

Livret 2 diagnostic

POPULATION PLANI-
FICATION AMENAGE-
MENT TRANSPORT
HABITAT COHERENCE
ENVIRONNEMENT
FONCIER ECONOMIE
COMMERCE RENOU-
VELLEMENT URBAIN
MIXITE EQUILIBR

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

DOCUMENT APPROUVÉ
LE 11 FÉVRIER 2008

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION.....	7
1 - ÉVOLUTIONS SOCIALES ET URBAINES.....	15
1.1. LA RICHESSE HUMAINE DU TERRITOIRE.....	17
1.1.1. Evolution de la population.....	17
1.1.2. Emplois et richesse.....	21
1.1.3. Formation-éducation.....	29
1.1.4. La santé.....	33
1.2. LES EQUIPEMENTS.....	37
1.2.1. L'accès aux équipements et services.....	37
1.2.2. Les équipements sportifs.....	37
1.2.3. Les équipements culturels.....	39
1.2.4. Les Grands projets d'intérêt communautaire.....	43
1.2.5 Les Espaces de loisirs et de détente.....	51
1.3. L'HABITAT.....	53
1.3.1. Etat des lieux de l'habitat : un parc immobilier spécifique fortement marqué par le logement institutionnel.....	53
1.3.2. Les mobilités résidentielles et les marchés de l'habitat.....	61
1.4. LA CONSOMMATION DUFONCIER.....	67
2 - LA DYNAMIQUE DE DÉVELOPPEMENT.....	73
2.1. LES ACTIVITES ECONOMIQUES.....	75
2.1.1. Les entreprises du territoire.....	75
2.1.2. Les parcs d'activité.....	79
2.1.3. Les filières d'excellence.....	81
2.2. L'URBANISME COMMERCIAL ET ARTISANAL.....	87
2.2.1. Caractéristique structurelle de l'offre commerciale.....	87
2.2.2. Analyse de la demande commerciale.....	97
2.3. TRANSPORTS ET DEPLACEMENT.....	103
2.3.1. Les infrastructures routières.....	107
2.3.2. Les transports publics.....	117
2.3.3. La place des deux roues et des déplacements doux sur le territoire.....	121
2.3.4 Le transport de marchandises.....	125
2.3.5. L'impact des déplacements sur la pollution atmosphérique et l'environnement.....	131
2.3.6. Diagnostic transversal et objectifs.....	135
2.4. VERS UNE DIVERSIFICATION DE L'AGRICULTURE.....	139
2.4.1. Portrait de l'activité agricole.....	139
2.4.2. Une diversification-tertiarisation de l'activité agricole.....	143
3 - LA PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT.....	151
3.1. PATRIMOINE ET CADRE DE VIE.....	153
3.1.1. Les paysages.....	153
3.1.2. L'éco citoyenneté.....	162
3.1.3. Le développement économique.....	165
3.2. LES RESSOURCES NATURELLES.....	167
3.2.1. Milieu naturel et biodiversité.....	167
3.2.2. Les ressources non-renouvelables.....	170
3.2.3. Les ressources renouvelables.....	173
3.3. NUISANCES ET POLLUTIONS.....	177
3.3.1. L'air et effet de serre.....	177
3.3.2. L'eau.....	179
3.3.3. Les sites et sols pollués.....	181
3.3.4. Le bruit.....	185
3.3.5. Les déchets.....	187
3.4. LES RISQUES.....	191
3.4.1. Les risques naturels.....	191
3.4.2. Les risques technologiques.....	195
3.4.3. Les risques liés aux conséquences des activités minières.....	197
4 - SYNTHÈSE DES ENJEUX DU DIAGNOSTIC.....	203
4.1 LES PISTES D'ENJEUX THEMATIQUES.....	204
4.2. 5 SECTEURS D'ENJEUX AU SEIN DU TERRITOIRE DU SCOT.....	209

LE SENS DU DIAGNOSTIC

Le diagnostic fait partie du rapport de présentation. Il doit conformément à l'article L122-1 du code de l'urbanisme être 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.

Le Diagnostic du SCOT de Lens-Liévin-Hénin-Carvin n'est donc pas un simple « état des lieux » effectué en début de la démarche ; c'est une analyse dynamique du territoire permettant de dégager les enjeux stratégiques.

L'objectif de ce diagnostic est bien de donner un sens à l'ensemble de la démarche, de créer un socle commun, un document de référence pour faciliter l'appropriation collective du SCOT en identifiant les grands enjeux auxquels le territoire de Lens-Liévin et Hénin-Carvin doit faire face. Le diagnostic a donc comme ambition de déterminer les points forts et les points faibles, les dysfonctionnements et les opportunités qui suscitent la réaction, le débat et l'engagement des acteurs.

INTRODUCTION

© 2002. Kyoto University Library



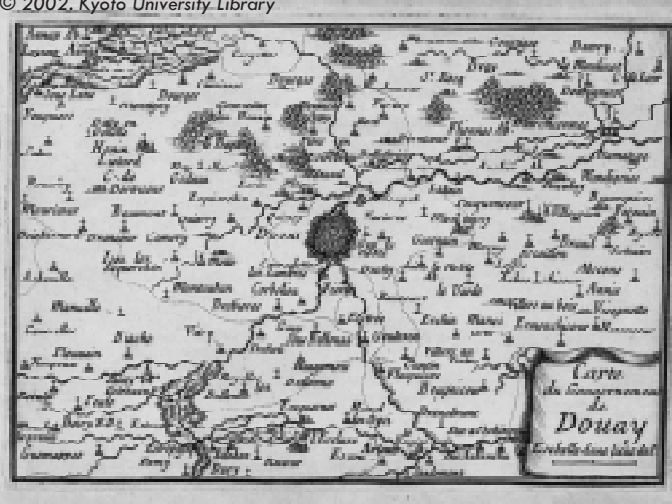
Carte du comté de l'Artois au XVIIe siècle

© 2002. Kyoto University Library



Carte du «Baillage de Lens »

© 2002. Kyoto University Library



Carte du Gouvernement de Douai qui faisait partie de la Flandre. Les villes de l'est du territoire du SCOT apparaissent (Artois).

© 2002. Kyoto University Library



Paysage de Lens au XVIIe siècle

Ces documents ont été compilés par Sebastien de Pontault de Beaulieu (?-1674), général et géographe du roi Louis XIV à l'occasion de l'acquisition par la France des territoires de l'Artois et de la Flandre.

QUELQUES ELEMENTS HISTORIQUES

Le territoire des agglomérations de Lens-Liévin et d'Hénin-Carvin est marqué par une histoire riche. Si dans l'imaginaire collectif cette histoire reste imprégnée par l'épopée du charbon, la région a connu bien des vicissitudes.

DES ATRÉBATES À L'ARTOIS

Du temps des Atrébates, peuple celtique conservant des habitudes de vie germanique. La région est déjà occupée de manière relativement dense (même si la vie reste essentiellement rurale). La réputation de prospérité des territoires du Nord attisa la convoitise de Jules César qui conquiert Arras vers 55 avant J.C. La capitale des Atrébates, Nemetacum (aujourd'hui Arras) est ainsi considérée comme une ville de création romaine.

Au II^e et III^e siècle, plusieurs invasions surviennent grevant ainsi une partie de la vie économique mais n'empêchant pas un développement démographique important. Au III^e siècle, l'envahisseur Franc pille le territoire et les romains débordés par l'ampleur de leurs frontières les laissent s'y installer. Une frontière linguistique s'établit le long de la Lys séparant le dialecte germanique des Francs (qui deviendra le flamand) et la langue latine dont le français est issu.

Au début du Ve siècle, l'empire romain s'effrite sous les invasions multiples et Clovis, chef ambitieux, s'élance de Tournai pour conquérir la Gaule dans sa quasi-totalité en commençant par les territoires du Nord.

Avec la dynastie Carlovingienne en décadence et par le biais des dots de mariage, le territoire des atrébatés tombe sous la domination des comtes de Flandres. C'est en 1238 que le pays d'Artois (Atrabatensis terra) reçoit le titre de comté. Lens, rattaché à ce comté, obtint au XIII^e siècle une charte communale en faveur des bourgeois de la part du roi Louis VIII et parvint ainsi à maintenir son économie au delà des crises militaires et politiques alors que les villages subissent l'effondrement d'un système de production et d'échanges archaïques.

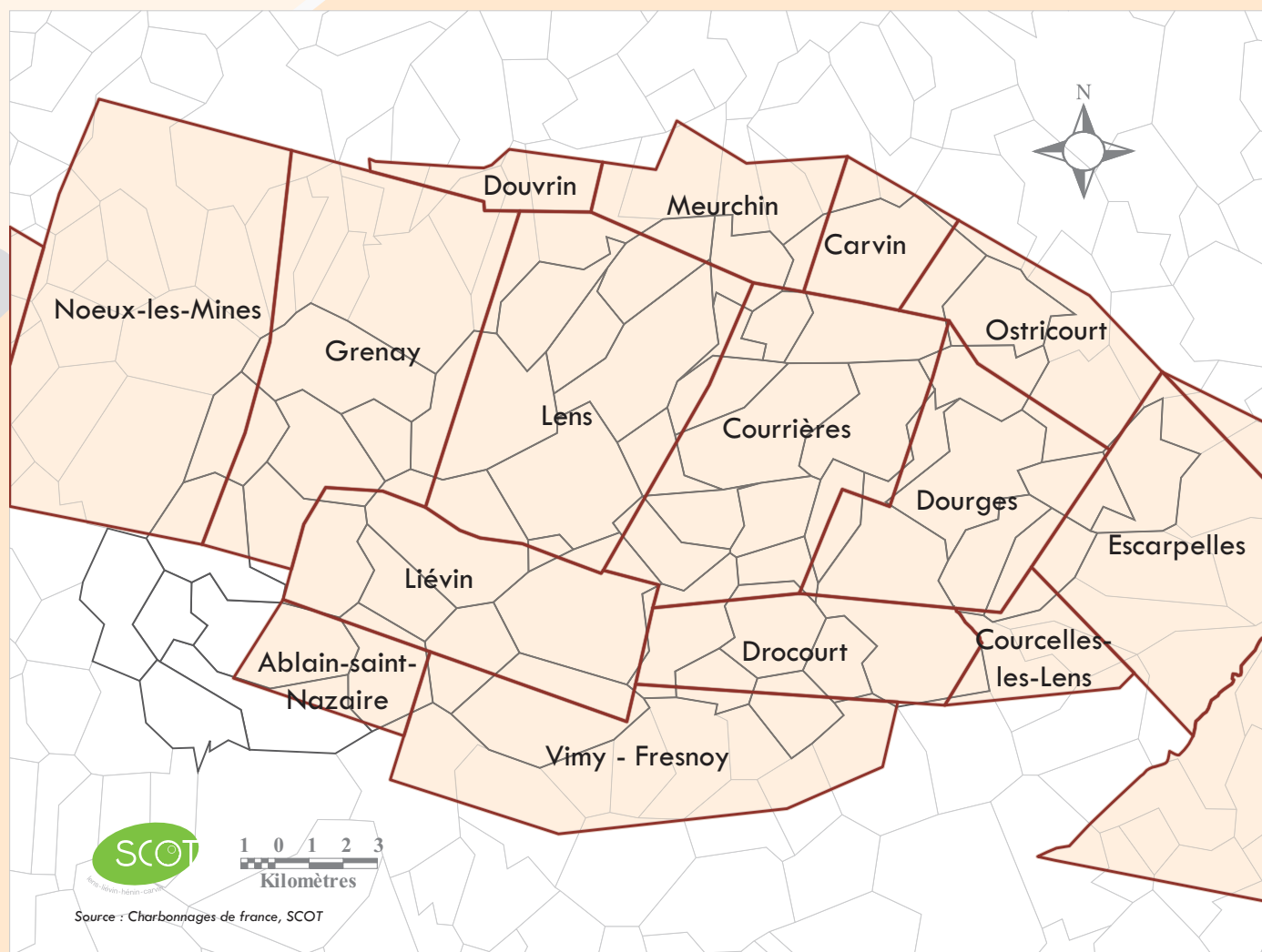
A la fin du XIV^e siècle, le jeu des successions réunit la Flandre et l'Artois rompant ainsi l'alliance anglo-flamande formée au début la guerre de cent ans. La fin de cette guerre et le démembrement de la maison bourguignonne vont éprouver le territoire par des guerres intestines entre les grandes puissances

européennes (empire d'Autriche, à qui revient la région, et le royaume de France). L'héritage de l'empire d'Autriche conduit le territoire de l'Artois dans le giron espagnol. L'Artois se voit accorder des privilèges afin de ménager la puissance française voisine (qu'il conservera après son retour à la couronne de France) et ne connaît ainsi ni gabelle, ni douane. Le comté est aussi le théâtre de luttes de religion et en 1579 l'union d'Arras (catholique) est créée en réaction à celle d'Utrecht (protestante). Quant à la langue, la lutte entre flamand et picard se fait à l'avantage de cette dernière qui refoule peu à peu sa rivale. Le traité des Pyrénées (confirmé par celui de Nimègue) rattache définitivement l'Artois à la monarchie française à la fin du XVII^e siècle.



LENS EN 1919

(Schutz Group Photographers (Washington, D.C.) Panoramic photographs (Library of Congress))



CONCESSION MINIERES DES H.B.N.P.C. SUR LE TERRITOIRE DU SCOT

L'ÉPOPÉE DU CHARBON

En 1720, le charbon est découvert à Anzin mais ce n'est qu'en 1841 qu'il est découvert dans le Pas-de-Calais à Oignies en creusant un puit artésien. L'eau ne jaillit pas mais on apprend que la sonde a rencontré le charbon à une profondeur de 170 mètres. Le siècle qui s'est écoulé pour la découverte du charbon dans le Pas-de-Calais s'explique par une déviation de 30 à 40 degrés vers le nord, cause de tant d'infortunes des essais successifs dans le département. En 1850, le terrain houiller est reconnu de Douai à Lens.

Les paysans se transforment alors en ouvriers devenant des mineurs professionnels. Les cités minières transforment le paysage autour des fosses, des chevalets et des terrils.

De 2 200 habitants en 1798, la population de Lens devient dix fois plus importante un siècle plus tard. La production s'accélère alors dans le département.

Quelques avancées sociales sont alors réalisées par les compagnies minières : interdiction de l'emploi des femmes pour le travail de fond (1892) et création de la Caisse de secours des mineurs (1894, institution sans équivalent dans les autres professions) mais ce n'est qu'au début du XXe siècle que les enfants de moins de 12 ne seront plus employés pour le travail de fond.

Ces avancées se font dans la douleur des catastrophes minières et particulièrement des « coups de grisou » (explosion d'un gaz composé en majorité de méthane). La catastrophe la plus emblématique est celle de Courrières du 10 mars 1906. Plus de 60 km de veines de Sallaumines à Billy-Montigny sont traversées par un incendie meurtrier faisant 1181 victimes. Seul 14 rescapés remontent du puit après 20 jours sous la terre. Dans un climat de guerre civile, une grande grève s'ensuivit et le mouvement fût brisé par la force.

La production est fortement ralentie avec la première guerre (inondation des puits) mais se redresse rapidement pour atteindre quelques 35 millions de tonnes dans les années 1930. L'anéantissement de la population consécutif à la guerre sera compensé par l'arrivée massive de populations belges et polonaises. Le pic est atteint en 1925 avec 224 000 immigrants sur le Bassin Minier.

Au lendemain de la deuxième guerre mondiale, la reconstruction a besoin de charbon. La nationalisation des mines va aboutir à la création des Houillères du Bassin Nord-Pas-de-Calais (H.B.N.P.C.) en 1946. Dès lors, le processus de modernisation et de concentration de l'activité minière s'accélère.

Le métier se transforme et le mineur devient un technicien spécialiste des machines d'abattage et de creusement. Le nombre de puits se restreint aussi sans diminution de la production. Cette concentration permet une diminution des effectifs compensée par un meilleur rendement.

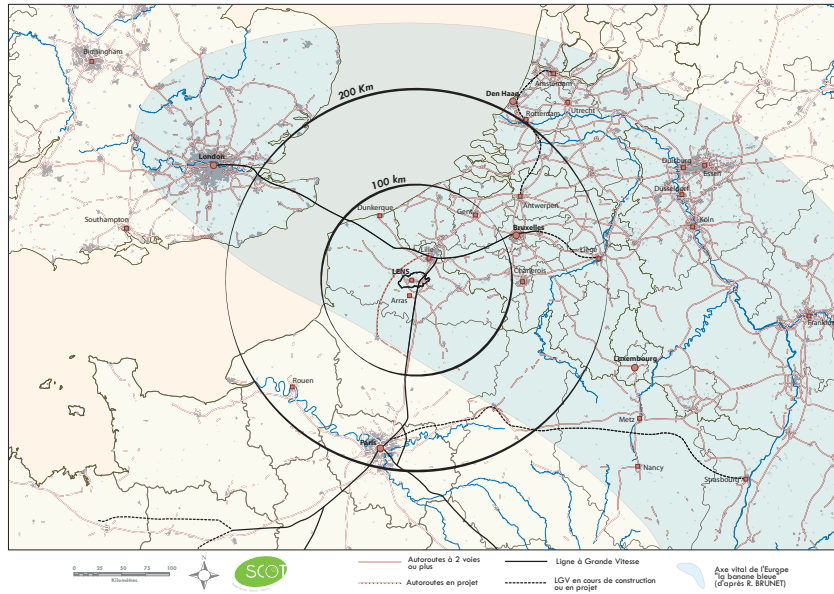
Mais dès 1959, la concurrence étrangère et la politique énergétique de la France remettent en cause la productivité de l'industrie houillère. Les puits du groupe de Lens ferment rapidement.

Le 21 décembre 1990, les dernières « gaillettes » sont extraites à la fosse 9/9 bis de Oignies, mettant fin à l'épopée minières, laissant à la population ce paysage spécifique et cette culture unique : le patois, les anciens jeux, les ducasses, les fanfares et la culture du sport (le RC Lens fut créé en 1906, premier club de football dans la région,...).

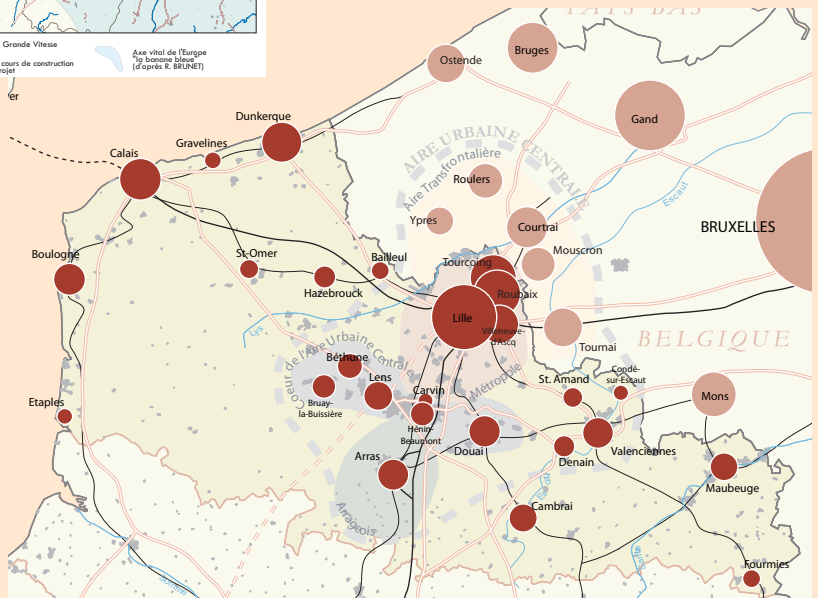
Au final, l'exploitation du charbon, à travers ces quelques chiffres, montre quelle aventure humaine hors norme elle a été :

- 100 000 km de galeries,
- 2 400 millions de tonnes de charbon prélevées (230 fois le tunnel sous la manche),
- 850 millions de m² de vides résiduels,
- 600 puits de mines,
- 330 terrils,
- 250 000 mineurs (français, belges, polonais, italiens, algériens, marocains,...).

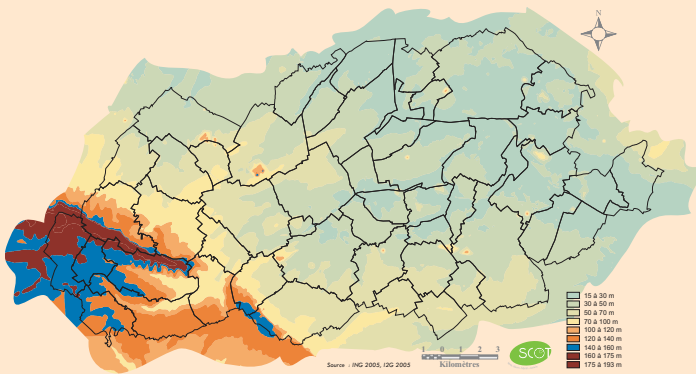
Le territoire du SCOT dans l'europe du nord : armature urbaine et infrastructure de transports



Le territoire du SCOT au cœur de l'aire urbaine métropolitaine

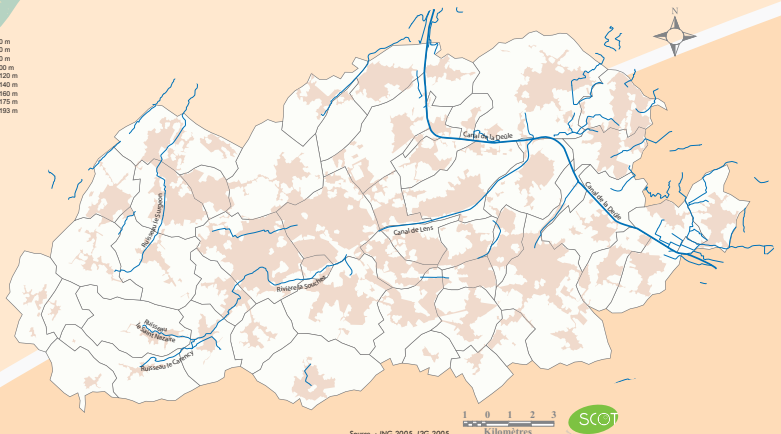


12



Le relief du territoire

Bien qu'essentiellement plat, le relief connaît de fortes variations sur l'extrémité sud-ouest. A noter que l'on peut distinguer les terrils sur cette carte (points de relief isolés dans la vaste plaine)



Hydrographie principale sur le territoire

Le canal de la Deûle et celui de Lens en sont des composants fondamentales.

GÉOGRAPHIE HUMAINE PHYSIQUE ET DÉCOUPAGES ADMINISTRATIFS ET MORPHOLOGIE URBAINE

GÉNÉRALITÉS

Le territoire du SCOT s'inscrit dans un ensemble au sein de l'Europe du nord, communément appelé la « banane bleue ».

Cet ensemble géographique regroupe sur un arc de Londres à Milan un réseau de villes économiquement importantes et une densité de population très élevée. La forte densité d'infrastructures de transports sur cet espace permet au territoire du SCOT d'être relié aux principaux pôles de développement économique européens.

A un niveau plus local, le territoire du SCOT s'inscrit au cœur de l'aire urbaine métropolitaine, vaste continuité s'étalant de Béthune à Valenciennes et d'Arras à Lille et au-delà de la frontière belge.

Cette liaison est aussi assurée par des moyens fluviaux.

L'hydrographie principale du territoire est centrée autour du canal de la Deûle.

La Souchez résulte de la réunion de deux ruisseaux (le Saint Nazaire et le Carency), la partie canalisée prend ensuite la dénomination de canal de Lens (ou canal de la Souchez). En aval immédiat de Lens, le canal présente la particularité d'être en surélévation par rapport aux terrains voisins. C'est la conséquence des affaissements miniers.

Le canal de Lens se jette ensuite dans la Haute Deûle (canal à grand gabarit) qui effectue la liaison entre la Lys canalisée et la Scarpe.

En terme de paysage, une première lecture peut s'effectuer à l'aide du relief et permet de distinguer deux ensembles bien distincts.

- Le premier ensemble correspond aux collines de l'Artois (appartenant à un ensemble plus vaste qu'est le Haut Pays). Ces collines sont constituées de plateaux très boisés avec une vallée en « V » (correspondant à la rivière de la Souchez). Ce relief se rompt avec la faille du midi.
- Le deuxième est appelé le « Bas Pays », c'est ici que commence la vaste plaine.

Le territoire du SCOT est composé de deux Communautés d'Agglomérations : celle de Lens-Liévin (250 000 habitants) et celle d'Hénin-Carvin (125 000 habitants).

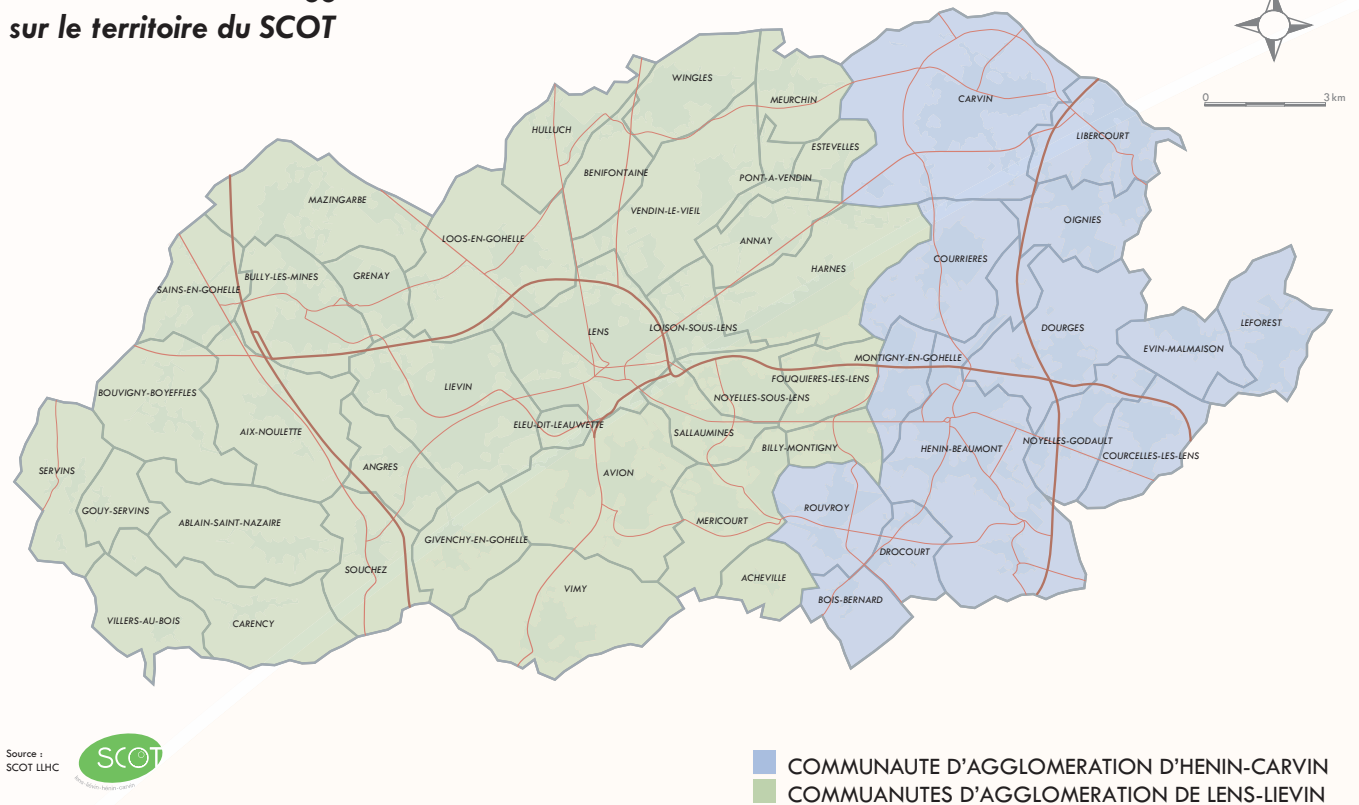
Sa morphologie urbaine particulière fait que le territoire du SCOT est maillé de moyennes et petites villes formant une continuité urbaine dénommée « cœur urbain ». De ce « cœur urbain », il est difficile de dégager une centralité car si Lens est la ville la plus peuplée (36 206 habitants*), d'autres communes ont une population supérieure à 20 000 habitants (Liévin : 33 427 habitants, Hénin-Beaumont : 25 178 habitants). De plus, le long de cet axe urbain, existe un maillage d'équipements urbains et de projets phares qui rend difficile la détermination d'une centralité autre que le « cœur urbain » lui-même.

A coté de ce secteur, deux autres ont été déterminés. Le secteur Nord possède encore des ceintures vertes autour de noyau urbain. Ce secteur se distingue par des disponibilités foncières relativement importantes bien que ces communes possèdent une identité urbaine forte.

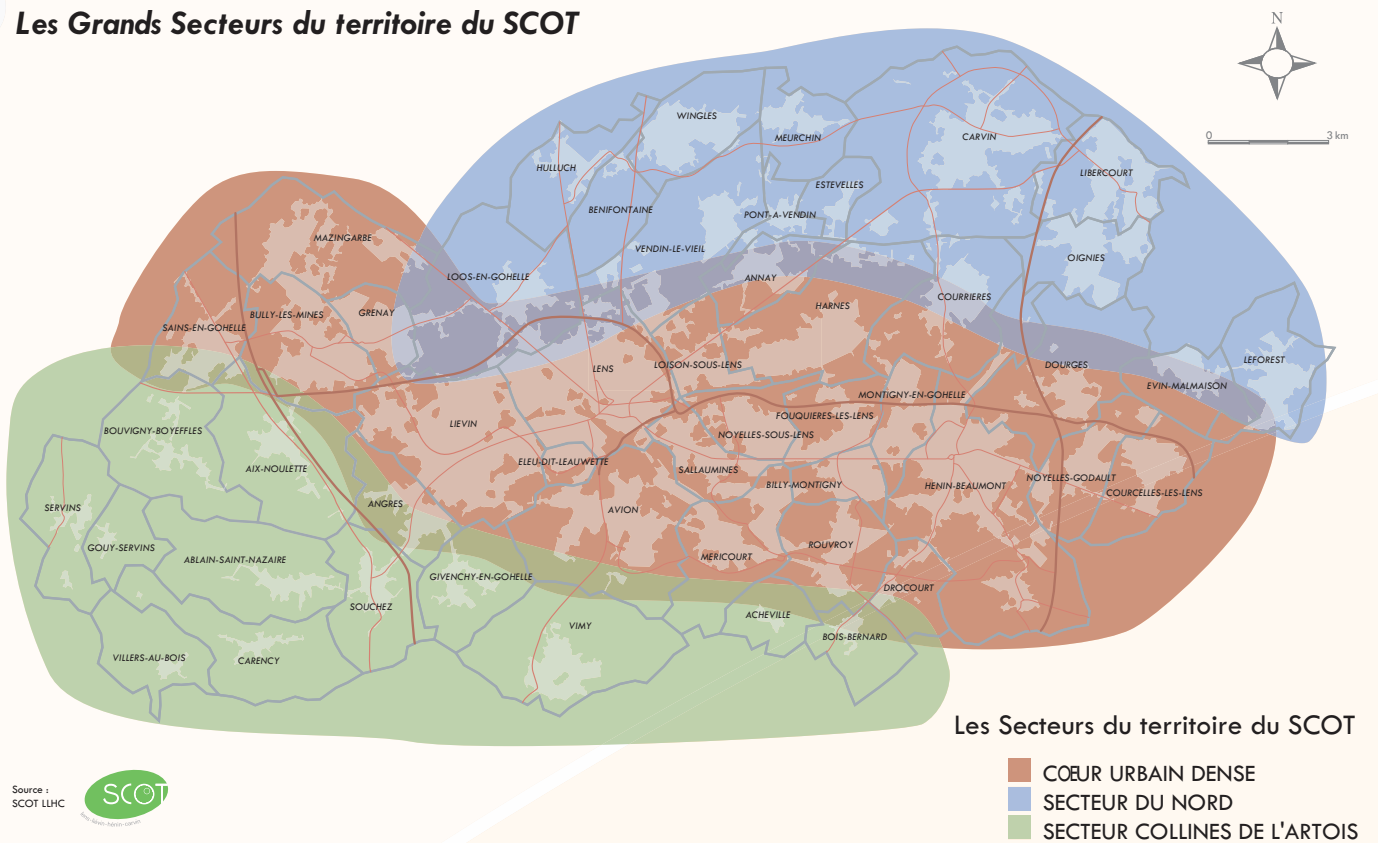
Le secteur des Collines de l'Artois se compose de communes au caractère rural prononcé. Ce territoire offre des paysages naturels remarquables.

* D'après le recensement 1999 INSEE, ainsi que les chiffres de populations suivants.

