



# Rapport de présentation

**Livret 1**

**Le mode d'emploi du SCoT**

**POPULATION PLANI-**

**FICATION AMENAGE-**

**MENT TRANSPORT HA-**

**BITAT COHERENCE**

**ENVIRONNEMENT**

**FONCIER ECONOMIE**

**COMMERCE RENOU-**

**VELLEMENT URBAIN**

**MIXITE EQUILIBRE**

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

**Document approuvé  
le 11 février 2008**



# TABLE DES MATIERES

<b>INTRODUCTION .....</b>	<b>4</b>
<b>RESUME NON TECHNIQUE .....</b>	<b>9</b>
<b>L'EXPLICATION DES CHOIX RETENUS .....</b>	<b>15</b>
<b>L'ARTICULATION JURIDIQUE DU SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE AVEC LES AUTRES DOCUMENTS .....</b>	<b>22</b>
<b>LE SUIVI DU SCOT .....</b>	<b>25</b>

# INTRODUCTION

---

*Le paysage, l'habitat, l'environnement, les infrastructures et l'économie des Agglomérations de Lens Liévin et Hénin Carvin sont le produit de longues évolutions marquées par des phases successives de développement, de crises (surtout dues à l'arrêt de l'activité minière) et depuis la reconquête. Le territoire est aujourd'hui toujours en mutation.*

*Cette mutation se traduit par de nouvelles attentes pour les habitants, de nouveaux besoins pour les entreprises.*

*Malgré le dynamisme sans cesse croissant de son développement économique, et les efforts entrepris, le territoire perd toujours des habitants et le taux de chômage est toujours trop important.*

*Les élus ont donc décidé de construire un Schéma de Cohérence Territoriale ambitieux qui poursuit le projet de développement du territoire afin de parachever sa mutation et modifie le rapport au passé pour aider une société qui doit et veut sortir d'une période révolue.*

## **1. Qu'est-ce qu'un Schéma de Cohérence Territoriale ?**

Le Schéma de Cohérence Territoriale, créé par la loi SRU en 2000 et complété par la loi Urbanisme et Habitat en 2003, est l'outil de conception et de mise en œuvre d'une planification intercommunale. **Il oriente l'évolution d'un territoire dans la perspective du développement durable et dans le cadre d'un projet d'aménagement et de développement global pour les 20 prochaines années.**

### **L'instrument de la cohérence**

Le Schéma est destiné à servir de cadre de référence pour les différentes politiques sectorielles notamment celles centrées sur les questions d'habitat, de déplacements, de développement commercial, d'environnement, d'organisation de l'espace...

Il en garantit la cohérence, tout comme il assure la compatibilité avec les documents sectoriels intercommunaux (Programme Local de L'Habitat, Plan de Déplacement Urbain), et les documents d'urbanisme communaux (Plan Local de l'Urbanisme et cartes communales).

On peut notamment identifier six enjeux essentiels qui correspondent à l'échelle du SCOT :

- *La protection des espaces naturels et agricoles d'intérêt supra communal*
- *Le renouvellement urbain*
- *L'organisation de l'urbanisation en fonction du niveau de service et d'équipement et des contraintes des différentes parties du territoire*
- *L'organisation des déplacements.*
- *La régulation de l'offre commerciale, qu'il s'agisse de la grande distribution ou de grands équipements de loisirs*
- *La diversification et la qualité de l'offre d'habitat*

**L'objet du SCOT, au travers d'une réflexion sur l'organisation spatiale, est d'établir les liens entre ces différents enjeux.**

**Ce que dit la loi :**

*L'article L.121-1 du Code de l'Urbanisme définit les principes communs à tous les documents d'urbanisme, qui précisent en matière d'urbanisme la notion de développement durable.*

«Dispositions générales communes aux schémas de cohérence territoriale, aux plans locaux d'urbanisme et aux cartes communales.»

«Art. L. 121 -1. - Les schémas de cohérence territoriale, les plans locaux d'urbanisme et les cartes communales déterminent les conditions permettant d'assurer :

1° L'équilibre entre le renouvellement urbain, un développement urbain maîtrisé, le développement de l'espace rural, d'une part, et la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières et la protection des espaces naturels et des paysages, d'autre part, en respectant les objectifs du développement durable ;

2° La diversité des fonctions urbaines et la mixité sociale dans l'habitat urbain et dans l'habitat rural, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs en matière d'habitat, d'activités économiques, notamment commerciales, d'activités sportives ou culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics, en tenant compte en particulier de l'équilibre entre emploi et habitat ainsi que des moyens de transport et de la gestion des eaux ;

3° Une utilisation économe et équilibrée des espaces naturels, urbains, périurbains et ruraux, la maîtrise des besoins de déplacement et de la circulation automobile, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des écosystèmes, des espaces verts, des milieux, 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 dispositions des 1° à 3° sont applicables aux directives territoriales d'aménagement visées à l'article L. 111-1-1. »

*L'article L. 122-1 du Code de l'urbanisme définit le contenu des SCOT :*

«Art. L 122-1. Les schémas de cohérence territoriale exposent le diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques et des besoins répertoriés en matière de développement économique, d'agriculture, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, de transports, d'équipements et de services.

Ils présentent le projet d'aménagement et de développement durable retenu, qui fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme en matière d'habitat, de développement économique, de loisirs, de déplacements des personnes et des marchandises, de stationnement des véhicules et de régulation du trafic automobile.

Pour mettre en œuvre le projet d'aménagement et de développement durable retenu, ils fixent, dans le respect des équilibres résultant des principes énoncés aux articles L. 110 et L. 121-1, les orientations générales de l'organisation de l'espace et de la restructuration des espaces urbanisés et déterminent les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces naturels et agricoles ou forestiers. Ils apprécient les incidences prévisibles de ces orientations sur l'environnement.

A ce titre, ils définissent notamment les objectifs relatifs à l'équilibre social de l'habitat et à la construction de logements sociaux, à l'équilibre entre l'urbanisation et la création de dessertes en transports collectifs, à l'équipement commercial et artisanal, aux localisations préférentielles des commerces, à la protection des paysages, à la mise en valeur des entrées de ville et à la prévention des risques.

Ils déterminent les espaces et sites naturels, agricoles ou urbains à protéger et peuvent en définir la localisation ou la délimitation.

Ils peuvent définir les grands projets d'équipements et de services, en particulier de transport, nécessaires à la mise en œuvre de ces objectifs. Ils précisent les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs. Ils peuvent, 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.

Lorsqu'ils comprennent une ou des communes littorales, ils peuvent comporter un chapitre individualisé valant schéma de mise en valeur de la mer tel que défini par l'article 57 de la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition de compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat, à condition que celui-ci ait été approuvé selon les modalités définies au présent chapitre

Les schémas de cohérence territoriale prennent en compte les programmes d'équipement de l'Etat, des collectivités locales et des établissements et services publics. Ils doivent être compatibles avec les chartes des parcs naturels régionaux et des parcs nationaux. Ils doivent également être compatibles avec les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau et les objectifs de qualité et de quantité des eaux définis par les schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux en application de l'article L. 212-1 du code de l'environnement ainsi qu'avec les objectifs de protection définis par les schémas d'aménagement et de gestion des eaux en application de l'article L. 212-3 du même code. Lorsqu'un de ces documents est approuvé après l'approbation d'un schéma de cohérence territoriale, ce dernier doit, si nécessaire, être rendu compatible dans un délai de trois ans.

En zone de montagne, les schémas de cohérence territoriale définissent la localisation, la consistance et la capacité globale d'accueil et d'équipement des unités touristiques nouvelles mentionnées au I de l'article L. 145-11 et les principes d'implantation et la nature des unités touristiques nouvelles mentionnées au II du même article.

Lorsque le périmètre d'un schéma de cohérence territoriale recouvre en tout ou partie celui d'un pays ayant fait l'objet d'une publication par arrêté préfectoral, le projet d'aménagement et de développement durable du schéma de cohérence territoriale tient compte de la charte de développement du pays.

Pour leur exécution, les schémas de cohérence territoriale peuvent être complétés en certaines de leurs parties par des schémas de secteur qui en détaillent et en précisent le contenu.

