiser le potentiel foncier et de conforter l'attractivité du secteur
 - Permettre et anticiper l'extension des zones d'activités existantes au fort potentiel de développement

- D'utiliser les zones réglementairement prêtes à être urbanisées (plus de 1000 hectares)

▶ L'ouverture d'une nouvelle zone pour la création d'une zone d'activités économiques dans les PLU ne peut se faire que si et seulement si :

- les besoins des communes sont identifiés et compatibles avec la stratégie des documents d'urbanisme supérieurs,
- elle permet l'extension d'une zone d'activités existantes,
- les possibilités de renouvellement urbain ont été étudiées au préalable et jugées insuffisantes,
- les zones déjà ouvertes sont consommées (sachant qu'à l'échelle du SCOT, on dispose d'un foncier déjà ouvert à l'urbanisation d'environ 1 200 hectares).

▶ Dans le cas où une zone déjà ouverte à l'urbanisation ne peut faire l'objet de réalisation, une autre zone de superficie équivalente (en respectant les principes énoncés en 1.2) peut être ouverte. La vocation agricole ou naturelle doit alors être rendue à la première zone.

Recommandation

▶ Assurer une maîtrise du foncier et anticiper le renouvellement de l'offre foncière à horizon 2030

1.2 Structurer l'offre en parcs d'activités

Les parcs d'activités doivent être organisés en fonction des besoins différenciés des entreprises. Pour ce faire, on distingue deux types de parcs, les parcs tertiaires étant traités à part :

a) Les grands parcs à dominante industrielle de rayonnement régional

Ces parcs d'une surface supérieure ou égale à **50ha** doivent participer à l'image d'excellence industrielle du territoire notamment à travers les pôles d'excellence et conforter l'attractivité économique du territoire ainsi que les orientations environnementales et de structuration urbaine du territoire.

Prescriptions

► Le choix de leur localisation sera défini au regard des objectifs suivants :

- le développement équilibré de l'offre et la répartition harmonieuse de l'emploi sur le territoire
- l'accessibilité optimale depuis les principales infrastructures
- la rentabilisation des équipements et des infrastructures publiques existantes
- la prise en compte de l'environnement : espaces naturels et agricoles à préserver (cf partie orientations environnementales)

b) Les parcs secondaires d'industrie légère ou artisanale

Ils ont pour vocation d'accueillir les PME-PMI, l'artisanat de production ou les services connexes à l'industrie.

D'une surface de 3 à 20 ha, ces parcs existants ou à créer doivent être compatibles avec une cohabitation urbaine. Leur insertion dans le tissu urbain doit être consolidée afin de limiter les nuisances liées à leur activité.

Prescriptions

► Ces parcs secondaires seront développés de façon prioritaire à partir des sites existants, zones artisanales ou industrielles ou des friches, en privilégiant leur requalification et leur densification.

► Toutefois, ils peuvent faire l'objet de créations nouvelles si elles répondent aux critères suivants :

- être aisément connectés aux réseaux de transports collectifs
- être immédiatement connectés à l'itinéraire poids lourds
- s'inscrire en continuité avec le tissu existant
- s'intégrer dans le paysage, notamment s'ils sont situés aux entrées de ville
- maîtriser l'impact sur l'environnement

1.3 Renforcer l'industrie et développer les filières et les pôles d'excellence

Au niveau économique, l'industrie du territoire, loin d'être mono-industrielle est, au contraire assez diversifiée puisque tous les secteurs d'activités sont représentés, de celui des métaux, jusqu'au bâtiment et travaux publics, en passant par la construction métallique, chimie ou encore l'agroalimentaire...

Même si elle a perdu des emplois, l'industrie représente encore 27% de l'emploi pris en compte par la CCI de l'arrondissement de Lens contre 17% en France : ce secteur reste donc encore fortement pourvoyeur d'emplois et il semble important dans ce cadre que le territoire garde une base productive conséquente.

Il ne faut pas oublier que l'augmentation du tertiaire est également liée à l'abandon par l'industrie de certains services tel que le nettoyage ou la logistique ou le gardiennage...

Cependant, les phénomènes d'externalisation ont accéléré le transfert des emplois vers les services et surtout les services aux entreprises : on note donc une progression de plus de 5000 emplois tertiaires en 10 ans.

Prescription

► Réserver le Mégaparc économique à l'accueil d'un projet d'envergure européenne

57

Recommandations

- Consolider le tissu productif et améliorer sa compétitivité
 - Anticiper les risques de crise ou d'adaptation des filières (notamment liées à l'automobile)
 - Stimuler le développement des activités à potentiel

Un modèle économique performant développé au début des années 2000 est celui des pôles de compétitivité. En effet, afin de faire face à un marché plus concurrentiel en matière économique, un territoire se doit de posséder une visibilité économique forte qui passe désormais par la définition de filières d'excellence.

Les orientations du développement économique

Dans ce cadre, 3 filières d'excellence ont été définies sur le territoire :

- La filière Logistique ou Euralogistic : Pôle d'excellence logistique
- La filière Eco-industries
- La filière Sport-économie, santé, bien-être

Le Schéma Régional de Développement Economique a été débattu fin 2005 et le territoire a été reconnu comme tête de file pour les 2 premières.

Recommandations

- ▶ Développer l'offre immobilière tertiaire
- ▶ Veiller à une implantation de ces sites tertiaires à proximité des réseaux de transports collectifs ou d'un TCSP, avec une connexion facilitée aux grandes infrastructures de télécommunication à très haut débit

- Réaliser un véritable plan paysager sur l'ensemble du parc. Ce plan paysager présentera la disposition des voiries et des espaces publics, le traitement des limites, proposera l'implantation des bâtiments et l'intégration du stationnement.
 - Imposer les végétaux adaptés au sol et au milieu
- ▶ Faire appel à des professionnels de l'amé-

Recommandation

- ▶ Limiter les nuisances en proposant des équipements et infrastructures collectives adaptés (gestion performante de l'eau, des réseaux, des déchets, de l'air, du bruit...)

1.5 De la zone au parc

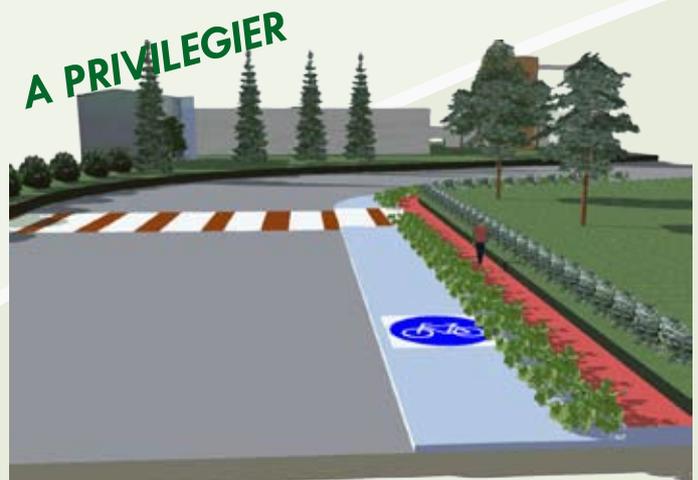
Souvent considérées comme des verrues à l'entrée des villes, les zones d'activités se posent pourtant comme des vecteurs potentiels du développement et de l'attractivité du territoire.

58 L'époque où le seul facteur d'attractivité d'une zone d'activités était son prix est révolue. Aujourd'hui, l'entreprise s'attache également, à la qualité du territoire où elle s'implante. Elle tient compte de la qualité des espaces, des équipements et des services, mais aussi de l'environnement à travers le concept du développement durable.

a) Parc d'activités et paysage

Prescriptions

- ▶ Assurer une intégration optimale du parc d'activités dans son environnement (paysager et fonctionnel) :
- Maintenir une continuité entre les différents espaces du territoire
- Les espaces en limite du parc d'activités seront particulièrement soignés (espaces tampons, franges, liaisons) : leur conception et leur traitement permettront d'apporter aux riverains l'isolement qu'ils souhaitent.



Faciliter le déplacement des principaux utilisateurs

Prescriptions

- ▶ Renforcer l'accessibilité au site notamment par la desserte par les transports en commun
- ▶ Elaborer un plan de circulation interne intégrant tous les modes de déplacements. Il prévoira pour les déplacements doux des emplacements réservés

Recommandations

- ▶ Mettre en place des Plans de Déplacement Entreprise (PDE)
- ▶ Favoriser les transports alternatifs lourds (réseaux ferrés et fluviaux)

b) Architecture

Prescriptions

- ▶ Instaurer une harmonie entre l'implantation du bâti, son alignement, les volumes, les matériaux des constructions, et les enseignes
- ▶ Respecter le site : les reliefs, la protection des ouvertures vers le paysage, les cônes de vue
- ▶ Valoriser la conception architecturale par les formes, la colorimétrie, l'enseigne, les matériaux

Recommandation

- ▶ Valoriser le concept et encourager les constructions visant une haute qualité environnementale