Les Communautés d'Agglomération sur le territoire du SCOT



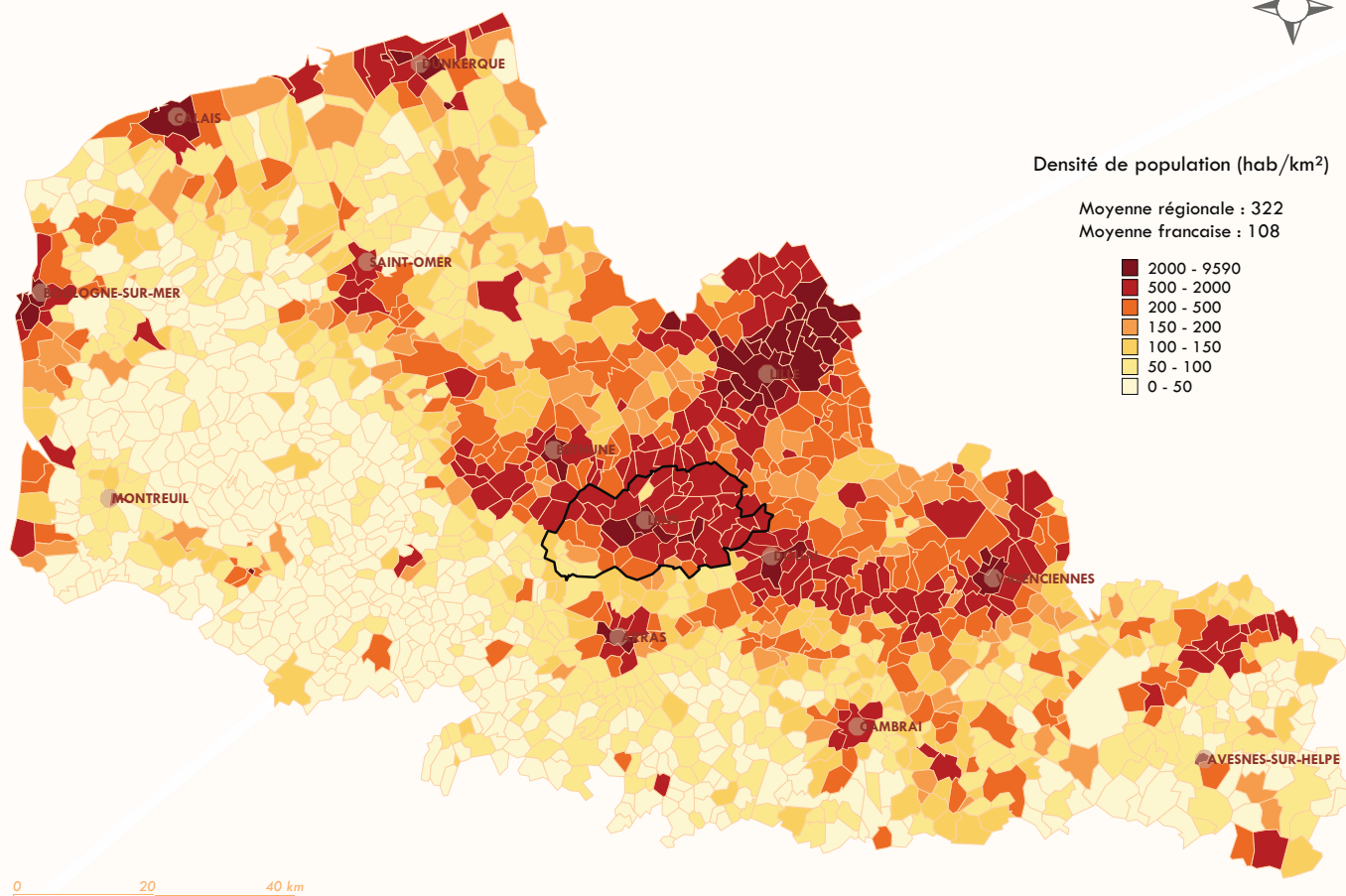
Les Grands Secteurs du territoire du SCOT



1 - EVOLUTIONS SOCIALES ET URBAINES



Densité de population sur la région Nord-Pas-de-Calais

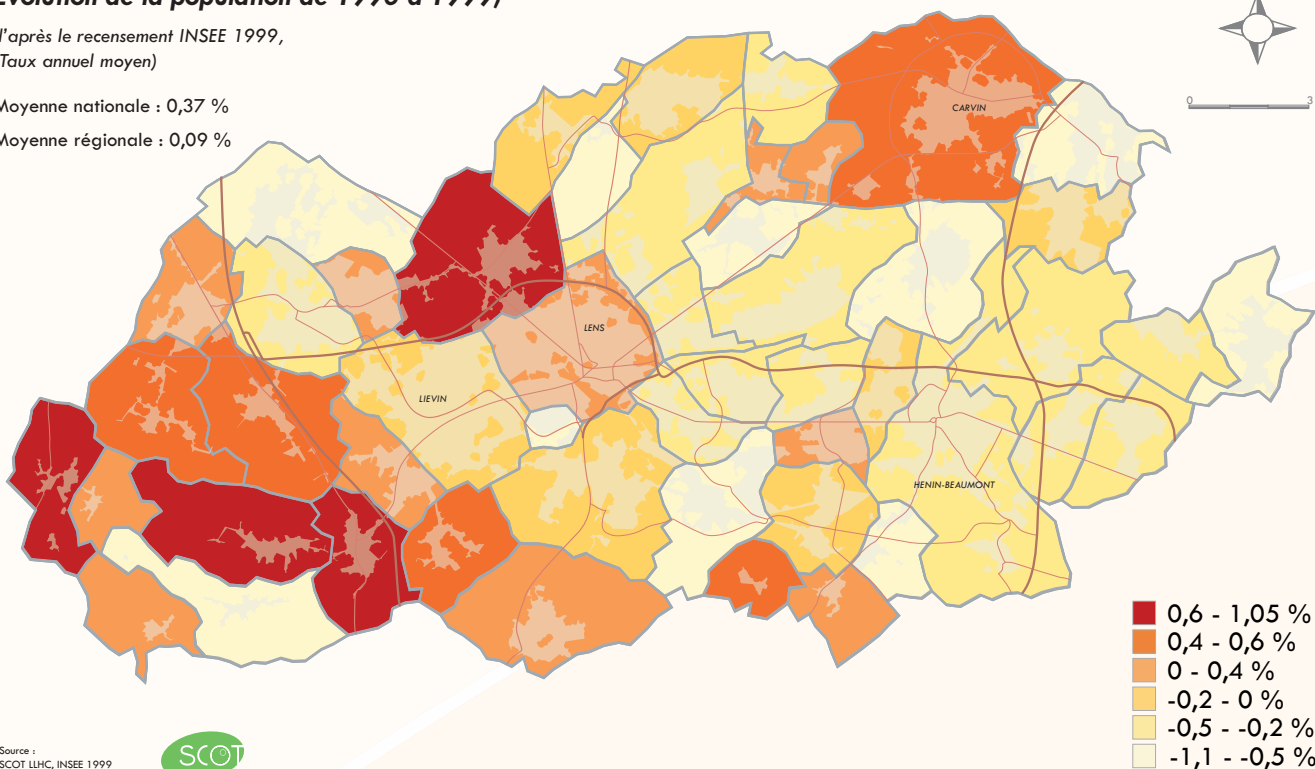


Source : IGN 2001, INSEE 1999

Evolution de la population de 1990 à 1999,

d'après le recensement INSEE 1999,
(Taux annuel moyen)

Moyenne nationale : 0,37 %
Moyenne régionale : 0,09 %



Source : SCOT ILLHC, INSEE 1999



1.1. LA RICHESSE HUMAINE DU TERRITOIRE

1.1.1. ÉVOLUTION DE LA POPULATION

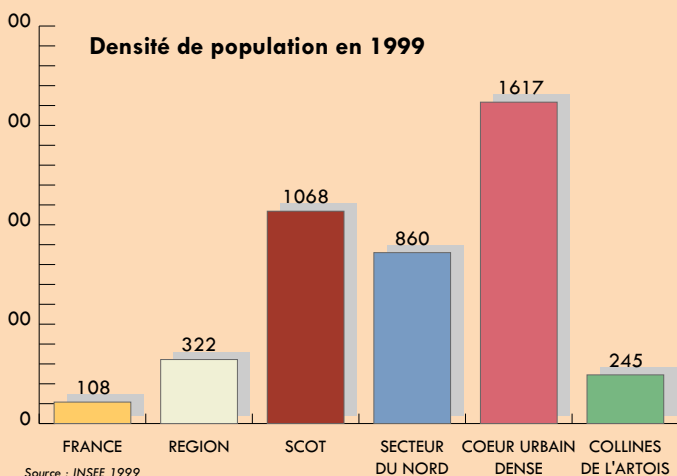
DENSITÉ DE POPULATION

Avec ses 375 000 habitants, le territoire du SCOT réunit 9,5% de la population régionale sur 2,8% de la superficie régionale.

Ce territoire est avant tout à dominante urbaine. Ce caractère urbain se traduit par une densité moyenne très élevée (10 fois supérieure à la densité moyenne française et 3 fois à celle régionale).

Sa structure urbaine est particulière : elle est composée d'un réseau de petites et moyennes villes en relation directe avec la métropole lilloise. Elle est ainsi au cœur de l'aire urbaine métropolitaine, une vaste continuité urbaine s'étalant de Béthune à Valenciennes et d'Arras à Lille et au-delà de la frontière belge. Le territoire du SCOT, dont la ville la plus peuplée est Lens avec 36 206 habitants, présente deux autres villes de plus de 20 000 habitants (Liévin avec 33 427 habitants et Hénin-Beaumont avec 25 178 habitants).

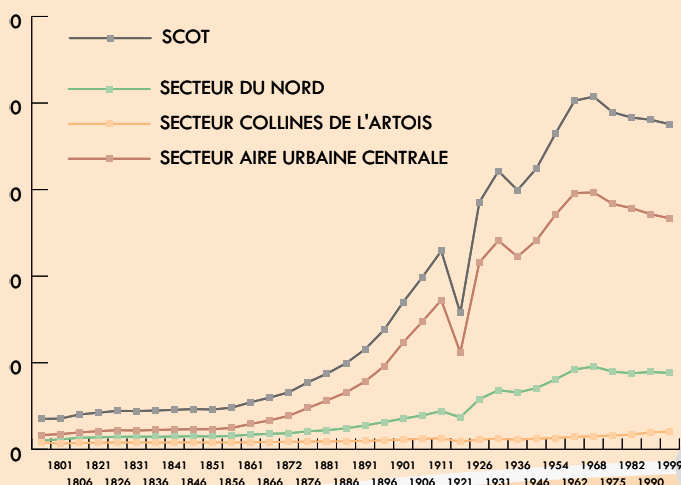
Les collines de l'Artois peuvent apparaître comme un territoire rural comparé aux secteurs du nord et du cœur urbain. Mais dans une perspective plus vaste, ce secteur semble plus proche d'une réalité périurbaine ou « rurbanne » (habitat rural et équipements/habitat/mode de vie urbains). Il présente une densité moyenne de 245 hab./km², valeur relativement faible par rapport aux autres secteurs mais 2 fois supérieure à la moyenne nationale.



VARIATION DE POPULATION

Depuis 1968 le territoire du SCOT connaît une perte continue de sa population avec près de 32 000 habitants de moins en 1999. Cette perte peut être mise en parallèle avec l'arrêt progressif de l'activité minière et des activités connexes.

Au-delà de cette tendance générale, des disparités assez prononcées existent. Les communes situées dans les collines de l'Artois voient globalement leur population augmenter (dans des proportions supérieures à la moyenne nationale) ainsi que des villes comme Lens, Loos en Gohelle ou Carvin. A l'inverse, la plupart des communes situées à l'est du territoire ont tendance à décroître, parfois dans des proportions assez importantes.



Cette érosion démographique est le résultat d'un solde migratoire négatif (- 0,58%/an entre 1990 et 1999) que le solde naturel (+ 0,43%/an) ne parvient pas à compenser. La région connaît également ce même phénomène, démontrant ainsi un manque d'attractivité régionale.

	Population en 1990	Population en 1999	Taux de variation de population annuel	Taux de variation annuel dû au solde naturel	Taux de variation annuel dû au solde migratoire
SCOT	380 624	375 512	-0,15 %	+0,43 %	-0,58 %
Région	3 965 058	3 996 588	+0,09 %	+0,49 %	-0,41 %
France	56 615 155	58 518 395	+0,37 %	+0,36 %	+0,01 %

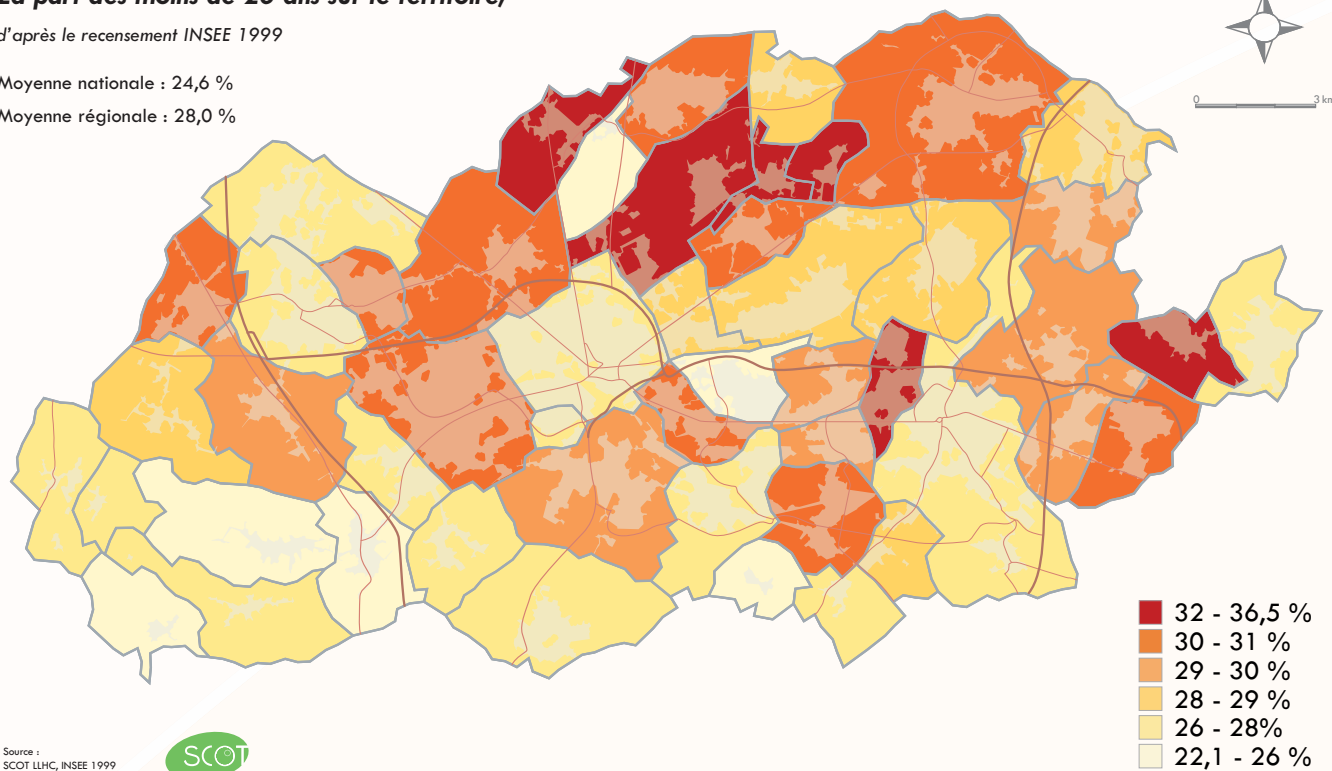
Source : INSEE RGP 1990 et 1999

La part des moins de 20 ans sur le territoire,

d'après le recensement INSEE 1999

Moyenne nationale : 24,6 %

Moyenne régionale : 28,0 %



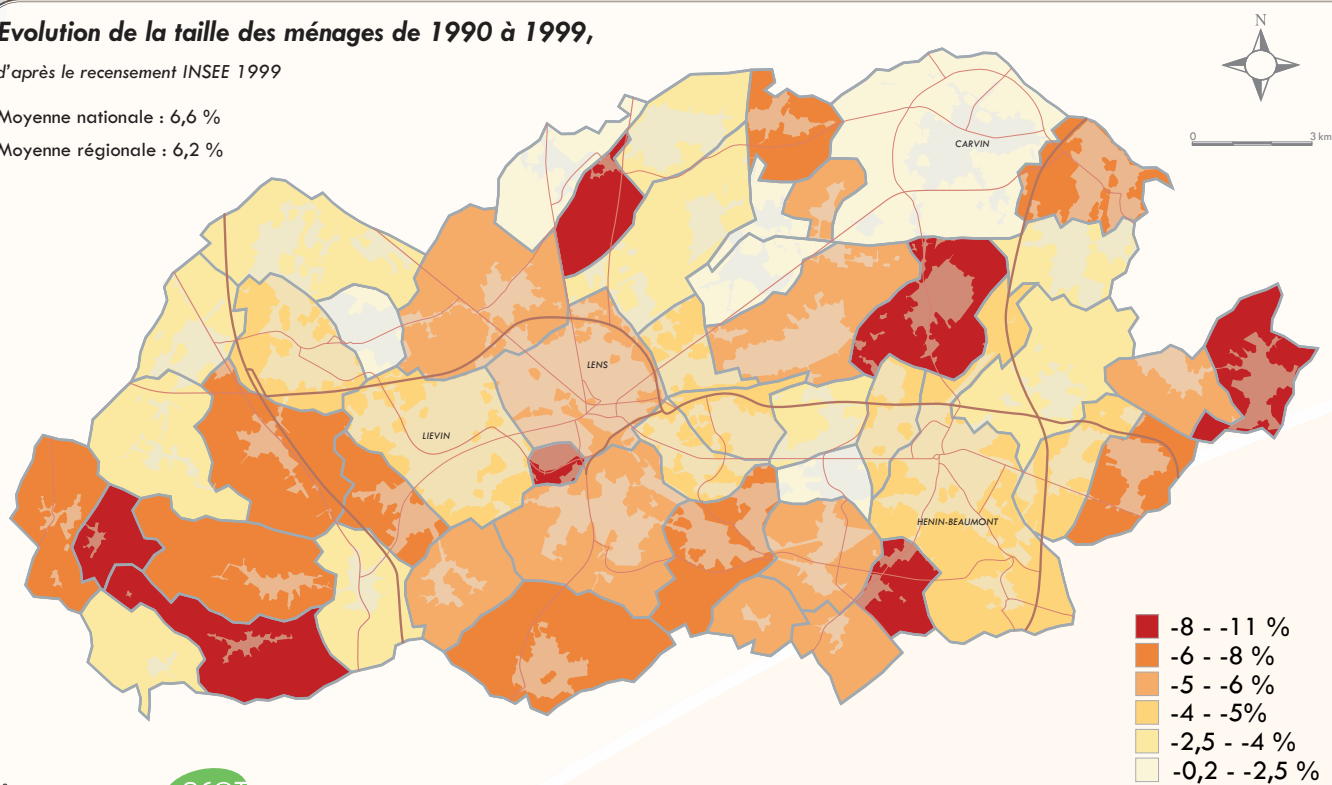
18

Evolution de la taille des ménages de 1990 à 1999,

d'après le recensement INSEE 1999

Moyenne nationale : 6,6 %

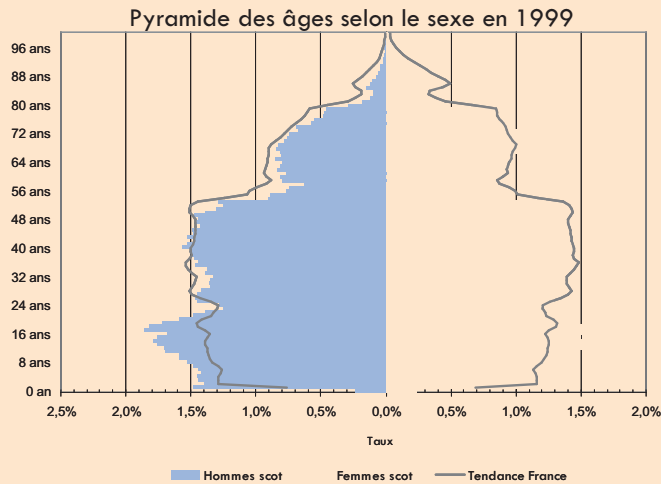
Moyenne régionale : 6,2 %



L'évolution de la taille des ménages est révélatrice de certains changements sociologiques au sein d'une commune. Elle peut être expliquée de différentes manières (brusque changements des comportements de décohabitation, afflux de population extérieure de structure familiale différente de la population résidente, ...)

STRUCTURE PAR ÂGE DE LA POPULATION

Le territoire du SCOT dispose d'une population globalement plus jeune qu'en France. Il s'agit d'un atout intéressant s'il sait la garder. Les moins de 20 ans représentent près de 29% de la population (contre 25% en France).



Même si la population est encore jeune, elle va connaître un vieillissement important dans les prochaines années. Cette évolution est déjà marquée entre 1990 et 1999 : les moins de 20 ans représentent 31,7% en 1990 contre 28,9% en 1999 tandis que les plus de 80 ans passent de 5,2% à 6,4%.

D'après les projections réalisées pour l'ORHA et suivant le modèle Omphale de l'INSEE, la population du territoire du SCOT connaîtrait ainsi un fort vieillissement d'ici 2015 avec une diminution importante du nombre et de la part des moins de 20 ans (-7300 pour la CAHC et - 8900 pour la CALL) contre une augmentation du nombre et de la part des plus de 60 ans (+4200 pour la CAHC et + 4800 pour la CALL) ainsi que pour les plus de 80 ans (+ 3000 pour la CAHC et + 6500 pour la CALL).

Evolution des tranches d'âge dans la population sur le territoire du SCOT

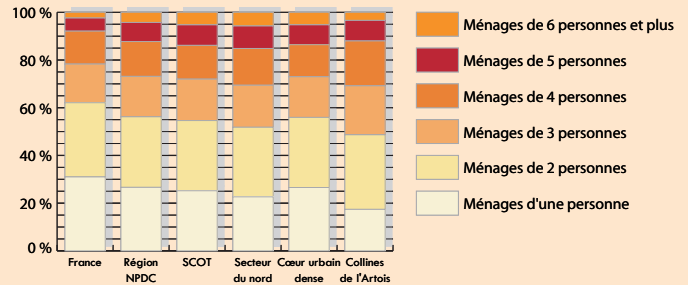
	1999		2015	
	Nombre	Part dans la population	Nombre	Part dans la population
Moins de 20 ans	113084	30%	96855	27%
Plus de 60 ans	72062	19%	81080	22%
Plus de 80 ans	9678	3%	19295	5%

Source : DRE- ORHA – INSEE – modèle Omphale

TAILLE DES MÉNAGES

La taille moyenne des ménages du territoire du SCOT (2,7) est plus élevée qu'en région (2,6) et qu'en France (2,4).

Répartition par taille des ménages



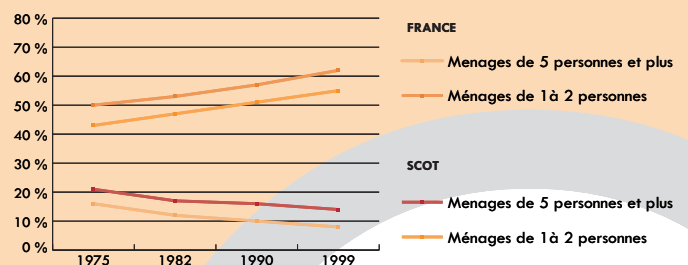
Source : INSEE RGP 1999

D'un point de vue dynamique, la tendance nationale est à la réduction de la taille des ménages.

Plus qu'une tendance, ce phénomène découle d'une évolution de la société dont le solde naturel tend à diminuer et la population à vieillir avec l'augmentation de l'espérance de vie. A cela s'ajoutent d'autres phénomènes tels que les départs plus tardifs des enfants du domicile parental ou les séparations plus fréquentes. Ce changement devrait se poursuivre d'après l'INSEE : à l'horizon 2020, la taille moyenne des ménages français atteindrait 2,2 personnes.

Le territoire n'échappe pas à cette tendance même si au niveau communal cette baisse est plus ou moins rapide.

Evolution des petits et des grands ménages depuis 1975



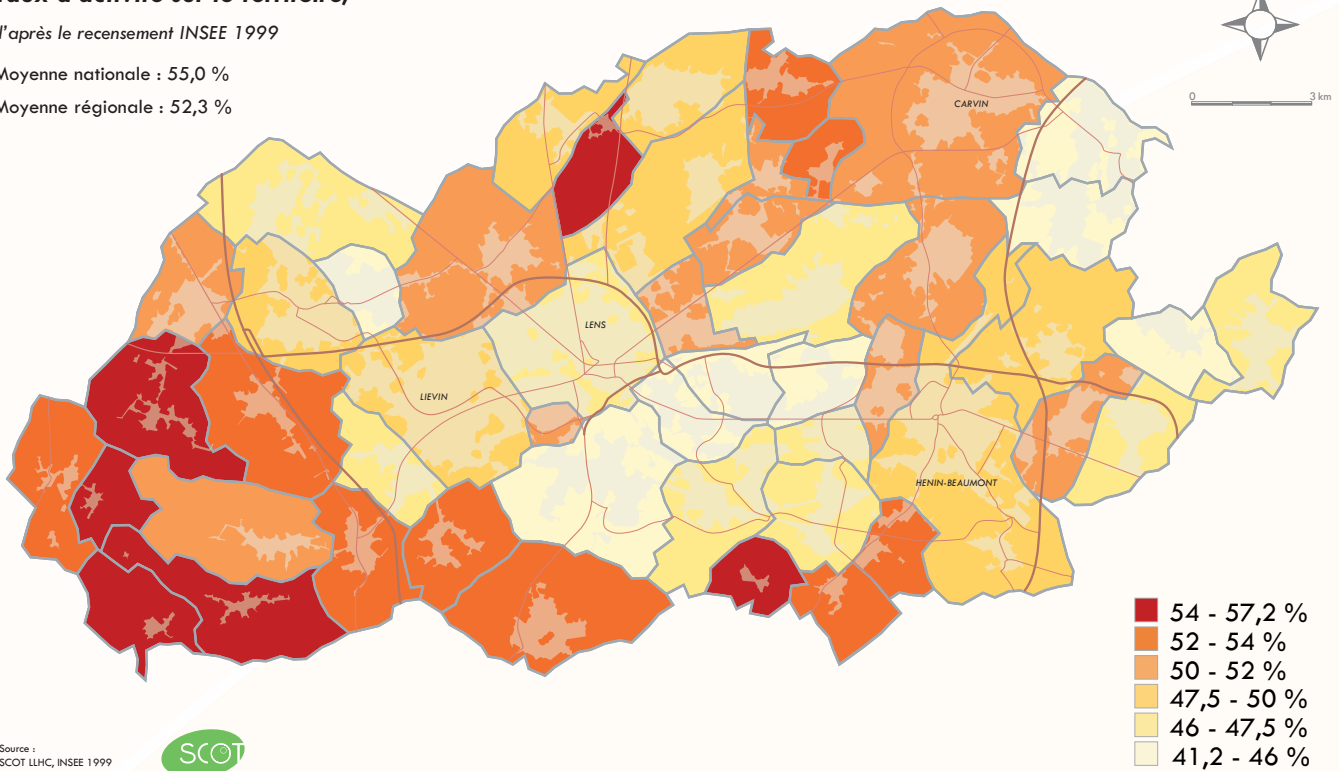
Source : INSEE RGP 1990 et 1999

Taux d'activité sur le territoire,

d'après le recensement INSEE 1999

Moyenne nationale : 55,0 %

Moyenne régionale : 52,3 %

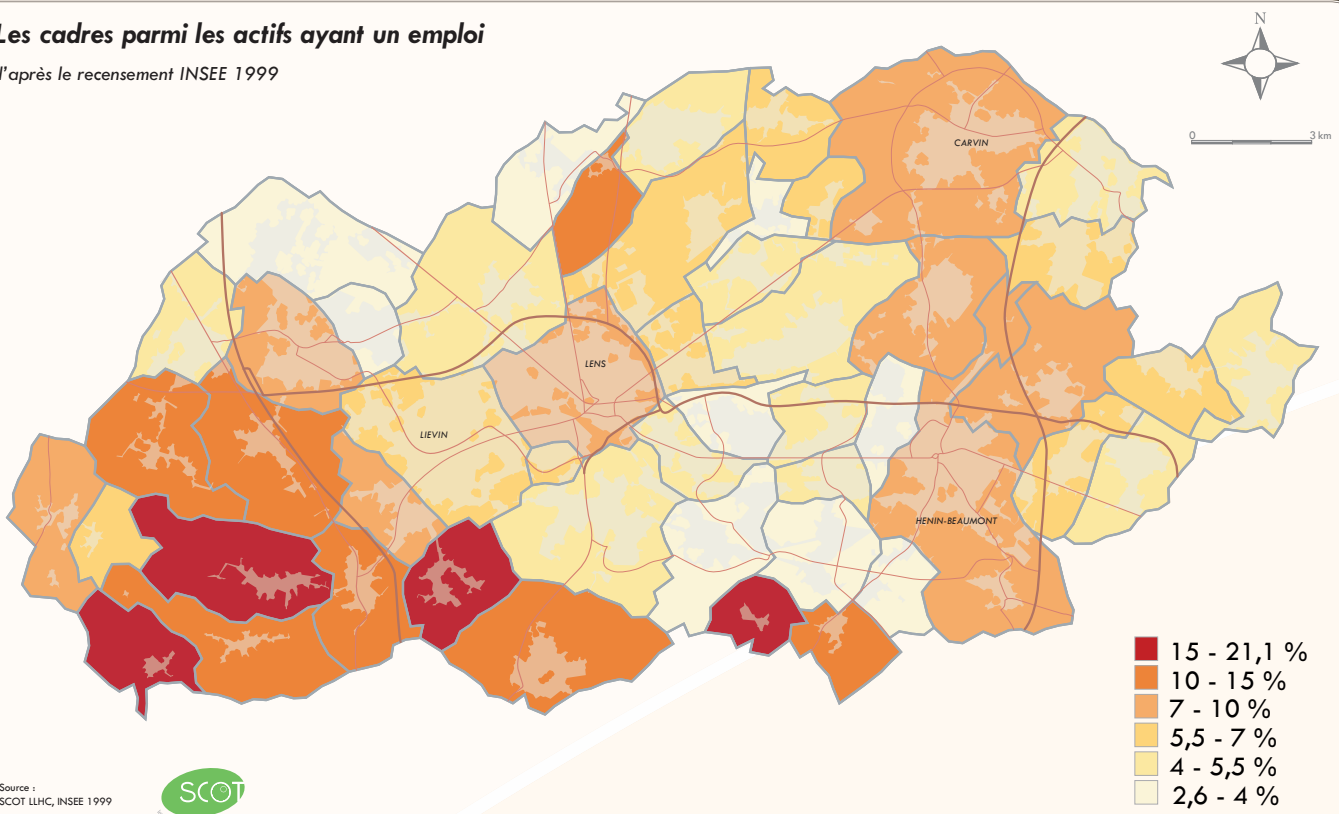


Source : SCOT LLHC, INSEE 1999



Les cadres parmi les actifs ayant un emploi

d'après le recensement INSEE 1999



Source : SCOT LLHC, INSEE 1999



1.1.2. EMPLOIS ET RICHESSE

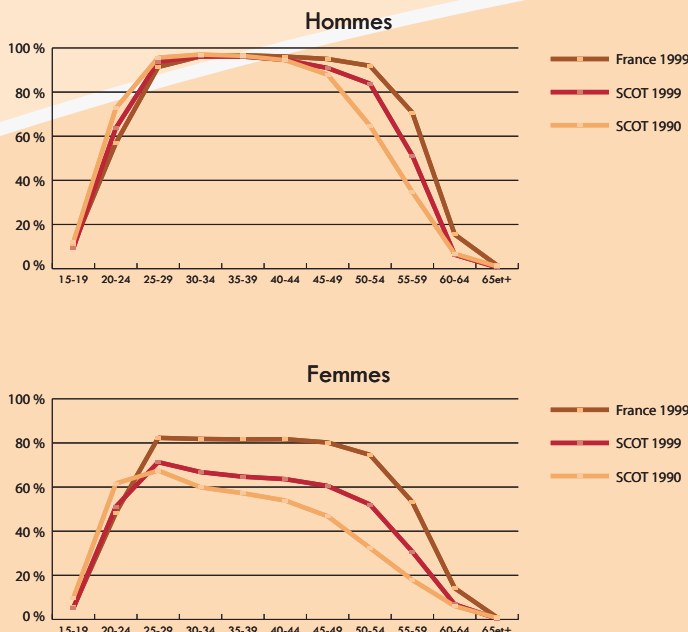
LES ACTIFS

En 1999, le territoire du SCOT compte plus de 143 000 actifs, c'est-à-dire des personnes occupant un emploi ou à la recherche d'un emploi. Rapporté à la population totale de plus de 15 ans, cela représente un taux en deçà des taux régionaux et nationaux.

Cependant, entre 1990 et 1999, le nombre d'actifs s'est accru de 6,4% (soit +8700 actifs). Le taux d'activité a lui augmenté plus vite sur le territoire du SCOT qu'en France. Ces phénomènes s'expliquent par :

- le remplacement des générations moins nombreuses d'avant guerre par la génération du baby boom
- le taux d'activité des hommes de plus de 50 ans augmente fortement sur le territoire pour rattraper pratiquement le taux national : les mineurs en préretraite et retraite entre 50 et 60 ans (considérés comme des « inactifs » au sens INSEE) sont progressivement remplacés par une génération d'actifs
- le taux d'activité féminine progresse également mais reste encore inférieur au taux national.

Evolution entre 1990 et 1999 du taux d'activité pour les hommes et les femmes selon les âges

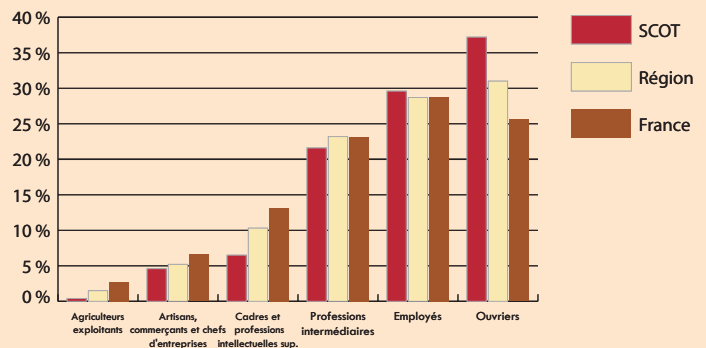


LES CATÉGORIES SOCIO-PROFESSIONNELLES

Les agglomérations de Lens-Liévin et d'Hénin-Carvin possèdent une histoire industrielle et minière qui marque profondément le territoire puisque les actifs occupant un poste d'ouvrier y sont beaucoup plus présents que sur l'ensemble de la France (+45%).

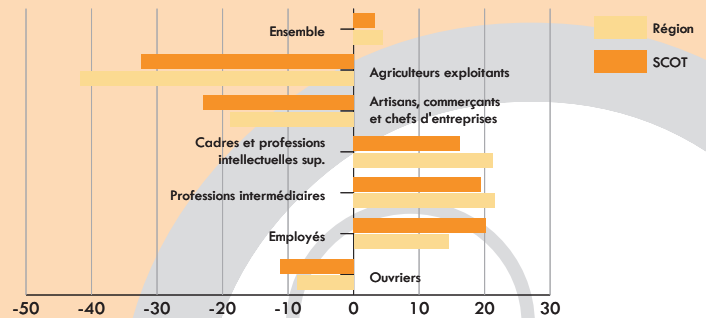
En revanche, les cadres sont beaucoup moins représentés sur le territoire qu'en France ou même en région. Ils sont principalement concentrés dans le secteur des collines de l'Artois et dans quelques communes situées en bordure de l'autoroute A1.