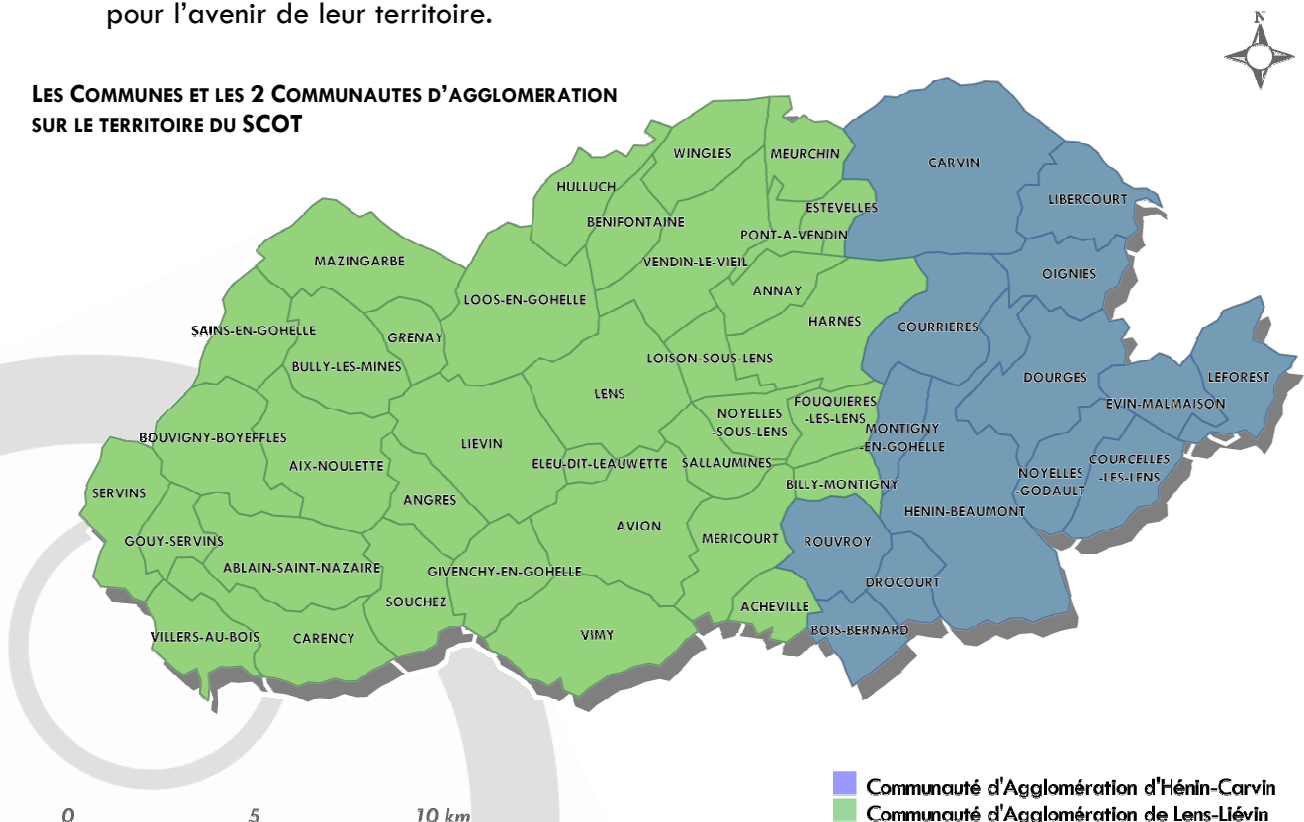
Les programmes locaux de l'habitat, les plans de déplacements urbains, les schémas de développement commercial, les plans locaux d'urbanisme, les plans de sauvegarde et de mise en valeur, les cartes communales, la délimitation des périmètres d'intervention prévus à l'article L. 143-1, les opérations foncières et les opérations d'aménagement définies par décret en Conseil d'Etat doivent être compatibles avec les schémas de cohérence territoriale et les schémas de secteur. Il en est de même pour les autorisations prévues par l'article L. 720-5 du code de commerce et l'article 36-1 de la loi n° 73-1193 du 27 décembre 1973 d'orientation du commerce et de l'artisanat..))

## 2. Le périmètre du SCOT de Lens-Liévin-Hénin-Carvin

Le territoire sur lequel porte le présent Schéma de COhérence Territoriale (SCOT) regroupe 50 communes et 2 Communautés d'Agglomération, celle de Lens-Liévin et celle d'Hénin-Carvin.

Il est porté par le **Syndicat Mixte SCOT de Lens-Liévin et Hénin-Carvin** qui a été créé à l'initiative des 2 Communautés d'Agglomération en 2002 afin d'élaborer un projet commun pour l'avenir de leur territoire.

LES COMMUNES ET LES 2 COMMUNAUTES D'AGGLOMERATION SUR LE TERRITOIRE DU SCOT



### **3. Présentation des documents composant le SCOT**

#### **1) Le rapport de présentation.**

Conformément à l'article R122-2 du Code de l'urbanisme, le rapport de présentation comprend 4 livrets dont celui-ci :

#### **- Livret 1 : Mode d'emploi**

Ce livret regroupe plusieurs documents :

- La notice non technique,
- L'articulation juridique du SCOT avec les autres documents d'urbanisme,
- L'explication des choix retenus,
- Le suivi du SCOT.

#### **- Livret 2 : Diagnostic**

Le diagnostic présente le territoire du SCOT et justifie les orientations stratégiques du projet selon les besoins présents ou futurs à satisfaire aux plans démographiques et économiques.

#### **- Livret 3 : Etat Initial de l'Environnement (EIE)**

L'EIE est le diagnostic tourné vers l'environnement.

L'Etat Initial de l'Environnement du SCOT de Lens Liévin Hénin Carvin inventorie les sites composant le patrimoine naturel du territoire, les ressources naturelles présentes sur le territoire, l'ensemble des nuisances et pollutions constatées et relève les enjeux qui en découlent.

#### **- Livret 4 : Evaluation environnementale**

L'évaluation détermine les conséquences que le projet du SCOT aura sur l'environnement et les mesures adoptées pour limiter ou encadrer ces effets.

Afin d'en faciliter la lecture, le tableau ci-dessous reprend chacun des éléments prévus par le Code de l'Urbanisme en précisant le livret du rapport de présentation qui correspond.

L'article R. 122-2 précise que « <i>Le rapport de présentation</i> »	
1° Expose le diagnostic prévu à l'article L. 122-1 ;	<i>Livret 2 : Diagnostic</i>
2° Décrit l'articulation du schéma avec les autres documents d'urbanisme et les plans ou programmes mentionnés à l'article L. 122-4 du Code de l'environnement avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en considération ;	<i>Livret 1 : Le mode d'emploi du SCOT</i>
3° Analyse l'état initial de l'environnement et les perspectives de son évolution en exposant, notamment, les caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées de manière notable par la mise en œuvre du schéma ;	<i>Livret 3 : Etat Initial de l'Environnement</i>
4° Analyse les incidences notables prévisibles de la mise en œuvre du schéma sur l'environnement et expose les problèmes posés par l'adoption du schéma sur la protection des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement (...);	<i>Livret 4 : Evaluation Environnementale</i>

<p>5° Explique les choix retenus pour établir le PADD et le DOG et, le cas échéant, les raisons pour lesquelles des projets alternatifs ont été écartés, au regard notamment des objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national et les raisons qui justifient le choix opéré au regard des autres solutions envisagées ;</p>	<p>Livret 1 : Le mode d'emploi du SCOT</p>
<p>6° Présente les mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser s'il y a lieu, les conséquences dommageables de la mise en œuvre du schéma sur l'environnement et rappelle que le schéma fera l'objet d'une analyse des résultats de son application, notamment en ce qui concerne l'environnement, au plus tard à l'expiration d'un délai de dix ans à compter de son approbation ;</p>	<p>Livret 1 : Le mode d'emploi du SCOT (le suivi du SCOT) Livret 4 : Evaluation Environnementale</p>
<p>7° Comprend un résumé non technique des éléments précédents et une description de la manière dont l'évaluation a été effectuée ;</p>	<p>Livret 1 : Le mode d'emploi du SCOT</p>
<p>8° Précise le cas échéant, les principales phases de réalisation envisagées.</p> <p>Le rapport de présentation peut se référer aux renseignements relatifs à l'environnement figurant dans d'autres études, plans et documents. »</p>	<p>Livret 1 : Le mode d'emploi du SCOT Livret 4 : Evaluation Environnementale</p>

## **2) Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)**

Le PADD constitue le pivot du SCOT et présente le projet politique du territoire pour les 20 prochaines années. Il se décompose en 2 points : le positionnement du territoire et les thématiques (développement urbain, économie et emploi, transports et déplacements, environnement).

## **3) Le Document d'Orientations Générales (DOG)**

Le Document d'Orientations Générales traduit les objectifs dégagés dans le PADD par des prescriptions réglementaires qui sont opposables au choix de la destination des sols au niveau communal.

Le Document d'Orientations Générales du SCOT de Lens Liévin Hénin Carvin vise trois domaines d'intervention :

- Les orientations environnementales, parmi lesquelles apparaissent deux axes structurants : la préservation et la valorisation du patrimoine et du cadre de vie ainsi que la protection de la santé publique (prévention des risques naturels et technologiques, des nuisances et gestion des ressources naturelles)
- Les orientations du développement urbain (l'habitat et son développement quantitatif et qualitatif, l'offre commerciale organisée et les transports)
- Les orientations du développement économique (la promotion de l'excellence industrielle du territoire ainsi que le maintien de l'activité agricole et la réponse en matière d'équipements et de services).

# RESUME NON TECHNIQUE

---

Le résumé non technique a pour vocation de rendre accessible l'ensemble des documents techniques qui composent le rapport de présentation du SCOT afin de faciliter sa lecture et sa compréhension lors des consultations du projet par le public.