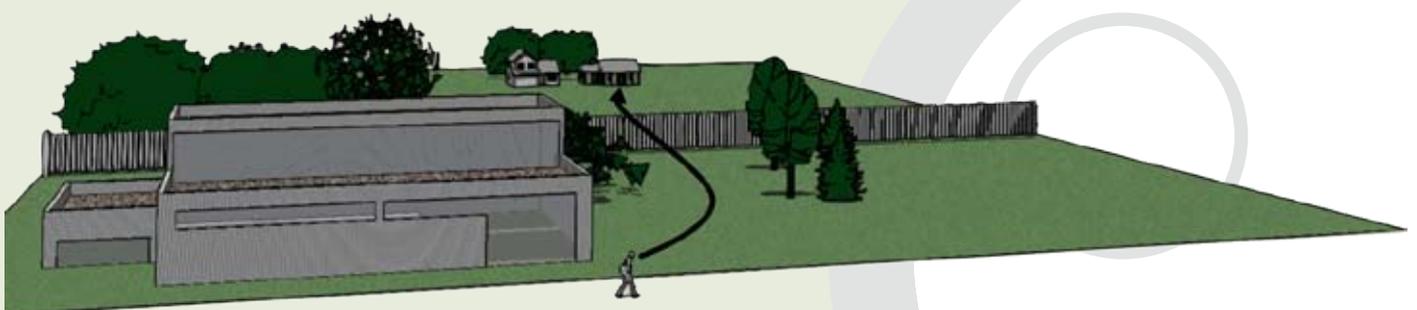
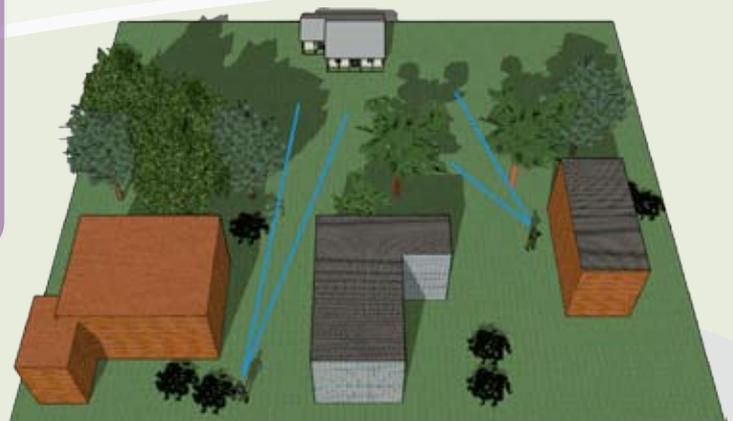
c) Signalétique

Prescriptions

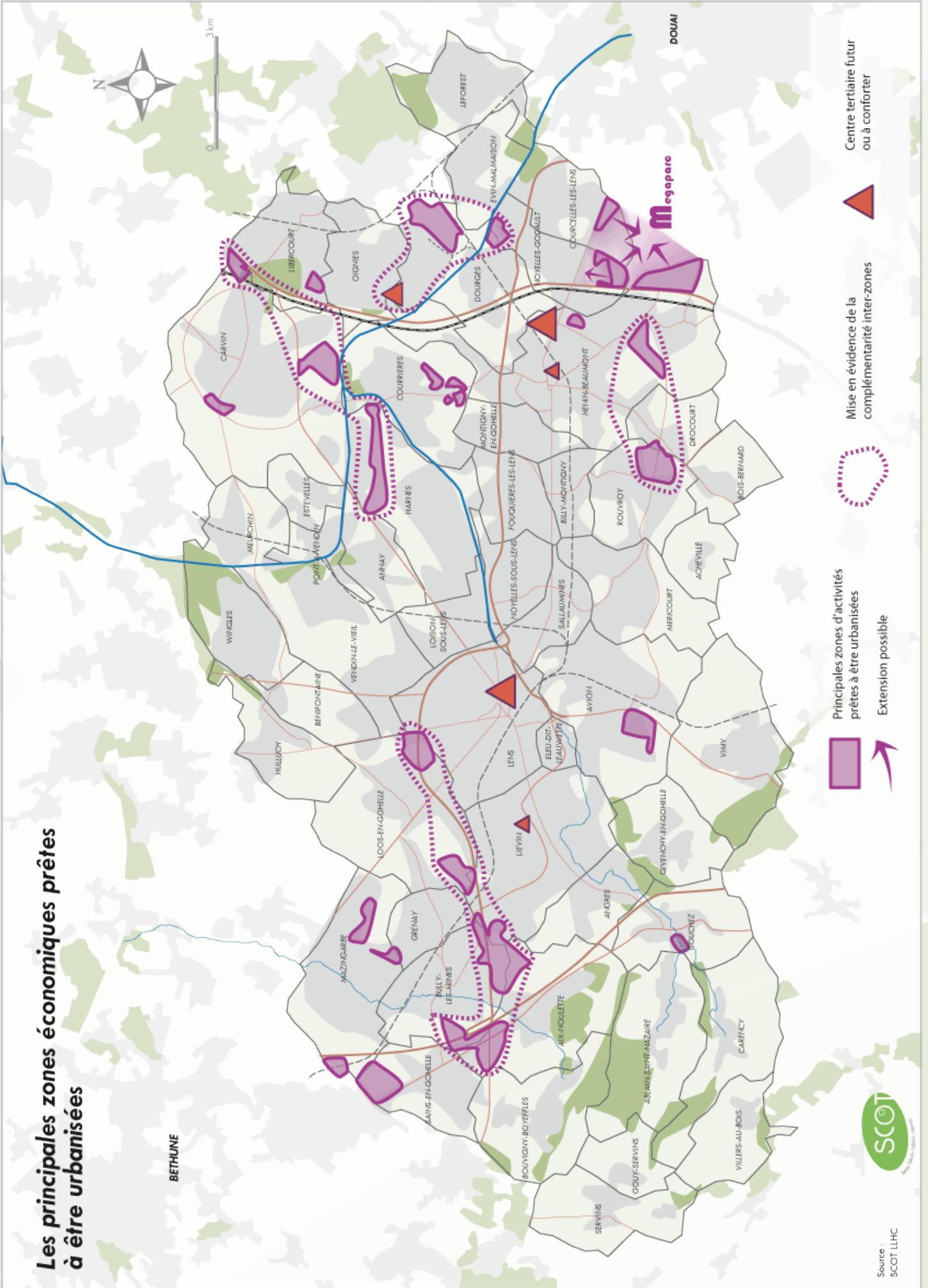
- ▶ Concevoir une signalétique cohérente et régulièrement mise à jour
- ▶ La signalétique d'entrée de zone doit être visible, lisible, et respecter la charte graphique du territoire pensée en amont du projet.

Recommandation

- ▶ Instaurer une Zone de Publicités Restreintes (ZPR) dans des zones stratégiques afin de mieux réguler l'affichage publicitaire, les enseignes et les pré-enseignes



Les principales zones économiques prêtes à être urbanisées



2. Préserver une agriculture dynamique

Ce secteur économique est créateur de richesse et générateur d'emplois, au sein de ses exploitations mais surtout à travers les industries amont (fournisseurs d'intrants, BTP, ...) et aval (industries agro-alimentaires). Cependant, aujourd'hui, l'agriculture est rendue vulnérable par des contraintes réglementaires fortes et le développement de l'urbanisation.

Quels sont les facteurs garants de la pérennité des entreprises agricoles ?

L'enjeu réside ici dans le fait de considérer l'agriculture en tant que valeur économique à la fois structurante, en mesure de se diversifier, et vecteur de développement durable.

2.1 Favoriser la pérennité des exploitations agricoles

Les caractéristiques de la production s'établissent autour d'une diversité des cultures propre au territoire, liée au climat et à la qualité des sols.

Cette diversité se présente comme un atout pour :

- justifier et valoriser la présence des Industries Agro-Alimentaires sur le territoire
- diminuer l'empreinte écologique (production valorisée à proximité donc baisse des impacts négatifs liés au transport)
- répondre aux besoins de la population au regard de ses caractéristiques socio-démographiques : population importante et peu aisée / possibilité de pratiquer des prix abordables du fait de la proximité (vente directe) et consommation de bons produits (question de santé publique)

Prescriptions

- ▶ Définir une stratégie de rationalisation des emprises foncières lors de l'élaboration des documents d'urbanisme, afin de donner des assurances aux agriculteurs et de sécuriser le potentiel économique de leur exploitation.
- ▶ Tout projet d'extension urbaine devra veiller à préserver l'accessibilité aux bâtiments et aux parcelles agricoles, en particulier pour les engins agricoles et créer un nouvel aménagement si besoin.
- ▶ Cf prescriptions concernant la préservation des espaces agricoles dans la partie « Orientations Environnementales ».

Recommandations

- ▶ Conforter le développement des Industries Agro-Alimentaires sur le territoire en soutenant les productions locales.
- ▶ La définition de ceintures agricoles à protéger dans un objectif de lutte contre l'étalement urbain participe de fait à la protection de l'économie agricole (cf. partie Orientations Environnementales 1.1).
- ▶ Poursuivre ou initier un travail partenarial entre la profession agricole et les Agglomérations sur la restructuration des exploitations mises à mal par un projet de développement.
- ▶ Encourager la mise en place d'une agriculture raisonnée qui interviendrait dans l'aménagement de l'espace création via la création de bocages, plantations de haies...

2.2 Encourager l'innovation dans les activités agricoles

De plus en plus d'agriculteurs se lancent dans des activités d'accueil à la ferme car elles constituent un revenu complémentaire intéressant : chambres d'hôtes, ferme pédagogique, vente directe... Par ailleurs, ces activités participent de la réconciliation du monde agricole et du monde citadin grâce aux enfants (éducation à l'environnement).

Les agriculteurs ont également un rôle à jouer dans l'utilisation des terrains pollués.

Prescription

- ▶ Favoriser le développement de productions végétales non alimentaires sur les terrains pollués.

Recommandations

- ▶ Favoriser la diversification des activités agricoles, en encourageant les activités situées dans le prolongement de l'activité agricole ou non, notamment par le développement des réseaux de professionnels existants

- ▶ Favoriser un engagement dans le non alimentaire sous réserve d'établir de véritables filières afin de garantir la viabilité des exploitations qui expérimentent ces pratiques. Il s'agit d'inciter au développement de productions spécifiques en lien avec les propriétés des sols (productions végétales dites « alternatives », biolubrifiants à partir d'huile de colza, écomatériaux, isolants à partir de fibres végétales...)

- ▶ Profiter de la volonté de développer le tourisme de mémoire pour promouvoir en parallèle un tourisme vert (agro-tourisme) sur les collines de l'Artois

- ▶ Etablir des passerelles avec la filière « éco-industrie » : rôle à jouer dans le développement des énergies renouvelables, de la valorisation des déchets verts

- ▶ Promouvoir le développement des services de proximité dans les exploitations agricoles.

- ▶ Soutenir le développement de l'hébergement touristique à la ferme.

3. Développer les équipements et les services

3.1 Mettre en place un plan de développement des Technologies d'Information et de Communication

Le développement économique de l'aire du SCOT nécessite que les collectivités locales s'engagent dans une politique de mise en œuvre d'infrastructures à très haut débit. La rentabilisation des investissements consentis passe par la location des infrastructures à des opérateurs télécoms, développant ainsi la concurrence et le service aux entreprises

Recommandations

- ▶ Prolonger le réseau Très Haut Débit (THD) vers l'ensemble des communes du SCOT.
- ▶ Privilégier l'implantation des entreprises dans les zones d'activités en fonction de leur besoin et de la présence de ce réseau.