Répartition de la population active occupant un emploi par CSP



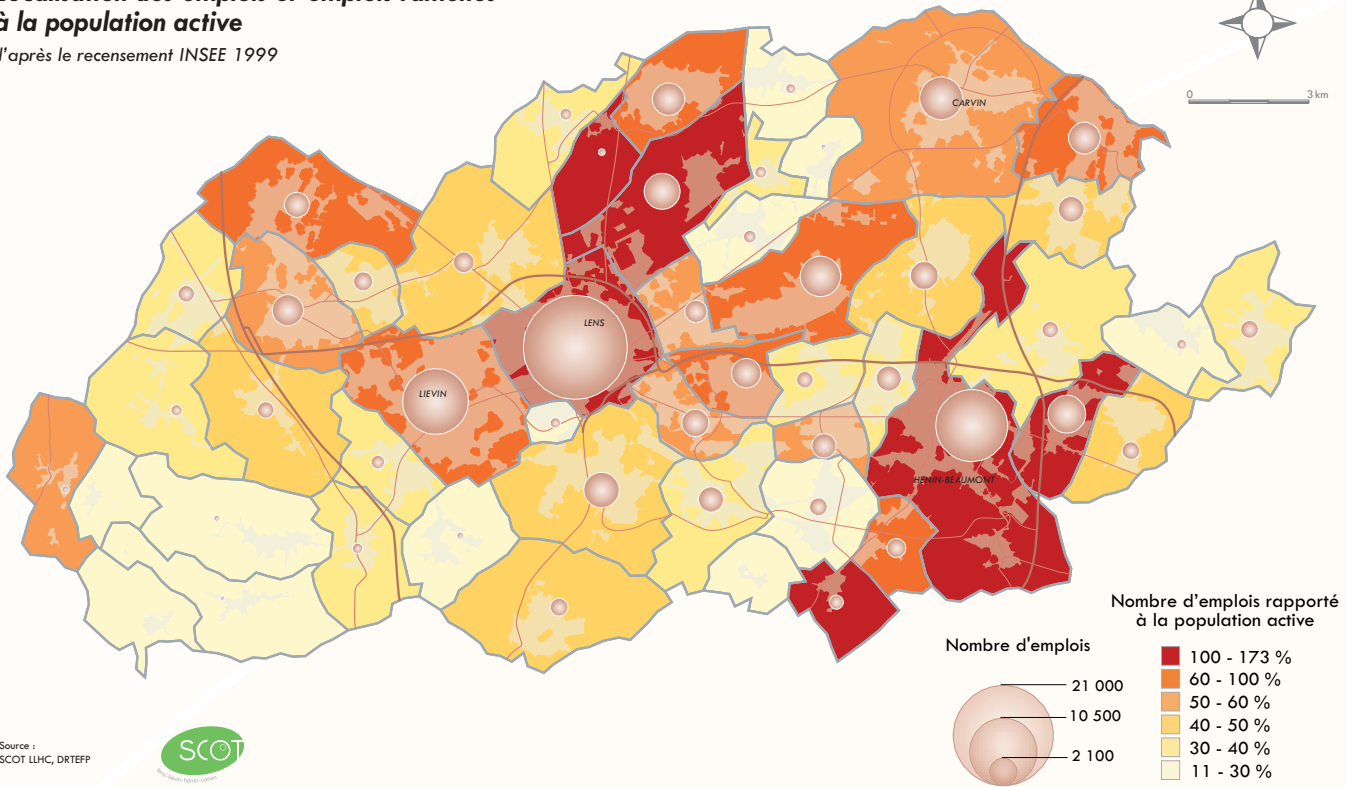
En terme de tendance, les ouvriers sont de moins en moins nombreux au profit des employés. Le territoire du SCOT s'inscrit dans une désindustrialisation progressive et un développement du tertiaire, phénomène régional et national. Le secteur de l'agriculture subit également comme en France une forte diminution de ses effectifs. Si les professions intermédiaires et les cadres sont de plus en plus présents sur le territoire, leurs nombres augmentent moins vite qu'ailleurs en région et ne comblent donc pas le retard relatif du territoire.

Evolution des CSP de la population active occupant un emploi entre 1990 et 1999



Localisation des emplois et emplois ramenés à la population active

d'après le recensement INSEE 1999



Les migrations domicile-travail sur le territoire

d'après le recensement INSEE 1999, par arrondissement



LES EMPLOIS

► Caractéristiques

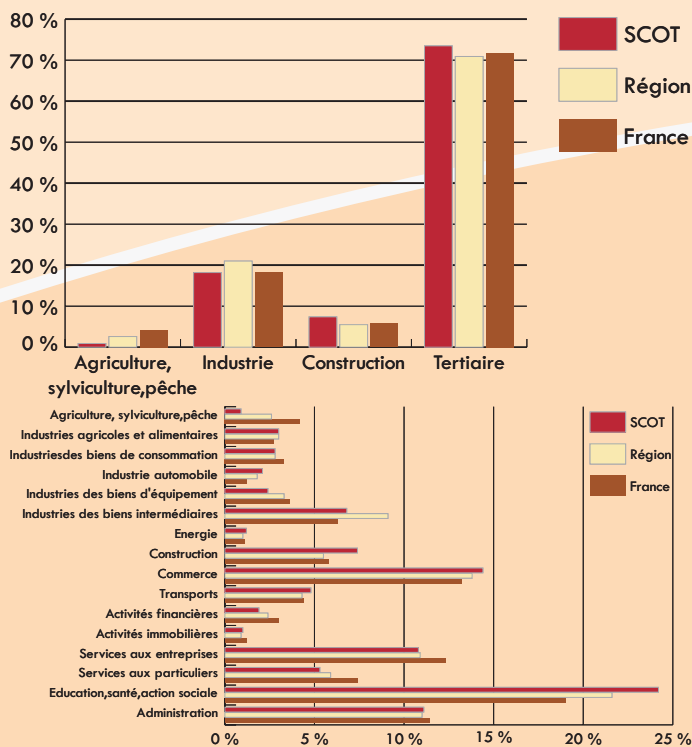
En 1999, le territoire du SCOT dispose de près de 97 000 emplois. Ces emplois sont répartis principalement sur Lens (20340), Hénin-Beaumont (10 680) et Liévin (9 091) qui rassemblent à elles trois 41% de l'ensemble des emplois (et 25% de la population).

Le secteur industriel (18,2% des emplois) est moins important qu'en région (21%) mais équivalent au niveau national. Seule la filière automobile se dégage dans ce secteur sur le territoire.

Même si par le passé, l'industrie a occupé une place importante, c'est désormais le tertiaire qui est le principal pourvoyeur d'emplois (73,5%) 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 (24,2%, soit plus de 23 000 emplois, contre 19% en France) ainsi que ceux du commerce (14,4% contre 13,2% en France).

Répartition des emplois par NES 4 et NES 16

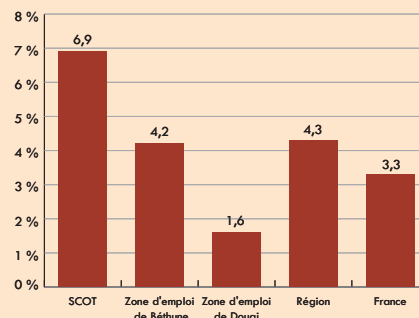


Source : INSEE 1999

► Evolutions

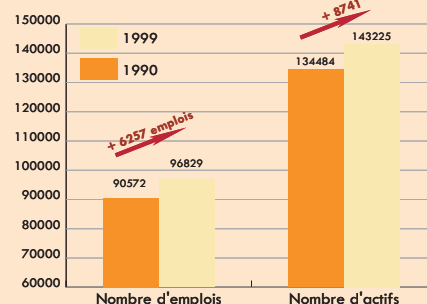
Le territoire du SCOT est plus créateur d'emplois entre 1990 et 1999 que les zones d'emplois voisines ainsi que la Région et la France, preuve d'un dynamisme économique.

Evolution du nombre d'emplois entre 1990 et 1999



Cette forte création d'emplois ne suffit cependant pas à absorber l'ensemble de la population active qui augmente plus vite.

Evolution du nombre d'emplois et d'actifs



Ce phénomène est en partie compensé par les échanges avec les zones d'emploi voisines : plus de 31000 personnes quittent tous les jours la zone d'emploi de Lens-Hénin pour une des zones d'emploi voisines (le reste de l'augmentation des actifs est absorbé par le chômage). Les échanges de la zone d'emploi de Lens-Hénin sont particulièrement nombreux avec la métropole lilloise et le béthunois. Les échanges se sont fortement accrus entre 1990 et 1999, les personnes devenant de plus en plus mobiles. Si le nombre de départs de la zone d'emploi de Lens-Hénin a légèrement augmenté, les arrivées sont elles nettement plus nombreuses

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

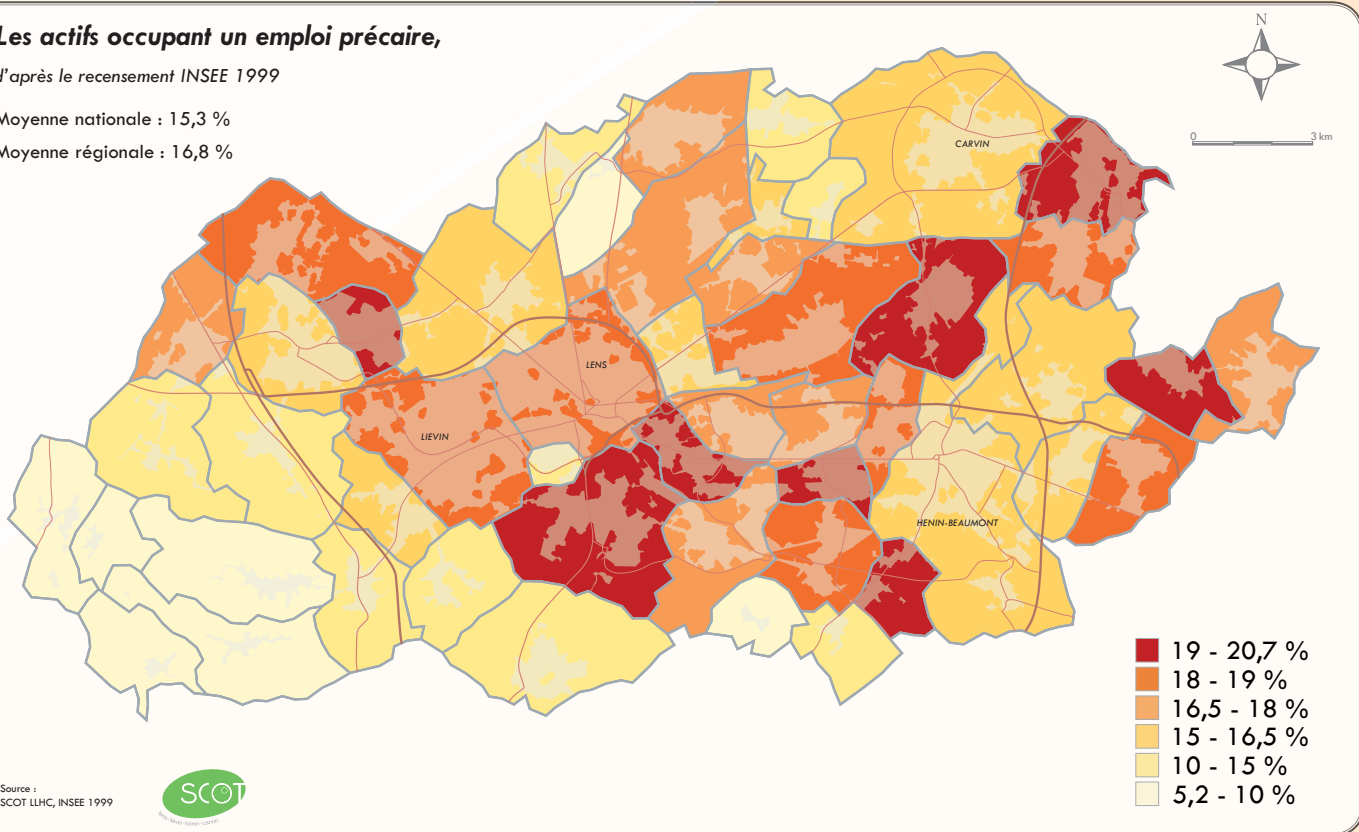


Les actifs occupant un emploi précaire,

d'après le recensement INSEE 1999

Moyenne nationale : 15,3 %

Moyenne régionale : 16,8 %



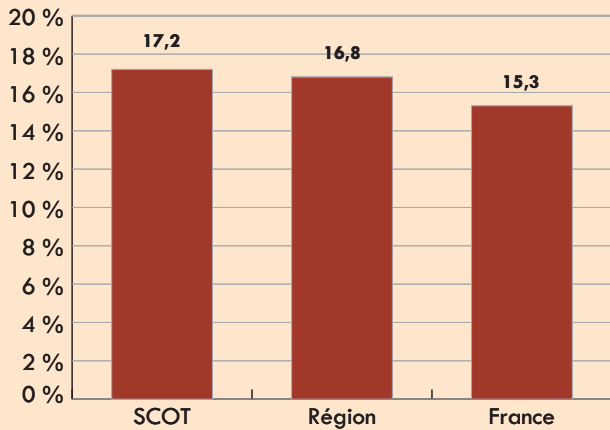
Source :
SCOT LLHC, INSEE 1999



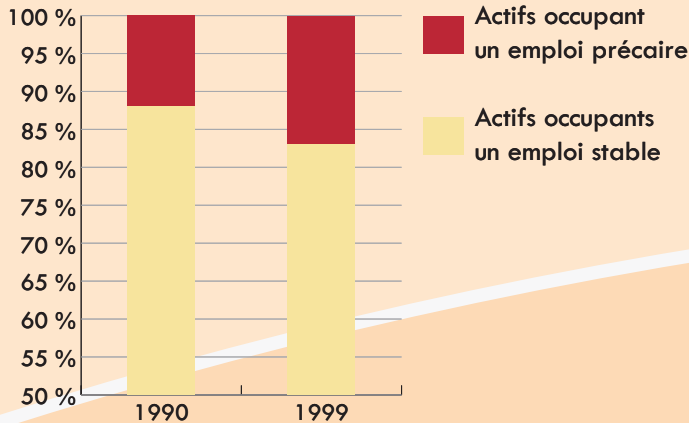
LES ACTIFS PRÉCAIRES ET À TEMPS PARTIEL

Entre 1990 et 1999, les habitants ont été plus nombreux à être concernés par un emploi précaire (+ 5 930). Ils représentent 17% des actifs ayant un emploi en 1999 contre 12% en 1990. Cette part est légèrement plus importante sur le territoire qu'en région et en France.

Les actifs précaires (rapportés à l'ensemble des actifs occupés)



Evolution de la précarité sur le territoire du SCOT



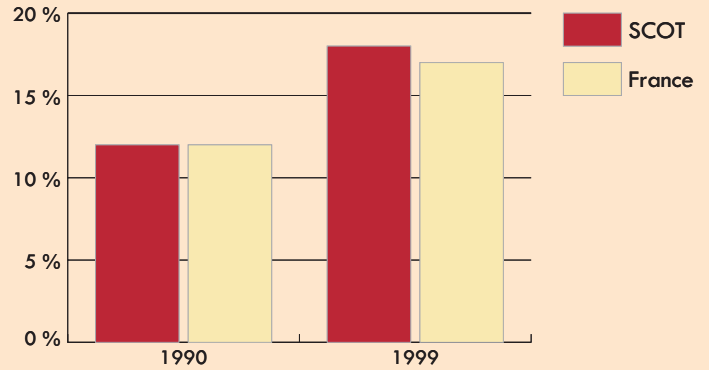
Source : INSEE - RGP 1990 et 1999, recensement au lieu de résidence

Géographiquement, ils se concentrent dans le cœur urbain et le secteur nord, les habitants des collines de l'Artois disposant d'un emploi relativement plus stable.

Parallèlement à cette précarisation de l'emploi, les années 90 ont également été l'objet d'une montée en puissance des emplois à temps partiel, au sein desquels il est difficile de distinguer les temps partiels choisis et ceux subis par les travailleurs.

Le territoire a été également touché par cette évolution, dans des proportions comparables au phénomène national.

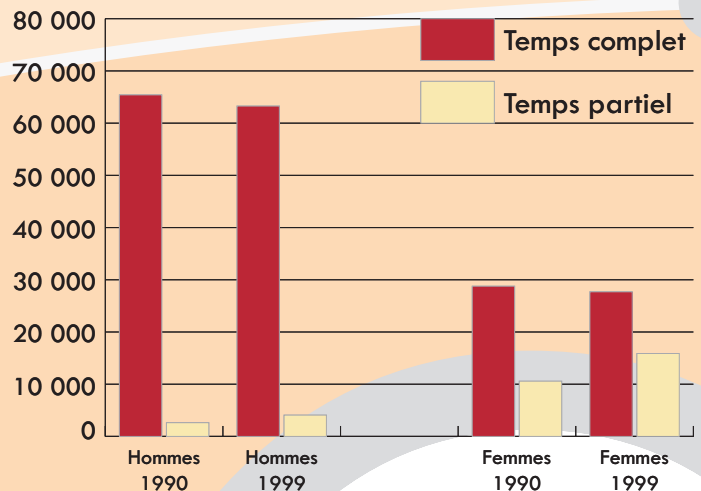
Evolution de la part d'actifs à temps partiel



Source : INSEE 1999

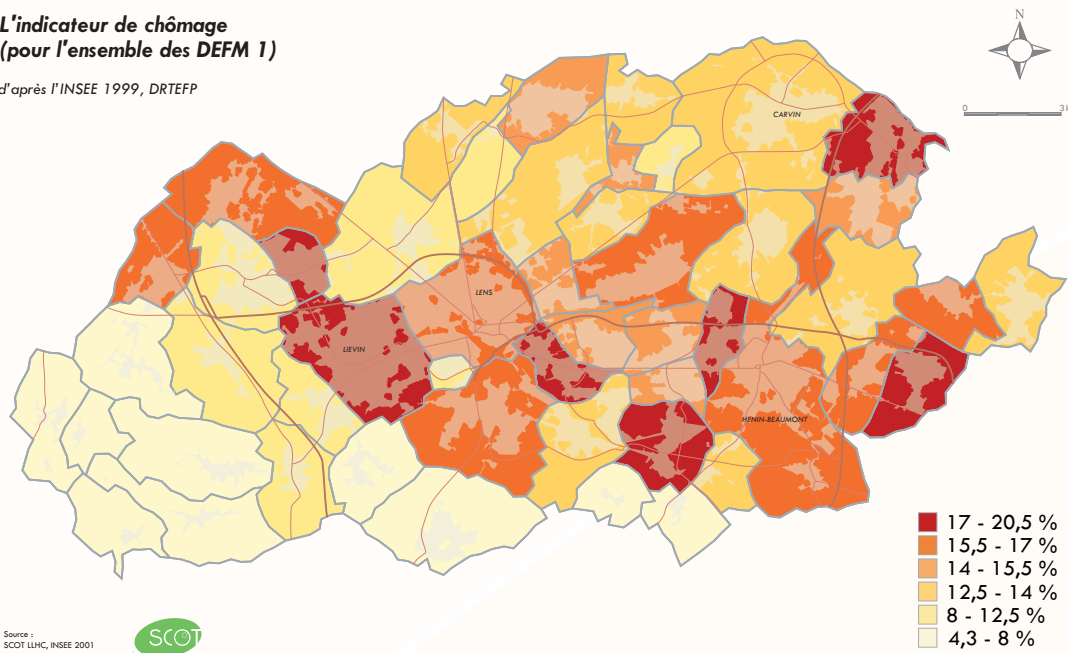
Ce sont les femmes qui sont le plus concernées. Si le nombre de femmes actives a augmenté, cette augmentation a été complètement absorbée par des emplois à temps partiel, le nombre de femmes travaillant à temps complet ayant même diminué (- 1 073).

Evolution du nombre d'actifs et de leur temps de travail par sexe sur le territoire



L'indicateur de chômage (pour l'ensemble des DEFM 1)

d'après l'INSEE 1999, DRTEFP

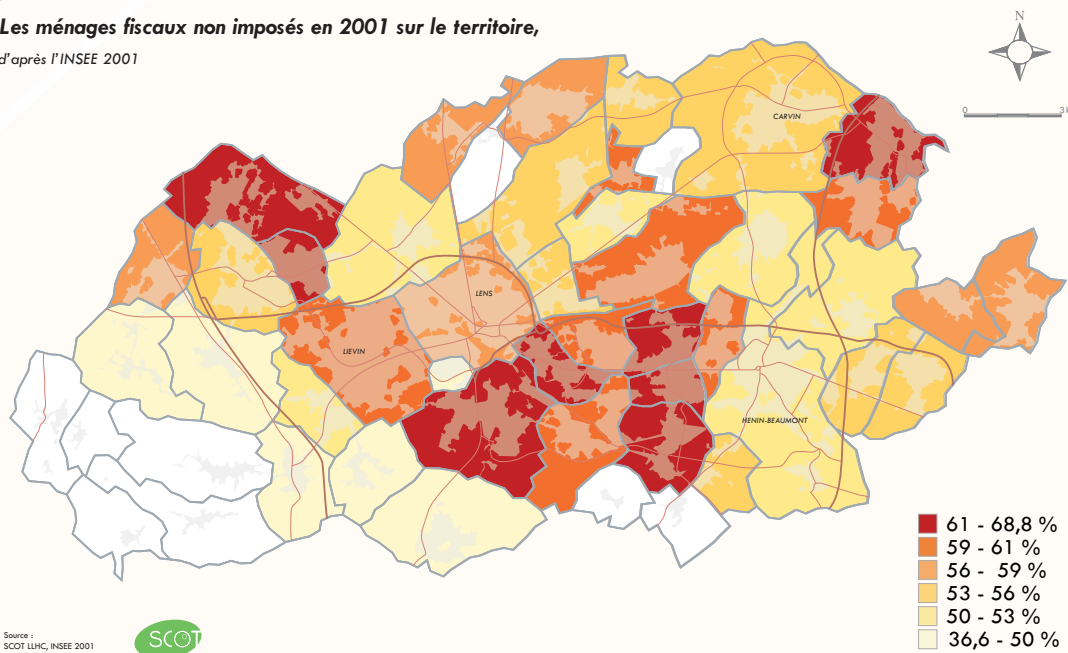


Les demandeurs d'emploi de catégorie 1 (**DEFM1**) sont ici entendus comme les personnes inscrites dans les fichiers de l'ANPE au dernier jour du mois sans emploi, immédiatement disponibles et à la recherche d'un emploi à durée indéterminée à temps plein.

L'indicateur de chômage pour une catégorie donnée (ensemble, femmes, jeunes, longue durée,) est le nombre de DEFM1 de cette catégorie rapporté au nombre d'actifs de 1999 (RGP INSEE) de la catégorie.

Les ménages fiscaux non imposés en 2001 sur le territoire,

d'après l'INSEE 2001



Le **ménage fiscal** est un ménage ordinaire constitué par le regroupement des foyers fiscaux répertoriés dans un même logement.

Le **revenu fiscal** correspond à la somme des ressources déclarées par les contribuables sur la « déclaration des revenus », avant tout abattement. Le revenu fiscal est un revenu avant redistribution : il ne peut pas être assimilé à un revenu disponible. Pour cela, il faudrait que l'on ajoute les revenus sociaux non déclarés (minima sociaux tels que RMI, prestations familiales, aides au logement) et que l'on soustrait les impôts directs (impôt sur le revenu et taxe d'habitation).

Le **revenu fiscal par unité de consommation (UC)** est le revenu du ménage rapporté au nombre d'unités de consommation qui le compose.

Par convention, le nombre d'unités de consommation d'un « ménage fiscal » est évalué de la manière suivante :

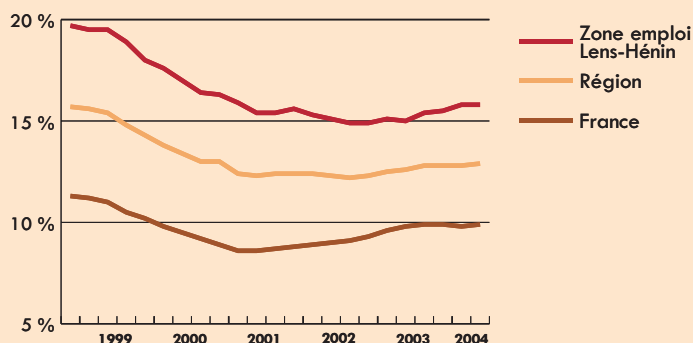
- le premier adulte du ménage compte pour 1 unité de consommation
- les autres personnes de 14 ans ou plus comptent chacune pour 0,5
- les enfants de moins de 14 ans comptent chacun pour 0,3.

Le revenu fiscal exprimé par UC présente l'avantage de prendre en compte les diverses compositions des ménages et donc les économies d'échelle liées à la vie en groupe.

LE CHÔMAGE

Le chômage est encore aujourd'hui plus important sur le territoire qu'en région et en France. Cependant, en terme de tendance, on peut noter une amélioration plus rapide sur le territoire entre 2000 et 2003 qu'en région et qu'en France. Depuis cette date, il a tendance à regagner du terrain.

Evolution du taux de chômage (au sens du BIT et avec Correction des Variations Saisonnières)



Les demandeurs d'emploi sont principalement situés dans le cœur urbain du territoire du SCOT.

Le chômage touche comme ailleurs en France plus particulièrement les femmes et les jeunes. A noter cependant un phénomène encore plus marqué pour les femmes et une présence plus forte également sur le territoire des chômeurs de longue durée.

Indicateur de chômage en novembre 2004 (DEFM1)

	Ensemble		Femmes		Jeunes (moins de 25 ans)		Longue durée (plus d'1 an)	
	Indicateur de chômage	Evolution s/ 1 an	Indicateur de chômage	Evolution s/ 1 an	Indicateur de chômage	Evolution s/ 1 an	Indicateur de chômage	Evolution s/ 1 an
Zone d'emploi de Lens Hénin	15,3%	+ 4,1%	15,7%	+ 4%	39,3%	+4,3%	5,3%	+4,7%
Région	12,5%	+ 2,5%	12,6%	+ 2,6%	33,6%	+ 6%	4,2%	+ 3,2%
France	9,5%	+ 0,6%	10,0%	+ 1,4%	40,6%	+ 2,8%	2,9%	+ 2,6%

Source : DRTEFP

LES REVENUS FISCAUX

Le chômage et la précarité des emplois sont plus marqués sur le territoire qu'en région ou en France. Les catégories socio-professionnelles moins aisées (employés, ouvriers) y sont également plus présentes.

Ces phénomènes vont avoir pour conséquence l'existence d'une population fragilisée sur le territoire. Un moyen d'appréhender cette fragilité est d'étudier les revenus des ménages.

La part des ménages fiscaux non imposables est beaucoup plus importante qu'en région (+ 19%) et qu'en France (+ 43%).

Les revenus moyens par unité de consommation (qui permettent de prendre en compte la taille des ménages) sont également faibles et 10% des unités de consommation disposent annuellement, avant redistribution des revenus sociaux et prélèvements d'impôts, de moins de 3 245€ contre 5 469€ en France.

Impôts sur le revenu en 2001

	Part des ménages fiscaux non imposables	Revenus moyens par unité de consommation	10% des unités de consommation ont un revenu fiscal < à :	50% des unités de consommation ont un revenu fiscal < à :
Zone d'emploi de Lens-Hénin	57%	12 151€	3 245€	10 914€
Région	48%	14 524€	4 240€	12 573€
France	40%	17 184€	5 469€	14 650€

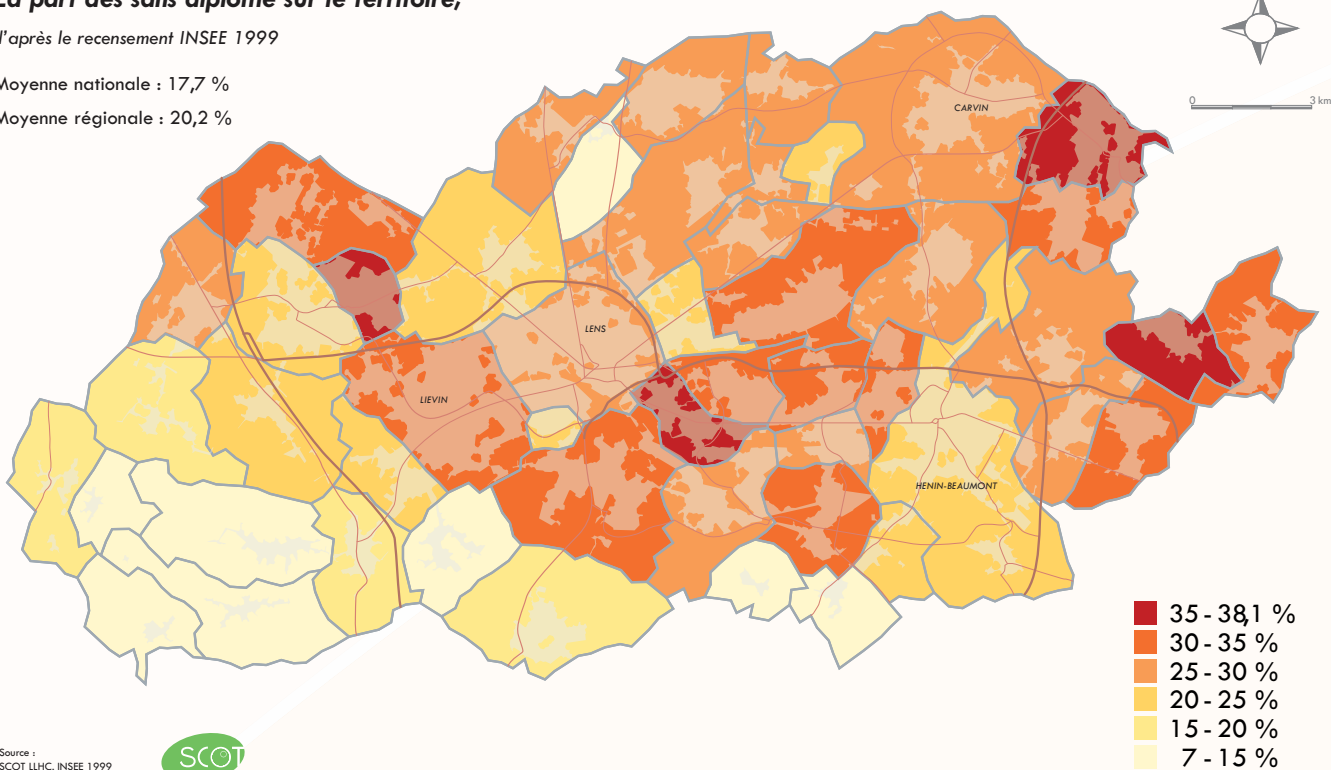
Sources : DGI, INSEE

La part des sans diplôme sur le territoire,

d'après le recensement INSEE 1999

Moyenne nationale : 17,7 %

Moyenne régionale : 20,2 %

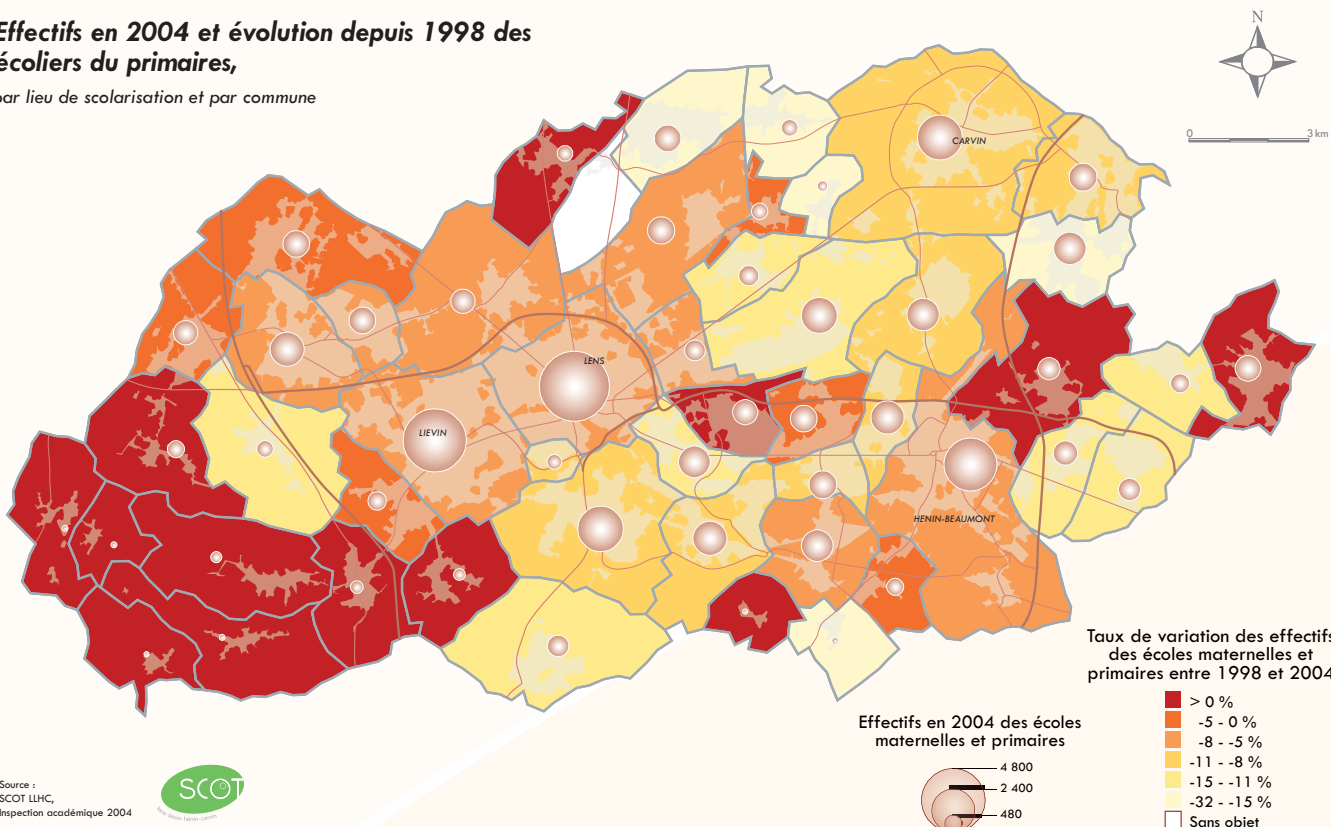


En 2003, on dénombre sur le territoire du SCOT :

- 294 écoles maternelles et élémentaires publiques et 11 privées.
- 36 collèges publics dont 23 en Réseau d'Education Prioritaire (REP) et 3 collèges privés
- 9 lycées publics et 1 privé
- 12 lycées professionnels publics et 1 privé

Effectifs en 2004 et évolution depuis 1998 des écoliers du primaires,

par lieu de scolarisation et par commune

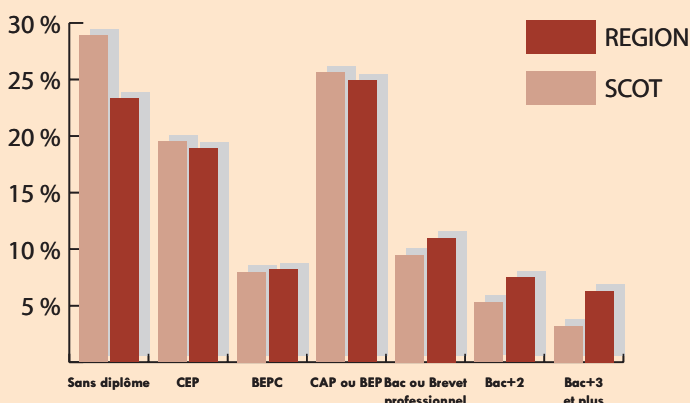


1.1.3. FORMATION-ÉDUCATION

LE NIVEAU DE FORMATION

La population sur le territoire du SCOT est globalement moins qualifiée qu'au niveau national.