## 1) Livret 2 : diagnostic

### La démographie

Le territoire du Syndicat Mixte SCOT regroupe 50 communes et environ 375 000 habitants. Sa densité de population élevée (1070 habitants/km<sup>2</sup>) s'appuie sur un réseau de villes petites et moyennes inscrit dans un ensemble plus vaste qui s'étend de l'aire transfrontalière de la métropole lilloise à tout l'ancien bassin minier (axe Béthune -Lens-Douai-Valenciennes ainsi que l'arrageois).

Après une augmentation continue de la population liée au développement industriel, (sauf les baisses liées aux deux guerres mondiales), un déclin démographique se fait sentir depuis les années 1970 avec l'arrêt progressif de l'activité minière. Cependant, les communes ne sont pas toutes touchées de la même manière : le secteur sud a plutôt tendance à se consolider tandis que ce sont les communes situées au cœur du territoire qui subissent la plus forte baisse.

La perte de population est due à un solde migratoire négatif que le solde naturel, ne parvient pas à compenser. Même si l'ensemble de la région Nord-Pas de Calais est touché par ce phénomène, il est plus marqué sur le territoire, démontrant un déficit d'attractivité accentué. Une analyse plus fine souligne que ce sont les populations jeunes, les familles et les cadres et professions intermédiaires qui partent vers les territoires voisins.

La population encore jeune au regard des moyennes nationales constitue un réel atout et il convient de la garder lorsqu'elle arrive à l'âge adulte (emplois proposés, culture, services à la population, garderies-crèches,...).

Parallèlement, il apparaît nécessaire d'adapter certains modes de vie (logements, transports en communs, services...) au vieillissement de la population qui touche le territoire et qui va s'accroître.

### L'habitat

La demande en logements est très forte sur le territoire. Elle s'explique par 2 phénomènes principaux : le renouvellement de logements anciens parfois inadaptés aux besoins actuels ou insalubres et des ménages de plus en plus petits qui nécessitent plus de logements pour le même niveau de population.

La question de l'habitat est donc centrale : 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 développer une gestion économe du foncier qui passe par un renouvellement urbain fort et une densification des constructions.

Le parc de logements est très marqué par le logement minier et social (en particulier dans le cœur urbain) et le logement individuel. Les personnes habitant un logement HLM classique ou un logement minier représentent 51% (contre seulement 17% en France) tandis que les propriétaires ne sont que 45% (57% en France).

Les parcours résidentiels sont ainsi bien souvent bloqués si les personnes veulent accéder à la propriété, et à défaut d'offres elles se retournent alors souvent vers des territoires voisins comme Béthune ou Arras.

Il faut donc continuer de répondre à la demande des populations modestes mais également développer une offre plus diversifiée (accession à la propriété) pour garder, voir attirer, des habitants et introduire une plus grande mixité.

### **L'emploi**

L'emploi est une préoccupation majeure pour le territoire de Lens Liévin - Hénin Carvin qui a connu une forte mutation industrielle. Malgré des difficultés encore persistantes (chômage, emplois qualifiés insuffisamment présents,...), le territoire dispose de nombreux atouts (accessibilité, main d'oeuvre abondante, disponibilité foncière, filières d'excellence...).

En 1999, le territoire du SCOT compte plus de 143 000 actifs. Rapporté à la population totale de plus de 15 ans, cela représente un taux en deçà des taux régionaux et nationaux. Cependant, on constate un rattrapage progressif, du fait principalement de l'augmentation de l'activité féminine. Les actifs occupant un poste d'ouvrier y sont beaucoup plus présents que sur l'ensemble de la France (+45%) au détriment des cadres, et dans une moindre mesure, des professions intermédiaires.

En 1999, le territoire du SCOT dispose de près de 97 000 emplois. Le secteur industriel est moins présent qu'en région mais égal au niveau national. Seule la filière automobile se dégage dans ce secteur. Mais c'est désormais le tertiaire qui est le principal pourvoyeur d'emplois avec une progression de 18% entre 1990 et 1999. Les effectifs du secteur de l'éducation, de la santé et de l'action sociale sont particulièrement nombreux (24%, soit plus de 23 000 emplois, contre 19% en France) ainsi que ceux du commerce (14% contre 13% en France).

Entre 1990 et 1999, ce sont près de 6 300 emplois qui ont été créés sur le territoire du SCOT. Celui-ci a été nettement plus créateurs d'emplois que les zones d'emploi voisine ou la France et a démontré ainsi un dynamisme économique retrouvé.

En parallèle, la population active a augmenté de plus de 8700 personnes durant la même période. La création d'emplois n'a donc pas été suffisante pour absorber ces actifs supplémentaires qui ont dû se tourner vers d'autres territoires ou se sont retrouvés sans emploi.

La mise en œuvre de filières d'excellence permet pour le territoire du SCOT de remédier au déficit d'image et de miser sur les filières d'avenir et des atouts du territoire, de définir un argumentaire économique attractif et d'effectuer une veille économique (détection de projets, d'entreprises). Trois filières d'excellence pour Lens-Liévin Hénin-Carvin ont ainsi été identifiées : la filière Logistique, la filière Eco-industries et la filière Sport-économie.

### **Le commerce**

Le territoire du SCOT est bien équipé en terme de structures commerciales. Cependant les centralités commerçantes anciennes et de proximité se trouvent en difficulté face à l'essor des centres commerciaux périphériques, des supermarchés et des hard-discounts.

Le bon niveau d'équipement commercial du territoire s'explique par la présence d'un pôle à rayonnement régional (Auchan Noyelles Godault) et de 5 pôles d'agglomération (centres commerciaux de Lens2/Vendin2 et Liévin, centres villes commerçants de Lens, Hénin-Beaumont et Carvin). Deux villes (Noyelles Godault et la partie commerciale d'Hénin-Beaumont, et Vendin le Vieil) représentent 43% des surfaces de vente du territoire.

Le SCOT présente un niveau de densité élevé de supermarchés et de hard-discounts. Il apparaît suréquipé pour le secteur alimentaire. Les hypermarchés sont dans une situation de relatif équilibre contrairement aux supermarchés et aux hard-discounts, ces derniers constituant un réseau extrêmement dense. La problématique est encore plus marquée sur l'ex-RN43 entre Lens et Courcelles Les Lens.

Compte tenu de l'équipement actuel et du marché existant, certains projets d'implantations commerciales ne peuvent se traduire que par des transferts de clientèle plus ou moins prononcés et donc conduire à des déstructurations ou une apathie des sites plus anciens. Ces déséquilibres possibles sont d'autant plus marqués que l'accessibilité à l'intérieur de la conurbation est bonne. Se pose la question du devenir des centralités commerçantes de proximité anciennes : elles doivent trouver une nécessaire complémentarité et une synergie avec les grands centres périphériques en déterminant leurs thématiques leaders. Leurs requalifications s'imposent également ainsi qu'une reconcentration de leurs implantations pour atteindre une meilleure visibilité.

### **Les déplacements**

Les infrastructures routières sont nombreuses et permettent à la fois de mailler efficacement le territoire mais jouent aussi parfois un rôle de coupures urbaines. Les projections montrent que les déplacements vont continuer à augmenter et l'offre en transport en commun est encore insuffisante pour proposer une alternative à l'automobile. Il apparaît indispensable d'orienter les politiques publiques en matière de déplacement vers un renforcement des modes de transport tels que des Transports en Commun en Site Propre, TER, modes doux... et ainsi éviter l'asphyxie du territoire et la dégradation du cadre de vie.

Le territoire est ainsi maillé par les infrastructures avec 3 autoroutes, la proximité de 4 gares TGV (Lens, Douai - 15 mn, Lille - 20 mn, Arras - 15 mn), 18 gares TER, de l'aéroport de Lesquin (15 mn) et d'1 canal à grand gabarit.

Les échanges avec les territoires voisins se sont fortement accrus entre 1990 et 1999. Si le nombre de départs de la zone d'emploi de Lens - Hénin a légèrement augmenté, les arrivées sont elles nettement plus nombreuses. Le taux de motorisation s'est accru de plus de 0,1 point sur cette même période. Cette tendance devrait entraîner la circulation de véhicules supplémentaires sur le périmètre.

La logistique est une activité forte du territoire du SCOT. Les infrastructures nombreuses ont permis un développement important de cette activité ces dernières années. Afin de profiter de ces atouts et d'ajouter une forte plus-value, une plate-forme logistique multimodale d'envergure européenne, DELTA3, a été créée.

Quelques projets structurants vont conforter des pôles existants du territoire. Ainsi, deux pôles d'échanges d'intérêt régional (voiture/train/bus) sont identifiés sur le territoire sur les communes de Lens et de Libercourt. D'autres sont à l'étude avec deux projets majeurs en cours de réflexion. Le premier, d'enjeu local, devrait définir la faisabilité d'un transport en commun en site propre. Le second projet d'envergure nationale porte sur l'autoroute reliant Amiens à la Belgique via Lille : 2 faisceaux envisagés traversent le territoire du SCOT de Lens-Liévin-Hénin-Carvin.