3.2 Créer les conditions favorables pour un développement touristique du territoire

L'ambition de développer l'activité touristique au sein du territoire s'appuie sur une volonté de valoriser le potentiel du territoire : des grands projets à venir (avènement du Louvre Lens, parc urbain de Drocourt...) aux éléments du patrimoine naturel et industriel.

Les démarches « Pays d'Art et d'histoire », l'inscription du territoire au titre du patrimoine mondial l'Unesco ou encore le travail réalisé autour des itinéraires de trame verte témoignent d'une réelle volonté de développer l'économie touristique.

Aujourd'hui, l'enjeu réside dans :

- l'accompagnement de cette volonté par le développement d'équipements et services.
- le maillage de l'ensemble des éléments structurants d'un point de vue touristique

Recommandations

- ▶ Poursuivre et amplifier la dynamique et la reconnaissance du territoire dans le domaine culturel grâce aux nouveaux équipements qui vont voir le jour (Louvre Lens, 9/9bis à Oignies, tourisme de mémoire...).
- ▶ Réserver des espaces pour le développement touristique, dédiés notamment à l'installation d'équipements touristiques marchands.
- ▶ Favoriser l'implantation de commerces et services de type bars-restaurants, épicerie à proximité des sites touristiques.
- ▶ Augmenter en termes quantitatif et qualitatif la capacité hôtelière du territoire afin qu'elle puisse répondre à une clientèle d'affaire et touristique, susceptible de se développer avec l'avènement des grands projets.
- ▶ Renforcer le maillage de tous les sites touristiques et créer ainsi de véritables « Routes touristiques » en lien avec les territoires voisins.
- ▶ Valoriser l'offre existante en chemins de randonnées, piétons, cyclistes pour permettre un véritable maillage de l'espace touristique : circuit de la mémoire, boucles de la trame verte.

3.3 Développer les équipements et les services à la population

L'offre d'équipements et de services aux habitants d'un territoire est une composante de sa qualité de vie et son attractivité.

Il s'agit donc à la fois de proposer une offre de proximité satisfaisante et d'assurer une valorisation et un maillage des équipements structurants.

Prescriptions

► Renforcer le centre d'agglomération de Lens et Liévin et conforter les polarités d'Hénin-Beaumont et Carvin par une offre en équipements et services structurants, conférant à ces communes des fonctions de centralité.

Ces équipements concernent la recherche et l'enseignement, le domaine sanitaire, celui de la culture, du sport et des loisirs : ils constituent une offre à l'échelle de l'agglomération voire de la région.

► Développer une offre en équipements locaux afin de répondre au besoin de proximité des habitants et en tenant compte en particulier des besoins de service des personnes âgées.

Le nouvel axe du TCSP pourra apporter une réponse par une meilleure desserte en transports en commun sur l'axe est-ouest du territoire et par une implantation privilégiée des services aux personnes sur cet axe.

► Une réflexion pourra être menée à une échelle de l'agglomération pour le choix d'implantation de certains équipements onéreux (maisons médicalisées pour personnes âgées...)

► Développer l'accès de la population aux équipements existants et futurs équipements culturels (Louvre Lens, 9/9bis à Oignies...)

Recommandations

► Hisser le niveau de soin sur le territoire du SCOT notamment en portant la réflexion sur la création d'un pôle hospitalier structurant. La réflexion pour accroître et renforcer le rôle du centre hospitalier de Lens, en partenariat avec les agglomérations de Lille, Valenciennes, Lens et Béthune apparaît indispensable au sein d'un territoire où le niveau de soin est particulièrement bas (sous représentation des médecins et spécialistes) et où paradoxalement les problèmes de santé publique sont plus graves qu'ailleurs

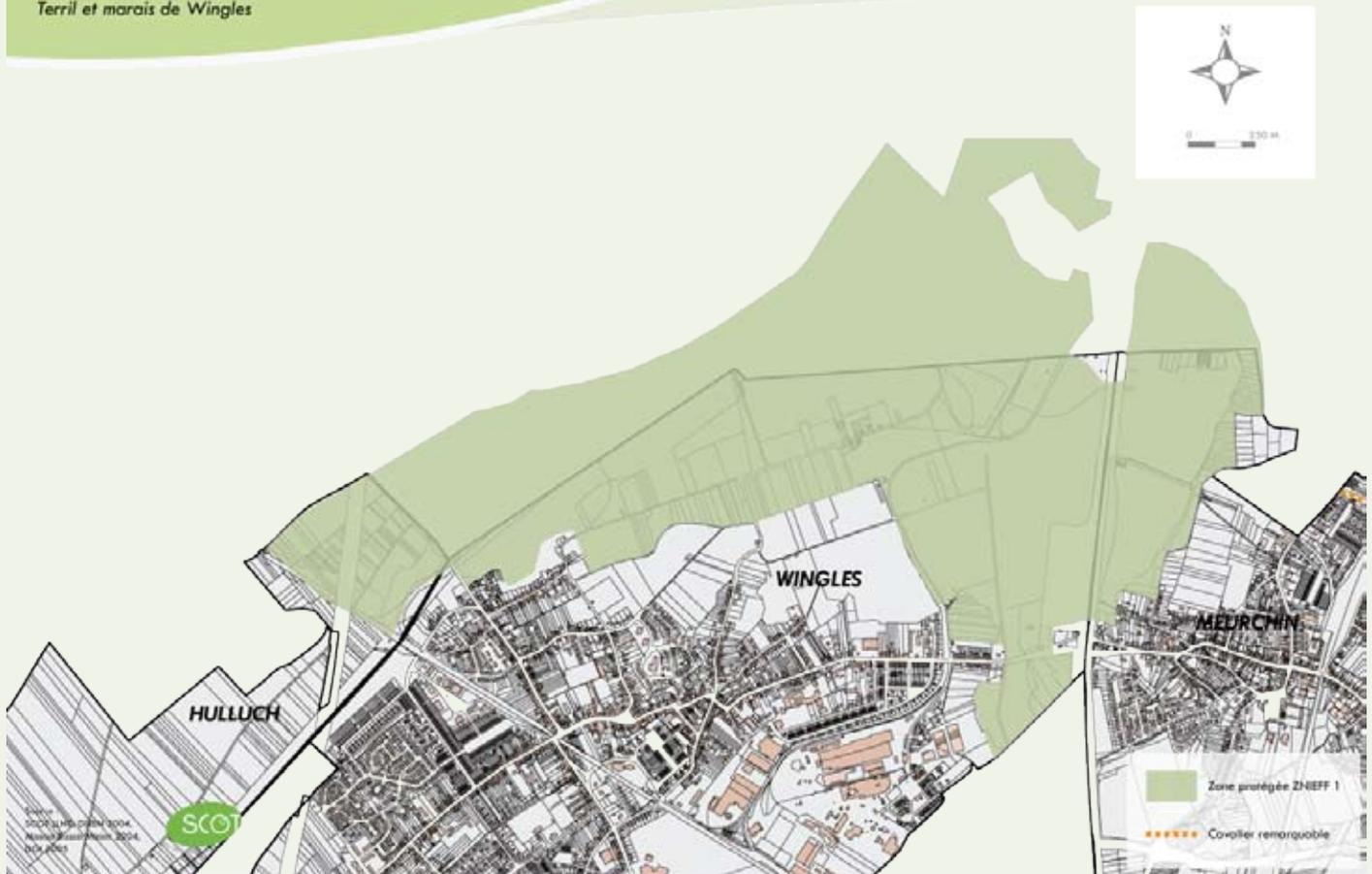
► Poursuivre et accentuer la reconnaissance régionale du territoire comme pôle d'excellence sportif et le maillage en réseau des nombreux équipements sportifs.