Répartition de la population non scolarisée de 15 ou plus par diplôme



Source : INSEE-RGP 1999

Cependant, un contraste important existe entre le secteur sud beaucoup plus qualifié et le reste du territoire.

De plus, les « sans diplôme » ont certes tendance à être de moins en moins nombreux mais cette diminution est moins rapide qu'au niveau national. Ainsi, en 1999, les « sans diplôme » étaient 45% plus nombreux sur le territoire du SCOT qu'en France, contre 39% en 1990.

Part des « sans-diplôme » au sein de la population non scolarisée de + de 15 ans

	Les « Sans diplôme » (en %)					
	1999			Evolution 90-99		
	Ensemble	Hommes	Femmes	Ensemble	Hommes	Femmes
SCOT	28.9	25	32.2	-25	-25.2	-24.8
Région	23.3	21.1	25.3	-25.6	-24.7	-26.3
France	20	19.3	20.5	-28	-26.6	-29.2

Source : INSEE-RGP 1999

Au contraire, la part des « très diplômés » (bac+3 et plus) augmente elle plus vite que la moyenne française, en particulier pour les femmes.

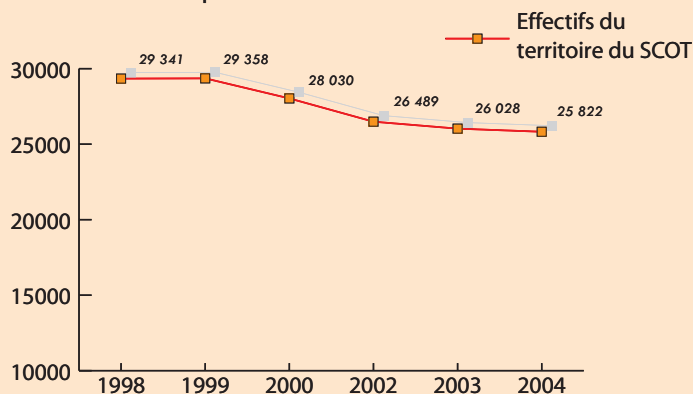
Part des « Bac+3 et plus » au sein de la population non scolarisée de + de 15 ans

	Les Bac+3 et plus (en %)					
	1999			Evolution 90-99		
	Ensemble	Hommes	Femmes	Ensemble	Hommes	Femmes
SCOT	3.2	3.8	2.6	92.3	62.7	151.7
Région	6.3	7.4	5.2	87.1	62	133.8
France	9.1	10.4	7.8	73.1	53.8	104.6

LES ÉLÈVES DU 1^{ER} ET 2ND DEGRÉ

Entre 1998 et 2004, les écoles élémentaires publiques et privées du territoire ont perdu un peu plus de 3500 élèves. Si l'on prend l'hypothèse arbitraire d'une trentaine d'élèves par classe, cela pourrait représenter la « disparition » sur le territoire du SCOT de plus d'une centaine de classes depuis 6 ans.

Evolution des effectifs des écoles élémentaires publiques et privées entre 1998 et 2004



Source : Inspection Académique du Pas de Calais

	Evolution des effectifs entre 1998 et 2004 des écoles élémentaires
SCOT	- 12%
Région	- 9%
France	- 5%

Sources : Ministère de l'Éducation Nationale, Inspection Académique du Pas de Calais

En terme d'orientation après la 3^{ème}, 44 % des lycéens du territoire du SCOT sont en lycée professionnel contre 40 % en région et 32% en France à la rentrée 2003-2004.

A noter que l'enseignement privé ne représente que 7% des effectifs scolarisés de la maternelle au secondaire contre 23% pour l'ensemble de la région et 17% en France.

Effectifs à la rentrée 2003-2004 des établissements du secondaire

		Collèges et SEGPA	Lycées d'enseignement général et technique (hors classes préparatoires et BTS)	Lycées professionnels
SCOT	Public	19325	8432	7147
	Privé	2158	856	38
Région	Public	170959	79730	54216
	Privé	59656	28223	16619

Source : Ministère de l'Éducation Nationale, Rectorat de Lille


Localisation et effectifs des établissements d'enseignement supérieur

 CROIX-ROUGE FRANCAISE
INSTITUT DE FORMATION
EN SOINS INFIRMIERS

 IG2I
INSTITUT DE GÉNIE
INFORMATIQUE ET INDUSTRIEL

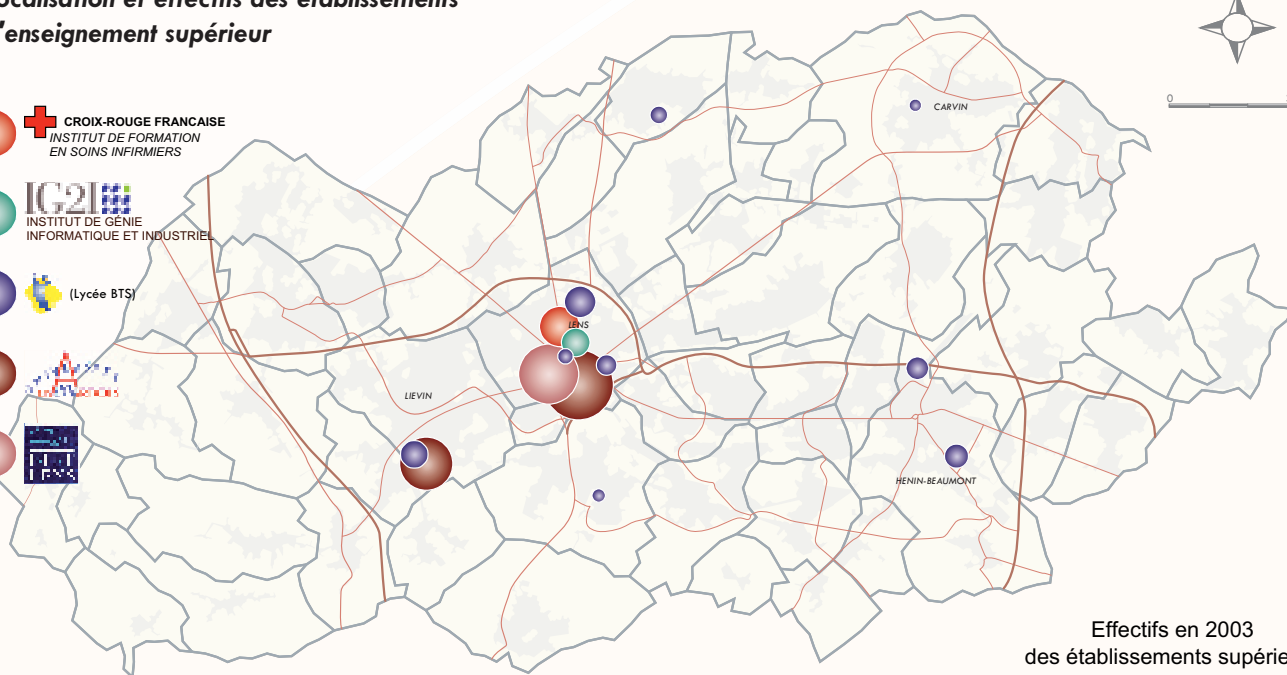
 (Lycée BTS)



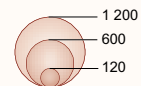




0 3 km



Effectifs en 2003
des établissements supérieurs



Source :
SCOT LLHC,
Inspection Académique 2004



L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR

Les établissements de l'enseignement supérieur sont principalement à Lens et Liévin.

Le territoire du SCOT a connu un développement de ces établissements depuis une dizaine d'années en particulier avec la création des composantes de Lens et Liévin de l'Université d'Artois.

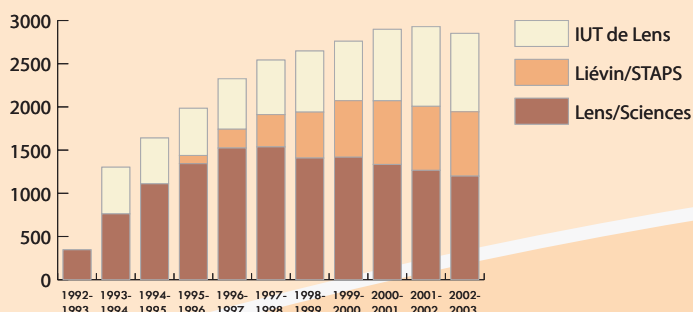
	Effectifs à la rentrée 2002-2003
Université d'Artois à Lens et Liévin (hors DAEU)	1 944
IUT de Lens	907
BTS	1 322
Classes préparatoires aux Grandes Ecoles à Lens	91
Institut de soins infirmiers à Lens	378
Ecole d'Ingénieur à Lens	247
TOTAL	4 889



Université d'Artois à Lens

Ainsi entre 1992 et 2002, l'effectif de l'Université d'Artois et de l'IUT sur le territoire est passé de 346 à 2851 étudiants

Evolution des effectifs de l'Université d'Artois sur le territoire entre 1992 et 2002

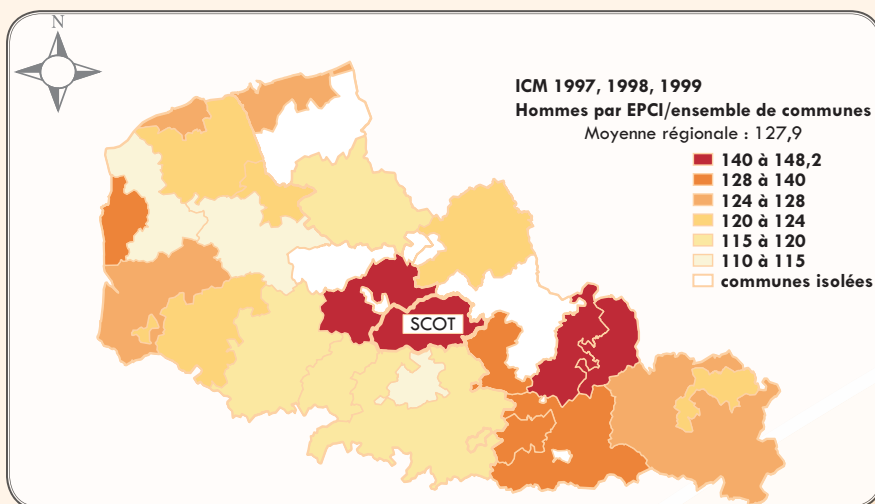


Source : Université d'Artois

La faculté de Sciences à Lens dispose également, entre autres, de 2 laboratoires de recherche de dimension internationale et reconnus par le CNRS : le Laboratoire de Physico-Chimie des Interfaces et Applications (LPCIA) et le Centre de Recherches en Informatique de Lens (CRIL).



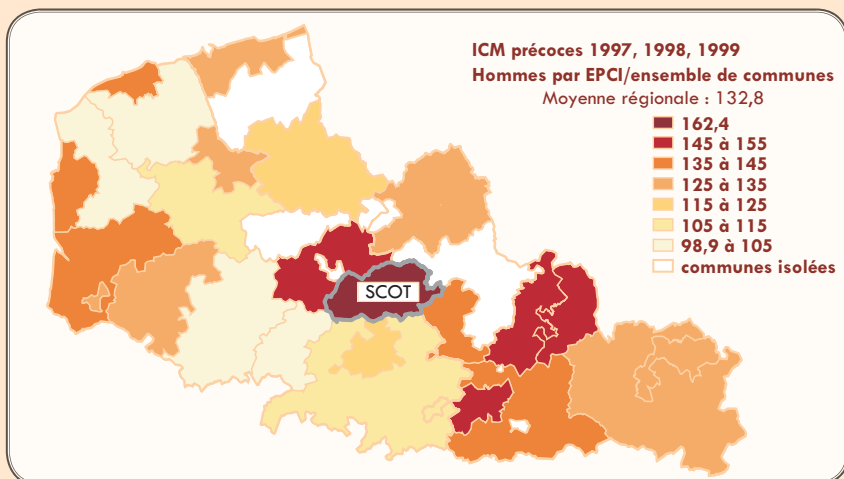
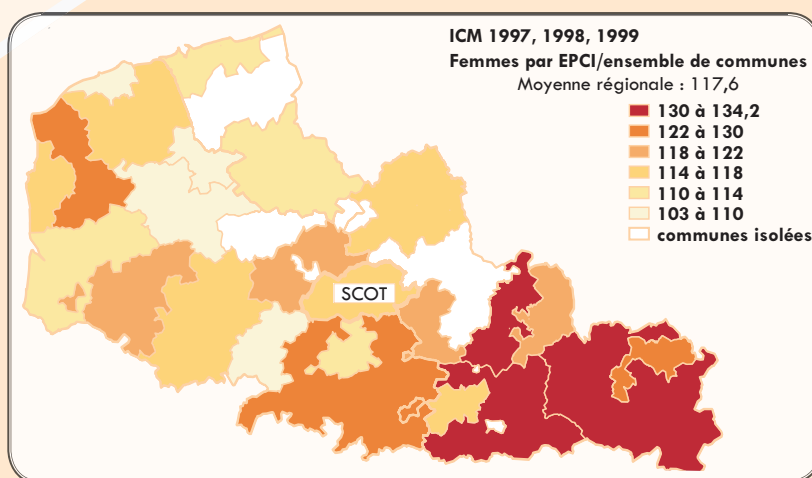
IUT de Lens



Les décès toutes causes chez les hommes

Indice Comparatif de Mortalité (ICM)
L'ICM permet de prendre en compte la structure par âge d'une population qui influence fortement sur la fréquence des décès. Un ICM à 100 équivaut à une mortalité égale à celle de la France. Ainsi, un ICM supérieur à 100 signifie une surmortalité.

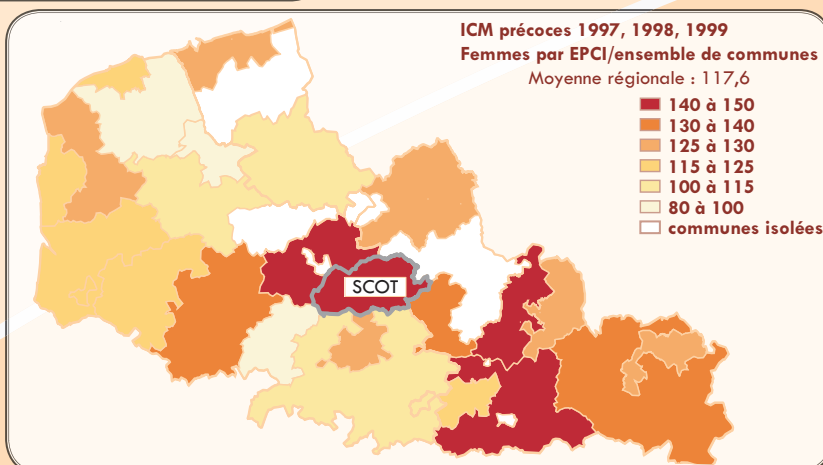
Les décès toutes causes chez les femmes



Les décès précoces toutes causes chez les hommes

L'Indice Comparatif de Mortalité précoce
Il prend en compte les décès précoces observés intervenant avant 65 ans. Un ICM précoce supérieur à 100 signifie donc une surmortalité des moins de 65 ans.

Les décès précoces toutes causes chez les femmes



1.1.4. LA SANTÉ

LA MORTALITÉ

La mortalité peut être considérée comme un certain reflet de l'état de santé d'une population. La région Nord – Pas de Calais est connue pour être celle qui connaît la mortalité la plus forte et la plus précoce de France, démontrant ainsi un mauvais état de santé général. Le territoire du SCOT est également très concerné par cette surmortalité.

Cette surmortalité est plus importante pour les hommes sur le territoire du SCOT. L'Indice Comparatif de Mortalité (ICM) y est plus élevé pour les hommes qu'en France (+48%) ainsi qu'en région (+16%).

En revanche, la surmortalité des femmes, même si elle reste encore trop forte, est légèrement inférieure à celle régionale.

Si l'on regarde de plus près les ICM des maladies liées à l'alcool, le tabac ou une mauvaise alimentation, le constat est alarmant. Ainsi, les risques de mourir à cause de maladies liées à l'alcool sont 2 fois plus importants pour un homme.

LA MORTALITÉ PRÉCOCE

Si la surmortalité tous âges est forte sur le territoire, la surmortalité précoce, c'est-à-dire des moins de 65 ans, est encore plus préoccupante.

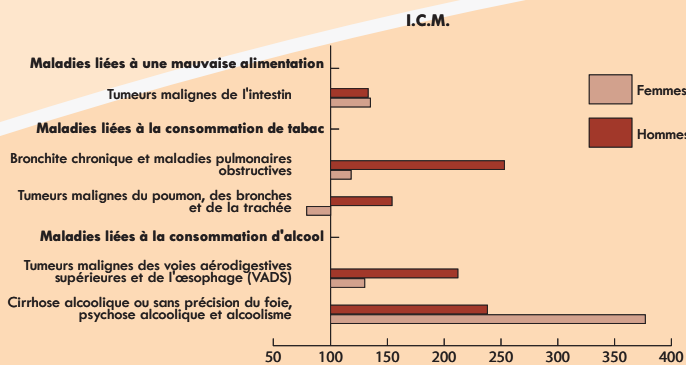
En effet, les hommes de moins de 65 ans connaissent une mortalité beaucoup plus élevée qu'en France (+62%).

Quant aux femmes, autant leur surmortalité tous âges était légèrement inférieure à la valeur régionale, autant pour les moins de 65 ans, cette surmortalité est plus forte (+15%).

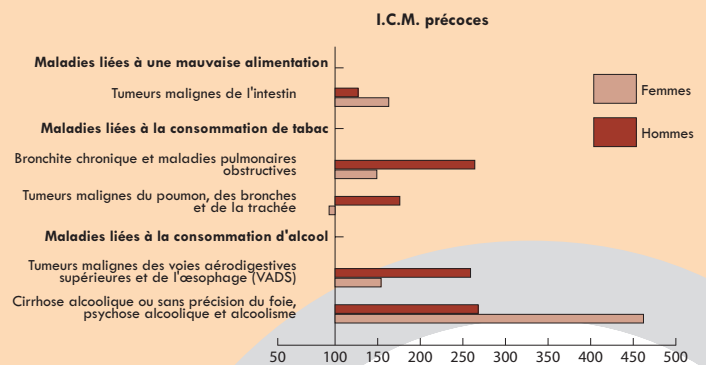
Ainsi, cela montrerait un état de santé des moins de 65 ans, ou en tout cas d'une partie d'entre eux, particulièrement inquiétant.

Ce phénomène coïncide également avec les surmortalités précoces liées à l'alcool ou au tabac qui sont plus fortes que celles tous âges. Les femmes de moins de 65 ans meurent ainsi 4,6 fois plus du triptyque alcoolique (contre 3,8 pour l'ensemble).

Les causes de surmortalité

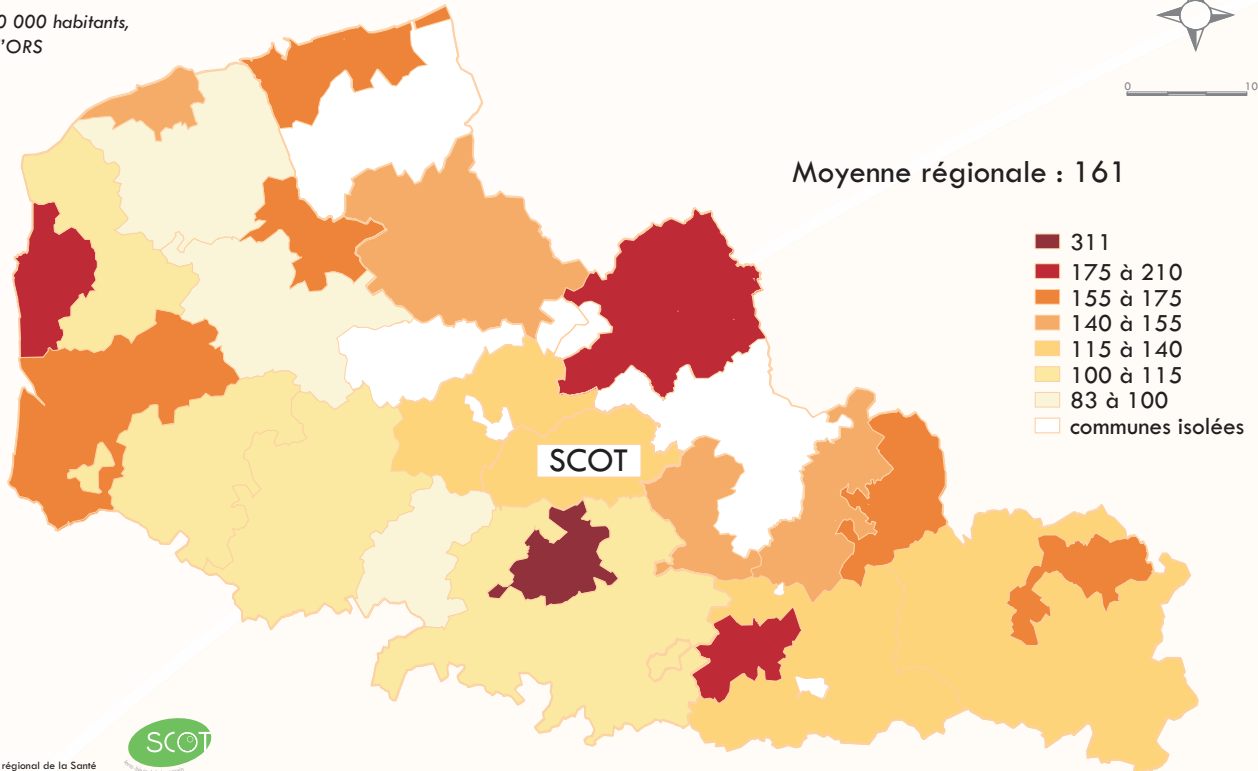


Les causes de surmortalité précoce

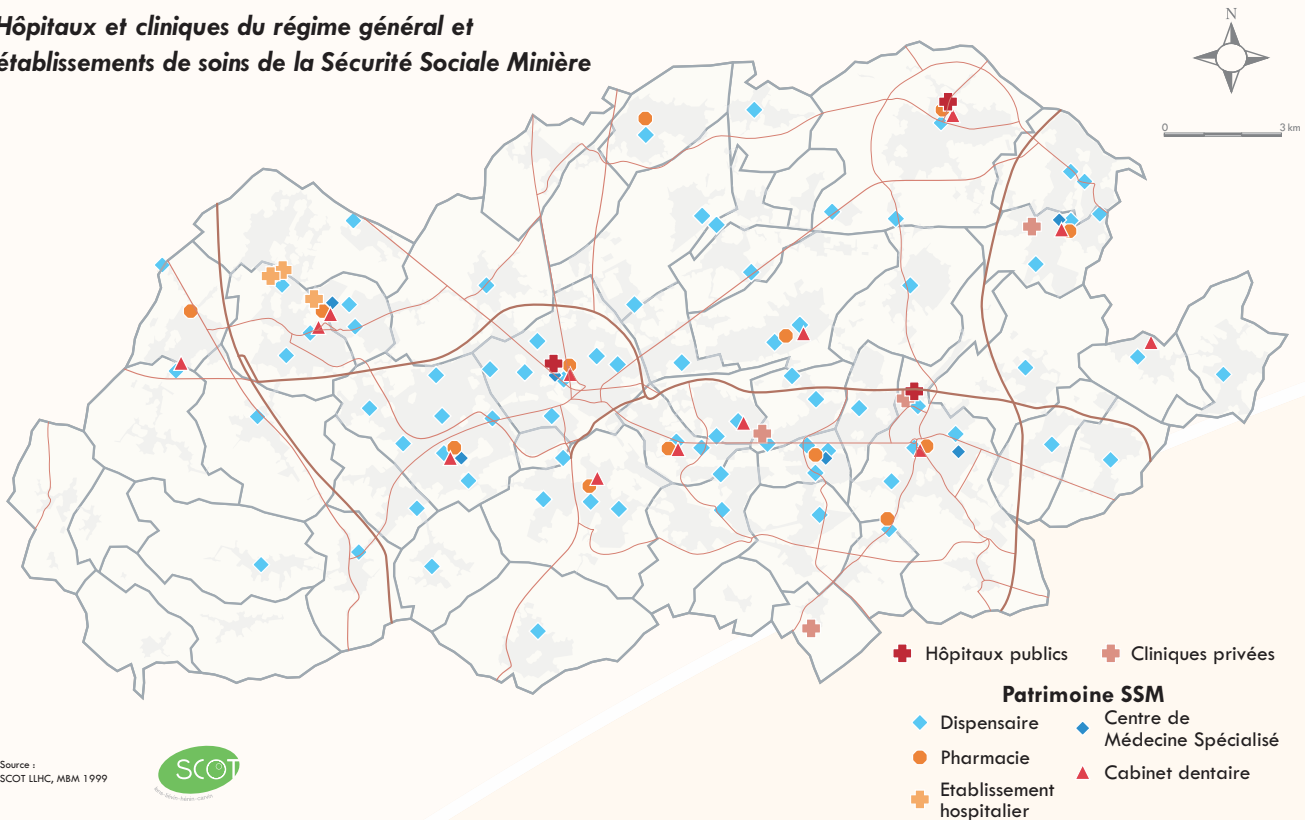


La densité de médecins généralistes par EPCI

pour 100 000 habitants,
d'après l'ORS



Hôpitaux et cliniques du régime général et établissements de soins de la Sécurité Sociale Minière



L'OFFRE DE SOINS

► Les médecins

L'offre de médecins sur le territoire du SCOT est faible.

Rapporté à sa population, le territoire connaît un déficit de médecins généralistes. Mais ce manque est encore plus marqué pour les médecins spécialistes : leur densité y est 40% plus faible que celle de la France.

Ce constat est d'autant plus alarmant si la surmortalité, et a priori des besoins plus importants, sont mis en parallèle.

Enfin, la France va connaître dans les années qui viennent une chute démographique de ses médecins due à leur départ massif à la retraite. Le territoire sera également frappé par cette chute, constat inquiétant au regard de son déficit actuel.

Nombre de Médecins pour 100 000 habitants (hors médecins de la Sécurité Sociale Minière)

	Ensemble des médecins	Médecins généralistes	Médecins spécialistes
SCOT	243	139	99
Région	289	161	128
France	340	166	173

Source : Observatoire régional de la santé



► Les établissements de soins et la sécurité sociale minière

En 2002, le territoire du SCOT comprend près de 41 000 bénéficiaires du régime de Sécurité Sociale Minière (SSM). Ceux-ci jouissaient de la gratuité de soins à condition jusqu'ici de s'adresser aux structures de soins de ce régime spécial

En juillet 2005, les structures de soins de la SSM, qui sont nombreuses sur le territoire, sont devenues dépendantes du régime général et donc s'ouvrir au reste de la population.

Cette possibilité pourrait s'avérer être une opportunité pour le territoire de conforter son offre de soins du régime général.

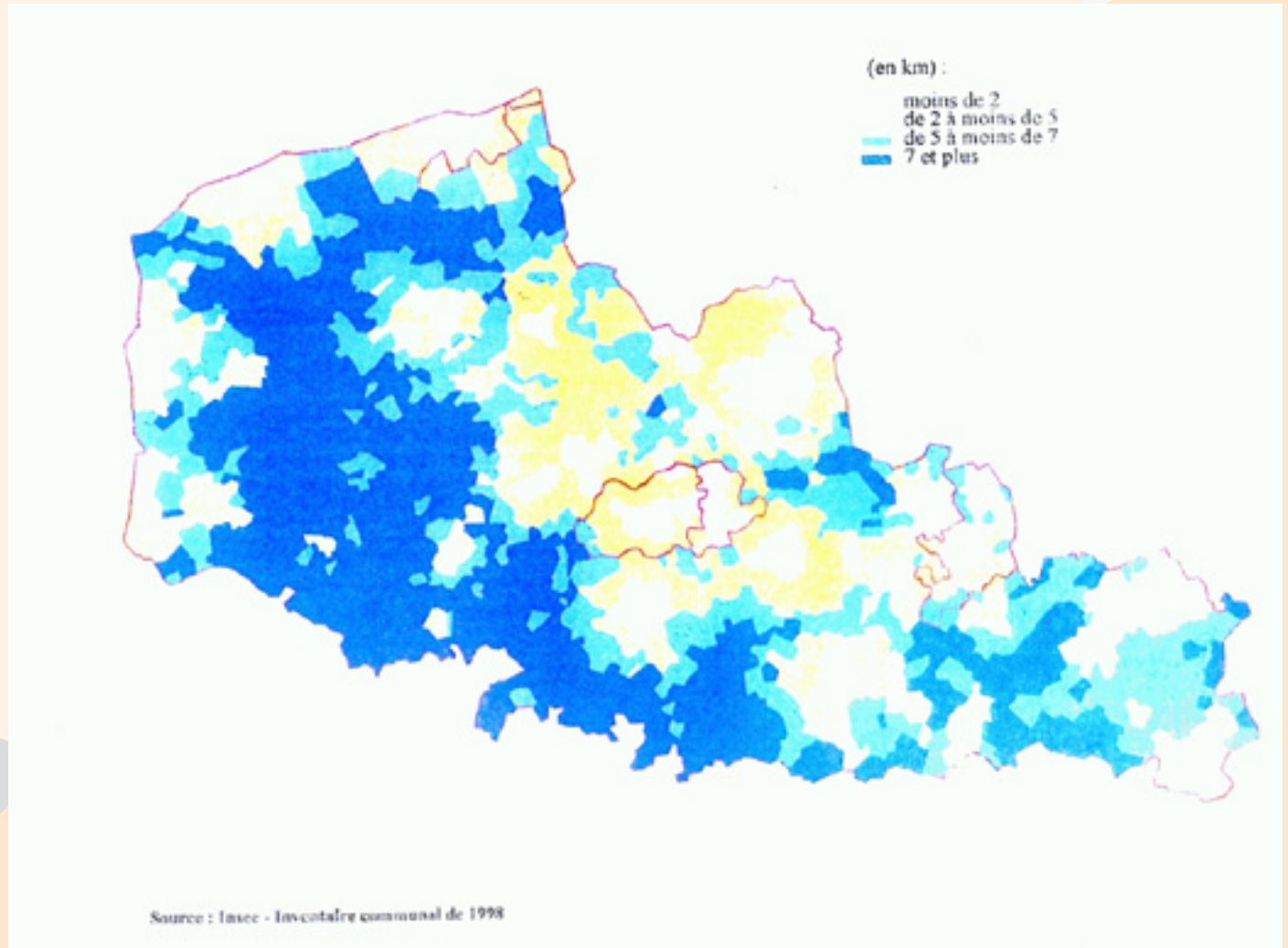
Bénéficiaires et offre de soins de la SSM

	Nombre de bénéficiaires en 2002	Cabinets dentaires	Pharmacies	Centres de médecine générale	Centres de médecine spécialisée
SCOT	40 803	10	13	97	6
Région	106 103	20	36	236	12

Sources : DREES, Ministère des affaires sociales, Société de Secours minières



Eloignement des communes au travers de 15 équipements de l'Inventaire Communal



36

Liste des 15 équipements :

- Hypermarché
- Super ou hyper
- Lycée
- Lycée professionnel
- Hôpital
- Base de plein air
- Base nautique
- Piste d'athlétisme
- Instance Sportive
- Tennis
- Piscine
- Cinéma
- Salle de spectacle
- Centre culturel
- Centre socioculturel

Nous adressons nos plus vifs remerciements à nos partenaires notamment :

la Communauté d'Agglomération de Lens-Liévin,
la Communauté d'Agglomération d'Hénin-Carvin,
la CCI de l'Arrondissement de Lens,
la CCI de l'Arrondissement d'Arras,
le Syndicat Mixte Transports,
la Mission Bassin Minier,
la DDE du Pas de Calais,
la Soginorpa,
l'Inspection académique du Pas de Calais,
le Rectorat de Lille,
IG2I,
l'institut de soins infirmiers de Lens,
l'Université d'Artois,
la DRTEFP,
l'Observatoire Régional de la Santé,
la Société de Secours Minières,
la DDASS,
la DIREN,
le Conseil Général du Pas-de-Calais,
l'IGN,
l'EPF,
le CAUE et
le Conseil Régional - SIGALE.



1.2. LES EQUIPEMENTS

1.2.1. L'ACCÈS AUX ÉQUIPEMENTS ET SERVICES

(Source : Inventaire communal de l'INSEE 1998)

Comme c'est traditionnellement le cas en France, dans un espace structuré autour d'une grande ville et de communes périphériques moins peuplées, la taille d'une commune et son équipement en commerce et services sont fortement liés.

Certains commerces ou services sont peu répandus et se concentrent dans les villes les plus importantes. D'autres se répartissent dans de nombreuses communes. La ville principale dégage ainsi un pouvoir d'attraction important, à hauteur du degré de concentration de la population sur le territoire.