## 2) Livret 3 : Etat Initial de l'Environnement

### Le patrimoine et le cadre de vie

Le territoire est composé de 3 secteurs aux caractéristiques contrastées mais confrontés à une pression immobilière forte : un nord périurbain soumis à l'influence métropolitaine, un centre très dense en perte de vitesse mais au potentiel fort, un sud rural attractif. Le déficit de notoriété est du essentiellement à la mauvaise image du territoire mais il existe sur le territoire des sites ou des démarches qui contribuent à la valorisation du patrimoine (Colline de Lorette, site de Vimy, inscription à la liste du patrimoine mondial de l'Unesco du Bassin Minier).

La persistance de friches minières dans le paysage offre des possibilités de renouvellement important et de nombreux projets importants de développement économique (ZA) ou de l'habitat (lotissements, ZAC...) vont faire évoluer les paysages.

**L'enjeu principal sur ces thématiques consiste en la préservation des caractéristiques des 3 secteurs du territoire** dans le but de la valorisation du patrimoine naturel parfois remarquable et de la création d'espaces de nature. Cette préservation passe par la maîtrise du développement au nord, dans le but d'économiser le foncier à long terme et de préserver les ceintures agricoles autour des villes, par l'amélioration du cadre de vie du secteur central tendant à infléchir son déclin et à renforcer les politiques d'investissements des collectivités locales (grands projets, trame verte, TCSP...) et par la protection du caractère rural des collines de l'Artois (limitation des extensions urbaines, des projets d'infrastructures...).

Ainsi le territoire doit se saisir de l'opportunité des friches industrielles et minières pour améliorer le cadre de vie (exemple : projet de parc sur les cokes de Drocourt) et gérer la consommation du foncier afin de préserver « les identités » du territoire et valoriser son image auprès des habitants et vers l'extérieur.

### Les ressources naturelles

Le territoire est écologiquement assez pauvre au sein de la région Nord-Pas-de-Calais, excepté quelques rares éléments issus parfois de la requalification de friches minières ou industrielles. Le taux de boisement est faible surtout dans les secteurs ruraux, pourtant plus propice à son développement. On constate aussi la réduction progressive et continue de la surface agricole, sans en faire une particularité locale. L'eau potable est de qualité médiocre. Les collectivités ont engagé des efforts importants qu'il s'agit de conforter en terme de planification urbaine. Pour finir l'urbanisation et la construction du réseau d'assainissement ont modifié les cours d'eau provoquant la fragilité de l'équilibre hydraulique et a conduit à une qualité de l'eau superficielle médiocre

Ainsi le développement du territoire risque d'entraîner la diminution de la superficie des espaces de nature et la fréquentation accrue des milieux naturels existants. La protection et l'entretien des espaces de nature en ville (jardin privatifs des cités minières, patrimoine arboré,...) associé à la création d'une nouvelle offre (boucles trame verte) devient indispensable notamment dans le cœur urbain. L'augmentation du boisement sur le territoire est nécessaire et peut s'opérer par la l'utilisation des friches, la protection des champs captants, l'utilisation de réserves foncières ou l'accompagnement qualitatif des grands projets du territoire.

La question de la gestion des ressources du territoire est majeure. Ainsi les réserves foncières (à vocation économique ou habitat) doivent être gérées afin de préserver au maximum les

terres agricoles les plus rentables. Le traitement alternatif des eaux pluviales devra être généralisé et la gestion des réserves d'eau souterraine ainsi que l'alimentation en eau potable devront être encadrées de manière à améliorer significativement la qualité de l'eau.

### **Risques, nuisances et pollution**

On constate sur le territoire une baisse des émissions de gaz liées à l'industrie mais en parallèle une augmentation de celles liées aux transports.

La qualité des sols est parfois dégradée, essentiellement due à l'héritage des activités passées industrielles.

Les nuisances sonores restent importantes et sont principalement liées aux infrastructures de transports.

Une bonne collecte et un tri efficace des déchets sont engagées dans les deux agglomérations et pour finir le territoire est soumis à des risques divers : naturels (inondation), technologiques (entreprises classées) et miniers (grisou, affaissements).

Concernant ce volet, les enjeux concernent la réduction des nuisances, la connaissance des risques et la lutte contre les pollutions. La réduction des émissions de gaz s'effectuera par le développement des transports collectifs. Les projets d'extension urbaine utiliseront les espaces dégradés en priorité. La connaissance des risques naturels ou industriels sera renforcée, grâce aux Plans de Prévention des Risques et permettra de limiter l'extension de l'urbanisation aux abords de ces zones à risques. La gestion de la ressource en eau souterraine et de la sécurité de l'alimentation en eau potable sera au cœur de projet de développement du territoire. Enfin, les équipements d'incinérations des déchets du territoire devront être mis aux normes.

### **3) Livret 4 : L'évaluation environnementale**

**Les espaces naturels et la biodiversité** seront maintenus au travers du SCOT ainsi que leur diversité. Par exemple, la protection des ZNIEFF est un élément majeur dans l'optique de préserver la biodiversité du territoire.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

# L'EXPLICATION DES CHOIX RETENUS

---

Cette partie a pour but d'expliquer les choix retenus pour établir le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) et le Document d'Orientations Générales (DOG).

Elle permet de comparer l'évolution prévisible du territoire d'un point de vue démographique et ses incidences sur l'environnement en terme de consommation d'espace en l'absence du SCOT avec une poursuite des tendances actuelles d'une part et en présence du SCOT d'autre part.

A l'heure de la globalisation, à l'élaboration d'aire métropolitaine d'échelle européenne, la stratégie du territoire de Lens-Liévin et Hénin-Carvin, ne peut se concevoir dans le cadre de ses limites administratives. Le territoire doit profondément repenser son mode de faire. Pour peser, il faut muter. Il faut maintenant agir dans le cadre d'un nouveau modèle.

Déjà, dès 1971, l'OREAM Nord a conceptualisé l'Aire Urbaine Centrale du Nord – Pas de Calais, entre Lille et Arras, Béthune et Valenciennes, et a évoqué ses prolongements vers la Belgique.

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

Par ailleurs, les projections de population à 20 ou 30 ans montrent une stagnation de la population régionale autour des 4 millions d'habitants.

Ces évolutions ne touchent pas tous les territoires de la même façon. Certains connaîtraient un déclin démographique, alors que la métropole lilloise continuerait à concentrer la population. Selon ces projections, près d'1 habitant sur 3 habiterait dans la métropole lilloise d'ici 2030.

Au recensement de 1999, le territoire du SCOT comptait 375 512 habitants, soit la 13<sup>ème</sup> agglomération française.

Néanmoins, au cours des années 90, le recul de la population s'est accentué : -0,15%/an entre 1990 et 1999 contre -0,1% entre 1982 et 1990, alors que la population départementale progressait. Cette perte d'habitants résulte d'un solde migratoire globalement négatif que le solde naturel n'est pas parvenu à compenser.

La reconduction des tendances 1990-1999 à l'horizon 2015 (selon le modèle OMPHALE de l'INSEE) annonce encore une baisse de la population du territoire d'un peu plus de 10 000 personnes. Certes, les projections de population possèdent un certain nombre de limites car elles ne font que reconduire des tendances du passé pour l'avenir d'un territoire. Elles ne tiennent donc pas compte des nouvelles politiques volontaristes mises en place, de phénomènes qui prennent fin ou encore d'événements nouveaux.

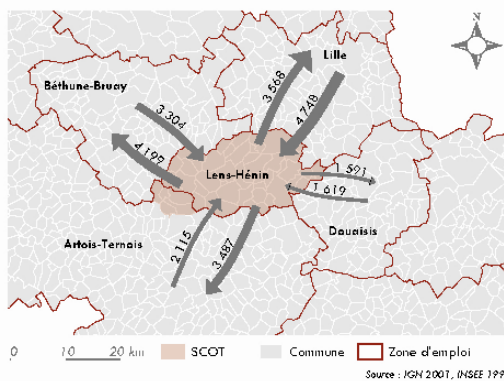
Cependant, elles permettent de fournir une première information sur ce qui pourrait se passer, ce que l'on appelle communément le scénario au fil de l'eau...

# SCENARIO 1 : POURSUITE DES TENDANCES ACTUELLES : Un territoire en perpétuelle reconversion

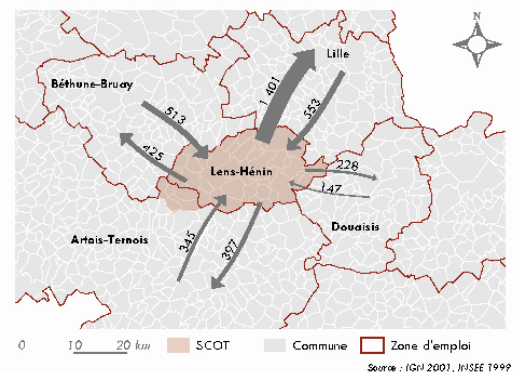
## Principaux indicateurs :

- Le solde naturel tendant vers la moyenne nationale, ne permet plus de compenser en partie le solde migratoire déficitaire du territoire.
- Le solde migratoire du territoire continue d'être déficitaire de la même façon qu'entre 1990/99 et en particulier pour les jeunes diplômés et les couples de la catégorie profession intermédiaire avec enfants.