ANNEXES CARTOGRAPHIQUES

Les milieux naturels sur le territoire du SCOT

Terril et marais de Wingles

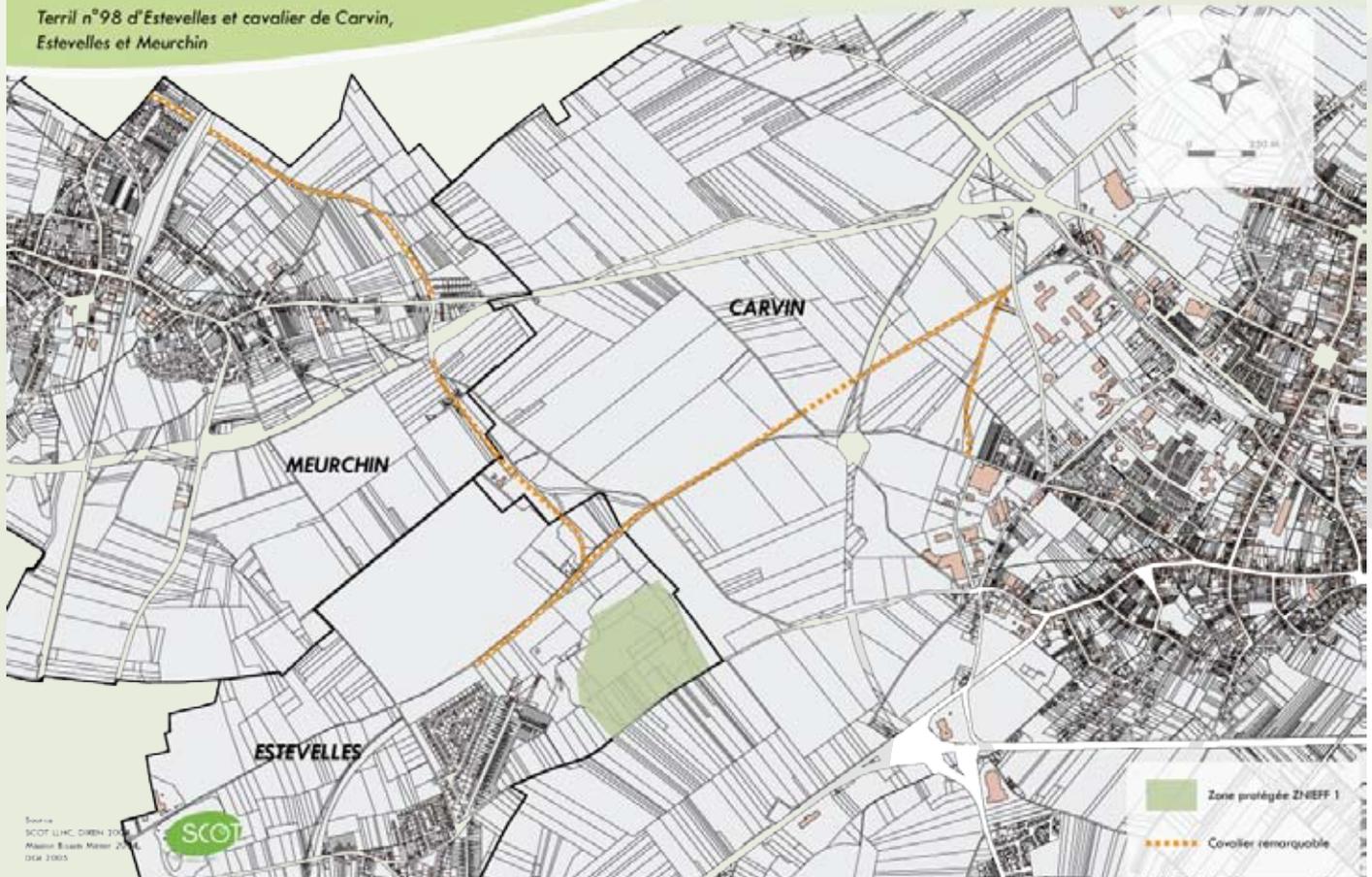
N°01



Les milieux naturels sur le territoire du SCOT

Terril n°98 d'Estvelles et cavalier de Carvin, Estvelles et Meurchin

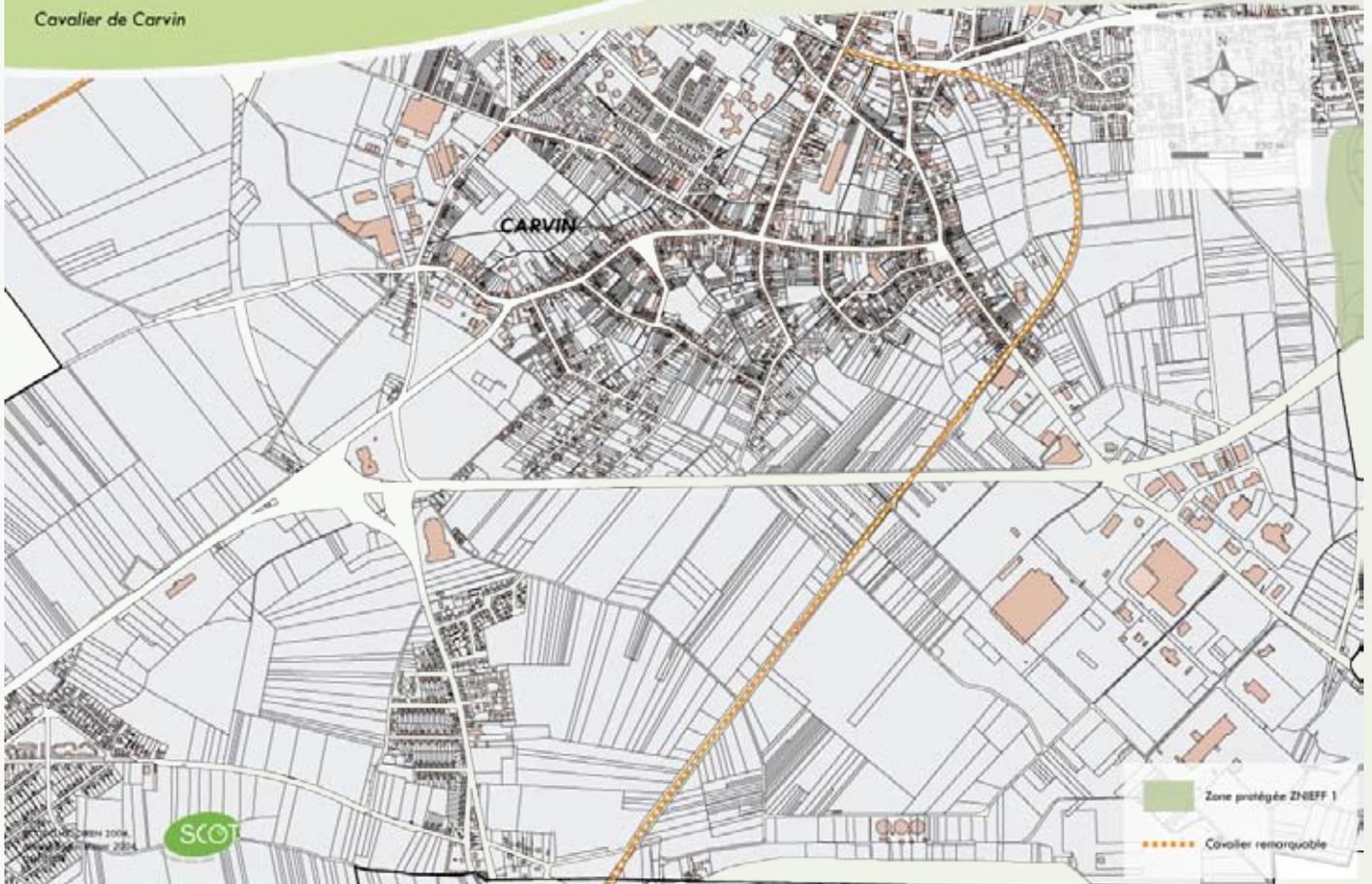
N°02



Les milieux naturels sur le territoire du SCOT

Cavalier de Carvin

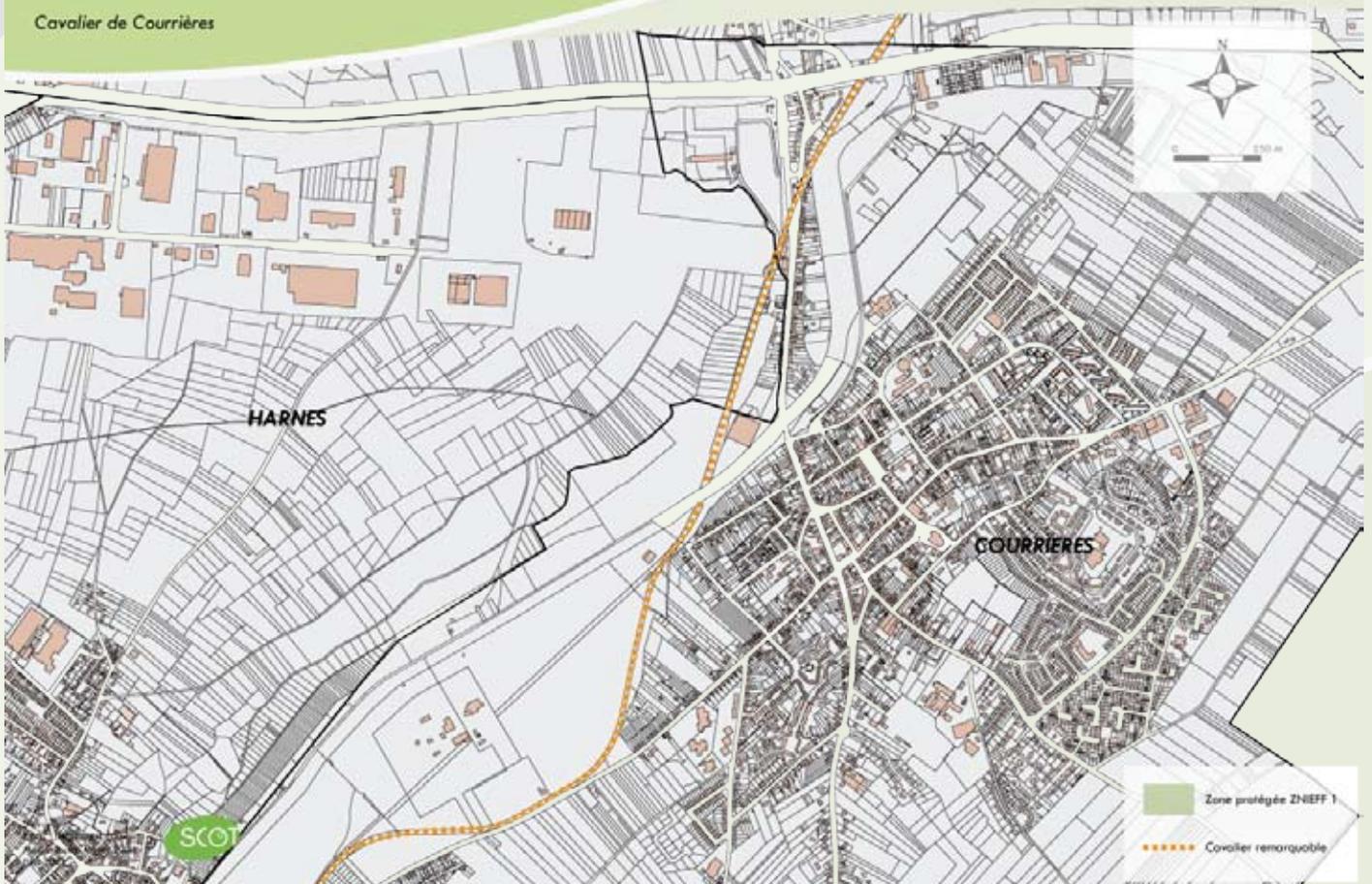
N°03



Les milieux naturels sur le territoire du SCOT

Cavalier de Courrières

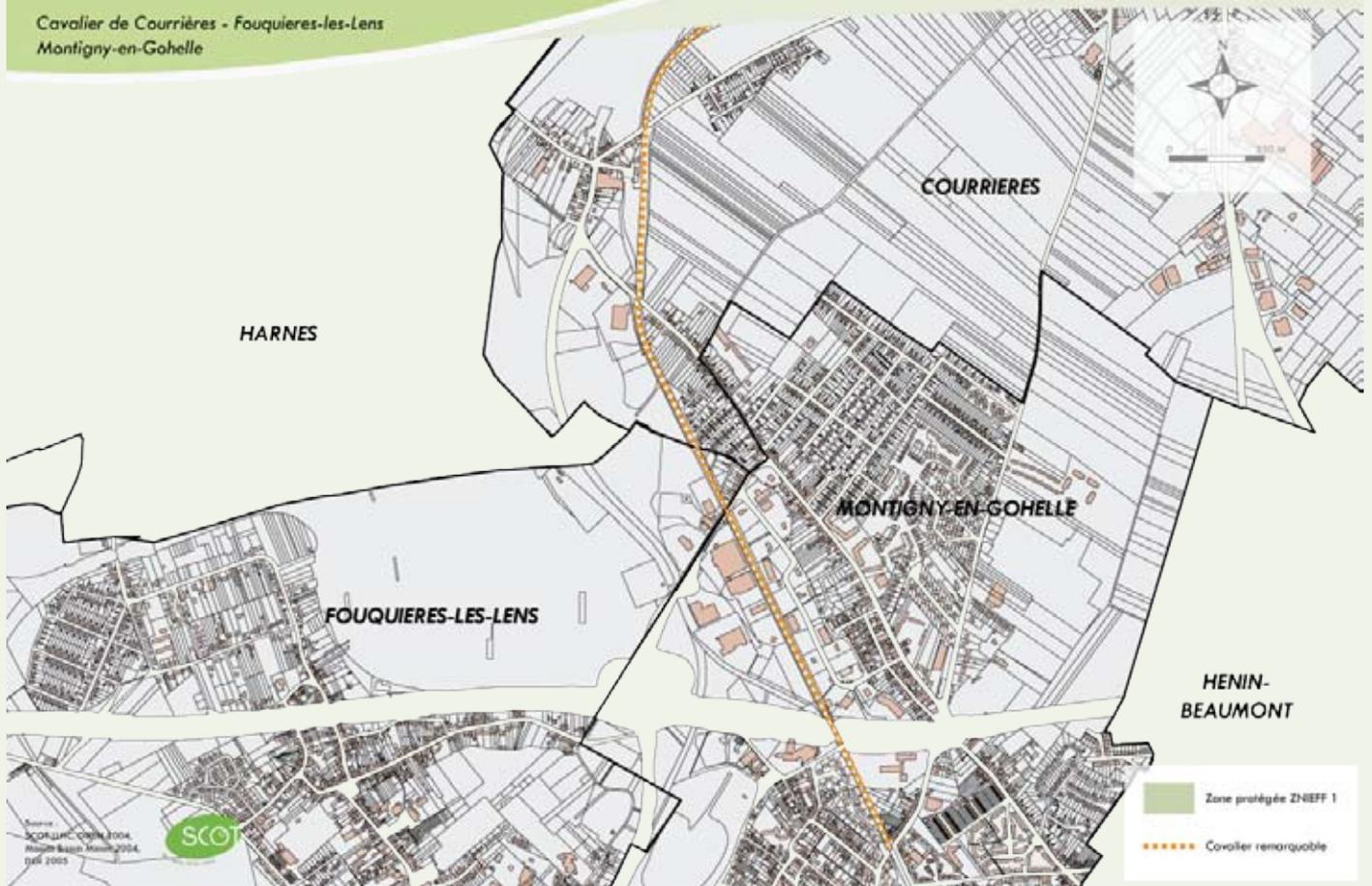
N°04



Les milieux naturels sur le territoire du SCOT