C'est un tout autre phénomène qui caractérise le territoire du SCOT. La population se répartit sur un ensemble de communes moyennes, très proches les unes des autres. De ce fait, les services sont répartis sur plusieurs communes. Ainsi, à taille comparable, les communes peuvent paraître comme sous-équipées lorsqu'elles se comparent à d'autres communes françaises. Pourtant, pour accéder à un équipement, les habitants de Lens-Hénin parcourent une distance moyenne comparable (5km), voire inférieure à d'autres agglomérations (Exemple Valenciennes : 6.2km).

Ainsi, l'accès aux équipements est caractéristique d'une logique d'agglomération diluée. Une commune peut disposer d'un équipement tandis que sa voisine de taille comparable ne la possèdera pas : la frontière communale s'estompe.

1.2.2. LES ÉQUIPEMENTS SPORTIFS

La région Nord-Pas-de-Calais identifie dans le cadre du Schéma Régional d'Aménagement du territoire identifie « l'agglomération lensoise » comme une tête de réseau stratégique régionale dans la filière Sport (dans le sens rôle d'animation de filière, et non au sens de concentration d'activités).

Cette identification repose essentiellement sur deux équipements majeurs du territoire du SCOT :

► Le Stade Bollaert

Construit au début des années 30, le stade Felix Bollaert a été remanié à deux reprises, lors de l'Euro 1984 et pour la Coupe du Monde 1998. Il compte aujourd'hui 41 233 places et accueille l'équipe professionnelle de football du Racing Club de Lens (Champion de France saison 1997-1998), et quelques matchs de Rugby de niveau international (notamment pour la prochaine coupe du monde de rugby en 2007 se déroulant en France).

► Le Stade Couvert Régional de Liévin

D'une capacité de 2700 places, cet équipement majeur du territoire lui permet d'accueillir, en dehors de son traditionnel meeting international en salle d'athlétisme, un certain nombre de manifestations culturelles (spectacle de danse), musicales (concert, show, ...), sportives (GRS, HandBall, ...), des salons ou congrès.

Néanmoins, le territoire possède d'autres atouts que ces deux seuls équipements majeurs de dimension nationale voir internationale. L'histoire et l'absence d'une ville centre qui aurait concentré l'ensemble des équipements et des services ont permis la diffusion sur le territoire d'un certain nombre d'équipements importants permettant le développement des loisirs au sein de nombreuses communes. Le monde du sport n'a pas échappé à ce phénomène, et c'est ainsi que la majorité des villes possèdent des équipements importants.



Stade Bollaert à Lens



Stade couvert régional de Liévin

L'exemple des piscines municipales est peut être le plus symptomatique compte tenu du caractère coûteux de tels équipements.

On recense ainsi 11 piscines municipales* sur le territoire du SCOT de Lens-Liévin & Hénin-Carvin. Elles se situent toutes dans des communes ayant un passé minier fort. Sur ces 11 équipements, 2 présentent une taille plus importante : la piscine olympique de Lens et le centre Nauticaa de Liévin. On peut noter également que quelques uns de ces équipements ont été soit réhabilités (Leforest) soit reconstruits (Courrières) ces dernières années afin de les mettre aux normes et de répondre aux attentes actuelles de la population.

On pourrait effectuer le même exercice avec les stades municipaux (surtout consacrés au football) et les nombreuses salles multisports présentes dans la plupart des 50 communes du SCOT.

* Carvin, Courrières, Hénin-beaumont, Leforest et Rouvroy sur la Communauté d'Agglomération d'Hénin-Carvin – Avion, Billy-Montigny, Bully-les-mines, Harnes, Lens et Liévin sur la Communauté d'Agglomération de Lens-Liévin

1.2.3. LES ÉQUIPEMENTS CULTURELS

La culture joue un rôle prépondérant sur le territoire du SCOT et reflète une partie des traditions locales.

Trois équipements culturels sont reconnus en tant que Grands Equipements. Il s'agit :

- du Centre Européen de la Paix à Souchez. Ce centre accueille une exposition permanente sur la première guerre mondiale et en particulier sur les tranchées.

- la bibliothèque municipale de Lens. Cette bibliothèque possède un fond patrimonial important.

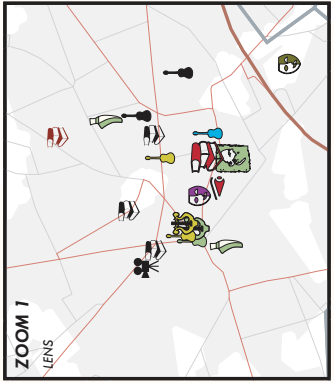
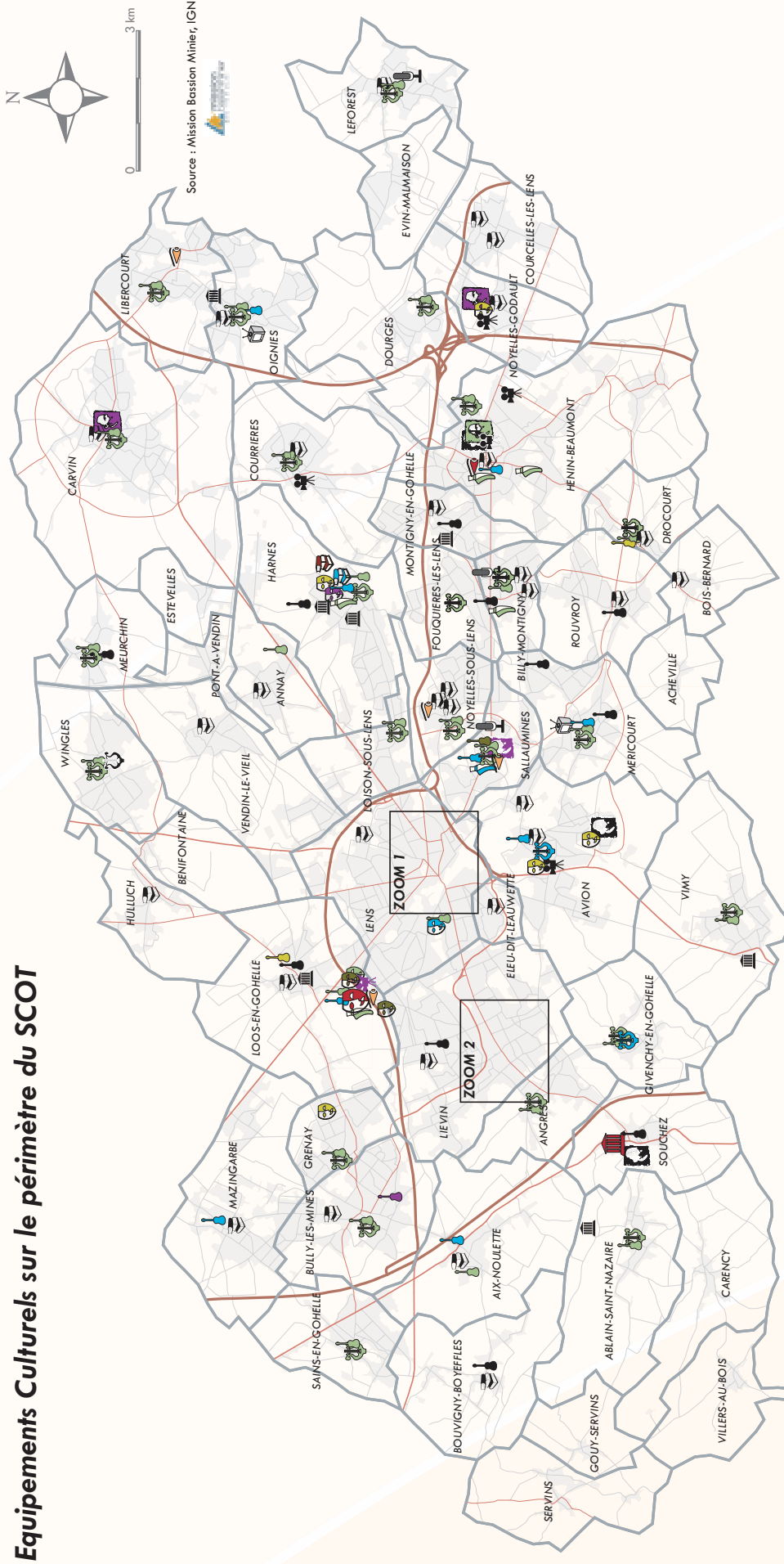
- la Scène Nationale de Loos-en-Gohelle. Basée sur l'ancien site minier du 11/19, la structure est gérée par une association intercommunale, Culture Commune, regroupant 34 communes du bassin minier sur trois communautés d'agglomérations (Hénin-Carvin, Lens-Liévin et Artois Comm.). L'association axe son projet autour du lieu comme support de création culturelle et le pluridisciplinaire.

Autour de ces équipements majeurs, un maillage assez fin se dessine sur le territoire du SCOT.

En sus du musée de Souchez, le territoire compte 7 autres musées d'importances diverses, ayant pour principaux sujets la première guerre mondiale (qui a durement touché notre territoire) et le passé minier :

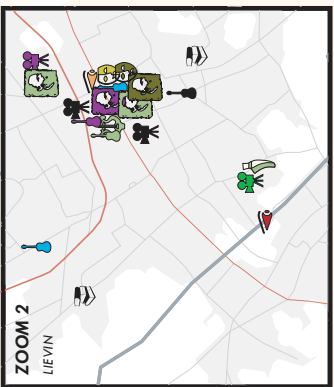
- le musée vivant 1914-1918 d'Ablain-Saint-Nazaire, qui retrace le quotidien de la guerre à travers de nombreux objets d'époque (photos, obus, casques, uniformes, ...) et d'abris reconstitués
- le centre d'interprétation historique de Vimy qui accueille une exposition permanente sur le Canada durant la première guerre mondiale et un document audio-visuel retraçant la bataille de la crête de Vimy.
- le musée Alexandre Villedieu de Loos-en-Gohelle présentant divers objets d'archéologie militaire provenant de la bataille de Loos
- le centre Denis Papin d'Oignies qui retrace le passé minier de la commune par le biais du chemin de fer (locomotives restaurées et maquettes animées)
- le musée de l'école et de la mine d'Harnes qui offre des reconstitutions d'une classe de 1900, de salles et galeries évoquant la vie du mineur

Equipements Culturels sur le périmètre du SCOT



Code Symbole (Domaine)	Code Couleur (Fonction)	Symbologie Particulière
Musique classique et arts lyrique	[Red]	Salle de spectacle de - 500 personnes
Autres musiques	[Blue]	Salle de spectacle de + 500 personnes
Musées	[Green]	
Arts plastiques	[Yellow]	
Lecture	[Purple]	
Danse	[Orange]	
Théâtre	[Light Blue]	
Audiovisuel et cinéma	[Light Green]	
Radio	[Light Yellow]	
Chaîne TV locale	[Light Purple]	
Grands équipements	[Red]	
Festivals	[Blue]	
Formations sans diplôme	[Green]	
Formations avec diplôme	[Yellow]	
Salles de spectacle	[Orange]	
Lieux et structures de création	[Light Blue]	
Structures de développement culturel	[Light Green]	

Appendice
L'accumulation de fonction culturelle peut désigner en outre une structure culturelle ou des lieux de culture et d'activités. Ces cas se rencontrent notamment à Carvin (Centre Effe), à Harnes (Association Droit de Cité), à Sallaumines (Maison de l'art et de la Communication), à Liévin (Centre Arc-en-Ciel), à Loos-en-Gohelle (Scène Nationale), à Héhin-Beaumont (Escapade)...



- le musée d'histoire et d'archéologie d'Harnes situé dans une maison bourgeoise de la fin du XI-Xème, offrant une section historique présentant les deux conflits mondiaux à partir de l'exemple d'une cité minière
- le musée municipal de Montigny-en-Gohelle présentant l'histoire de la commune.

Les musées ne sont pas les seuls héritages du passé minier du territoire. La tradition musicale du temps des mines perdurent encore de nos jours. A côté des nombreuses écoles de musiques, les harmonies et les fanfares témoignent d'une tradition musicale importante.

Cette tradition perdure et évolue aussi sous la forme de festivals de musiques. La dizaine de festivals musicaux qui existent balayent un large panel de genre.

Enfin, des accumulations de fonction culturelle peuvent désigner un seul et même lieu et/ou une seule et même structure porteuse où peuvent se dérouler ces activités. Ces cas se rencontrent notamment à Hénin-Beaumont (Escapade), Carvin (Centre Eiffel), à Harnes (Association Droit de Cité), à Sallaumines (Maison de l'art et de la Communication), à Liévin (Centre Arc-en-Ciel), à Loos-en-Gohelle (Scène Nationale), ...

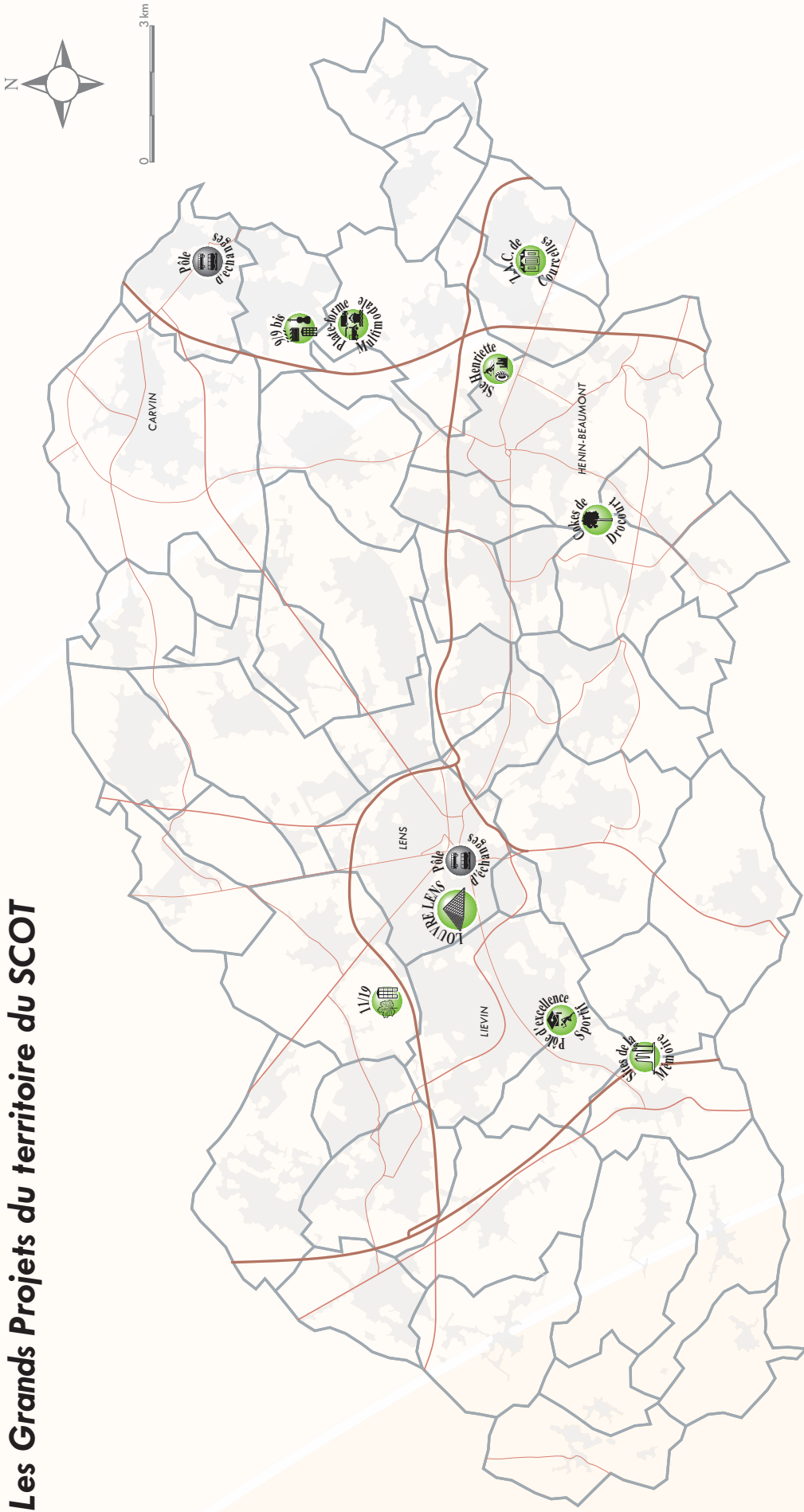
Les infrastructures des spectacles vivants sont un peu moins représentées mais au-delà des compagnies théâtrales (Compagnie de la Fiancée à Lens, les Compagnies Hendrick Van Der Zee et Mettalovoice sur le site du 11/19), les lieux de diffusion sont nombreux.

Deux salles de plus de 500 personnes plus ou moins spécialisées dans le théâtre sont présentes sur le territoire (le Colisée à Lens et la Maison de l'Art et de la Communication à Sallaumines) auxquelles il faut rajouter la Scène Nationale de Loos-en-Gohelle ou l'Escapade à Hénin Beaumont.

A côté de ces équipements, un réseau d'infrastructures vient se superposer servant de supports à la création culturelle, à la diffusion et à la sensibilisation artistique.

Les supports audio-visuels sont aussi présents avec deux chaînes de télévisions locales (TéléGohelle et I.L.T.V.) et trois radios locales (Radio Billy-Montigny, Radio Gwladys et Radio Treize).

Les Grands Projets du territoire du SCOT



1.2.4. LES GRANDS PROJETS D'INTÉRÊT COMMUNAUTAIRE

Au travers de ses sites les plus emblématiques de son passé minier, le territoire du Lensois développe une politique de grands projets qui s'inscrivent dans l'aire métropolitaine.

Cette politique s'appuie notamment sur la symbolique forte des lieux de mémoire, caractéristiques d'un modèle économique et social révolu et de leur capacité à fédérer une nouvelle dynamique à l'échelle de l'agglomération.

LE SITE DU 11/19 DE LOOS EN GOHELLE



La poursuite de la mise en oeuvre d'un pôle de référence du développement durable mixant économie, culture, sauvegarde de la mémoire et environnement autour de la base du 11/19 favorisera l'amélioration de l'image du territoire et de son rayonnement dans ce domaine, notamment sous forme d'actions privilégiant la Haute Qualité Environnementale et la recherche d'énergies renouvelables et le développement des Eco-entreprises :

- **sur le plan économique** : Mise en place avec l'appui du Centre de Développement des Eco-Entreprises (CDEE) d'une filière économique reposant sur le développement des Ecoentreprises notamment par la réalisation d'une pépinière, de bureaux et ateliers locatifs, par un aménagement d'une zone d'activités dédiée aux Eco-entreprises et par la prestation de services adaptés.

- **sur le plan social et culturel** : Mener avec l'appui du Centre Ressources du Développement Durable et de Culture Commune, scène nationale, des actions de sensibilisation de la population par la mise en place

d'une université du développement durable.

- **sur le plan environnemental** : Avec le soutien de l'association la chaîne des terrils, labellisée « Centre Permanent d'Initiatives pour l'Environnement », à la réhabilitation et à la construction de bâtiments industriels et de logements aux normes « HQE »

LE POLE D'EXCELLENCE SPORTIF À LIÉVIN



C'est à travers le renforcement du Pôle d'Excellence Sportive de Liévin que la vocation sportive du territoire prendra toute son ampleur, intégrant d'autres équipements et toute la dynamique d'activités qui accompagne chacun d'entre eux.

Le Pôle d'excellence sportive comporte plusieurs volets qui s'intègrent dans un schéma d'organisation générale :

- Redéploiement des équipements sportifs (stade couvert, Centre Régional d'Accueil et de Formation (CRAF) : développement de la capacité d'accueil de restauration et d'hébergement et amélioration des conditions d'accueil de grands événements sportifs et culturels.

- La création de nouveaux équipements structurants qui viennent diversifier la vocation de pôle : une salle de sports collectifs, un espace médico-sportif diversifié et accueillant un site de recherche (laboratoire sportif), constructions d'équipements connexes (terrain synthétique,...) avec sur le site du Val de Souchez des aménagements de sites d'accueil pour les associations et la presse.

- La gestion des enjeux environnementaux (études détaillées des risques de pollution, trame verte et gestion différenciée).
- L'approche économique afin de mettre en synergie les différentes activités complémentaires (tourisme, loisirs, hébergement, restauration).
- Développement culturel (biennale du film sportif et d'aventures) et universitaire.

Ainsi, la filière « Sport, Santé, Bien être » est identifiée comme une filière émergente



LE LOUVRE LENS

Le Louvre à Lens est un projet au cœur du territoire, sur l'ancien carreau de fosse 9 et 9 bis de Lens et de Liévin. Il se trouve à proximité immédiate de la gare de Lens et du centre ville.

La Région Nord Pas de Calais est maître d'ouvrage du projet. Le coût d'investissement serait de l'ordre de 100 millions d'Euros ; 50 millions pour la construction du musée et 50 millions pour les aménagements alentours, le péri muséal, la voirie, la communication...

C'est le cabinet japonais Sanaa, de Kazuyo Sejima et Ryue Nishizawa et Imrey Culbert - Tim Culbert et Celia Imrey, architectes associés - muséographes, qui a été retenu pour la construction du projet. Ce cabinet est à l'origine du musée d'art contemporain de Kanazawa, au Japon, et mène le projet pour l'Institut d'art moderne de Valence, en Espagne.

Le projet prévoit un ensemble de bâtiments aux toits de verre et aux façades d'aluminium inscrits au cœur d'un grand parc. L'ensemble s'étendra sur 450 mètres de long de part et d'autre d'un foyer central aux murs de verre transparent.

Ce dernier, encastré dans l'entrée historique de l'ancienne fosse minière sur laquelle le musée sera construit, permettra la traversée du site sans nécessairement entrer dans le musée.

Disposés autour du foyer, plusieurs bâtiments de plain-pied accueilleront les collections, les expositions temporaires et les locaux administratifs. Pour mieux s'intégrer dans le paysage du site, ils seront habillés d'une façade hautement réfléchissante en aluminium.

Les deux principales salles des collections, situées à l'est du foyer, pourront être modifiables selon les expositions. Recouvertes d'une toiture plate en verre, elles profiteront de la lumière solaire. Une membrane translucide servira de plafond à l'intérieur des salles pour filtrer cette lumière et exposera un motif changeant au gré des expositions.

Une galerie vitrée courant le long de ces deux salles permettra de circuler dans le parc. Une salle de spectacle, «La Scène», s'intégrera dans le site et pourra accueillir 350 places assises. La construction d'un restaurant est également prévue.

L'accueil d'un équipement culturel majeur sur le territoire nécessite la mise en place d'une réflexion :

- sur les effets induits générés par cet équipement phare,
- sur la mise en place d'une politique culturelle à destination de tous les publics

LE PROJET SAINTE HENRIETTE

Le Site de Ste Henriette est aussi très symbolique de la réutilisation du foncier issu de l'exploitation du charbon sur le territoire. Sur plus de 110 hectares au cœur du tissu urbain dense et à proximité immédiate du nœud autoroutier A1/A21, le site du terril Sainte Henriette est aujourd'hui support d'un projet qui dépasse les limites administratives de la Communauté d'Agglomération d'Hénin-Carvin qui le porte.



et de l'automobile ainsi que des spectacles de cascades illustrant la carrière cinématographique du célèbre cascadeur de réputation mondiale Rémy Julienne. Détail important, la piste de ski couverte assurera un écran anti-bruit idéal séparant le complexe automobile des espaces habités. »



A horizon 10 ans, une nouvelle cité, potentiellement forte de 6000 habitants, devrait voir le jour sur un espace commun aux communes de Dourges, Noyelles-Godault et Hénin-Beaumont.

L'objectif de ce projet est de transformer cette friche en un espace axé sur le logement et les loisirs.

Les deux terrils implantés, dont l'un de 120 mètres de hauteur, sont visibles à plusieurs kilomètres, et sont l'image de marque de Sainte Henriette.

Dans le cadre d'une convention publique d'aménagement le concept original de programmes diversifiés se base sur :

- Un pôle loisirs de plus de 30 000 m²
- Un pôle commerce développé sur un concept de « mall »
- Une zone de logements intégrés dans le parc
- Un espace « insentive » et séminaire, projet porté par Rémy Julienne

« Un projet réfléchi »*

Les terrils en fond de paysage au nord et les différents accès au site prévus au sud ont servi de cadre à l'élaboration et l'implantation des divers projets. Le plan de masse (voir plan ci-dessous) développe l'idée d'un pont habité à usage mixte – commerces, bureaux, loisirs – implanté sur un lac circulaire, reflet du plus grand des deux terrils. Reproduisant l'esprit des villes lacustres, le lac est relié à un réseau de canaux, sur lequel s'intègre une partie du programme habitat. Le pont habité prend ici la fonction de rue d'entrée aux espaces de loisirs : centre aquatique et espaces aquatiques comme la lagune à vagues, la piste glacée pour les sports de glisse, hôtels, complexe de canyoning, le tout situé au pied et sur le second terril. Au nord-ouest, un espace de 10 hectares offrira au public une école de conduite, un centre d'essai, un musée vivant, des activités diversifiées sur le thème de la moto

* Article Tiré de Diversité de la Communauté d'Agglomération d'Hénin Carvin

1/5 de la surface totale du projet est réservée au développement de l'habitat et devra permettre une intégration des futures constructions au site. En terme de développement économique, le classement en Zone franche d'une partie du site, devrait permettre la création d'une cité de l'habitat (spécialistes de l'habitat qui accompagneront les habitants dans leurs projets : constructeurs, bureaux d'études, architectes, mais également électriciens, menuisiers, chauffagistes, décorateurs). Un pôle tertiaire d'environ 50 000 m² est également prévu.

LE PARC DES COKES DE DROCOURT

Les cokes de Drocourt couvrent un site de 160 hectares, positionné sur 3 communes de la CAHC (Drocourt, Hénin-beaumont et Rouvroy) et une de la CALL (Billy-Montigny). Ce site fait partie des Grands Projets Communautaire de la Communauté d'Agglomération d'Hénin-Carvin depuis sa fermeture en 2001.



L'ambition affichée par la Communauté d'Agglomération d'Hénin-Carvin est d'y créer un parc qui offrira à la population actuelle et future un poumon vert d'une grande qualité paysagère et aux activités diversi-

fiées. Ce parc paysager et de loisirs s'inscrit comme futur pôle majeur de la trame verte du territoire.

Bénéficiant en partie des mesures liées aux dispositifs Contrat de Site et Zone Franche Urbaine, le projet s'inscrit dans un objectif global de reconquête du secteur.

Il prévoit de résorber la friche du site de la cokerie (travaux en cours menés par Charbonnages de France), soit une surface de 60 hectares, d'y créer ensuite un équipement paysager structurant à l'échelle du secteur sud de l'Agglomération (sur une surface totale de 160 hectares associant les terrils 84, 101 et 205).

« Le parc sera conçu comme un équipement naturel, espace témoin de l'agglomération en matière de loisirs attractifs, de sensibilisation à la nature et à l'environnement, de lien entre les communes mitoyennes. Le projet du grand parc représente une véritable pièce en 4 actes. Le premier acte est le « parc des Iles ». La seconde partie s'oriente sur la sensibilisation autour du futur espace naturel sensible, et concerne notamment le terril 84. Le troisième acte concerne le terril 101, qui accueillera le projet du « bois aventure ». Enfin, épilogue du projet, « l'île Imaginaire » s'appliquera au terril 205.

Le « parc des Iles » est aujourd'hui la partie du projet la plus aboutie. Ce projet environnemental et durable est conçu comme un espace de liberté, dans lequel la nature sera dominante et accessible au public, mais dans lequel la création et l'expression d'un paysage ludique culturel, en mouvement et artistique, seront au premier plan. Il ne s'agit pas d'un simple aménagement d'un espace post-industriel, mais bien d'une création contemporaine et urbaine.

« Le parc des Iles », à réaliser en première phase, est conçu comme une mosaïque de milieux, offrant une multiplicité d'ambiances, et de parcours invitant aux promenades « dépayssantes ».

Les surfaces humides, aménagées en roselières, sont des milieux très attractifs pour les oiseaux. Leur nidification requiert des zones de calmes, protégées, telles celles situées au pied du terril 205. Elles seront des lieux privilégiés propices à l'observation. Les « plateformes jardins » - plateaux surélevés en milieu sec - seront quant à elles le support de lieux dédiés à l'animation culturelle, pédagogique ou artistique.

*La grande prairie au sud du grand parc jouera ce rôle de respiration, elle sera bordée de plantations denses, des espaces « privilégiés » de grandes clairières y seront aménagés, propices aux activités ludiques libres, et à inventer... » **

* Article Tiré de Diversité de la Communauté d'Agglomération d'Hénin-Carvin

Le programme du parc comprendra au final

- un secteur dédié à la préservation de la biodiversité et à la sensibilisation à l'environnement
- Un « bois aventure » pour y développer des activités de pleine nature (VTT...)
- Un pôle de loisirs pensé comme une « île imaginaire » sur un des terrils
- Un parc constitué de jardins thématiques et d'un grand mail de liaison inter-quartier sur le site même de l'ancienne cokerie
- un site inscrit au programme EUROPAN 8 « concevoir un nouveau paysage »



Le projet prévoit aussi un traitement des franges voisines à la friche. Ainsi les programmes d'habitat devront intégrer les notions de qualités environnementales qu'on retrouve dans le parc cela dans un souci de mixité sociale.

LE SITE DU 9/9BIS DE OIGNIES

Dernier site en activité du bassin minier Nord Pas de Calais, à proximité immédiate de Delta3, le site du 9/9bis de Oignies a fait actuellement l'objet d'une réflexion approfondie au travers d'un marché de définition qui devait étudier la possibilité de transformer ce site de la mémoire et son périmètre proche.

Classé Monument Historique, le projet défini ne répond pas à une logique de « mise sous cloche » mais valorise les qualités architecturales et patrimoniales évidentes du site pour opérer un retournement d'image et de fonction.

La rénovation complète des bâtiments est en cours de réalisation. Les différents bâtiments vont ainsi retrouver un aspect digne de ce site.

Le projet prend donc en compte un large périmètre, comprenant le Bois Départemental des Hautois, les terrils, l'échangeur de Delta3 mais également l'ensemble des cités minières. Il est réalisé par phase, permettant

au projet de rester ouvert à une évolution du contexte socio-économique ou des besoins.

Ainsi, la Communauté d'Agglomération d'Hénin - Carvin a défini la base d'un pré-programme reprenant 3 concepts à partir desquels les équipes qui oeuvrent sur le projet bâtissent leurs réflexions :

► Vivre, créer, travailler dans un parc

Le parc existe déjà pour partie. En effet la requalification du « parc à bois » et des terrils 101, 116 et 117, ainsi que la proximité du Bois Départemental du Hautois contribuent à renforcer l'attractivité de ce site. L'idée de mettre en scène ce parc et notamment à proximité des bâtiments de l'ancienne fosse, permettra d'intégrer le site dans un immense ensemble (de plus de 100ha) qui rassemblera à la fois :

- des milieux naturels boisés (parc du Hautois), - des milieux structurés, mis en scène et ludiques (parc à Bois et abords des bâtiments) - des milieux reconquis (les terrils et leurs franges) »

► Un patrimoine humain support d'un nouveau développement économique ambitieux

Le développement économique de ce site répond à une volonté forte de gérer le passé et assurer le futur. Les traces de l'exploitation minière deviennent aujourd'hui un outil d'aménagement du territoire et du développement local. Ainsi, en collaboration avec la CCI de Lens et dans le cadre du projet Euralogistic, pôle d'excellence logistique, il est proposé de mettre en place une zone de Recherche et Développement (R&D) sur le périmètre du carreau de fosse, élargi à ses abords immédiats. En outre, l'implantation de sociétés de service, telles les entreprises de restauration et d'hôtellerie, est également à l'étude.

► Un projet d'excellence en terme de développement durable

La troisième orientation de ce projet est la culture et le ludique. Naturellement, sur un site tel celui du 9/9bis, culture est souvent synonyme d'histoire. Chaque visiteur sera ainsi renseigné sur les origines mêmes du site, son histoire, celle des mineurs et de tous les acteurs de l'épopée minière.

La musique sera également le support à perpétuer une tradition musicale issue de la culture minière. La musique offre l'opportunité de répondre à la fois à des besoins locaux et à des enjeux de rayonnement en matière de diffusion et de constituer une offre combinant ces deux orientations grâce à des fonctions

d'accueil, d'animation et de création. Le projet communautaire s'articule autour de 2 objectifs majeurs : développer l'enseignement et favoriser les pratiques amateurs. L'enjeu principal, déterminant la réussite du projet, renvoie à la capacité à s'appuyer sur les forces vives locales, notamment au travers d'une part des harmonies et d'autre part des équipements et services développés par les communes. Le dessein est une montée qualitative de l'enseignement et des pratiques amateurs.

LA ZAC DE COURCELLES-LES-LENS

Le site de la ZAC est repris dans le projet de territoire de la Communauté d'Agglomération d'Hénin-Carvin et a été reconnu comme site à enjeu dans le cadre de la politique de développement de l'habitat de la Communauté d'Agglomération d'Hénin-Carvin.

Compte tenu des restrictions à l'urbanisation imposées à la commune, par arrêté préfectoral, le développement urbain de Courcelles-lès-Lens a dû se reporter dans l'enclave agricole située en dehors du périmètre du PIG de Metaleurop.



Ce site est ainsi localisé le long de la RN43, axe de circulation historique de l'ex bassin minier. La situation aux abords de cette voie majeure fait du site une véritable entrée de ville pour Courcelles-lès-Lens, mais également une entrée d'agglomération pour la Communauté d'Agglomération d'Hénin-Carvin.

Les enjeux de développement de cette zone sont notamment marqués par une volonté forte d'insérer le nouveau quartier dans le tissu urbain de l'agglomération.

Le parti d'aménagement pris est celui d'une valorisation de la situation du site, en interface entre le cen-

tre-ville de Courcelles-les-Lens, la Cité Crombez de Noyelles-Godault et la route nationale 43, par une couture de bâti et de circulations sur un fonctionnement et des habitudes existantes. Il s'agit d'en faciliter l'usage des habitants tout en renforçant la qualité urbaine du quartier.

La composition urbaine du projet vise à répondre aux objectifs suivants :

- la création d'un quartier résidentiel de qualité,
- une couture urbaine entre le quartier nouvellement urbanisé et le tissu existant des communes,
- un développement équilibré respectant le principe de mixité sociale, en réponse aux demandes en logement,
- la mise en œuvre du développement durable et de qualité environnementale dans la réalisation de l'opération,
- la mise en valeur d'une « vitrine » du renouvellement de Courcelles et de la Communauté d'Agglomération d'Hénin-Carvin, notamment depuis la RN 43.