Flux migratoires résidentiels entre la zone d'emploi de Lens-Hénin et les Zones d'emploi limitrophes entre 1990 et 1999 : Les couples avec enfant(s)



Flux migratoires résidentiels entre la zone d'emploi de Lens-Hénin et les Zones d'emploi limitrophes entre 1990 et 1999 : Les personnes seules



- La population passe de 375 000 habitants en 1999 à 365 000 habitants en 2015.
- Près de la moitié des logements sont des logements sociaux ou miniers.

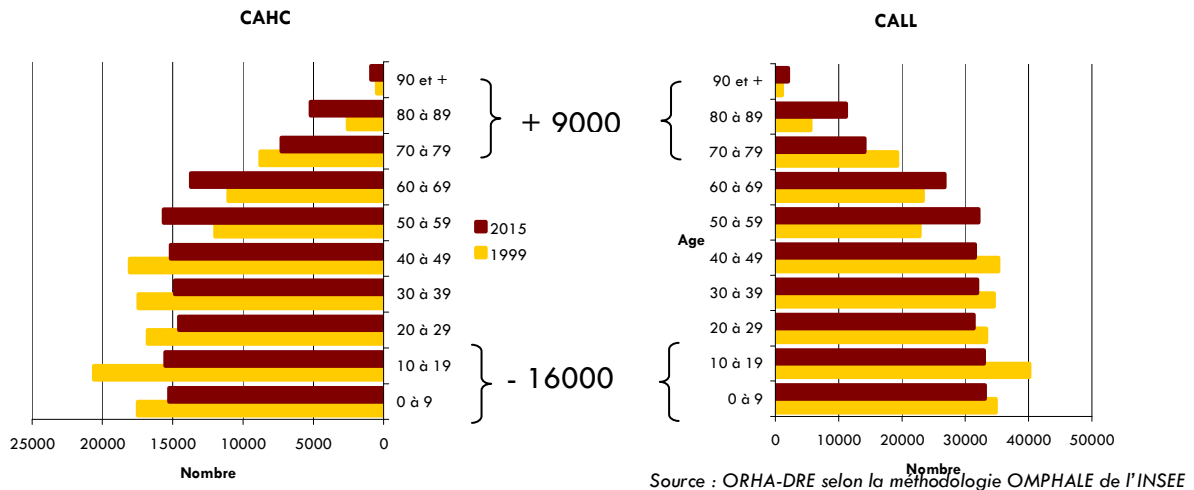
## Hypothèses

- Baisse mais aussi vieillissement de la population.
- Une spécialisation du territoire qui se traduit par un cœur urbain marqué par l'image « minière » en régression tandis que le secteur Nord est porté par l'effet métropolitain et les collines de l'Artois par l'image rurale. L'arrivée de nouveaux habitants se fera d'abord vers ces 2 derniers secteurs les plus attractifs, accentuant de ce fait la spécialisation du territoire.
- Le nombre d'emplois augmente mais pas suffisamment pour absorber l'ensemble de la population active qui augmente plus vite.
- Un développement résidentiel en extension et peu dense qui oblige à urbaniser fortement aux espaces naturels et agricoles.

Ce scénario « au fil de l'eau » n'est pas acceptable car il entre en pleine contradiction avec les orientations défendues depuis plusieurs années par les deux Communautés d'Agglomération notamment au travers des projets de territoire et par la mise en place de politiques volontaristes.

Dans ce cadre, même si le territoire bénéficie d'une population encore jeune, elle connaîtrait un vieillissement important dans les prochaines années. D'après les projections de l'ORHA et suivant le modèle OMPHALE de l'INSEE, la population du territoire du SCOT verrait d'ici 2015 une forte augmentation du nombre des plus de 60 ans (+ 9000) et des plus de 80 ans (+ 9500). En parallèle, le territoire perdrait une partie importante de ses moins de 20 ans (- 16000). Le territoire deviendrait ainsi moins attractif pour les populations jeunes et actives, remettant ainsi en cause le lien social et générationnel ainsi que son futur économique.

Pyramides des âges en 1999 et projetée en 2015



La part des propriétaires continuerait d'augmenter dans le secteur nord se rapprochant ainsi des moyennes nationales, les collines de l'Artois maintiendraient leur dynamique. Le secteur du cœur urbain resterait quant à lui à dominante « sociale » mettant ainsi en difficulté l'image d'un territoire équilibré et solidaire.

Il est à noter que même si cette baisse de la population se produisait, le nombre de ménages augmenterait sur les 2 agglomérations à hauteur de 7700 pour la CAHC et 2600 pour la CAHC.

E.P.C.I	1999	2005	2015	variation 1999-2015
CALL	92 263	95 756	99 967	+7 704
CAHC	44 923	46 210	47 524	+2 601

Source : ORHA-DRE selon la méthodologie OMPHALE de l'INSEE

Ainsi, ce serait plus de 1000 logements à construire chaque année sur le territoire du SCOT même en cas de diminution de population pour absorber, entre autres, une hausse du nombre de ménages.

Dans ce cadre, sachant que la densité moyenne des logements construits sur le territoire est de 15 logements/hectares, il faudrait d'ici 2015 construire 8000 logements (500 hectares) en grande majorité en extension urbaine, dans les secteurs les plus « attractifs » et 10000 logements supplémentaires (700 hectares) d'ici 2025 (soit 1200 Ha en tout).

Au niveau économique, les échanges entre les zones d'emplois s'accroîtraient notamment en faveur du territoire. Dans la logique de la poursuite des tendances actuelles, le territoire du SCOT serait un des principaux créateurs d'emplois en région. Néanmoins ces emplois ne profiteraient pas forcément aux actifs du territoire.

Par ces difficultés, le risque serait fort pour que le territoire devienne le réceptacle des besoins des territoires limitrophes. Le territoire ne pèserait plus assez sur la dynamique régionale pour muter et son rôle dans l'aire métropolitaine lilloise se verrait réduit.

## **SCENARIO 2 (celui du SCOT) : RETOURNEMENT D'IMAGE ET SAVOIR FAIRE**

### **Principaux indicateurs :**

- Le solde naturel et le solde migratoire s'équilibre.
- Le territoire garde sa population et en attire de nouvelles.
- Chaque secteur du SCOT bénéficie de la dynamique et participe au développement du territoire.

### **Hypothèses**

- La population se maintient à 375 000 habitants en 2015.
- Le territoire arrive à garder ses jeunes actifs et leur nombre est renforcé par les nouveaux venus. Le vieillissement de la population est ainsi limité.
- Fluidité du parcours résidentiel et des propriétaires plus nombreux.
- Développement de l'économie résidentielle.
- Maîtrise des prix du foncier.
- Un territoire équilibré et solidaire, chaque secteur gardant ses spécificités propres.
- Une augmentation du nombre d'emplois et de la population active et des revenus par habitant.
- Préservation des ceintures naturelles et agricoles au nord et de l'aspect rural au sud.

Ce scénario correspond à un objectif réaliste mais néanmoins ambitieux de développement du territoire tenant compte de la dynamique régionale notamment en terme démographique qui tend à se stabiliser.

Au vu de ces éléments, il est envisageable d'afficher un maintien de population du territoire. Si et seulement si la construction se stabilise à ce niveau, il pourra alors être proposé d'aller plus loin et d'augmenter petit à petit la population du territoire. Pour cela, il conviendra de surveiller le niveau de production et revoir à la hausse ce chiffre, si la stabilisation est effectuée de manière durable (400 000 habitants d'ici 2030).

Le parcours résidentiel se fluidifie et permet aux propriétaires d'être plus nombreux sur tout le territoire. Ceci est vrai en particulier sur le cœur urbain qui continue de porter la dynamique initiée par les deux Communautés d'Agglomération au travers de la politique de régénération urbaine mise en place depuis plusieurs années, la politique des Grands Projets Communautaires (Louvre Lens, Pôle d'Excellence Sportif, Sainte Henriette...) et la mise en œuvre du transport en commun en site propre. Cette dynamique permettra de mettre en avant le retournement d'image et le « savoir faire » du territoire.

Cette régénération urbaine pourrait entraîner parallèlement une augmentation du coût du foncier que les puissances publiques se doivent de contrôler en mettant en place notamment une politique stratégique de maîtrise du foncier afin de garantir à tous, l'accès à un logement social ou en accession de qualité.

Afin de répondre à la demande en logement, le territoire devra construire 1700 logements/an, soit 13000 logements à horizon 2015 et 30 000 d'ici 2025 afin de répondre :

- au desserrement des ménages,
- au renouvellement du parc ancien,
- au besoin d'évolution du parcours résidentiel sur le territoire,
- à l'accueil de populations nouvelles.