Cavalier de Courrières - Fouquieres-les-Lens
Montigny-en-Gohelle

N°05



Les milieux naturels sur le territoire du SCOT

Etang et Bois d'Épinoy

N°06



Les milieux naturels sur le territoire du SCOT

Terril n°10 et marais périphérique
Bois de l'Offlarde

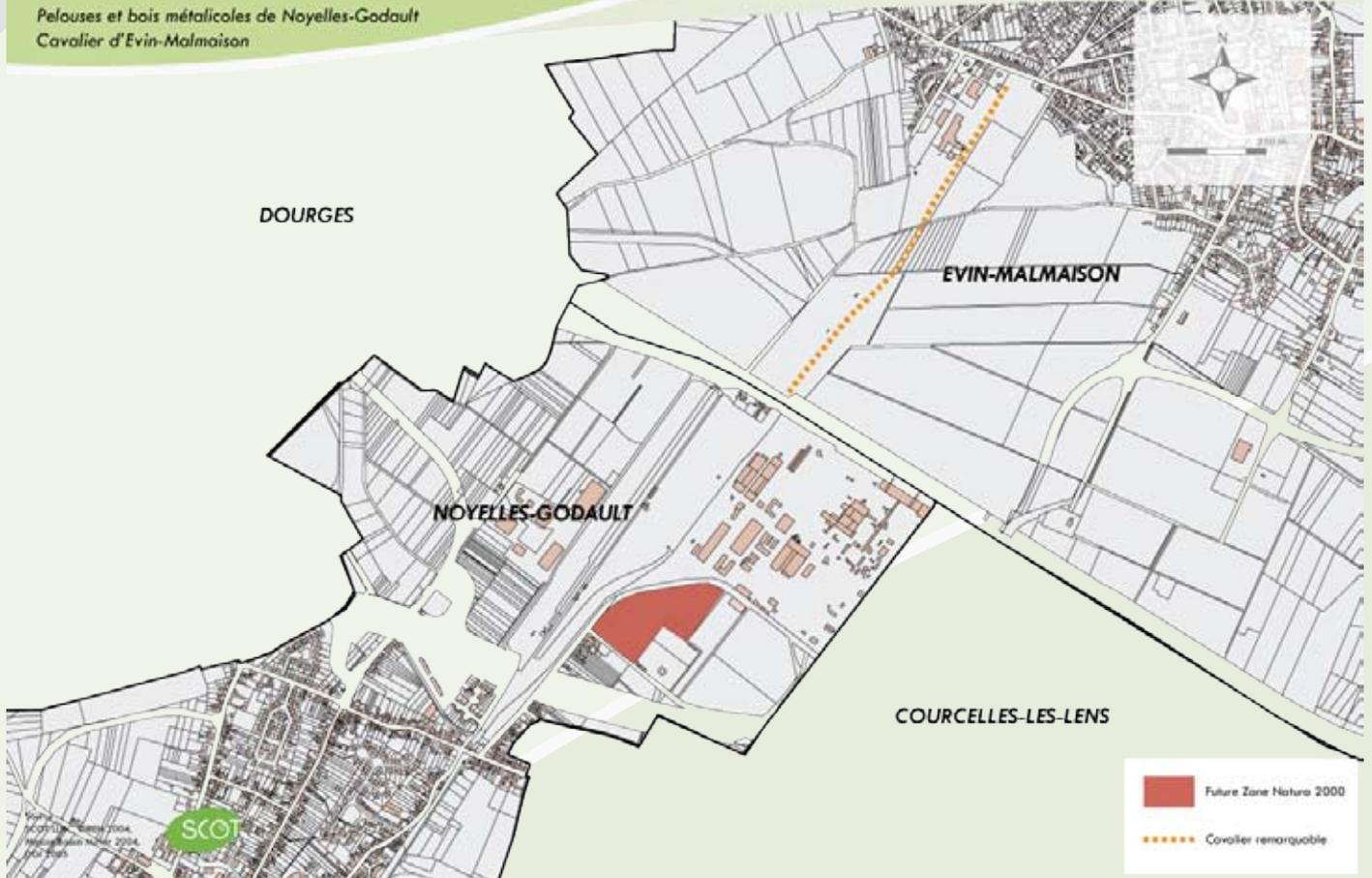
N°07



Les milieux naturels sur le territoire du SCOT

Pelouses et bois mégalicoles de Noyelles-Godault
Covallier d'Evin-Malmaison

N°08



Les milieux naturels sur le territoire du SCOT

N°09

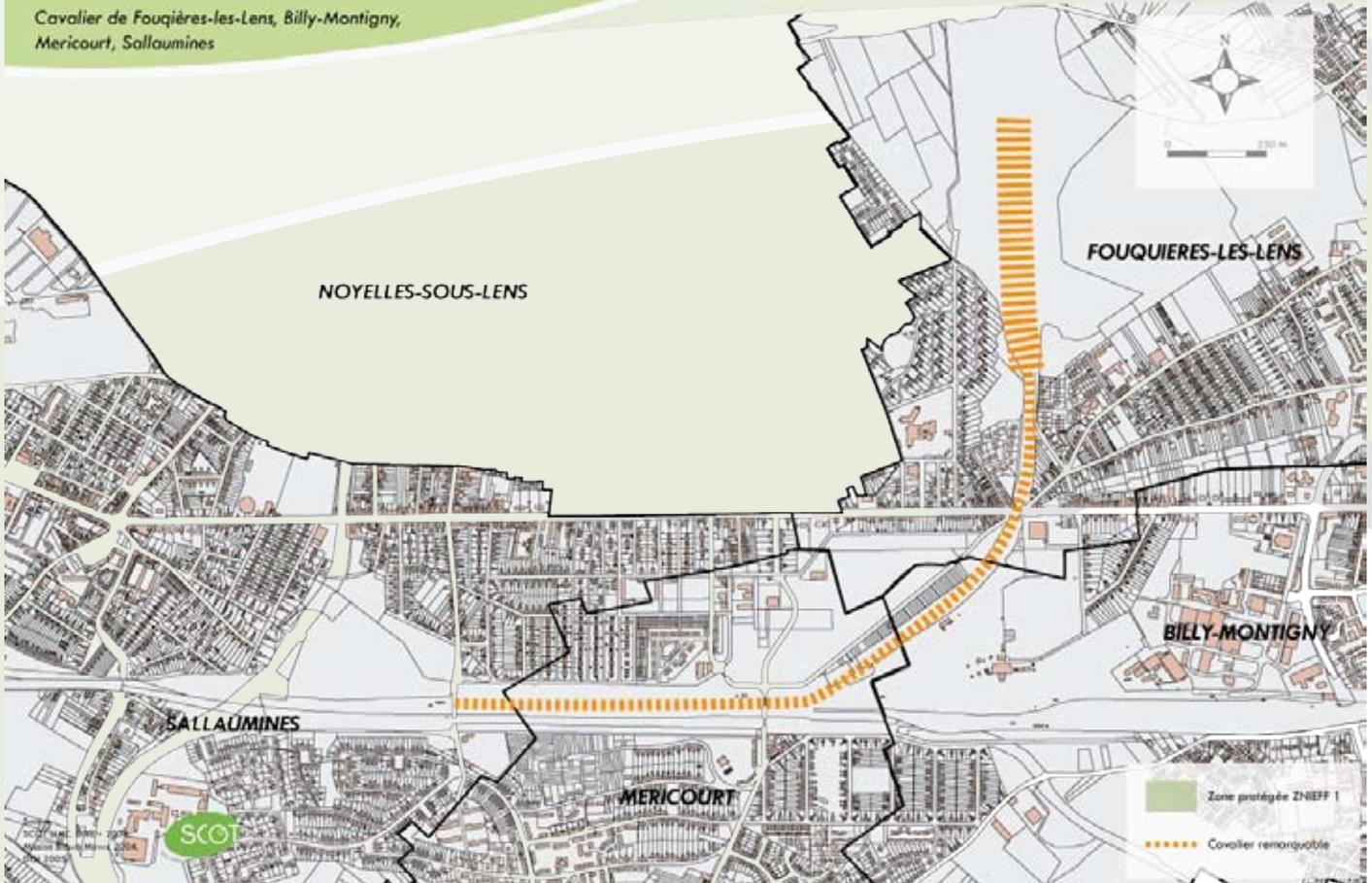
Terrils n°101, 84 et 89 - Cavalier de Hénin-Beaumont