L'aménagement du nouveau quartier repose sur la définition de quatre principes d'urbanisation suivant leur position stratégique dans la composition urbaine du futur quartier (cf. infra).

48 -La création d'une voie structurante, sous la forme d'un boulevard urbain, entre le centre de Courcelles-les-Lens et la RN43 permet d'optimiser le tracé des voiries existantes à travers le site, selon les habitudes déjà bien établies des usagers, en reprenant le tracé de la rue du Maréchal Leclerc.

-La mise en valeur de la vitrine et l'ouverture visuelle sur la commune depuis la RN43 sont réalisées par la création d'un vaste parc urbain, élément fédérateur du projet et permettant le traitement des eaux pluviales.

-La création d'une liaison verte, sous la forme d'une promenade plantée, permet la liaison entre les deux anciens cavaliers de Courcelles avec la cité Crombez de Noyelles-Godault.

-L'aménagement du versant ouest de la ZAC sous la forme d'un bois habité, assure l'intégration paysagère des nouvelles constructions et la transition avec la cité Crombez contiguë.

LES POLES D'ECHANGES D'INTERET REGIONAL DES GARES DE LENS ET DE LIBERCOURT

Le plan de Déplacements Urbains du territoire des Agglomérations de Lens-Liévin et d'Hénin-Carvin a défini comme objectif prioritaire l'amélioration de la complémentarité et de l'intermodalité. Les pôles d'échanges constituent dans ce cadre des points névralgiques que les collectivités ont décidé de traiter.

Deux pôles d'échanges d'intérêt régional sont donc identifiés sur le territoire, par les collectivités locales en charge des transports en commun et par le Conseil Régional du Nord-Pas-de-Calais en charge de l'offre TER..

L'objectifs poursuivi en terme de transport est de renforcer de l'attractivité des transports collectifs en :

- Améliorant la complémentarité intermodale,
- Facilitant les échanges bus-train, VP-train, mode doux-train.

Ce contexte d'amélioration des transports collectifs va être à l'origine d'une rénovation complète et intégré dans des projets urbains plus larges.

Le programme d'Aménagement pour le pôle d'échange de Lens prévoit notamment :

- le déplacement de la gare routière,
- le réaménagement du parvis de la gare,
- la délocalisation de la zone Fret de la SNFC pour y laisser place à un programme immobilier d'envergure (bureau, logement, commerces),
- la liaison à créer vers le Louvre-Lens (mode doux et route),
- la restructuration du quartier autour de la gare.

Le pôle d'échanges de Libercourt prévoit lui entre autre :

- l'amélioration du souterrain permettant d'effectuer la liaison entre les deux quais,
- les réaménagements des points d'arrêts,
- l'amélioration des cheminements piétons et cycles,
- la liaison vers le centre de la ville,
- la restructuration du quartier autour de la gare.

La mise en œuvre du projet Ste Henriette et d'un projet de Transport en Commun en Site Propre sur l'ex RN 43 sera l'occasion de mener une réflexion approfondie sur le devenir de la gare d'Hénin-Beaumont, pôle de structuration entre Lens et Libercourt et de sa place dans le réseau ferroviaire métropolitain

Sites à vocation récréative et de loisirs proposés pour la constitution d'une trame verte sur la CALL

Site	Description
Terrils 58 et 58a Grenay, Mazingarbe	Ces 2 terrils ont connu une requalification environnementale par l'EPF. Situés au cœur de cités minières peu denses et jouxtant le site chimique de Grande Paroisse (en périmètre SEVESO), le devenir du site n'est pas encore arrêté : renaturation ou espace de loisirs. Ils font partie de la chaîne des terrils.
Terril 5 de Béthune - Loos en Gohelle	
Terrils 74 et 74a Loos en Gohelle	Ces fameux terrils du 11/19 sont des terrils monuments dont la géométrie doit être préservée tout en permettant l'accès à la population.
Norsk-Hydro Angres, Liévin	Ce site a fait l'objet d'un pré-verdissement et d'un traitement de la pollution in-situ. Il fait partie intégrante de l'ensemble d'espaces de nature constitué du Val de Souchez (Pinchonvalles, Percot-Liévin, Glissoire).
Val de Souchez - Angres, Liévin, Eleu dit Leauwette, Avion	Il a fait l'objet d'interventions significatives pour combiner une fonction d'espace de détente pour les habitants et d'espace de renaturation sur les terrils 80 et 80a, d'ailleurs inscrits sur le réseau des ENS du Conseil Général.
Terril de Pinchonvalles Avion, Liévin	Acquis par le Conseil Général au titre de la politique des ENS et récemment aménagé, il constitue un pôle important à lui tout seul. Riche d'une faune et d'une flore particulière (ZNIEFF et arrêté de protection de biotope), il fait l'objet d'une fréquentation importante (promenade, chasse, vélo) qui est contradictoire avec la protection du site.
Percot-Liévin Avion, Liévin, Eleu dit Leauwette	Une requalification est en cours d'achèvement par l'EPF pour étanchéifier et remettre en eau les bassins (bassin de pêche et bassin destiné aux loisirs).
Parc de la Glissoire Lens, Avion	En plein tissu urbain entre Lens, Avion et Liévin, il s'étend sur 55 hectares. Il agit tout autant comme un parc de proximité que comme un lieu de détente et de loisirs à l'échelle de l'agglomération. Profitant d'un linéaire important (10km de sentiers) et d'une diversité paysagère intéressante (plaine enherbée, terril avec paliers, plans d'eau avec 5 lacs), il offre à la fois de multiples activités ludiques (vélo, activités nautiques) et une réelle diversité faunistique et floristique qui en fait un lieu de pédagogie à l'environnement.
Terril 18 de Lens - Hulluch	
Parc de Wingles Wingles	Parc aménagé, il est le point d'accroche vers la trame verte au sein de la métropole lilloise, via le parc de la Deûle. Géré par un syndicat intercommunal, il offre sur 250 hectares une multitude d'activités dont profitent chaque année 50 000 personnes à la fois du Nord et du Pas-de-Calais. On y trouve également des zones humides pour la pêche et des activités payantes (base nautique notamment).
Fosse 10 de Lens - Vendin le Vieil	
Terril 24 Nord de Carvin - Estevelles	Acquis par le Conseil Général du Pas-de-Calais, il bénéficie de la protection de son classement en ENS. L'accueil du public est désormais limité par les choix de gestion du site.
Lavoir de Fouquières - Noyelles sous Lens, Harnes, Loison sous Lens	Terril monument, il représente la limite entre Bassin Minier et métropole lilloise. Déjà recolonisé, son accès est limité et guidé par un sentier aménagé afin de le préserver des ascensions sauvages.
Ensemble des terrils 82, 82a, 83, 100 et 260 Harnes, Fouquières les Lens	Ce site est en partie réaménagé en zone de lagunage.
Terril 21 Nord de Courrières - Harnes	Ce terril monument à la forme parfaite doit être protégé car il est un marqueur spatial important. Il est en cours de renaturation.
Terril 4/5 Sud de Drocourt - Méricourt	Ce terril monument est le marqueur de l'entrée / sortie Sud du Bassin Minier.
Ensemble des terrils 84, 101 et 205 Billy-Montigny et Communauté d'Agglomération d'Hénin-Carvin	Marquant la transition entre paysage minier et zone rurale, cet ensemble, d'une superficie d'environ 50 hectares, devra faire l'objet d'une requalification environnementale. Le site même des Cokes de Drocourt (hors CALL) pourrait devenir un parc urbain paysager. Les terrils 84 et 101 seront des espaces naturels accessibles au public avec contrôle (le terril 84 est une ZNIEFF). Les terrils 84 et 101 sont des zones de préemption du Conseil Général au titre de la politique ENS, en partie acquise, le reste étant encore sous concession minière.

Sites à vocation récréative et de loisirs proposés pour la constitution d'une trame verte sur la CAHC

Site	Description
Tour de l'Horloge Carvin	Il s'agit d'un vaste parc de proximité, au sein duquel des travaux de paysagement de qualité ont été réalisés. Bénéficiant de plans d'eau importants, lieux privilégiés pour la pêche, il draine une population locale assez nombreuse.
Parc Départemental du Hautois Oignies	Il forme un ensemble avec le Bois de l'Épinois, sa zone humide, les terrils 110 et 116/117 et le terril du téléphérique. Situé au cœur d'un environnement très aménagé (autoroute, plate-forme multimodale, zones d'activités), cet ensemble présente une richesse naturelle (ZNIEFF, Zone de Préemption ENS) et patrimoniale.
Terrils 116 et 117 (Oignies) et 110 (Dourges)	Le terril 110 fait partie d'une « écharpe verte » (avec Bois de l'Épinois et parc du Hautois) et fait l'objet d'un projet d'acquisition par le Conseil Général du Pas-de-Calais au titre de la politique ENS. Dans un projet de constitution de pôle pour la trame verte, les terrils 116 et 117 pourraient faire l'objet d'une requalification environnementale.
Terril du Téléphérique Libercourt	Ce site présente des spécificités physico-chimiques (dépressions humides versants abrupts, substrat acide). Proche du tissu urbain, il est intéressant à la fois pour l'accueil du public que du point de vue de sa biodiversité.
Parc urbain de Leforest Leforest	Développé sur la base de la requalification des terrils 130 et 130a, ce parc urbain constitue un espace vert de proximité privilégiant une image naturelle, notamment par le biais de la mise en valeur de l'eau. Il participe du « chapelet vert » qui fait une articulation entre les agglomérations d'Hénin-Carvin et de Douai, et un point d'appui important vers la forêt de Phalempin.
Ensemble des terrils 89, 90 et 105 Hénin-Beaumont	Au cœur d'un tissu urbain dense entre le centre ville d'Hénin-Beaumont et les quartiers résidentiels miniers, ce parc urbain apporte une touche végétale au paysage plutôt austère de ce secteur. Le terril 89 est une ZNIEFF.
Gare d'Eau Courcelles les Lens	Ce site est un équipement de loisir à part. En effet, s'il s'appuie sur la base nautique et sur le CHAMAC (Cyclisme, Hippisme, Auto, Moto, Athlétisme, Course) qui propose des activités a priori peu compatibles avec la préservation des milieux naturels. Toutefois, ce site correspond à une demande de la population qu'il n'est pas possible d'ignorer.
Terril 118 Oignies	Le terril T118 a fait l'objet d'une requalification après une phase d'exploitation l'ayant aplani. Espace vert de proximité, il bénéficie d'une richesse faunistique liée à la présence d'une mare et est relativement fréquenté par les habitants du secteur.
Terrils 109 et 113 Evin-Malmaison	Le terril 113, face au site Metaleurop, a vocation à devenir un centre d'enfouissement technique de classe II (projet en cours), afin de retrouver le niveau du terril 109 qui le prolonge vers Evin-Malmaison. A terme, il sera aménagé en espace vert. Le terril 109, requalifié par l'EPF, fait aujourd'hui l'objet d'une gestion différenciée ; il offre un espace végétalisé intéressant. L'ensemble forme un espace tampon entre le tissu urbain et le site industriel.
Ensemble des terrils 84, 101 et 205 Rouvroy, Drocourt, Hénin-Beaumont	Marquant la transition entre paysage minier et zone rurale, cet ensemble, d'une superficie d'environ 50 hectares, est un autre site potentiel majeur de l'agglomération d'Hénin-Carvin, qui devra faire l'objet d'une requalification environnementale. Le site même des Cokes de Drocourt pourrait devenir un parc urbain paysager. Les terrils 84 et 101 seraient des espaces naturels accessibles au public (le terril 84 est une ZNIEFF).
Terrils 122 et 122a de l'Escarpelle Leforest	Cet ensemble est situé au cœur d'un secteur de forte pression résidentielle.
Terril 87 dit de Sainte Henriette Dourges, Hénin-Beaumont	Situé à la croisée des autoroutes A1 et A21 et jouxtant la voie ferrée TGV Paris-Lille, il est la porte d'entrée symbolique dans le Nord-Pas-de-Calais, et est actuellement à préserver en l'état en tant que terril monument (revégétalisation naturelle en cours).
Terril 107 dit « Fosse 4 » Carvin	« Terril monument », il représente la limite entre bassin minier et métropole lilloise. Déjà recolonisé, son accès limité est guidé par un sentier aménagé afin de le préserver des ascensions sauvages.

1.2.5 LES ESPACES DE LOISIRS ET DE DÉTENTE

(Ces éléments sont repris et développés dans l'Etat Initial de l'Environnement).

Avec la fin de l'activité minière et la reconversion économique du territoire, on assiste, depuis plusieurs années, à une prise de conscience de l'existence d'un véritable patrimoine au sein du Bassin Minier, et à l'émergence de projets de préservation et de valorisation de celui-ci. Cette volonté prend principalement corps autour du projet de trame verte proposé aujourd'hui à l'échelle régionale et du Bassin Minier.

La nécessaire requalification des friches ainsi que leur disposition (vastes terrains, cavaliers sillonnant le territoire) ont contribué à l'émergence du projet de trame verte. Outre le développement d'espaces de nature et de loisirs qui font globalement défaut sur le Bassin Minier, la trame verte vient proposer, en reliant des espaces de nature, de loisirs, des éléments de patrimoine et des lieux de mémoire, une image renouvelée du territoire.

L'objectif est de conforter, dans un territoire dense, le poumon vert que constituent les collines de l'Artois et de créer des « respirations » dans le tissu urbain en créant des continuités entre milieu rural et urbain par la pénétration, en milieu urbain, d'espaces de nature.

Les pôles ou nœuds, lieux d'animation et/ou d'intérêt écologique majeur, sont les supports principaux du projet de trame verte, à mettre en relation par des liaisons.

Plusieurs types de pôles ont été définis, en fonction de la richesse des milieux. A chaque type de pôle correspond une proposition de mode de gestion et de vocation :

► **Les pôles de nature :**

Zone de nature protégée : sites ayant un potentiel écologique intéressant à protéger (éventuellement bénéficiant d'un encadrement réglementaire et/ou de dispositifs volontaristes). Sans être inaccessibles, il serait souhaitable qu'ils fassent l'objet de plans de gestion et de mesures concernant l'accueil du public.

Nature accessible : sites ayant un potentiel écologique intéressant à protéger (éventuellement bénéficiant d'un encadrement réglementaire et/ou de dispositifs volontaristes). Sites qu'il est possible de renaturer, avec l'idée de retrouver des espaces relativement sauvages ouverts au public.

Certains de ces pôles sont en partie ou dans leur totalité

des Espaces Naturels Sensibles gérés par le Conseil Général du Pas-de-Calais.

► **Les pôles récréatifs :**

Zone de détente et loisirs à fréquentation modérée : espaces de proximité répondant à des usages quasi-quotidiens.

Détente et loisirs à forte fréquentation : ils concentrent les usages de fin de semaine ou de tourisme de proximité. Parcs multi-fonctionnels de taille souvent importante ayant une aire d'influence dépassant le cadre communal.

► **Les terrils monuments :** ils constituent des marqueurs essentiels dans le paysage.

Les liaisons, qui donnent son sens à la notion de trame, visent à permettre la mise en relation des pôles. En fonction de leur usage possible, deux types de liaisons ont été identifiés :

les liaisons de type corridor biologique qui visent à remplir un rôle fonctionnel vis-à-vis de la faune (avifaune, entomofaune, petits mammifères...) et de la flore ;

les liaisons relevant de la logique de déplacements humains, ou boucles, qui visent à mettre en réseau des espaces récréatifs par les modes de déplacements doux (piétons, vélos, cavaliers).

Les zones tampons sont des espaces agricoles ou boisés visant à encadrer le développement urbain en protégeant les espaces sensibles soumis à la pression foncière. Les mesures de protection ne signifient pas le gel de toutes activités ou constructions, mais l'exigence du contrôle de leur nature et de leur qualité..

Taux de logement collectif sur le territoire,

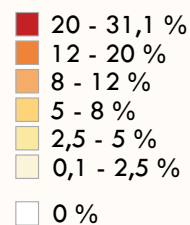
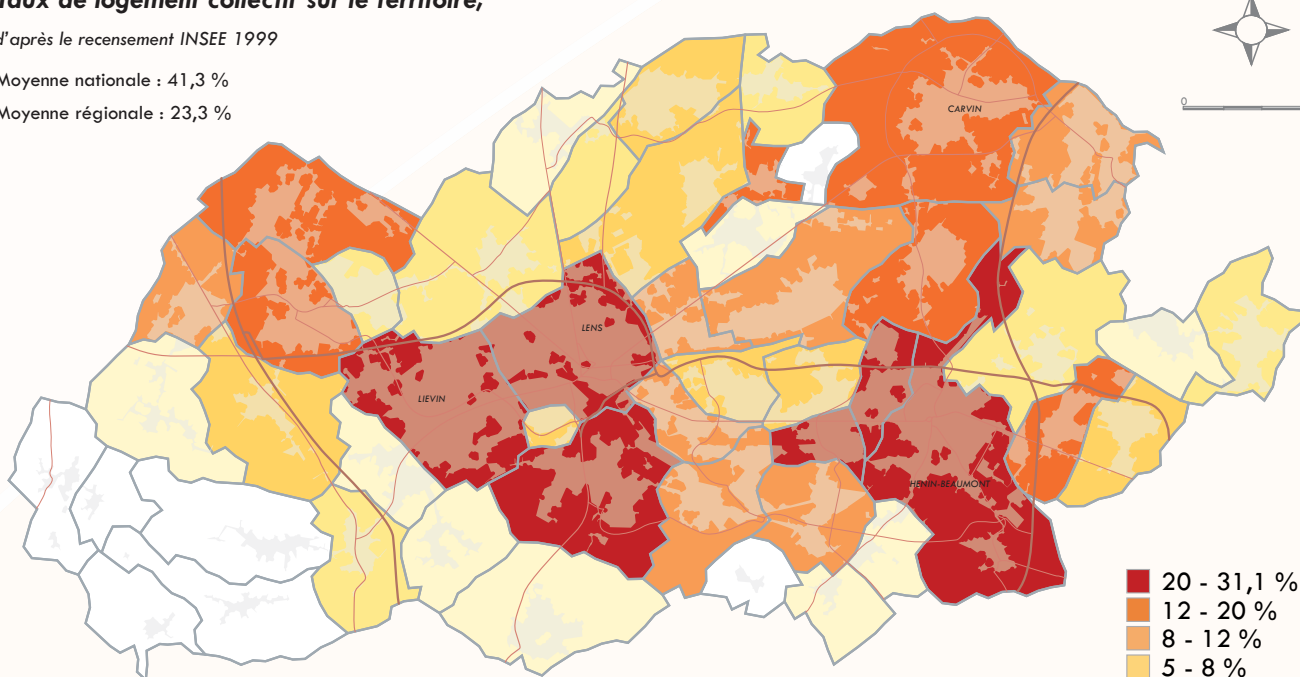
d'après le recensement INSEE 1999

Moyenne nationale : 41,3 %

Moyenne régionale : 23,3 %



0 3 km



Source :
SCOT LLHC, INSEE 1999



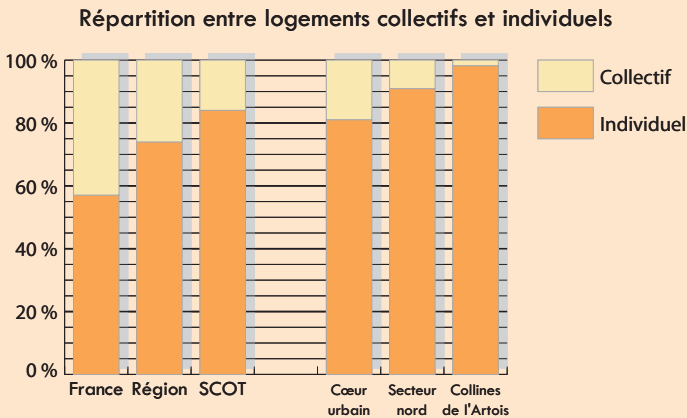
1.3. L'HABITAT

1.3.1. ÉTAT DES LIEUX DE L'HABITAT : UN PARC IMMOBILIER SPÉCIFIQUE FORTEMENT MARQUÉ PAR LE LOGEMENT INSTITUTIONNEL

TYPE ET TAILLE

En 1999, le nombre de logements du territoire du SCOT s'élève à 144 201, soit près de 9% du parc régional. Entre 1990 et 1999, il a augmenté de 1,6%, (+2297 logements) contre 9,3% pour la France.

Il s'agit à 95% de résidences principales et la vacance y est faible puisque en 1999, seulement 4% du parc était inoccupé.

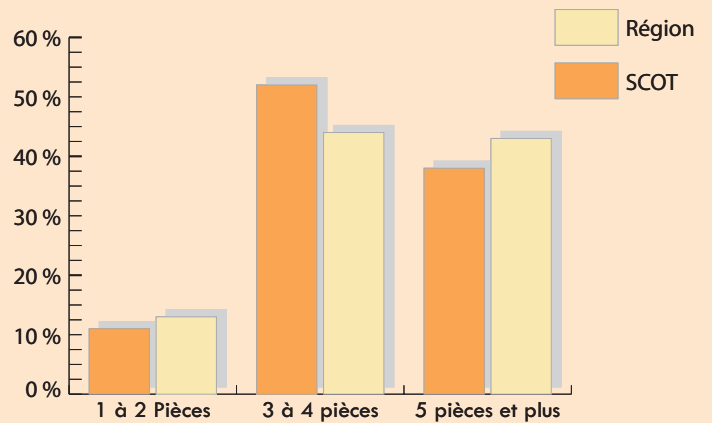


Source : INSEE – RGP 1999

Les logements individuels dominent largement, les logements collectifs représentant seulement 15% du parc. Ces derniers se retrouvent principalement dans une bande centrale du territoire de Liévin à Hénin Beaumont.

La majorité des logements (52%) sont de taille moyenne (3 ou 4 pièces) tandis que les petits sont sous-représentés (11%). Cette structure du parc entraîne des blocages dans les parcours résidentiels, au regard notamment du nombre croissant de petits ménages et d'une population jeune primo-accédante.

Taille des logements

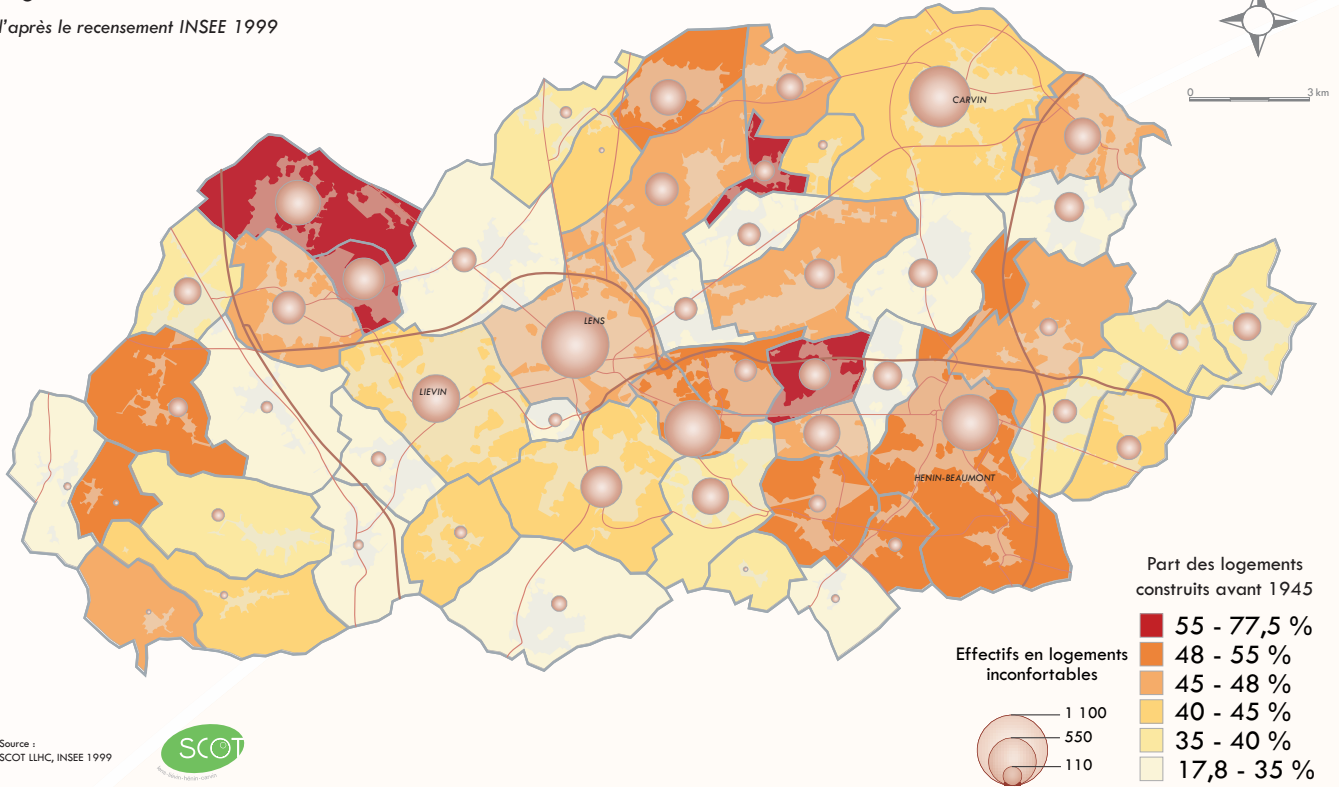


Source : INSEE – RGP 1999



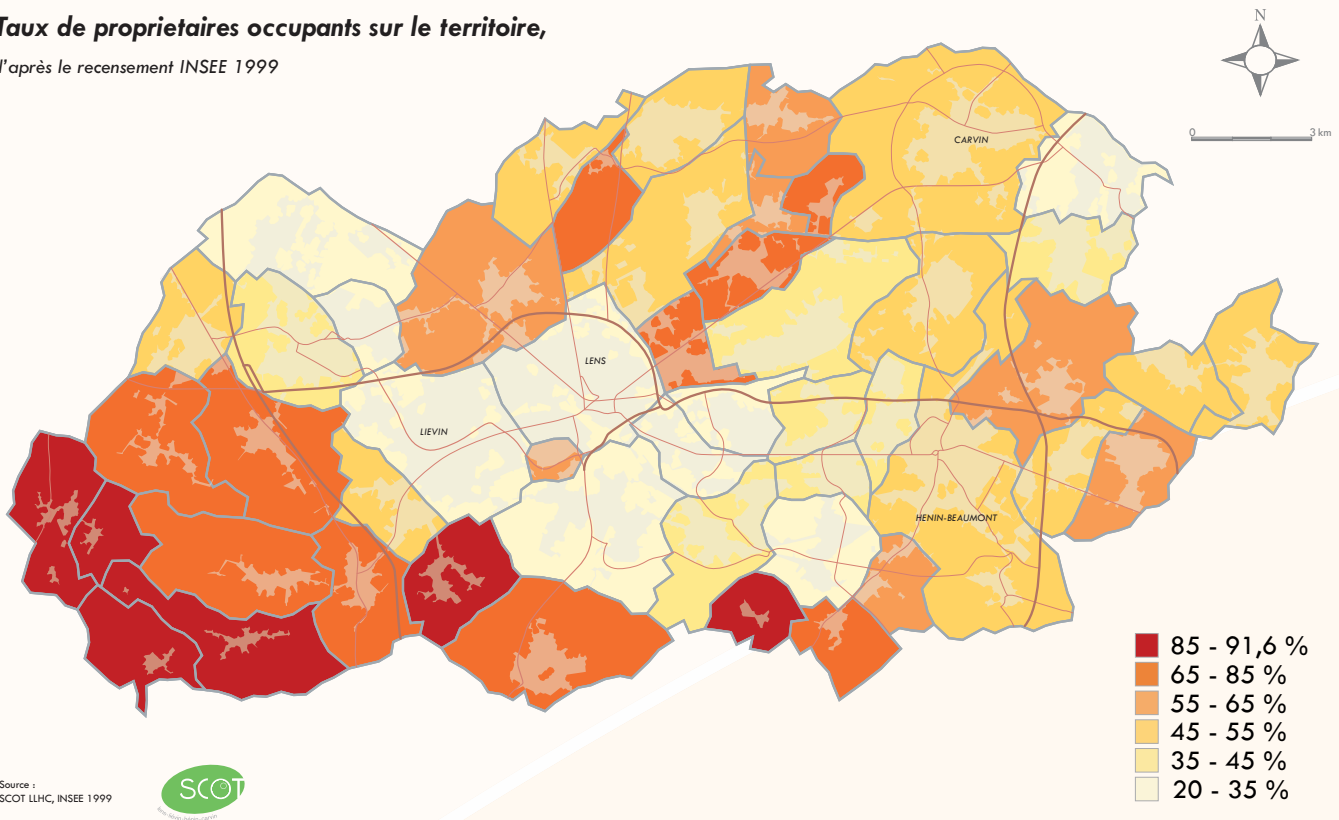
Logements anciens et inconfortables

d'après le recensement INSEE 1999



Taux de propriétaires occupants sur le territoire,

d'après le recensement INSEE 1999



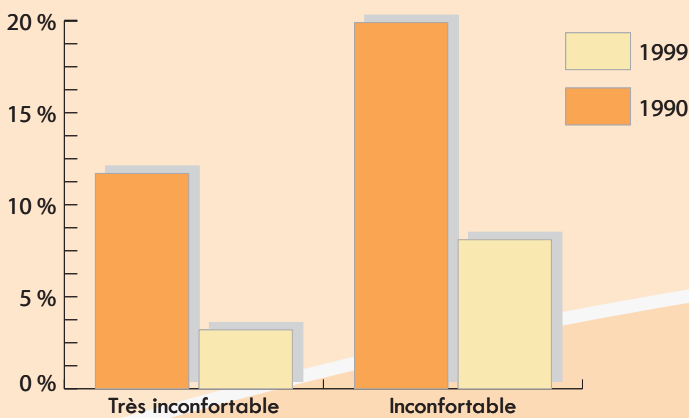
ANCIENNETÉ

Près de 44% des logements ont été construits sur le territoire avant 1949 (contre 33% au niveau national) et seuls 6% ont moins de 15 ans. Le parc est donc relativement ancien. Ceci est particulièrement vrai pour les communes du cœur urbain et le secteur nord. Les logements miniers y sont très présents et expliquent en grande partie cette ancienneté.

L'inconfort est plus important sur le territoire du SCOT qu'en France : en 1999, 3,2% du parc étaient très inconfortables (1,3% pour la France) et 8,1% inconfortables (4,6% pour la France). Ces logements inconfortables se retrouvent également au sein du cœur urbain et du secteur nord, là où se concentre le parc minier.

Cependant, le confort des logements du territoire s'est considérablement amélioré entre 1990 et 1999 et continue de progresser, notamment grâce à l'effort porté sur la réhabilitation du parc minier.

Evolution du confort des résidences principales entre 1990 et 1999



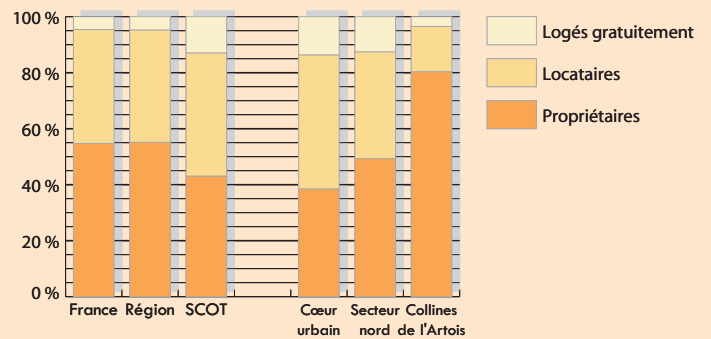
Source : INSEE - RGP 1999

STATUTS D'OCCUPATION

La répartition entre propriétaires, locataires et logés gratuitement (selon la définition INSEE) n'est pas la même sur le territoire du SCOT qu'en France ou même en région.

La particularité du territoire est son fort taux de logés gratuitement. En effet, sont recensés dans cette catégorie les ayants-droits qui sont des anciens mineurs bénéficiant de la gratuité de leur logement. Les propriétaires et les locataires sont eux moins nombreux, même s'ils ont tendance à augmenter (respectivement +6,9% et +21,2% entre 1990 et 1999).

Les statuts d'occupation

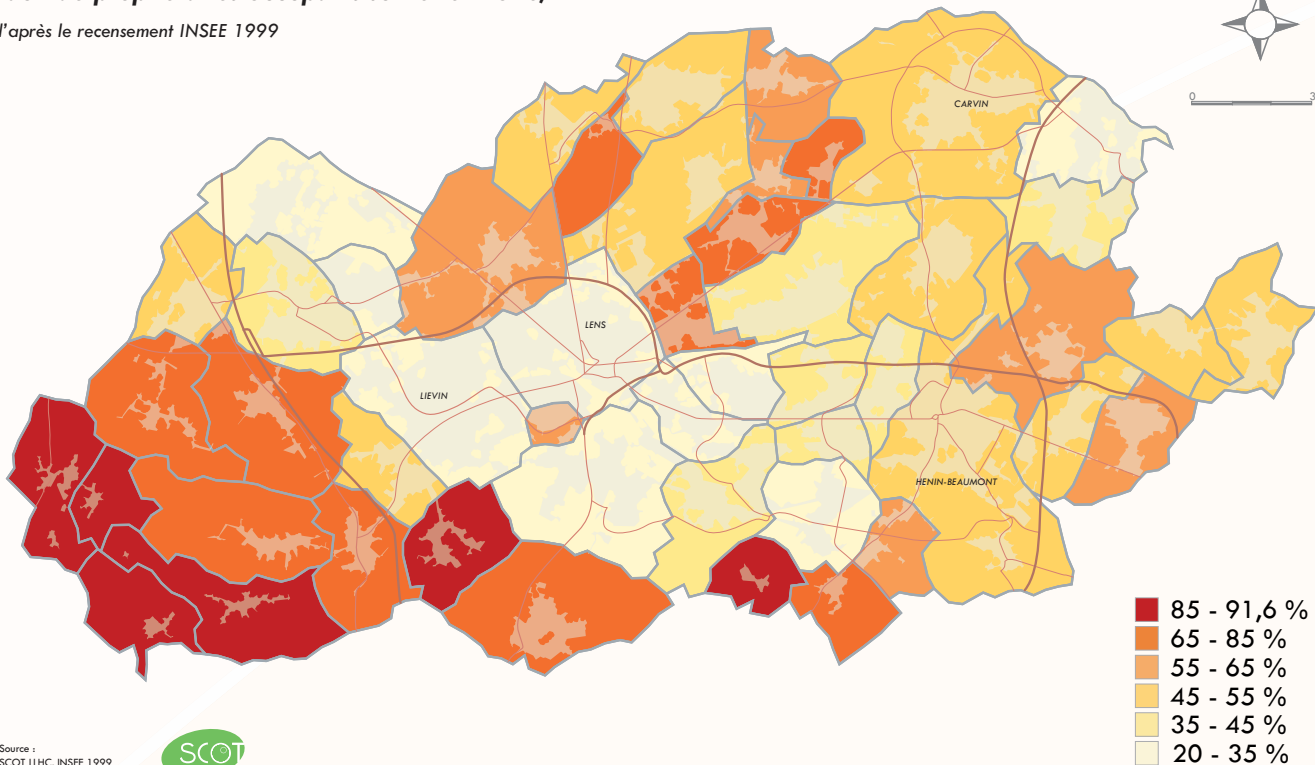


Source : INSEE - RGP 1999

En terme de répartition géographique, les collines de l'Artois présentent un taux de propriétaires occupants plus fort que la moyenne régionale, tandis que les propriétaires sont beaucoup moins nombreux dans le cœur urbain. Ce dernier rassemble en effet une population à la fois moins favorisée socialement et au sein de laquelle les ayants droits sont encore nombreux.