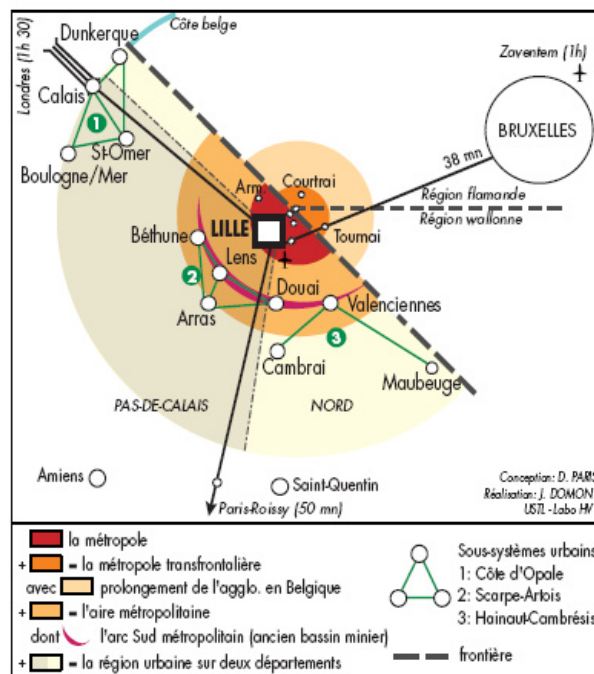
Au niveau économique, le scénario de croissance implique de créer un nombre d'emplois suffisant pour permettre aux salariés de venir s'installer ou de rester sur le territoire.

Il s'agira de créer ou de renforcer une offre foncière et immobilière diversifiée et maîtrisée.

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

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

Cet espace urbain dense ne renvoie pas au modèle métropolitain polarisé classique (type Toulousain), mais plutôt à un système urbain complexe en réseaux de villes qui échangent entre elles, et développent des liens politiques. La métropole transfrontalière fonctionne en réseau, l'aire métropolitaine et la région urbaine sont structurées en sous systèmes urbains (Béthune – Lens – Douai – Arras ; Valenciennes – Cambrai – Maubeuge ; Dunkerque – Calais – Boulogne – Saint Omer), la métropole lilloise, et en son sein Lille, ayant une fonction d'animation particulière.



A l'intérieur de ce système, le territoire du SCOT est prêt à affronter la comparaison et la concurrence :

- En utilisant ses atouts qui se révèlent pleinement à l'échelle métropolitaine,
- En devenant attractif non seulement pour les entreprises mais aussi pour les hommes,
- En construisant une image dynamique d'un territoire sans lieu de relégation

## Consommation d'espaces

### **Recycler le foncier existant en zone urbaine, favoriser le renouvellement urbain.**

Le principe de renouvellement urbain, c'est-à-dire reconstruire la ville sur elle-même répond à plusieurs problématiques :

- Economiser le foncier et notamment les espaces et les milieux agricoles ou naturels
- Optimiser les politiques publiques d'équipements (voiries, assainissement, transport urbain,...)
- Permettre un renouvellement du parc dans les zones d'habitats dégradés
- Permettre l'adaptation des espaces aux exigences des nouveaux modes de vie en terme de confort, de circulation et de stationnement, d'espaces verts, d'équipements de logements, de bruits...
- Développer les équilibres sociaux et la mixité urbaine.

### **En faisant le choix du développement du cœur urbain, le SCOT fait le choix du renouvellement urbain et de la densification urbaine.**

Cependant, le renouvellement urbain ne peut suffire pour atteindre le niveau de construction escomptée (30 000 logements d'ici 2025) et la consommation de nouveaux terrains demeure nécessaire.

Le bilan des zones urbanisables à vocation d'habitat dans les POS et PLU du territoire du SCOT montre que 1000 hectares environ sont actuellement ouverts à l'urbanisation à court et long terme.

S'ils sont utilisés de manière « économe », c'est-à-dire avec les densités préconisées par le SCOT (entre 15 et 30 logements/hectare), ces 1000 hectares permettront de construire 28000 logements. Si l'on y rajoute les logements qui seront produits dans le cadre du renouvellement urbain et de la densification du tissu urbain, le territoire dispose donc largement d'assez de foncier ouvert à l'urbanisation pour construire les 30000 logements nécessaires d'ici 2025.

	Secteur Nord	Cœur Urbain	Collines de l'Artois	SCOT
<b>Bilan des zones ouvertes pour l'urbanisation future habitat dans les POS et PLU</b>	355	550	80	985
<b>Potentiel de logements estimé</b>	Avec une densité de 25 logements/Ha	Avec une densité de 30 logements/Ha	Avec une densité de 15 logements/Ha	
	~9000	~18 000	~1200	<b>~28 000</b>

On voit donc que cette ambition démographique est une politique réaliste au vu du foncier règlementairement prêt à être urbanisé et permet de limiter très fortement l'ouverture de zones supplémentaires que celles déjà prévues dans les POS et PLU.

**Objectif du SCOT de Lens-Liévin et Hénin-Carvin :  
une attractivité reposant sur la régénération urbaine et la maîtrise des espaces.**

Le scénario retenu par le SCOT se traduit par le maintien de la population sur le territoire et en matière économique par une augmentation significative des emplois en 10 ans permettant ainsi d'absorber la population active.

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

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

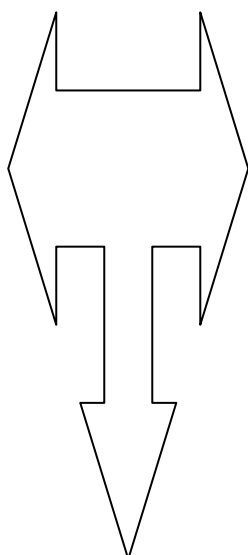
Ainsi, ce scénario est cohérent avec la gestion économe de l'espace, le respect des grands équilibres du territoire. Il permet de rompre avec une tendance à l'urbanisation peu dense, souvent sans lien avec les grands équipements et les pôles de services qui à terme risque de développer les déplacements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

# L'ARTICULATION JURIDIQUE DU SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE AVEC LES AUTRES DOCUMENTS

## I- Hiérarchie des normes

### **Prise en compte :**

- Les Projets d'équipement de l'Etat,
- L'Occupation des sols des territoires limitrophes.
- Le Plan Départemental d'Elimination des Déchets Ménagers et Assimilés,
- Le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire et le Schéma Régional des Transports,



### **Le SCOT doit être compatible avec :**

- Les principes des articles L110 et L121-1 du Code de l'urbanisme,
- Les PIG du territoire,
- Le SDAGE,
- Les SAGE du territoire,

### **Le SCOT de Lens Liévin Hénin Carvin**

### **Les documents devant être compatibles avec le SCOT :**

- PLU (plan local d'urbanisme),
- PLH (programme local de l'habitat),
- PDU (plan de déplacements urbains),
- SDC (schéma de développement commercial),
- autorisation d'urbanisme commercial,
- certaines autorisations ou opérations d'aménagement (lotissement de plus de 5000m<sup>2</sup> de SHON, ZAC, ZAD, PSMV, autorisations d'urbanisme commercial...).

## **II- Rapport de compatibilité**

### **1) Les documents juridiquement supérieurs au SCOT**

#### **Prise en compte**

Avant et après sa réalisation, le SCOT doit prendre connaissance de plusieurs documents quand certaines de leurs dispositions sont susceptibles d'avoir une influence sur le contenu du schéma. Après étude, ces dispositions ont pu être intégrées au SCOT.

Le SCOT de Lens Liévin Hénin Carvin doit prendre en compte :

- Les projets d'équipement de l'Etat, des collectivités et des établissements et services publics,
- L'occupation des sols dans les territoires limitrophes,
- Le Plan Départemental d'Elimination des Déchets Ménagers et Assimilés (PDEDMA) arrêté le 12 novembre 2001 qui effectue un inventaire des déchets et définit les priorités à retenir selon les évolutions démographiques et économiques à venir,
- Le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire (SRADDT) arrêté le 22 novembre 2006 et précisant les orientations fondamentales à moyen terme du développement durable du territoire régional,
- Le Schéma Régional des Transports (SRT) constituant un réseau global de transports collectifs à l'échelle de la région, arrêté le 12 septembre 2006,
- Les tracés régionaux des trames verte et bleue.

#### **Compatibilité**

Avant son approbation, le SCOT a dû intégrer plusieurs documents qui lui sont supérieurs dans la hiérarchie des normes. Ainsi le SCOT ne doit pas contenir de dispositions explicitement contraires aux prescriptions de ces documents, ni en méconnaître les orientations principales.

Au cas de modification de ces documents postérieurement à l'adoption du SCOT, ce dernier devra être rendu compatible, si nécessaire, dans un délai maximum de trois ans.