Les milieux naturels sur le territoire du SCOT

N°10

Cavalier de Fouquières-les-Lens, Billy-Montigny, Mericourt, Sallaumines



71

Les milieux naturels sur le territoire du SCOT

Cavaliers de Liévin, Lens, Eleu-dit-Leauwette

N°11



Les milieux naturels sur le territoire du SCOT

Terril n°75 d'Avion (Terril de Pinchonvalles)
Cavalier de Liévin, Angres, Givenchy-en-Gohelle

N°12



Les milieux naturels sur le territoire du SCOT

Forêt domaniale de Vimy et coteau boisé de Farbus - Carte 1

N°13



Les milieux naturels sur le territoire du SCOT

Forêt domaniale de Vimy et coteau boisé de Farbus - Carte 2

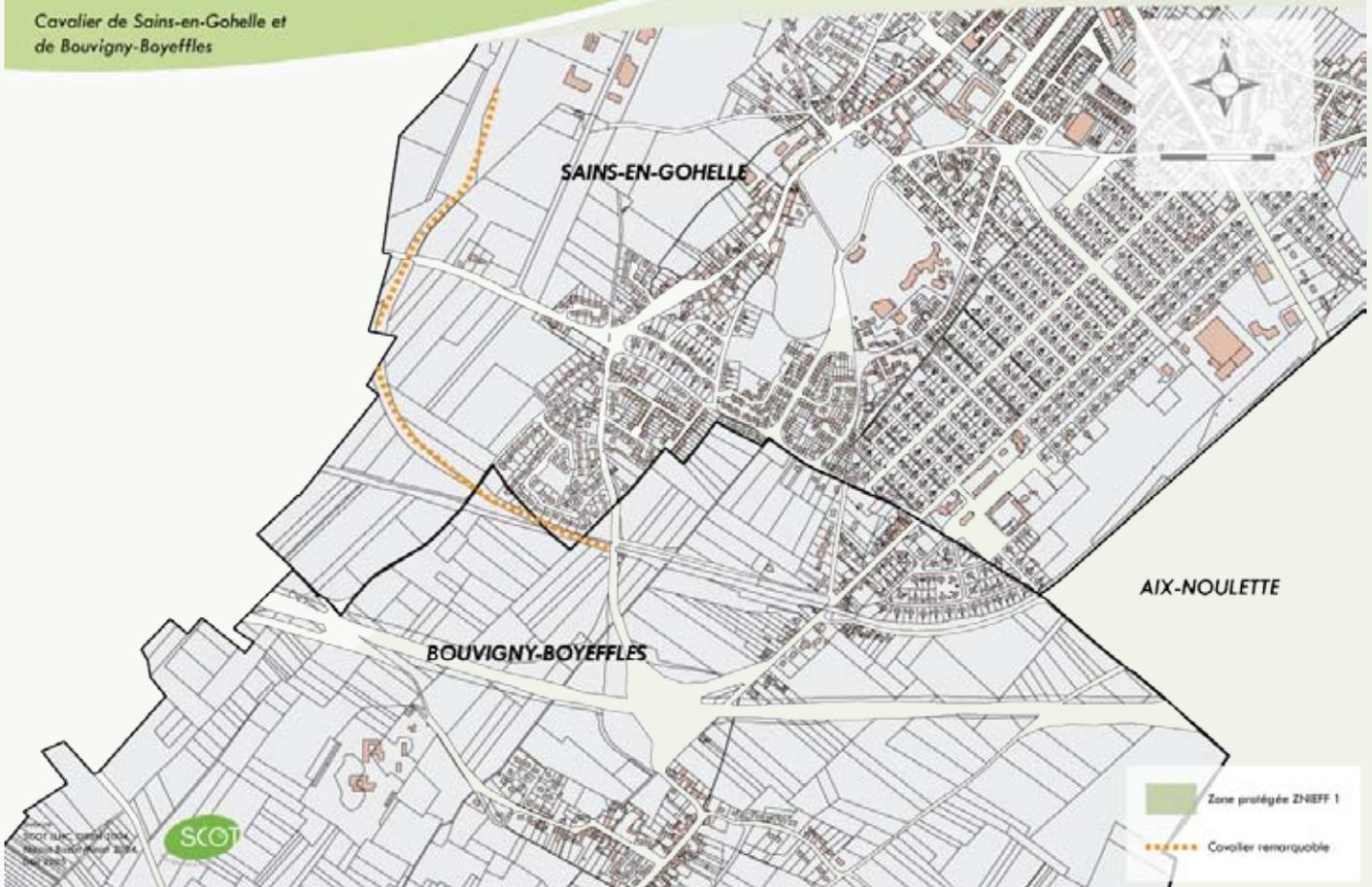