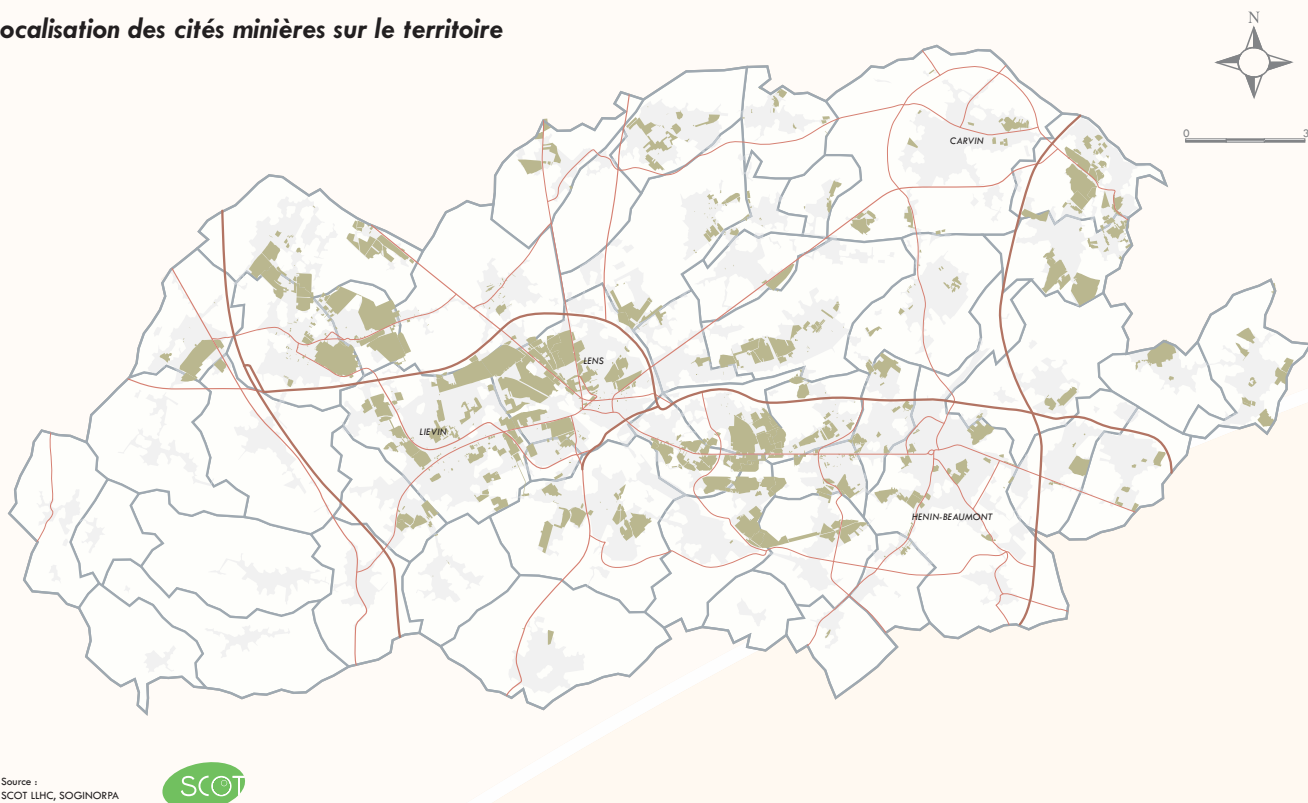
Taux de propriétaires occupants sur le territoire,

d'après le recensement INSEE 1999



56

Localisation des cités minières sur le territoire



LE LOGEMENT INSTITUTIONNEL

Le parc de logements est constitué pour près de la moitié (46%) par des logements dits institutionnels : ils regroupent les logements sociaux classiques HLM et les logements miniers.

Cette typologie de logements se retrouve sur la plupart des communes du territoire mais est nettement plus concentrée au cœur du territoire, sur une bande Ouest-Est.

Dans certaines communes (Libercourt, Noyelles-sous-lens, Grenay, Rouvroy ou encore Sallaumines), plus des 2/3 des logements sont ainsi des logements institutionnels

► Parc minier

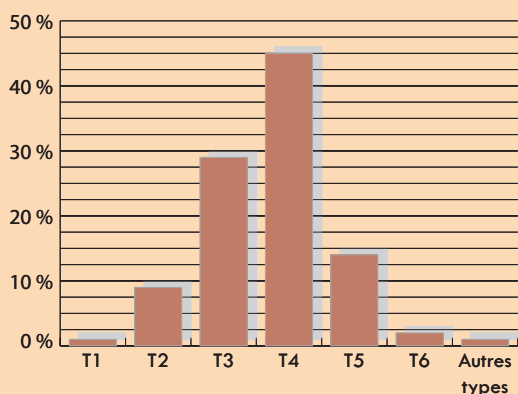
Une spécificité du territoire

Les logements miniers sont une des traces de l'exploitation minière sur le territoire : ils représentent 24 % du parc et font partie intégrante de son patrimoine.

Malgré des besoins en réhabilitation parfois conséquents, ils possèdent une spécificité et une identité architecturale qui marquent le paysage et le singularisent.

Mises à part quelques rares exceptions, le parc minier est très majoritairement constitué de maisons individuelles, composées pour près des trois-quarts de 3 ou 4 pièces de taille assez réduite (en moyenne 66 m² pour un T4 contre 86 m² dans le parc social classique).

Taille des logements du parc minier

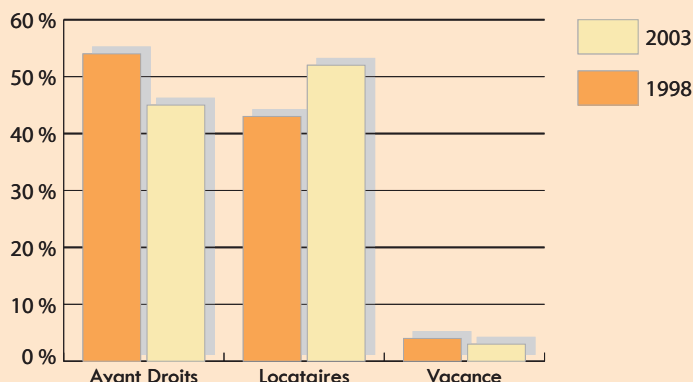


Source : Soginorpa 2003

Evolution

Le parc minier est un parc ancien qui a connu depuis des années de nombreuses réhabilitations et mises aux normes qui augmentent au fur et à mesure son confort. Ainsi, en 2003, 84% des logements miniers ont déjà bénéficié d'au moins une réhabilitation.

Evolution des ayants-droits et des locataires entre 1998 et 2003



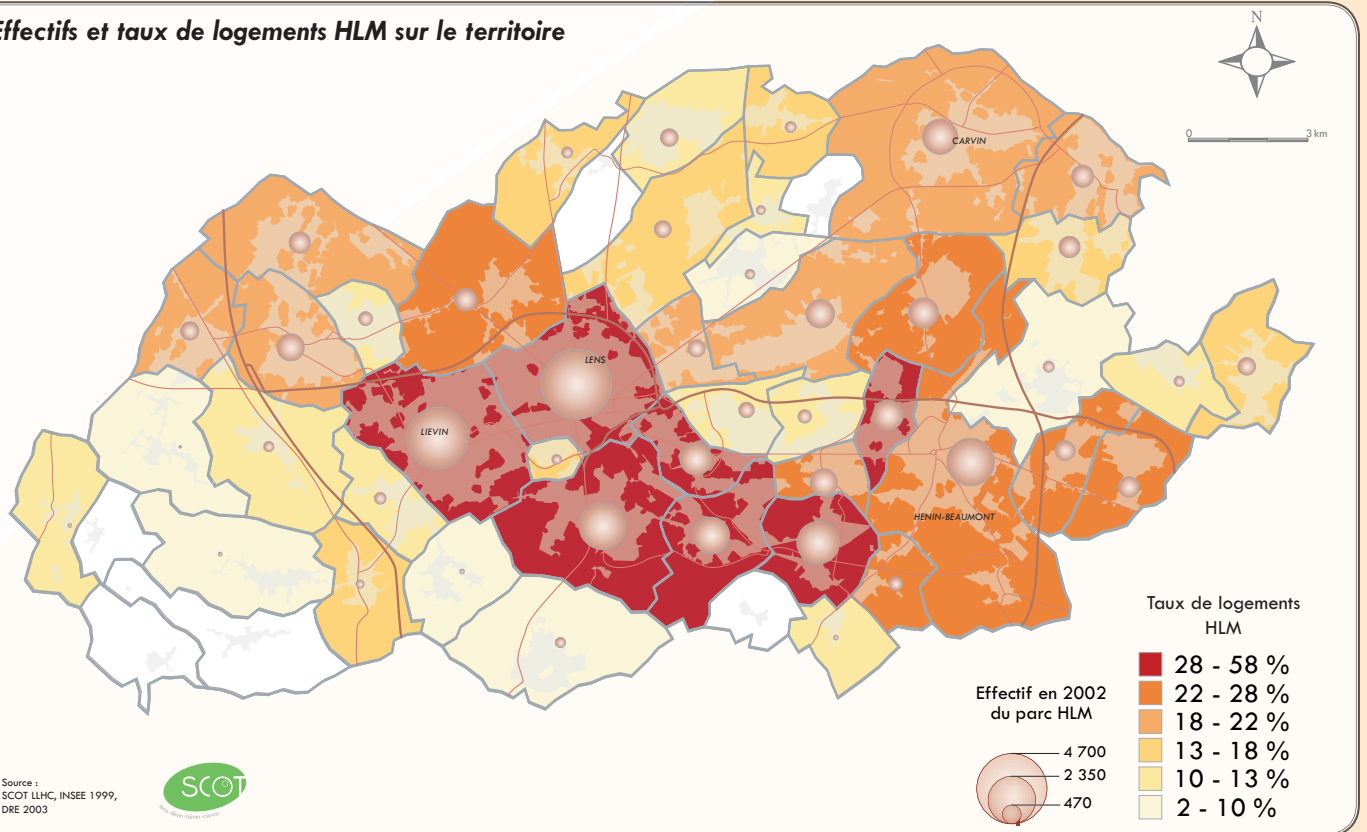
Source : Soginorpa 2003

Les ayant-droits, qui peuvent jouir de la gratuité de leur logement en tant qu'anciens mineurs, sont remplacés au fur et à mesure de leur disparition par des locataires « classiques » ayant à leur charge un loyer. En 2003, les locataires étaient ainsi plus nombreux que les ayant-droits, marquant une évolution importante des logements miniers qui se rapprochent d'un parc social classique.

La part des jeunes et personnes âgées dans le parc minier et dans les nouveaux entrants en 2002

	Part des - de 35 ans	Part des + de 66 ans
Occupants	15%	45%
Nouveaux entrants	54%	3%

Effectifs et taux de logements HLM sur le territoire



► Parc social

Le parc social classique représente 23% des logements sur le territoire.

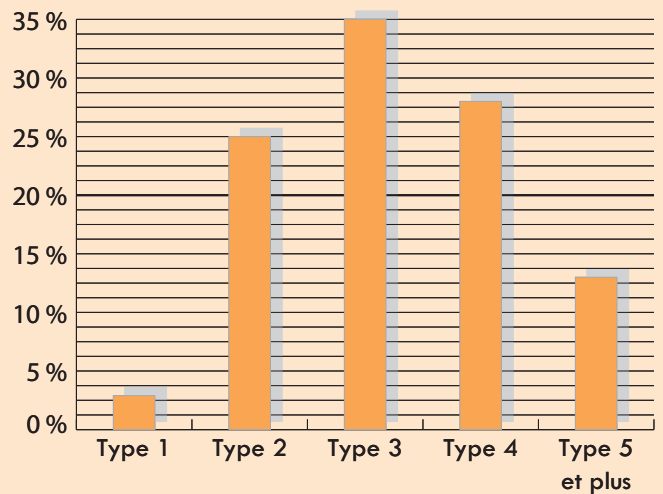
Il s'est développé à partir des années 50, la presque totalité du logement social étant jusqu'alors quasiment le seul fait du logement ouvrier lié à l'exploitation minière.

Il se concentre dans le cœur urbain et le secteur nord, secteurs dans lesquels on retrouve les villes les plus peuplées. Pas-de-Calais Habitat est le bailleur le plus présent sur le territoire (40%) suivi de la Société Immobilière de l'Artois -SIA- (27%) et du Logement Travailleur -LTO- (16%).

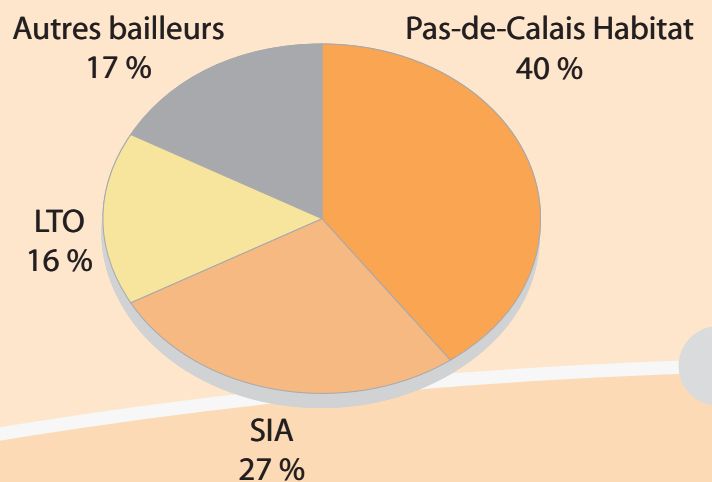
Si l'ensemble du parc est dominé par la maison individuelle, les logements collectifs sont majoritaires dans les logements sociaux.

De la même façon, les petits logements (types 1 et 2) représentent près de 28% du parc HLM contre 11% dans l'ensemble du parc. Le parc HLM joue donc un rôle important dans le parcours résidentiel des ménages en offrant près de 62% des petits logements du territoire.

La taille des logements du parc social

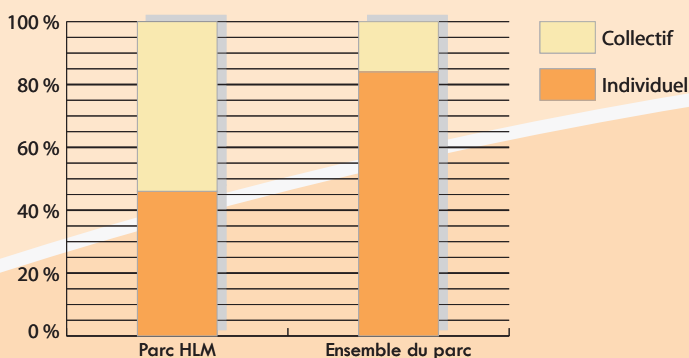


Source : DRE - EPLS 2003



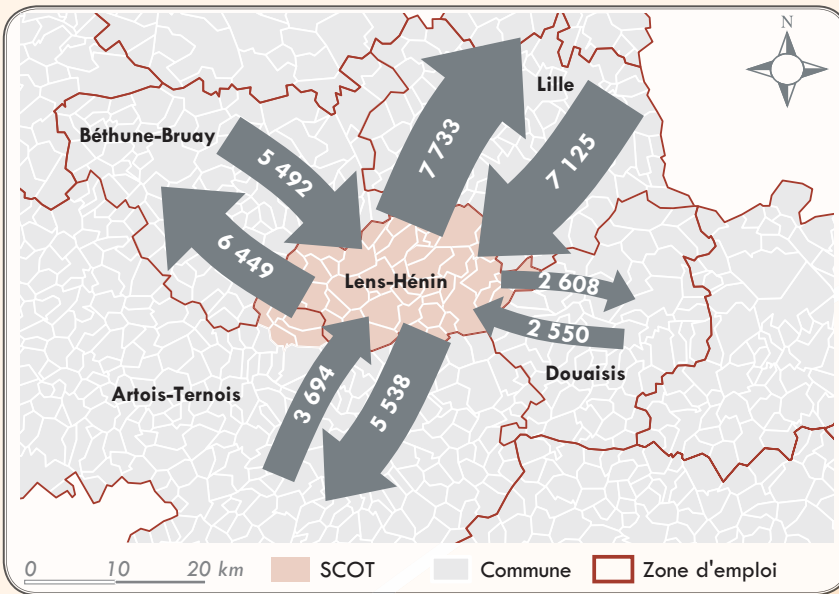
Source : DDE 2003

Les logements individuels et collectifs dans le parc HLM et l'ensemble du parc

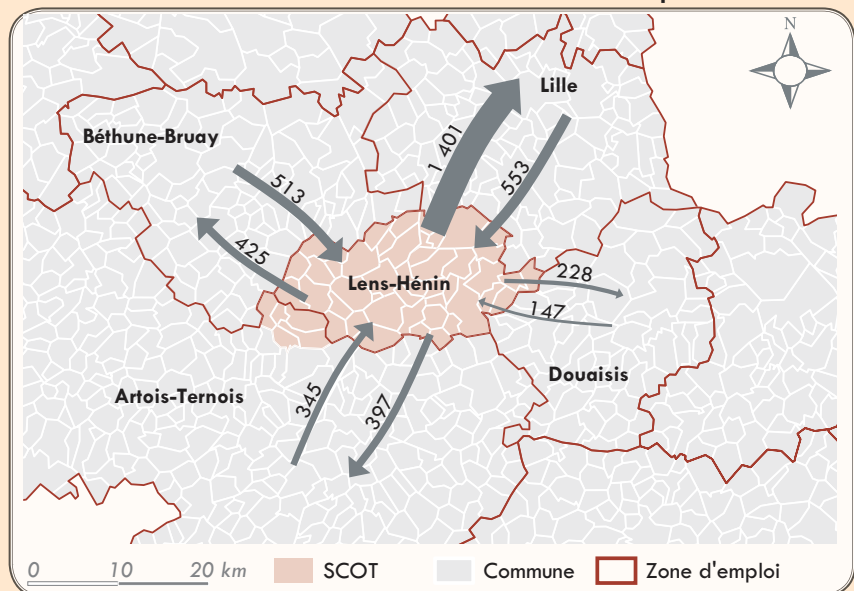


Source : INSEE 1999, DRE - EPLS 2003

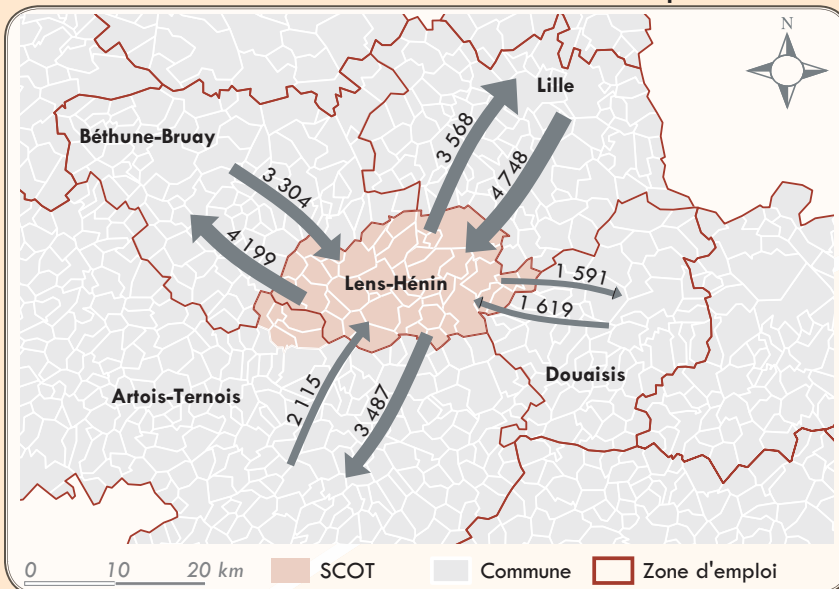
FLUX MIGRATOIRES RESIDENTIELS ENTRE LA ZONE D'EMPLOI DE LENS-HENIN ET LES ZONES D'EMPLOI LIMITOPHES ENTRE 1990 ET 1999



FLUX MIGRATOIRES RESIDENTIELS ENTRE LA ZONE D'EMPLOI DE LENS-HENIN ET LES ZONES D'EMPLOI LIMITOPHES ENTRE 1990 ET 1999 : les personnes seules



FLUX MIGRATOIRES RESIDENTIELS ENTRE LA ZONE D'EMPLOI DE LENS-HENIN ET LES ZONES D'EMPLOI LIMITOPHES ENTRE 1990 ET 1999 : les couples avec enfant(s)



1.3.2. LES MOBILITÉS RÉSIDENTIELLES ET LES MARCHÉS DE L'HABITAT

LES MOBILITÉS RÉSIDENTIELLES 1990-1999

Plus des trois quarts des habitants du Pas de Calais sont nés dans le département alors qu'en moyenne, en France, seulement 55% des habitants sont nés dans le département où ils résidaient en 1999. La population du territoire du SCOT est également relativement peu mobile. Entre 1990 et 1999, 77,3 % de la population n'a pas changé de commune contre seulement 66,4% pour la France.

Par ailleurs, le territoire présente un solde migratoire négatif. Il perd des habitants en direction de la région et du reste de la France.

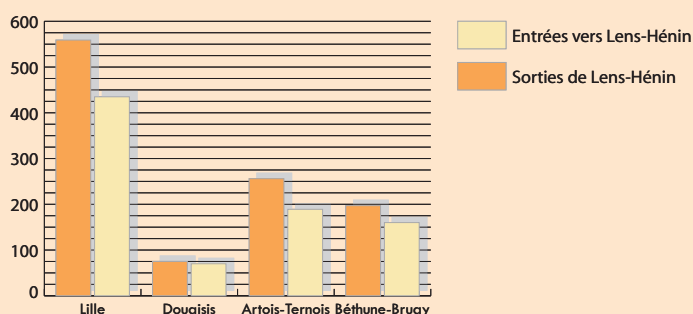
De manière plus précise, la zone d'emploi de Lens-Hénin perd des habitants de manière importante vers les zones d'emploi de l'Artois Ternois (-1844), de Béthune-Bruay (-957) et de Lille (-608). Les échanges sont pratiquement à l'équilibre avec la zone d'emploi du Douaisis (-58).

Mobilité résidentielle des habitants du territoire du SCOT

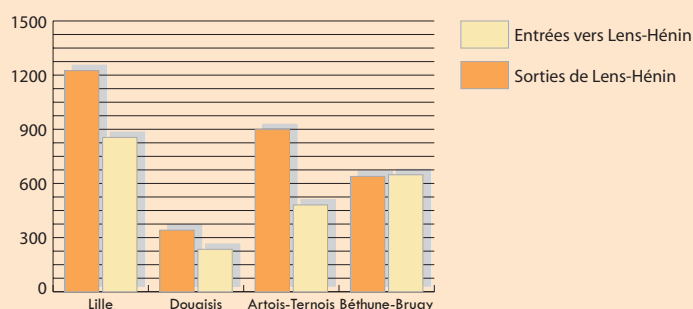
	Population résidant dans le même logement	Population résidant dans un autre logement mais dans la même commune
SCOT	58,4%	18,9%
Région	50,3%	21,1%
France	50,2%	16,2%
	Population résidant dans la même commune (dans le même logement ou dans un autre logement)	Population résidant dans une autre commune
SCOT	77,3 %	22,7 %
Région	71,4 %	28,6 %
France	66,4%	33,6%

La zone d'emploi de Lens-Hénin est déficitaire pour l'ensemble des catégories socio-professionnelles en particulier pour les cadres et professions intermédiaires provenant de Lille et de l'Artois-Ternois.

Migrations résidentielles : les cadres et professions intellectuelles supérieurs

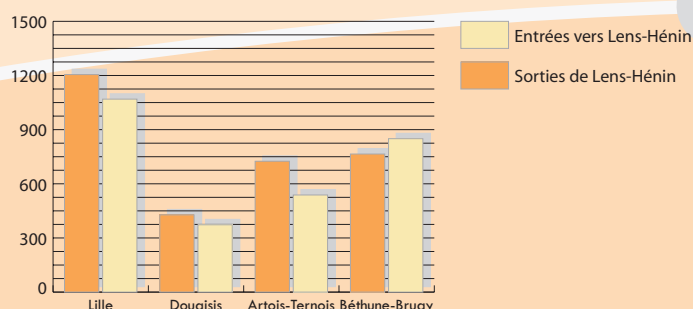


Migrations résidentielles : professions intermédiaire

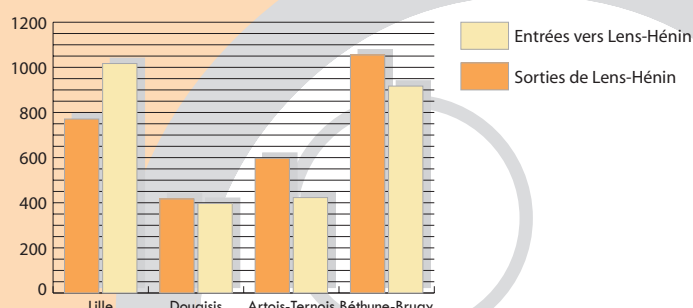


Le déficit se ressent de manière moindre pour les employés de Lille et de l'Artois-Ternois, et est positive pour les employés venant de Béthune et les ouvriers de la métropole lillois.

Migrations résidentielles : employés

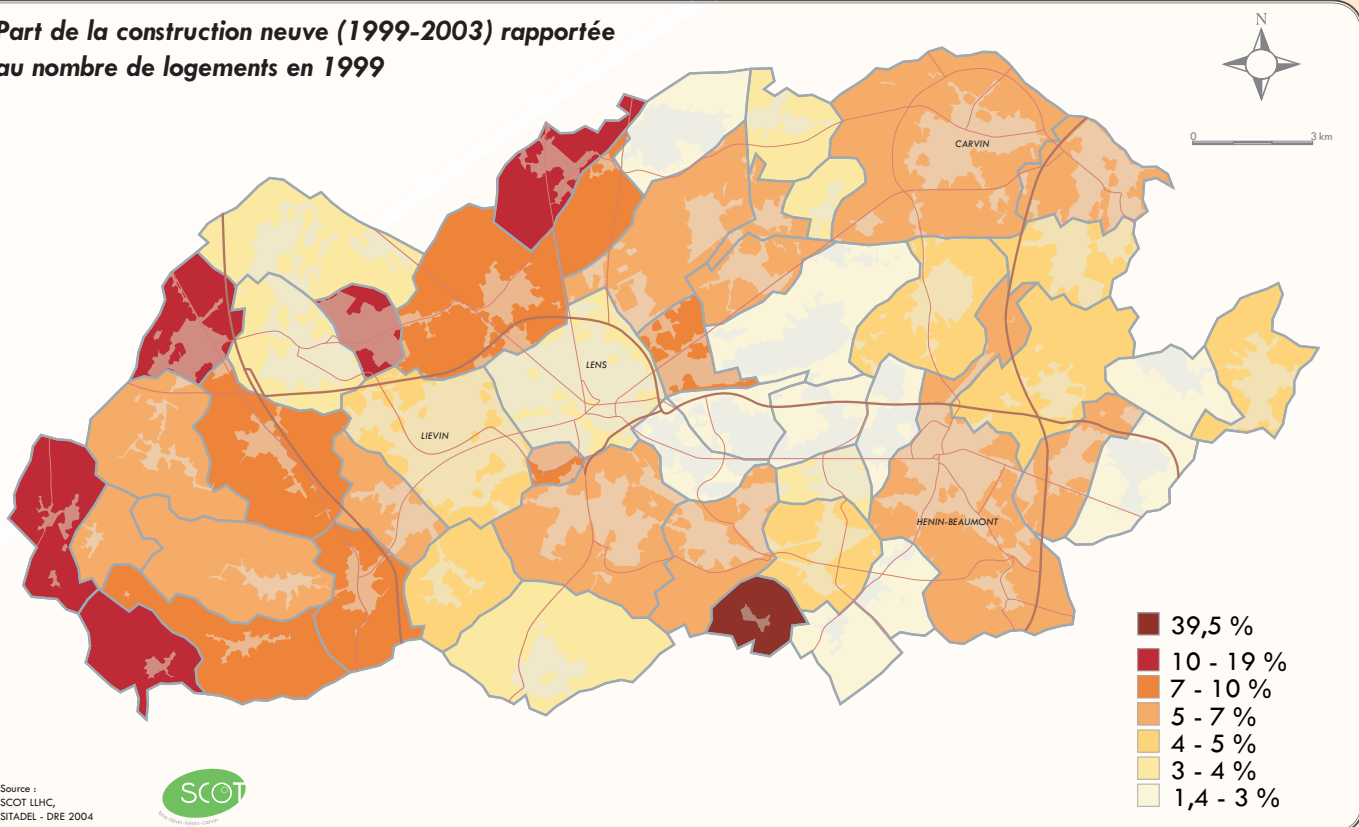


Migrations résidentielles : ouvriers



source : INSEE 1999

Part de la construction neuve (1999-2003) rapportée au nombre de logements en 1999



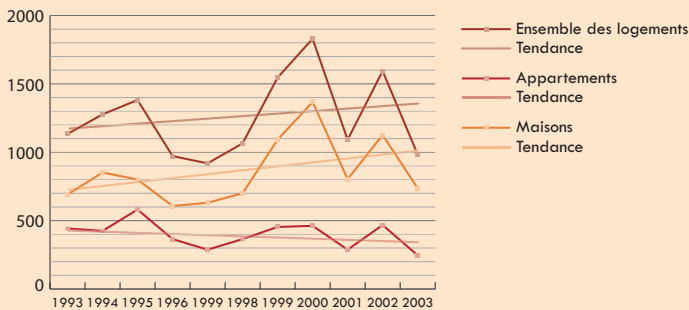
LA CONSTRUCTION NEUVE

La part de logements neufs est relativement importante dans les collines de l'Artois

En terme de tendance, la construction neuve augmente légèrement, même si elle connaît d'importantes variations (en 2003, elle atteignait un niveau inférieur à 1993).

La construction neuve est portée par les maisons individuelles, les appartements ayant une tendance plutôt à la baisse.

Evolution de la construction neuve sur le territoire du SCOT

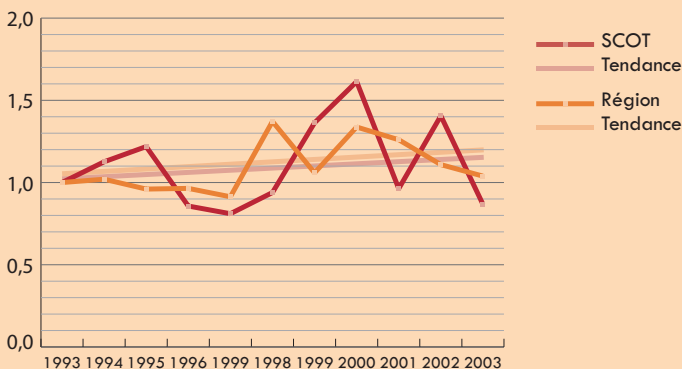


Source : DRE - Sitadel 2004

La construction neuve est portée par les maisons individuelles, les appartements ayant une tendance plutôt à la baisse.

Si l'on prend un indice 1 pour l'année 1993, le territoire du SCOT et la région connaissent tous les deux une même tendance plutôt à la hausse. Il peut toutefois exister des différences sur une année comme en 2002 : la construction sur le territoire du SCOT était à la hausse tandis qu'elle était à la baisse en région (pour se retrouver toutes les deux à la baisse en 2003).

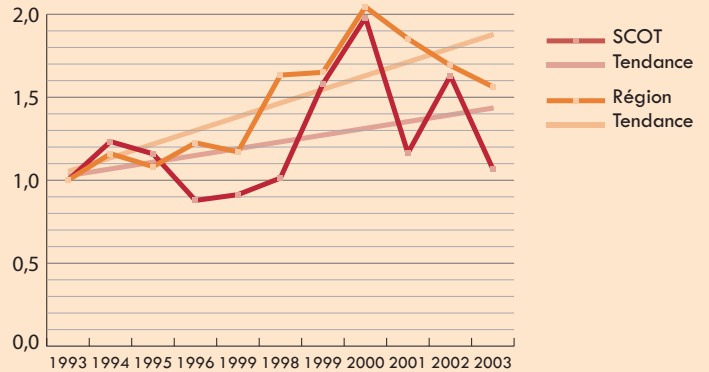
Evolution de la construction neuve sur le territoire du SCOT tous types de logements



Source : DRE - Sitadel 2004

Même si globalement, ce sont les maisons qui portent la construction neuve sur le territoire, leur tendance à la hausse est moindre qu'ailleurs en région...