Le SCOT de Lens Liévin Hénin Carvin doit être compatible avec :

- Les principes des articles L110 et L121-1 du Code de l'urbanisme (principe d'équilibre, principe de diversité des fonctions urbaines et de mixité sociale, principe de respect de l'environnement). Dans chaque domaine le SCOT doit tenir compte du respect de ces principes.
- Le Projet d'Intérêt Général (PIG) de Métaleurop : le PIG est un document réalisé par les services de l'Etat (préfecture) concernant un projet d'utilité publique défini, et qui a pour but d'éviter que des dispositions ne soient prises dans les documents d'urbanisme pouvant compromettre la réalisation de ce projet. Le dernier arrêté date du 17 octobre 2005.
- Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Artois Picardie en vigueur depuis le 20 décembre 1996 et qui vise à protéger la qualité et la quantité de l'eau, la préservation de la faune et de la flore aquatique, et la valorisation économique de l'eau.
- Les Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux de la Lys et Marcq Deûle : Le SCOT doit être compatible avec les objectifs et orientations du SAGE pour tout ce qui concerne la gestion et la protection des milieux aquatiques. Le SCOT devra tenir

compte, une fois terminés, de ces deux schémas sachant que le SAGE de la Lys est sur le point d'être finalisé alors que le SAGE Marque-Deûle est au début de son élaboration.

## **2) Les documents juridiquement inférieurs au SCOT**

### **Les documents d'urbanisme**

Les différents documents locaux d'urbanisme que sont les PLU (Plan Local d'Urbanisme), les POS (Plan d'occupation des Sols) et les cartes communales doivent être compatibles avec le SCOT qui leur est juridiquement supérieur.

Néanmoins, le SCOT n'a pas pour vocation de se substituer à ces documents mais de prévoir et organiser l'évolution de l'urbanisme à plus long terme en définissant des orientations à plus grande échelle.

Ils ne devront pas contredire ses orientations ni édicter des règles expressément contraires à celui-ci. Au cas de non compatibilité d'un de ces documents adopté avant l'entrée en vigueur du SCOT, il devra être révisé dans un délai maximum de trois ans pour être rendu compatible avec le Schéma.

Il peut exister un lien de conformité entre le SCOT et les documents et opérations hiérarchiquement inférieurs si le SCOT délimite ou localise des espaces et sites naturels ou urbains à protéger (domaine de l'environnement).

### **Les documents de planification sectorielle**

A la manière des documents locaux d'urbanisme, les documents de planification sectorielle doivent être compatibles ou rendus compatibles dans un délai de trois ans avec le SCOT.

Ainsi le SCOT de Lens Liévin Hénin Carvin s'impose :

- Au Programme Local de l'Habitat (PLH) (celui de Lens Liévin a été arrêté fin 2006 et celui de Hénin-Carvin est en cours d'élaboration), qui est un document d'urbanisme et de programmation prévu pour une durée de six ans et qui fixe les grandes orientations en matière d'habitat et de politique foncière.
- Au Plan de Déplacements Urbains (PDU), notamment celui de Lens Liévin Hénin Carvin qui sera adopté fin 2007 et qui définit l'organisation des transports, la circulation et le stationnement dans le périmètre des transports urbains. Il définit une utilisation rationnelle de tous les modes de transport dans le souci d'améliorer la qualité de l'air.
- Aux Plans de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV)
- Aux opérations foncières et d'aménagement telles que les Espaces Naturels Sensibles (ENS), les Zones d'Aménagement Concerté (ZAC), les Zones d'Aménagement Différé (ZAD), les lotissements de plus de 5000 m<sup>2</sup> de SHON, les réserves foncières de plus de 5 hectares ainsi que les autorisations d'urbanisme commercial.

# LE SUIVI DU SCOT

---

Au préalable, il est important de noter que la structure Syndicat Mixte du SCOT des Agglomérations de Lens-Liévin et Hénin-Carvin est une structure juridique pérenne, et ce quelque soit la forme que prendra son équipe technique.

**L'article R 122-2 du Code de l'urbanisme et en particulier l'alinéa 6 nous rappelle que :**

« le schéma fera l'objet d'une analyse des résultats de son application, notamment en ce qui concerne l'environnement, au plus tard à l'expiration d'un délai de dix ans à compter de son approbation ».

Dans ce contexte, le Syndicat Mixte du SCOT a décidé dès son élaboration de se doter d'un observatoire couplé à un système d'information géographique.

## 1. Définition préalable

Un Observatoire Social et Territorial (OST) est un outil de connaissances destiné à éclairer les politiques publiques sur :

- leur élaboration,
- leur mise en œuvre,
- leur suiti.

Un Observatoire Social et Territorial peut produire certaines données mais il est également centralisateur de données émanant d'autres pourvoyeurs d'informations. Il constitue un socle de données statistiques fiables et pérennes dans le temps et produit des analyses régulières et largement diffusées.

## 2. Un observatoire au sein du SCOT

### 2.1 Objectifs

Le SCOT a pour vocation à servir de cadre pour un grand nombre de politiques sectorielles telles que celles tournant autour des questions d'habitat, de déplacements, de développement commercial, d'environnement, d'organisation de l'espace...

Dans ce cadre, l'Observation Social et Territorial au sein du SCOT est :

- un outil d'aide à la décision : il a donc appuyé l'élaboration du SCOT en rassemblant en son sein des données/indicateurs nécessaires au SCOT et autres documents (PLH, PDU, Schéma d'urbanisme commercial et artisanal) afin de permettre une meilleure compréhension du territoire et ,
- un outil de suivi et d'évaluation par la suite : les bases de données seront régulièrement mises à jour afin de permettre un suivi des évolutions du territoire et des SCOT, PLH, PDU...

### 2.2 Champs et échelles de l'observation

Au vu de l'étendue des thématiques couvertes par le SCOT, l'OST doit également être capable de fournir des données statistiques sur un grand nombre de champs : population, foncier, habitat, déplacements, activités-emploi, équipements et services, environnement...

L'OST comportera également une composante géographique consistant en un S.I.T. (Système d'Information du Territoire). La cellule S.I.T. se charge de récupérer des informations géolocalisées sur le territoire du SCOT afin d'affiner et de structurer l'analyse statistique. En terme d'échelle d'observation, l'OST fournit des informations allant de l'échelle globale du SCOT à l'échelle communale.

*Par ailleurs, des indicateurs ont été définis dans l'évaluation environnementale. Ils représentent les thématiques développées dans l'Etat Initial de l'Environnement et permettront de mesurer l'impact de la stratégie développée et les objectifs à atteindre.*

## 2.4 Publications

Durant l'élaboration du SCOT, le Syndicat Mixte a diffusé un certain nombre de productions qui ont permis d'engager concrètement un travail d'observation du territoire et qui se poursuivront tout au long du suivi du SCOT :

- Regards sur le territoire, éléments statistiques
- Tendances de l'habitat (diffusion annuelle depuis 2005)
- Etude « habitat et qualité, vers un habitat raisonné »
- Regards sur le commerce
- Observatoire du foncier bâti et non bâti
- Recensement sous SIG du zonage des PLU des zones protégées et des nouvelles zones ouvertes à l'urbanisation,
- Campagne de photos aériennes en 2005
- Evolution du territoire par une interprétation des photos aériennes de 1971, 1983, 1989, 1998 et 2004.

THEME	Sous-thème	Indicateur	Source
FONCIER	Occupation du sol et consommation d'espaces naturels et agricoles	Nombre d'hectares agricoles	SCOT (orthophotographies à dates différentes)
		Nombre d'hectares en zone naturel	SCOT (orthophotographies à dates différentes)
		Nombre d'hectares en zone urbanisée	SCOT (orthophotographies à dates différentes)
	Recollement des POS et PLU	Nombre d'hectares ouverts à l'urbanisation à destination d'habitat	SCOT
		Nombre d'hectares ouverts à l'urbanisation à destination développement économique	SCOT
	Marchés foncier	Suivi de l'évolution des volumes et des niveaux de prix des terrains, des surfaces des propriétés bâties et non bâties...	Perval (notaires) DIA (communes)
HABITAT	Structure et occupation du parc	Typologie du parc et occupation : Nombre de logements, individuels/collectifs, taille, statuts d'occupation, ancienneté, confort, vacance...	INSEE, DRE, Filocom
		Typologie du parc et occupation	DRE, Filocom
	Construction neuve et diversification	Permis de construire (logements autorisés Individuels, collectifs)	DRE
		Construction neuve de logement social	Agglomérations-DDE
		Prêts à Taux Zéro	DRE
	Marchés fonciers et immobiliers	Transactions immobilières dans l'ancien : caractéristiques des logements vendus, des acquéreurs et des vendeurs	Perval (notaires)
		Transactions foncières (terrain à bâtir) : caractéristiques des terrains vendus, des acquéreurs	Perval (notaires)
	Parc social et Soginorpa	Structure et occupation du parc : typologie des logements (pièces, ancienneté) et caractéristiques des occupants	DRE Soginorpa
		Demande en logement social	ARHLM
		Parc rénové/non rénové	Soginorpa
		Répartition Ayant-droits/locataires	Soginorpa
	Densité	Densité des opérations nouvelles (ZAC, lotissement...) selon les zones	Communes-SCOT
	DEPLACEMENTS	Migrations domicile travail	Echanges du SCOT avec les territoires voisins
Echanges au sein du territoire du SCOT			SMT
Evolution des parts modales		Part modale voiture	SMT
		Part modale des transports en commun	SMT
		Part modale des modes doux	SMT
Evolution du trafic routier		Comptages routiers sur les principaux axes	DRE, Conseil général, SMT
Evolution de la fréquentation des transports en commun		Nombre de voyageurs du réseau Tadao avant et après TCSP	SMT
		Nombre de voyageurs TER	Conseil Régional
Intermodalité		Nombre de pôles aménagés	SMT