N°14



Les milieux naturels sur le territoire du SCOT

Cavalier de Sains-en-Gohelle et de Bouvigny-Boyeffles

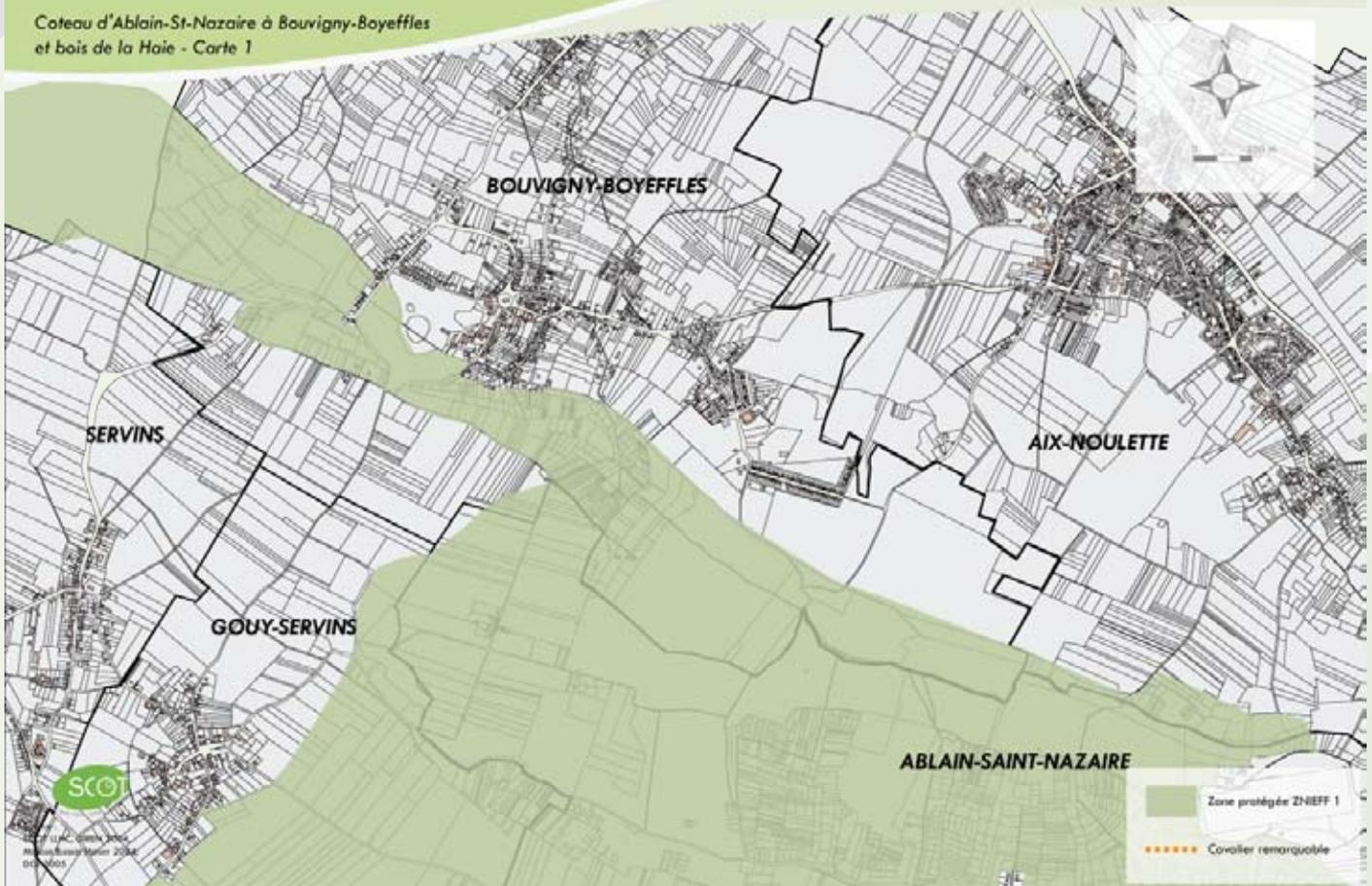
N°15



Les milieux naturels sur le territoire du SCOT

Coteau d'Ablain-St-Nazaire à Bouvigny-Boyeffles et bois de la Haie - Carte 1

N°16



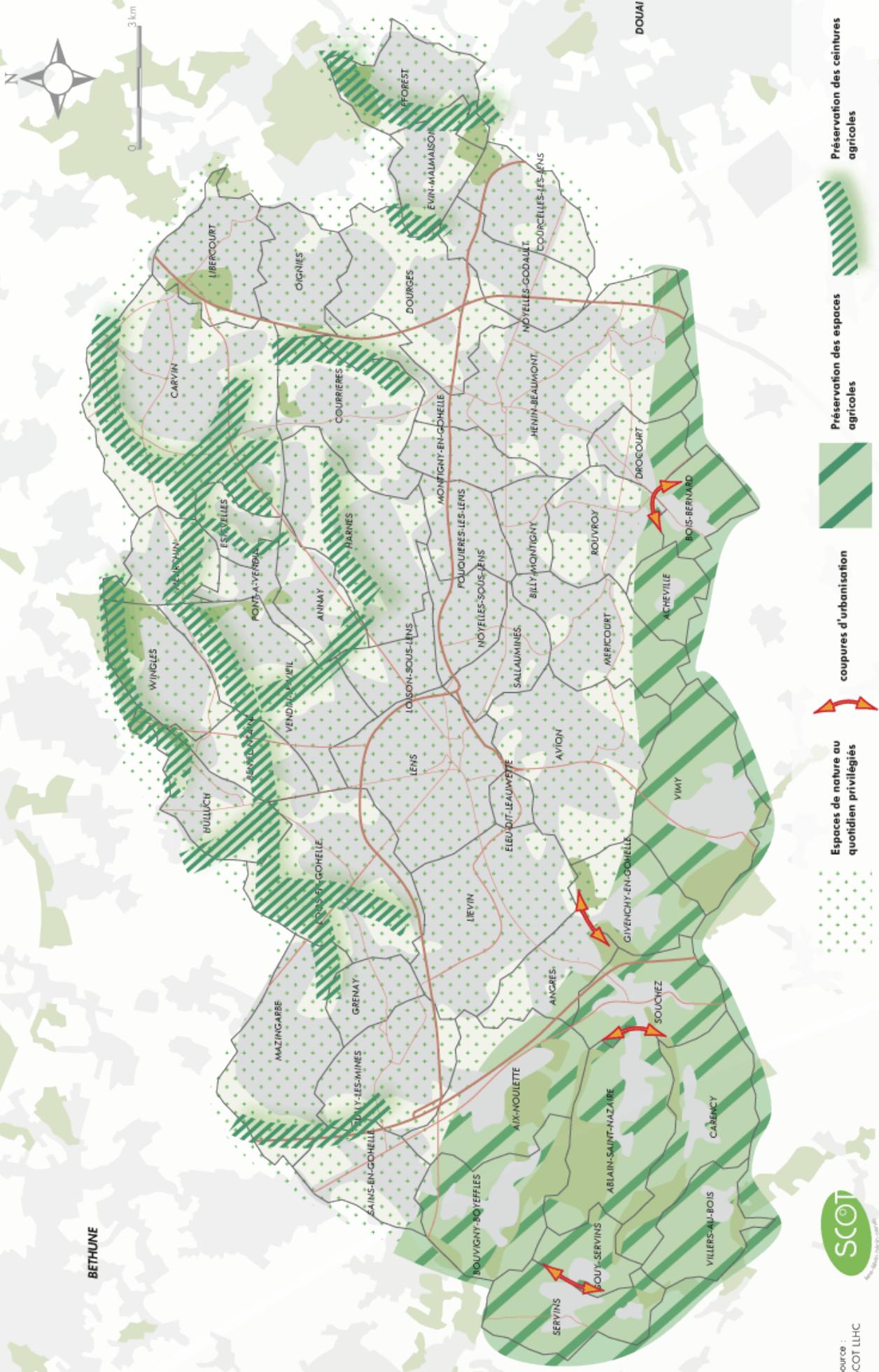
Les milieux naturels sur le territoire du SCOT

Coteau boisé de Camblain l'Abbe au Mont St-Eloi
Coteau d'Ablain-St-Nazaire à Bauvigny-Bayeffles
et bois de la Haie - Carte 2

N°17



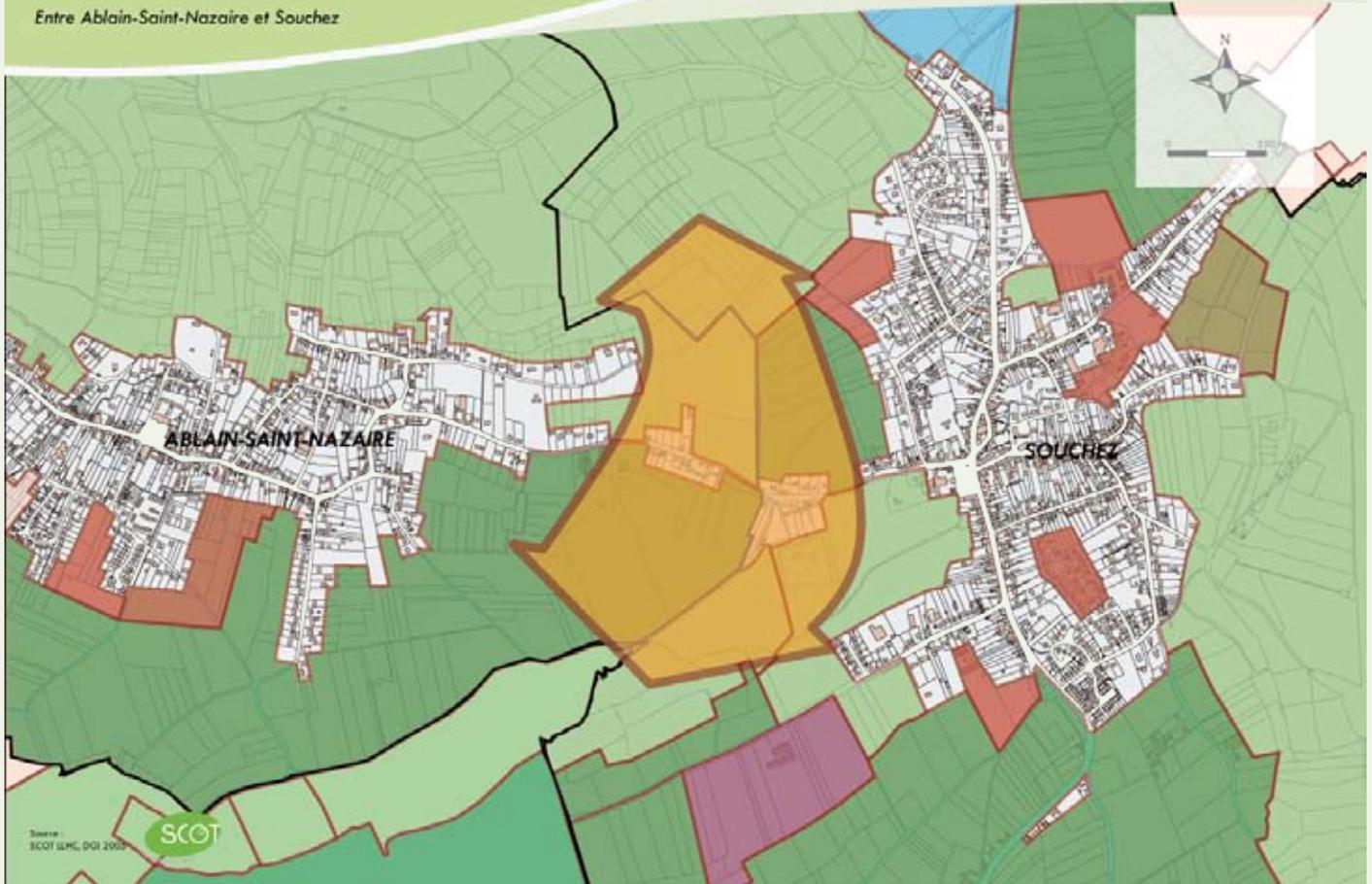
Coupures d'urbanisation et préservation des zones agricoles



Source : SCOT LLHC

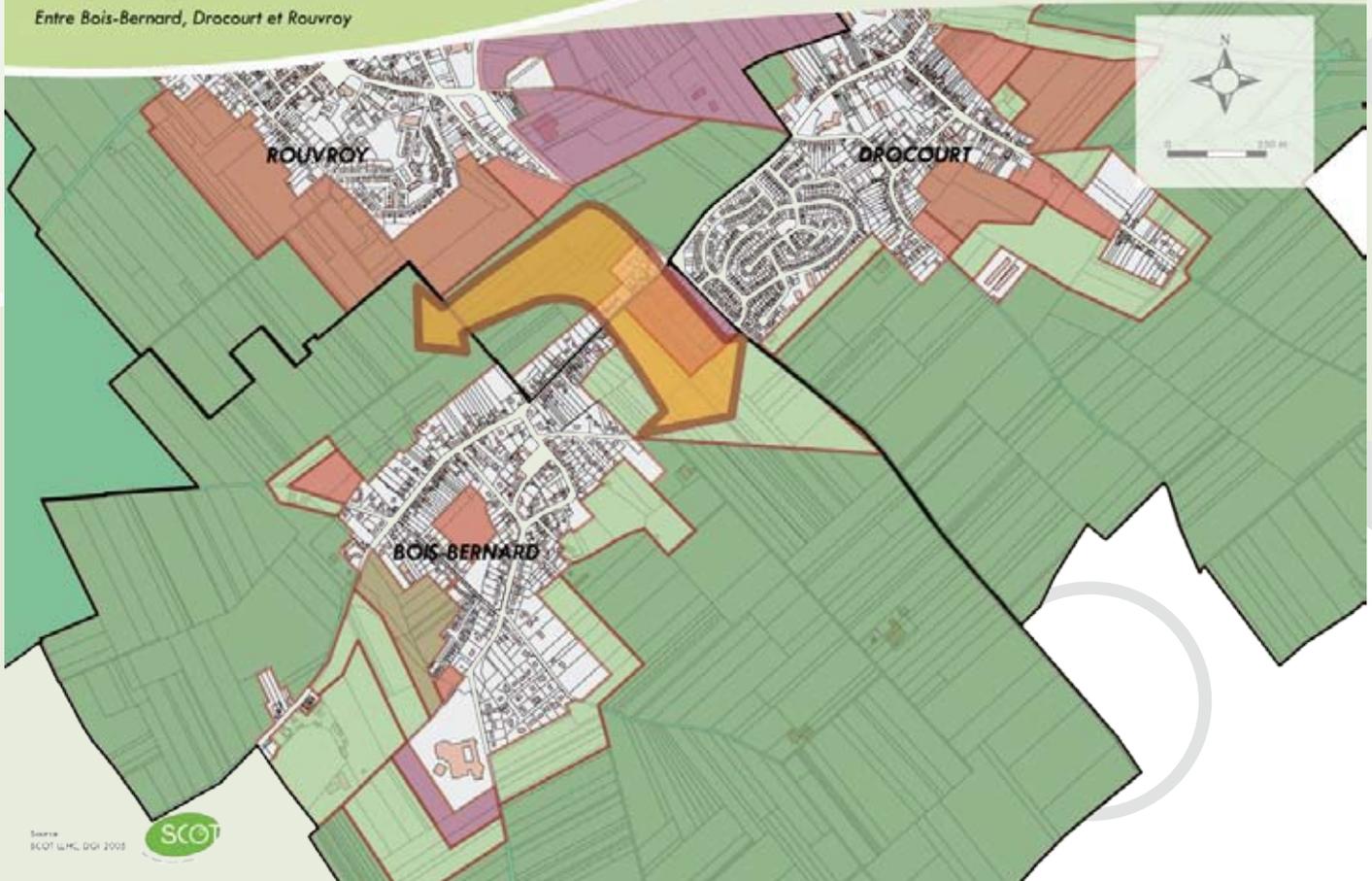
Coupure Agricole à maintenir

Entre Ablain-Saint-Nazaire et Souchez



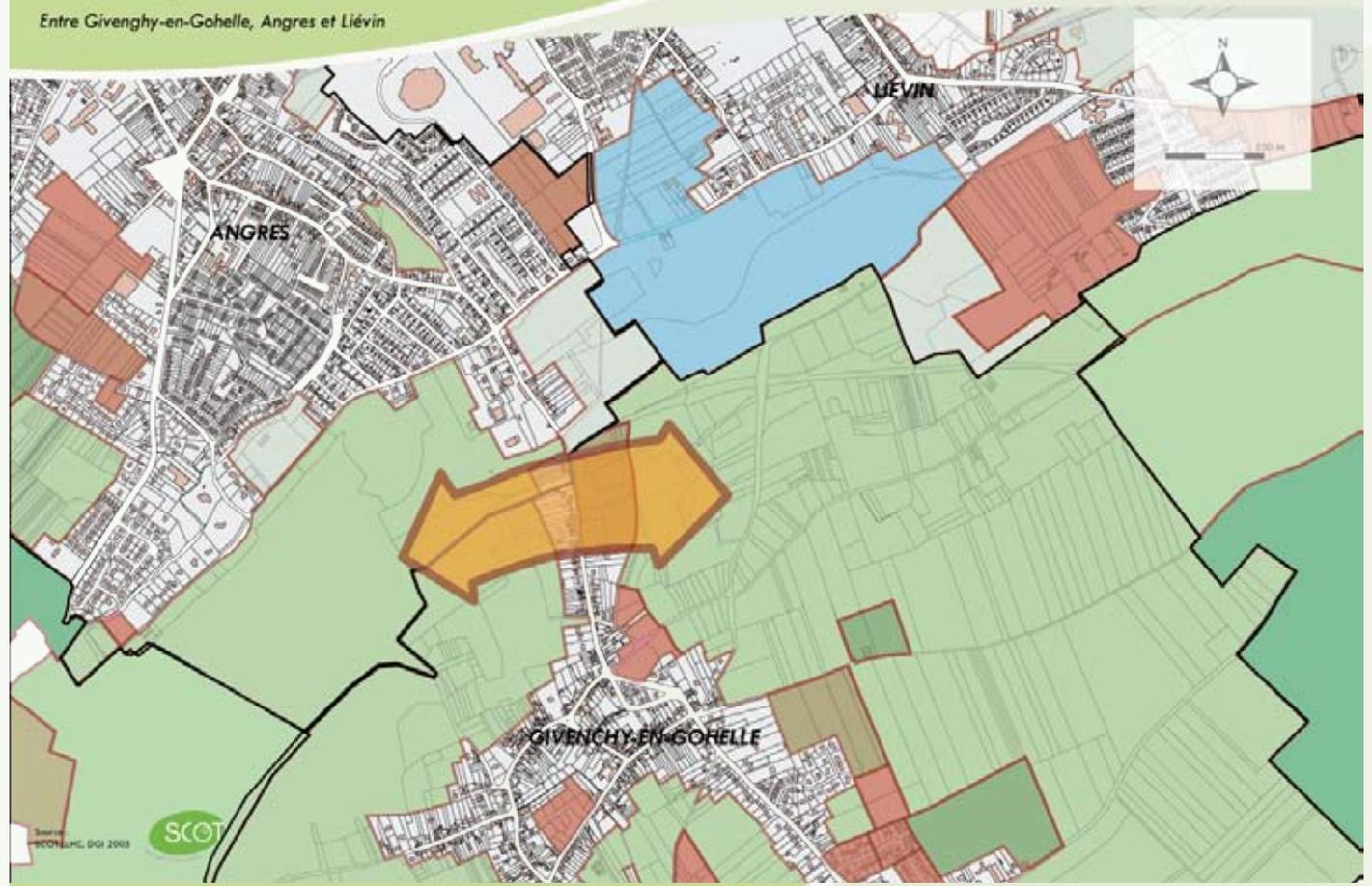
Coupure Agricole à maintenir

Entre Bois-Bernard, Drocourt et Rouvroy



Coupure Agricole à maintenir

Entre Givenchy-en-Gohelle, Angres et Liévin



Coupure Agricole à maintenir

Entre Servins et Gouy-Servins

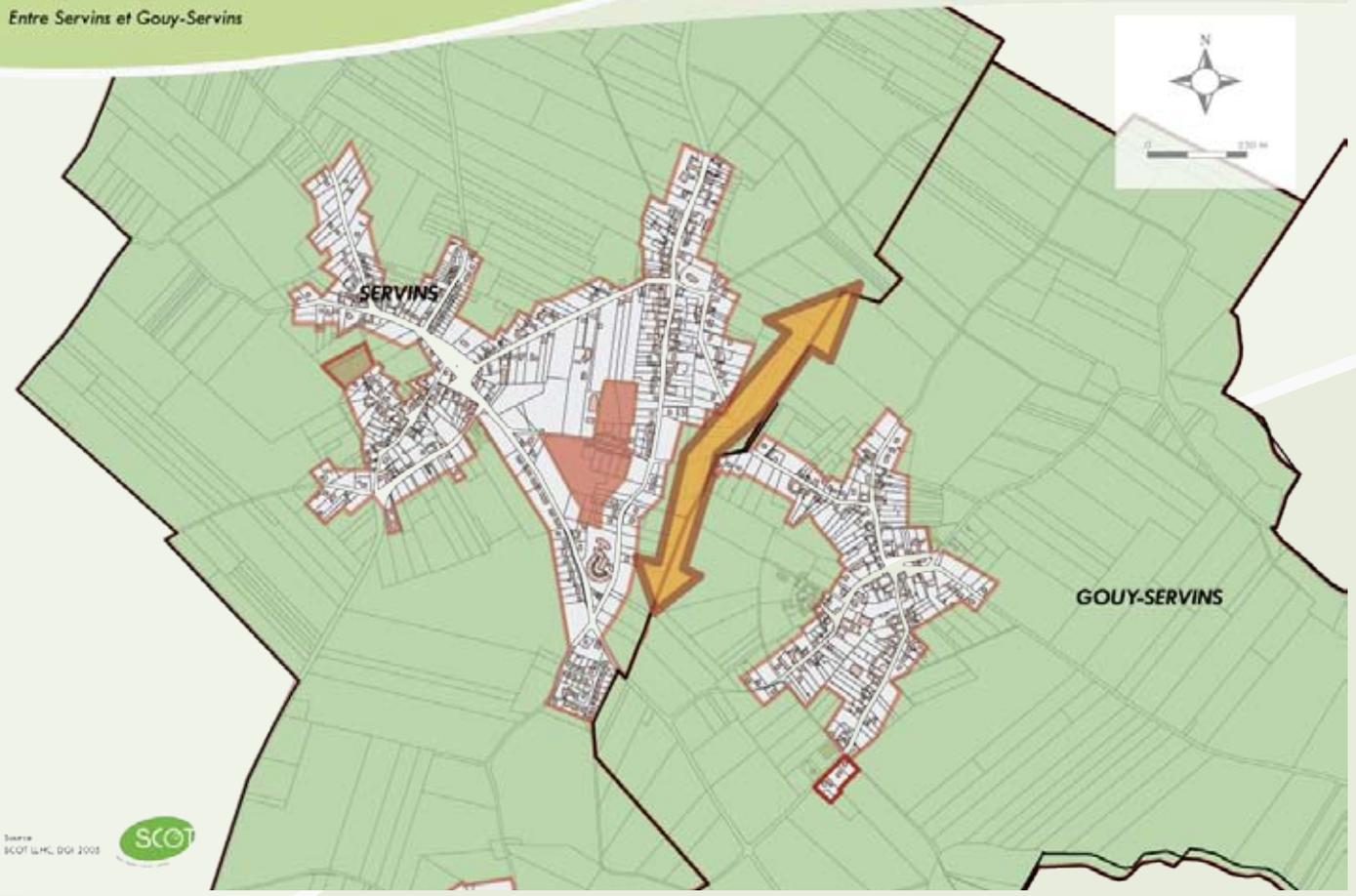


Schéma de Cohérence Territoriale
des agglomérations
de Lens-Liévin et Hénin-Carvin
www.scot-llhc.fr