THEME	Sous-thème	Indicateur	Source
DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE-ACITIVITES	Emploi	Le taux d'activité	INSEE
		La part des emplois précaires	INSEE
		Taux de chômage	ANPE INSEE
		Caractéristiques des demandeurs d'emplois	DRTEFP
	Secteurs économiques	Nombre d'emplois de l'industrie	
		Nombre d'emplois de secteur tertiaire	
		Superficie Agricole Utilisée	Chambre agriculture, DDAF
	Parc d'activités	Nombre d'exploitations dont celles de plus de 80 ha	Chambre agriculture, DDAF
		Superficies des zones et parcs d'activités en projet, existants dont les zones commercialisables	Agglomérations, CCI, Communes
		Nombre d'engagements de démarches de qualité pour la création de parc d'activités	Agglomérations, CCI, Communes
EQUIPEMENT ET SERVICES	Commerce	Localisation et dénombrement des commerces de + de 300 m <sup>2</sup> (type, surfaces...)	CRCI
		Établissements qui passe en CDEC pour extension ou création	CRCI, CDEC
	Santé	Nombre de cliniques et centres hospitaliers	DDASS-FINESS
		Établissements de soins des personnes âgées	DDASS-FINESS
		Offre de soins médecins généralistes et spécialistes : densité pour 100 000 habitants	DRASS-ORS
		Mortalité (Indice Comparatif de Mortalité / les différentes causes / indice de mortalité précoce...)	DRASS-ORS
	Culture	Les équipements culturels (domaines, activités, localisation...)	Mission Bassin Minier, Communes, Agglomérations...
	Sports	Les équipements sportifs	Communes, Agglomérations...

Sont repris ci-après les indicateurs définis par ailleurs dans l'évaluation environnementale.

1. Les Espaces naturels et la Biodiversité		
Indicateurs	Type d'indicateurs	Maitres d'ouvrage
Campagnes de photos aériennes du territoire permettant l'analyse de l'évolution des sols	Qualitatif et quantitatif	SCOT
Evolution du Taux de boisement du territoire	Quantitatif	SCOT
Recollement des PLU : évolution des surfaces urbanisables, consommation des espaces naturels et agricoles	Quantitatif	SCOT
Inventaires faunistiques et floristiques des zones protégées	Quantitatif	ZNIEFF : Etat ENS : CG 62 Trame Verte : Agglomérations
2. Le Paysage et le cadre de vie		
Indicateurs	Type d'indicateur	Maitre d'ouvrage
Evolution du taux de boisement du territoire	Quantitatif	SCOT
Réalisation des projets des agglomérations (boucles, grands projets)	Quantitatif et qualitatif	Agglomérations, communes
Evolution des paysages ruraux, plantation de haies	Quantitatif et qualitatif	Agglomérations, communes
Recollement des PLU : évolution des surfaces urbanisables, consommation des espaces naturels et agricoles	Quantitatif	SCOT
3. L'Eau		
Indicateurs	Type d'indicateur	Maitre d'ouvrage
Mesures de la pollution des captages de l'eau potable	Quantitatif	Agglomérations
Evolution de la capacité de traitement des équipements	Quantitatif	Agglomérations
Mesure du nombre de raccordements aux réseaux assainissement	Quantitatif	Agglomérations
Recollement des PLU : évolution des surfaces urbanisables, consommation des espaces naturels et agricoles	Quantitatif	SCOT
4. Les risques naturels et technologiques		
Indicateurs	Type d'indicateur	Maitre d'ouvrage
Réalisation et approbation des PPR	Quantitatif	Communes – Etat
Nouveaux arrêtés de catastrophes naturelles	Quantitatif	Etat
Démarche des collectivités vers les économies d'énergie et le développement des énergies renouvelables (Agenda 21, Plan Climat, ZDE)	Quantitatif et qualitatif	Communes et Agglomérations
Recollement des PLU : évolution des surfaces urbanisables, consommation des espaces naturels et agricoles	Quantitatif	SCOT
5. Les sites et sols pollués		
Indicateurs	Type d'indicateur	Maitre d'ouvrage
Résorption de friches industrielles dans le but de projets de renouvellement urbain	Quantitatif	Collectivités
Suivi de l'inventaire BASIAS	Quantitatif	DRIRE - Collectivités
Etudes simplifiées et Détaillées des Risques engagées	Quantitatif	Collectivités
6. L'énergie		
Indicateurs	Type d'indicateur	Maitre d'ouvrage
Réalisation de projets HQE	Qualitatif et quantitatif	Communes – Agglomérations
Subventionnement des projets privés d'utilisation des énergies renouvelables et nombre de m <sup>2</sup> de capteurs solaires ou photovoltaïques installés	Quantitatif	Communes
Réalisation de ZDE et quantité d'énergie produite par énergie éolienne sur le territoire	Quantitatif	Agglomérations
Fréquentation des transports collectifs – observatoire des déplacements et de la mobilité	Quantitatif et qualitatif	SMT - exploitant

<b>7. La qualité de l'air et la lutte contre l'effet de serre</b>		
<b>Indicateurs</b>	<b>Type d'indicateurs</b>	<b>Maîtres d'ouvrage</b>
Taux de rejets atmosphériques des activités par secteur d'activité et par type de rejets	Quantitatif	ATMO NPdC
Types et taux de contribution des principaux gaz responsables de l'effet de serre	Quantitatif	ATMO NPdC
Recensement des industries émettrices de polluants atmosphérique, en activité ou non	Quantitatif	Agglomérations (CAHC, CALL)
Niveau de la qualité de l'air mesuré par le réseau d'ATMO NPdC (Atmosphérique et intérieur)	Quantitatif	ATMO NPdC
Mode de chauffage des logements sur le territoire	Quantitatif et Qualitatif	SCOT, ADEME , SOGINORPA
Trafic routier journalier dont part des poids lourds	Quantitatif	DDE
Nombre de missions officielles d'information et de communication	Quantitatif	Association pour la Prévention de la Pollution Atmosphérique (APPA et ATMO NPdC)
<b>8. Les déchets</b>		
<b>Indicateurs</b>	<b>Type d'indicateurs</b>	<b>Maîtres d'ouvrage</b>
Quantité de déchets collectés par les collectivités	Quantitatif	EPCI ou Structure compétente
Quantité de déchets enfouis dans des CET	Quantitatif	EPCI ou Structure compétente
Taux de valorisation des déchets (recyclage, compostage)	Quantitatif	EPCI ou Structure compétente
Emplois créés dans la filière déchets	Quantitatif	EPCI ou Structure compétente – monde économique
Nombre de déchetteries sur le territoire et déchets traités	Quantitatif et qualitatif	EPCI ou Structure compétente
<b>9. Le Bruit</b>		
<b>Indicateurs</b>	<b>Type d'indicateurs</b>	<b>Maîtres d'ouvrage</b>
Evolution du classement sonore des infrastructures de transport terrestre	Qualitatif et Quantitatif	DDE, SCOT
Nombre de communes par catégories de classement	Quantitatif	SCOT
Nombre de personnes situées dans les secteurs soumis au bruit	Quantitatif	DDE
Evolution des plaintes de pollutions sonores	Quantitatif	SPPPI de l'Artois Mairies Etat
Nombre de dispositifs anti-bruit	Quantitatif	DRIRE
Etat du Plan d'Exposition au Bruit (PEB)	Quantitatif et Qualitatif	DDE
Nombre d'actions de sensibilisation et d'information	Quantitatif	DDASS (Pôle Compétence Bruit)
<b>10. Le Développement économique</b>		
<b>Indicateurs</b>	<b>Type d'indicateurs</b>	<b>Maîtres d'ouvrage</b>
Gestion du foncier : « recyclage urbain » (nombre et superficie)	Quantitatif	SCOT
Superficie Agricole Utilisée	Quantitatif	Chambre agriculture, DDAF
Nombre d'exploitations dont celles de plus de 80 ha	Qualitatif et Quantitatif	Chambre agriculture, DDAF
Taux de développement de cultures alternatives dont cultures non alimentaires	Quantitatif	Chambre agriculture, DDAF
Nombre de création de lieux de sensibilisation à l'environnement	Quantitatif	DDE
Superficies des zones et parcs d'activités en projet, existants dont les zones commercialisables	Quantitatif	CCI, SCOT
Nombre d'engagements de démarches de qualité pour la création de parc d'activités	Quantitatif et qualitatif	SCOT