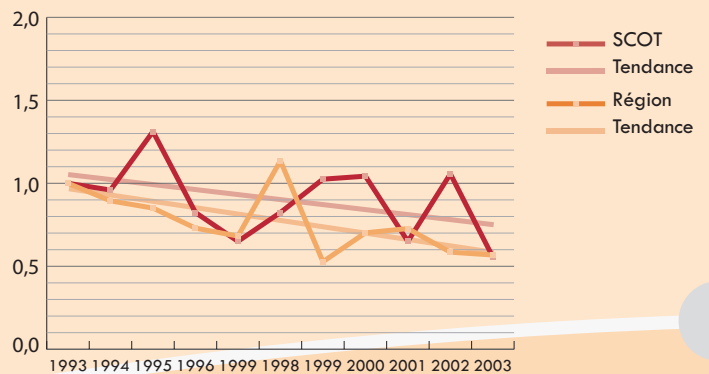
Evolution de la construction neuve sur le territoire du SCOT : Maisons



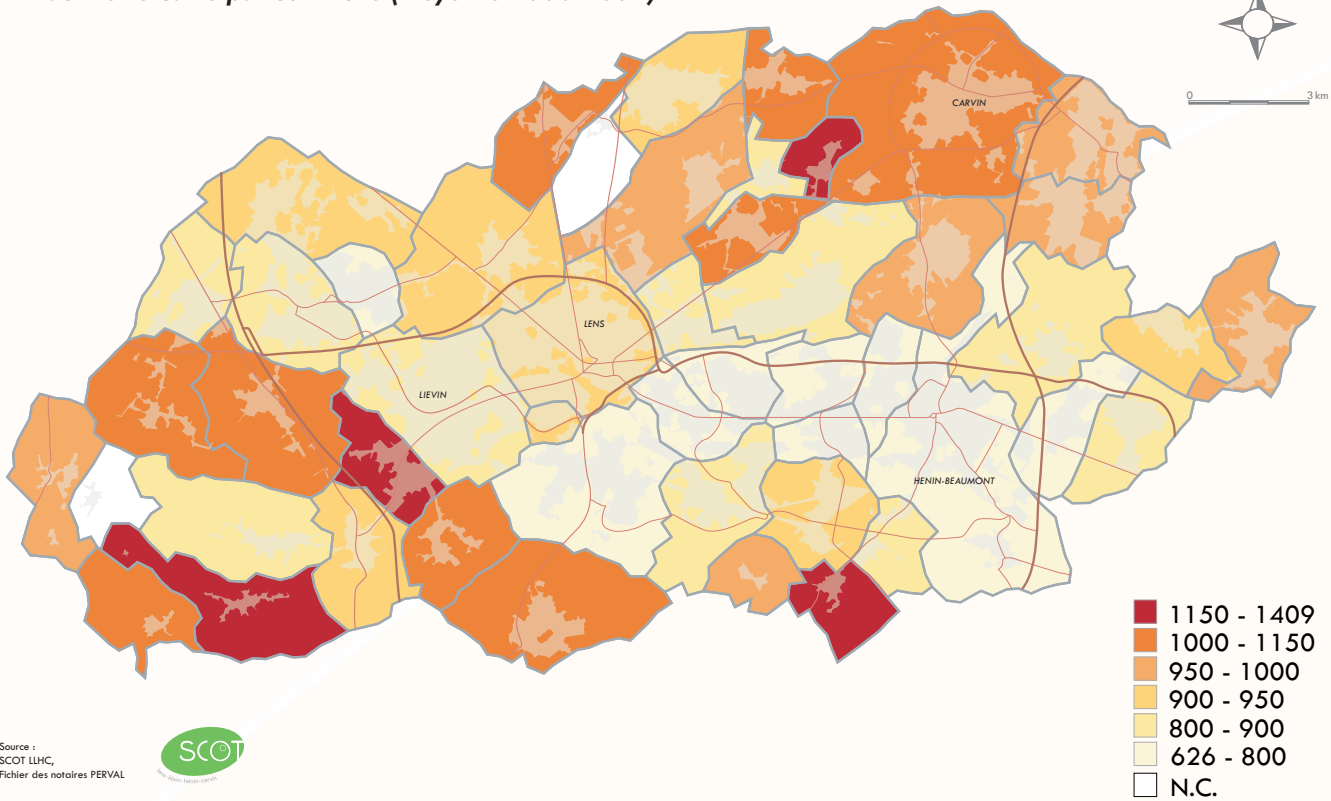
Source : DRE - Sitadel 2004

... tandis que les appartements reculent légèrement moins

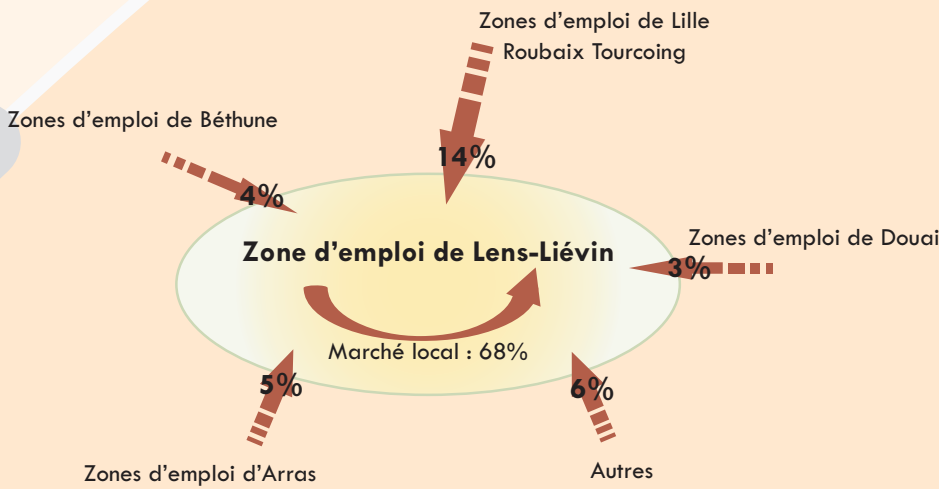
Evolution de la construction neuve sur le territoire du SCOT : Appartements



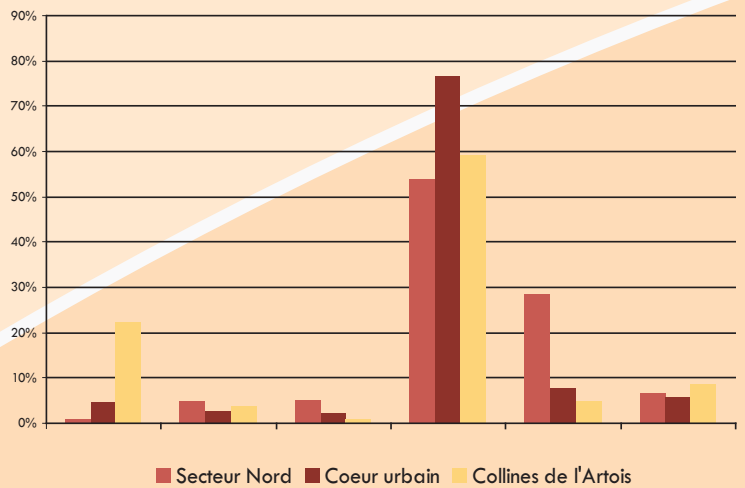
Prix au mètre carré par commune (moyenne 2003-2004)



64



Provenance des acquéreurs de maisons anciennes par secteur en 2004



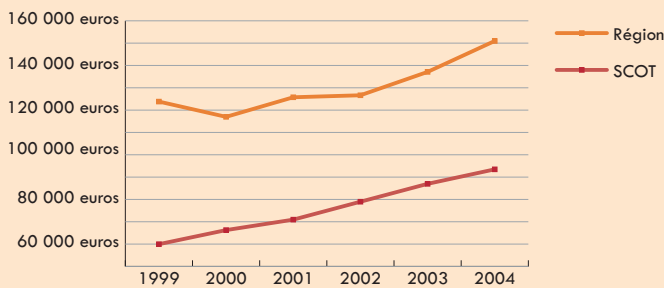
LES MARCHÉS IMMOBILIERS

► Les ventes de maisons anciennes

Le prix de vente moyen d'une maison ancienne a augmenté fortement et de manière continue entre 1999 et 2004 (+56% durant cette période) sur le territoire du SCOT. Ce prix passe ainsi d'environ 60 000 euros à plus de 93 000 euros.

Le territoire du SCOT connaît certes une augmentation plus forte que sur la région (+22% sur la même période) mais partait d'un niveau de prix beaucoup plus bas.

Evolution des prix de vente des maisons anciennes sur le territoire du SCOT



Source : Fichier des Notaires - Perval

Les communes situées dans le secteur nord connaissent une forte pression de par leur proximité avec la métropole lilloise et présentent des prix plus élevés que le cœur urbain.

Les collines de l'Artois sont elles recherchées pour leur cadre de vie plus rural et subissent également une forte pression du marché et des prix importants.

Le marché des maisons anciennes est essentiellement local : 68% des particuliers qui ont acheté une maison en 2004 habitaient déjà sur cette zone d'emploi. Ce marché a cependant tendance à s'ouvrir de plus en plus vers l'extérieur : les acheteurs locaux ne représentaient plus que 68% en 2004 contre 77% en 1999. Cette ouverture se fait en particulier au profit des ménages lillois.

Les ménages lillois achètent des maisons anciennes principalement sur le secteur nord du territoire du SCOT : 29% des acquéreurs de maisons anciennes de ce secteur habitaient précédemment la métropole lilloise.

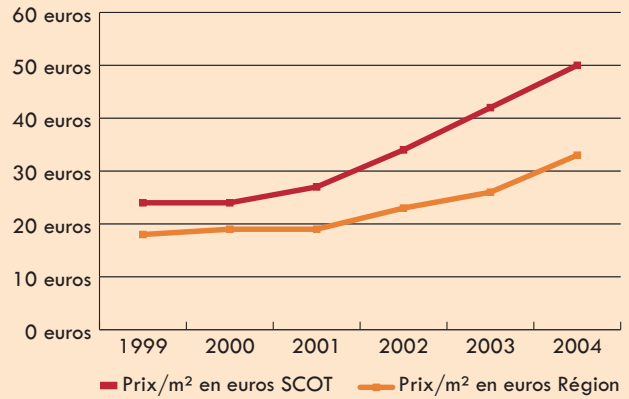
En revanche, le cœur urbain attire moins de ménages de l'extérieur du territoire puisque près des 3/4 des acquéreurs habitaient déjà la zone d'emploi de Lens-Hénin.

Les collines de l'Artois sont elles plus sous l'influence d'Arras (23% des ménages en sont originaires).

► Les terrains à bâtir

Le prix du terrain à bâtir sur le territoire du SCOT a doublé en 5 ans passant de 24 euros/m² en 1999 à 50 euros/m² en 2004.

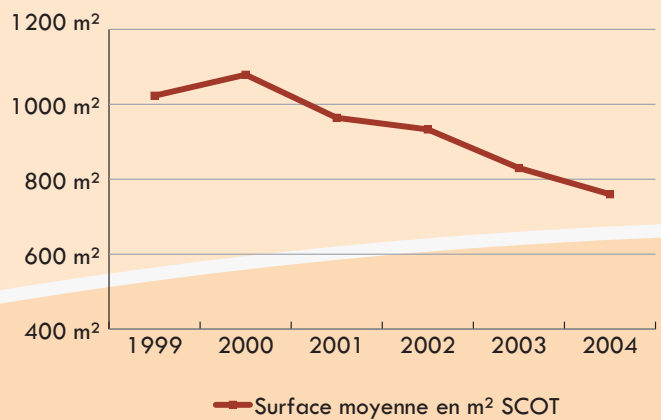
Evolution du prix au m² des terrains à bâtir sur le territoire du SCOT et en région Nord-Pas de Calais



Source : Fichier des Notaires - Perval

Parallèlement à cette hausse des prix, la surface moyenne des terrains a baissé de 25%.

Evolution de la surface moyenne des terrains à bâtir sur le territoire du SCOT

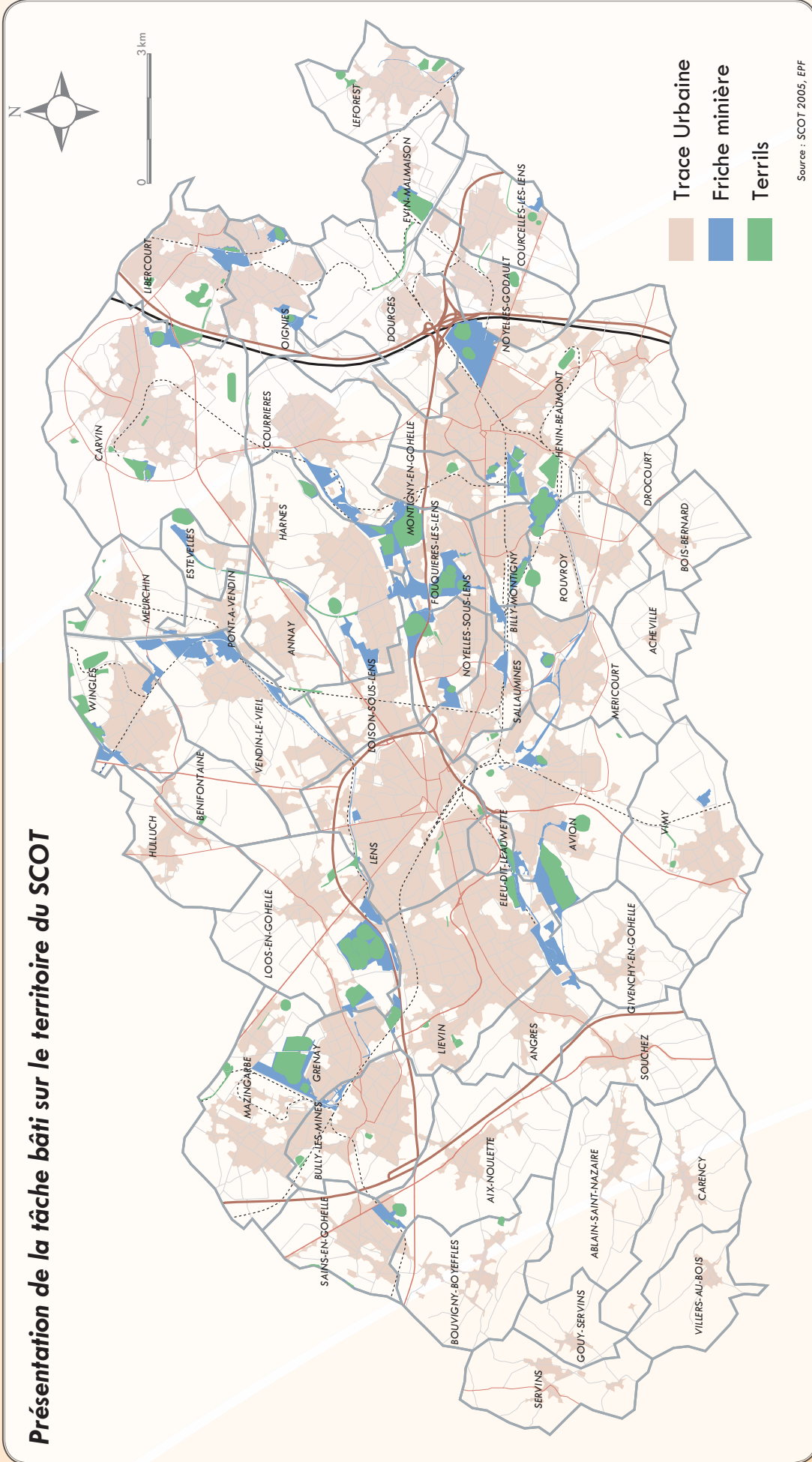


Malgré cette baisse de superficie, l'effort total porté par les ménages pour l'acquisition d'un terrain à bâtir est passé de 19 000 euros en 1999 à 35 000 euros en 2004.

Comparatif des prix des terrains à bâtir en 2004

	Territoire du SCOT de Lens-Liévin-Hénin-Carvin	Arrondissement d'Arras	Arrondissement de Béthune	Arrondissement de Douai	Arrondissement de Lille (hors Lille)
Prix/m ² moyen	50 €/m ²	24 €	32 €	36 €	83 €
Surface moyenne	760 m ²	1340 m ²	1350 m ²	1011 m ²	1000 m ²
Prix de vente moyen	35 000 €	32 000 €	43 000 €	38 000 €	83 000 €

Présentation de la tâche bâti sur le territoire du SCOT



Source : SCOT 2005, EPF

1.4. LA CONSOMMATION DU FONCIER

La connaissance du foncier et de sa consommation est un des nombreux prérequis pour l'élaboration du SCOT.

Cette connaissance permet au Syndicat Mixte de pouvoir mettre en lumière les enjeux de préservation du foncier en tant que ressource non ou difficilement renouvelable du territoire.

Première approche : généralisation du bâti

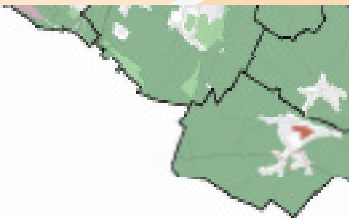
Une première approche consiste à « généraliser » le bâti du territoire à partir de la couche bâtie du cadastre 2004 (cette couche d'information ne concerne que le bâti soumis aux taxes locales : les infrastructures routières, les friches ne sont pas ainsi comptabilisées par exemple).

Le territoire du SCOT est ainsi bâti au 1/3 de sa surface.

Cependant, il existe de grandes disparités entre les communes : le tableau ci-contre montre que certaines communes ont déjà un taux de foncier bâti considérable (certaines avoisinent les 70% de surfaces artificialisées si on considère en plus les friches industrielles et minières, les voies de chemin de fer et les infrastructures routières). D'autres, en particulier les communes situées dans les collines de l'Artois (Carency, Gouy-Servins, Villers au Bois...) ou certaines du secteur nord (Bénifontaine, Hulluch,...), présentent des taux d'urbanisation plus faibles.

Commune	Superficie commune (Hectares)	Superficie tâche urbaine	Ratio tâche urbaine /superficie totale
ABLAIN-SAINT-NAZAIRE	993	82	8%
ACHEVILLE	317	18	6%
AIX-NOULETTE	1044	119	11%
ANGRES	483	145	30%
ANNAY	429	129	30%
AVION	1294	406	31%
BENIFONTAINE	416	18	4%
BILLY-MONTIGNY	278	184	66%
BOIS-BERNARD	392	34	9%
BOUVIGNY-BOYEFFLES	910	90	10%
BULLY-LES-MINES	781	369	47%
CARENCY	867	43	5%
CARVIN	2121	475	22%
COURCELLES-LES-LENS	566	166	29%
COURRIERES	884	231	26%
DOURGES	1051	141	13%
DROCOURT	348	66	19%
ELEU-DIT-LEAUWETTE	121	74	61%
ESTEVELLES	244	45	18%
EVIN-MALMAISON	451	114	25%
FOUQUIERES-LES-LENS	409	164	40%
GIVENCHY-EN-GOHELLE	598	76	13%
GOUY-SERVINS	329	18	5%
GRENAY	321	227	71%
HARNES	1085	373	34%
HENIN-BEAUMONT	2065	690	33%
HULLUCH	563	100	18%
LEFOREST	629	191	30%
LENS	1161	875	75%
LIBERCOURT	658	309	47%
LIEVIN	1284	856	67%
LOISON-SOUS-LENS	359	178	50%
LOOS-EN-GOHELLE	1268	228	18%
MAZINGARBE	1034	290	28%
MERICOURT	762	280	37%
MEURCHIN	463	96	21%
MONTIGNY-EN-GOHELLE	350	210	60%
NOYELLES-GODAULT	546	185	34%
NOYELLES-SOUS-LENS	365	210	58%
OIGNIES	558	281	50%
PONT-A-VENDIN	209	64	31%
ROUVROY	643	189	29%
SAINS-EN-GOHELLE	573	178	31%
SALLAUMINES	390	230	59%
SERVINS	639	51	8%
SOUCHEZ	672	95	14%
VENDIN-LE-VIEIL	1067	247	23%
VILLERS-AU-BOIS	510	23	5%
VIMY	1141	175	15%
WINGLES	603	264	44%
Ensemble du territoire du SCOT	35240	10305	29%

Recollement



LE RECOLLEMENT DES DOCUMENTS D'URBANISME COMMUNAUX (POS, PLU, RNU) : LE POINT DE VUE RÉGLEMENTAIRE

Si les Collines de l'Artois demeurent préservées, le secteur urbain central a tendance à renforcer sa position de « cœur » en ouvrant une certaine partie de son foncier à l'urbanisation tout en maintenant certains espaces tampons. Cette urbanisation future se fera surtout dans l'optique de comblement des « dents creuses » (parties non urbanisées situées dans le tissu urbain).

Cette stratégie urbaine se voit conforter avec le PLH où ce secteur apparaît comme un secteur à enjeux.

D'autre part, les secteurs d'expansions jouent leurs rôles avec des espaces fonciers réservés à l'activité économique (Zone de Bully les Mines/Grenay/Mazingarbe et Dourges entre autres) mais aussi à l'habitat.

Enfin, les communes du secteur Nord ont des caractéristiques similaires avec la présence d'un noyau urbain (parfois important) et d'une ceinture verte.

POSTES DES POS ET PLU		SUPERFICIE EN HECTARE
Zones déjà urbanisées		14 129
Zones à urbanisation future		
	Zone Habitat Future (court terme)	1 148
	Zone Habitat Future (long terme)	296
	Zone économique future (court terme)	1 826
	Zone économique future (long terme)	411
	Zone Urbanisation Future	252
Sous-Total		3 933
Zones naturelles et agricoles		
	Zone Naturelle	5 767
	Zone Agricole	10 643
Sous-Total		16 410
Divers		
	Grands Projets	144
	Zone d'accueil gens du voyage	3
	Zone Equipement Sportif	381
Sous-Total		528
SURFACE TOTALE DU SCOT		35 000

RICHESSA HUMAINE ET EQUIPEMENTS

► La richesse humaine du territoire

● La population

- Une baisse de la population due au déficit du solde migratoire
- Une diminution particulièrement marquée sur le secteur central du cœur urbain
- Une population encore plus jeune qu'ailleurs mais dont le vieillissement a débuté et va s'accélérer
- Des ménages plus grands qu'en France mais dont la taille a également tendance à diminuer

● La formation

- Des effectifs d'écoliers en baisse régulière depuis quelques années
- Un niveau de formation plus faible qu'en France mais qui globalement rattrape son retard, excepté pour les personnes sans diplôme
- Un enseignement supérieur de proximité renforcé sur le territoire depuis une quinzaine d'années (Université d'Artois)

● Emplois-richesses

- Un taux d'activité qui comble progressivement son retard
- Le territoire est plus créateur d'emplois que les autres territoires régionaux
- Cependant, cette hausse n'est pas suffisante pour absorber l'augmentation du nombre d'actifs qui doivent se tourner vers d'autres territoires ou se retrouvent au chômage
- Le nombre de cadres et professions intermédiaires résidant sur le territoire augmentent certes mais plus lentement qu'en région : la spécialisation du territoire vers une population plus modeste qu'en région semble donc se poursuivre
- Une précarisation de l'emploi qui s'accélère et qui est plus grande qu'au niveau national
- Un chômage qui reste supérieur au niveau national mais qui a partiellement comblé son écart
- Une population aux revenus très modestes

● Santé

- L'état de santé général de la population extrêmement préoccupant : les maladies liées au tabac, à l'alcool ou une mauvaise alimentation y sont nombreuses
- La densité de médecins (généralistes et spécialistes) qui y est paradoxalement moins forte qu'ailleurs, et ce dans un contexte qui s'annonce difficile (arrivée à l'âge de la retraite annoncée d'un grand nombre de médecins)

► Les équipements

- Un niveau d'équipements sportifs de proximité dont disposent les communes relativement important
- Une reconnaissance régionale du territoire en tant que pôle d'excellence sportif grâce à ses grands équipements
- Une densité d'équipements culturels de proximité assez forte

HABITAT ET FONCIER

► L'habitat

● **Caractéristiques générales du parc de logements**

- Un parc caractérisé par la maison individuelle sur l'ensemble des secteurs
- Des logements de taille moyenne avec une sous-représentation des petits logements
- Un parc ancien, en particulier dans le secteur urbain où se concentrait l'activité minière
- Un parc de fait encore inconfortable mais qui poursuit sa réhabilitation
- Les propriétaires sont peu présents sur le territoire tandis que le logement dit institutionnel (social et minier) correspond à 46% du parc
- Cette prédominance du parc institutionnel et particulièrement vrai pour le secteur du cœur urbain et un certain nombre de communes du secteur nord

● **Le logement institutionnel (social et minier)**

- Le parc minier est fortement présent sur le territoire (24% du parc)
- Les logements miniers poursuivent leur nécessaire réhabilitation
- Cette trace de l'exploitation minière fait désormais partie intégrante de l'identité architecturale du territoire
- Peu à peu, les ayant-droits qui bénéficiaient de la gratuité de leur logement vont laisser la place à des locataires : le parc minier se rapproche ainsi d'un parc social classique
- Le parc social HLM classique est fortement présent, en particulier sur le cœur urbain
- Une grande partie des petits logements du territoire est offerte par le parc social

● **Les mobilités résidentielles**

- La population habitant sur le territoire est peu mobile relevant à la fois d'un phénomène de captivité et d'attachement au territoire
- Le territoire perd des habitants vers les zones de l'arrageois, de Béthune et de Lille

- Ce déficit est particulièrement marqué pour les jeunes personnes seules vers la métropole lilloise et des couples avec enfants vers l'arrageois et le béthunois

● **La construction neuve**

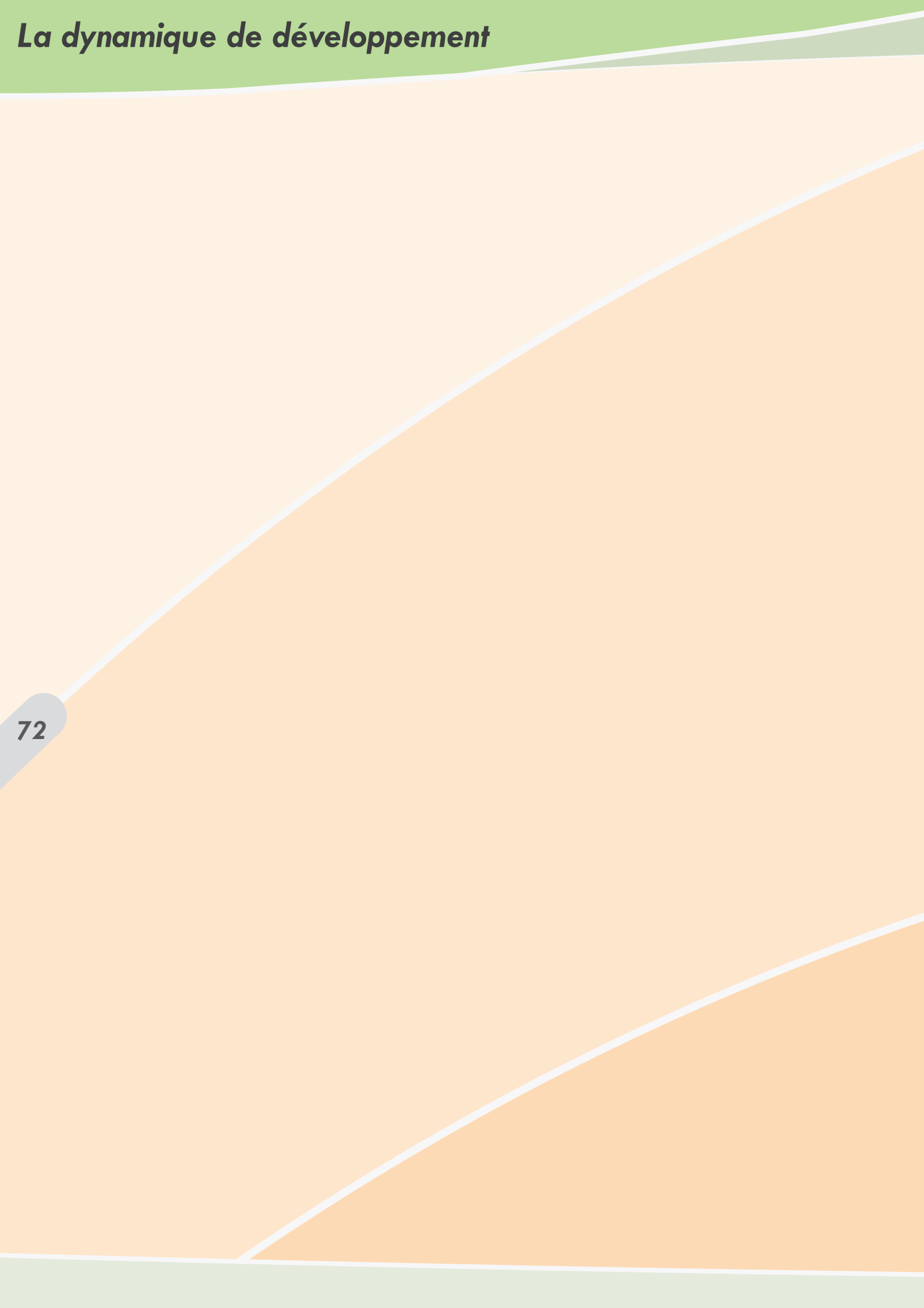
- La construction neuve subit de fortes fluctuations au cours des années
- Les communes du cœur urbain, en particulier celles entre Lens et Hénin, ont peu construites ces dernières années, tandis que celles du secteur nord comme Carvin et celles des collines de l'Artois ont un niveau de construction plus soutenu

● **Les marchés immobiliers**

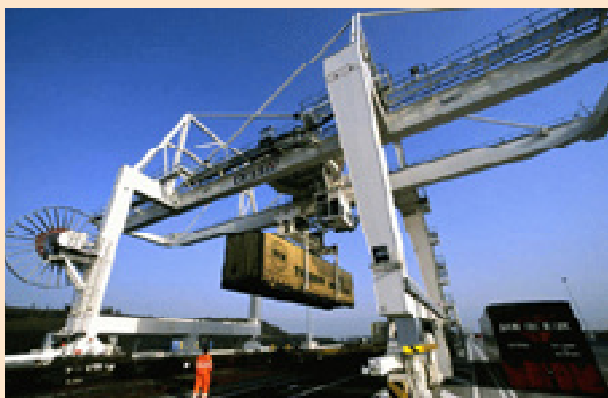
- Les prix de vente des maisons anciennes augmentent fortement sur le territoire (+56% en 5ans)
- Les acheteurs lillois sont de plus en plus nombreux, en particulièrement sur le secteur nord
- La clientèle du cœur urbain des maisons anciennes habitait déjà très largement le territoire
- Les terrains à bâtir ont doublé en 5 ans et leurs surfaces baissées de 25% (760 m²)

► La consommation du foncier : le recollement des POS/PLU

- 44% du territoire est en zone déjà urbanisée (15 565ha)
- 11% de la surface totale est ouverte actuellement à l'urbanisation (3743) dont 4 % pour l'habitat et 6% pour l'économie
- 44% est en zones naturelle ou agricole (15 432 ha)



2 - LA DYNAMIQUE DE DÉVELOPPEMENT



Nombre d'établissements et total des effectifs

Pour l'industrie

Catégories	Etablissements	Effectifs
Matières premières	6	107
Industries extractives	5	21
Industries agroalimentaires	66	574
Industries textile, habillement, cuir, chaussure	14	42
Travail du bois et fabrication d'articles en bois	10	104
Industrie du papier et du carton	4	8
Edition, imprimerie, reproduction	33	314
Cokefaction	1	2
Industries chimiques	7	177
Industries du caoutchouc et des plastiques	18	86
Fabrication d'autres produits minéraux non métalliques	33	204
Travail des métaux	67	489
Fabrication de machines, équipements, app. électriques	38	335
Fabrication d'équipements de radio, tel, communication	8	29
Fabrication d'instruments médicaux, optique, horlogerie	13	133
Industries automobiles	13	265
Fabrication d'autres matériels de transport	3	6
Fabrication de meubles et industries diverses	18	156
Récupération	15	190
Production et distribution d'électricité, gaz, chaleur	2	35
Captage, traitement, distribution d'eau	4	78
Construction	450	11348
Traitement des déchets	16	284
Total	844	14987

Pour les commerces

Catégories	Etablissements	Effectifs
Charcuterie	24	116
Boulangeries Pâtisseries	167	569
Commerce réparation automobiles et motocycles	182	1141
Commerce détail de carburants	16	62
Commerce de gros	249	2369
Commerce de détail en magasin non spécialisé	207	3761
Autre commerce de détail en magasin spécialisé	180	460
Commerce de détail pharmacies parfumeries	133	638
Commerce de détail en magasin spécialisé	780	3006
Commerce de détail de biens d'occasion en magasin	26	32
Commerce de détail hors magasin	329	216
Restauration	266	1051
Cafés	302	275
Traiteurs	8	12
Total	2869	13708

Pour les services

Catégories	Etablissements	Effectifs
Services à l'agriculture et l'élevage	21	108
Location et réparation de matériels	3	5
Entretien réparation véhicules automobiles	76	460
Intermédiaires du commerce	17	39
Réparation d'articles personnels domestiques	21	199
Hôtels	31	117
Cantines et restaurants d'entreprises	12	63
Transports urbains et routiers	166	787
Transports par conduites	1	0
Transports par eau	1	3
Transports aériens	1	1
Services auxiliaires des transports	51	212
Postes et télécommunications	7	77
Intermédiation financière	78	485
Assurance et auxiliaires d'assurances	70	294
Activités immobilières	218	2416
Location sans opérateur	62	1163
Activités informatiques	51	391
Recherche et développement	3	13
Services fournis principalement aux entreprises	474	7475
Formation	48	264
Santé et action sociale	23	433
Epuraton eaux usées	4	13
Activités culturelles, récréatives, sportives	62	1270
Services aux personnes	239	3333
Total	1740	19621



2.1. LES ACTIVITES ECONOMIQUES

Ce chapitre portant sur les activités économiques a été conçu en majeure partie par la CCI de Lens que le Syndicat mixte SCOT remercie vivement.

Les chiffres indiqués ci-après concernent le territoire de compétence de la CCI de Lens, c'est-à-dire l'arrondissement de Lens qui représente 38 communes sur les 50 du territoire du SCOT de Lens-Liévin-Hénin-Carvin.

De la même manière, les effectifs salariés pris en compte sont ceux ressortissants de la CCI (ne sont donc pas pris en compte : les ressortissants de la Chambre des Métiers, de la Chambre d'Agriculture, des secteurs administratifs et salariés et les professions libérales).

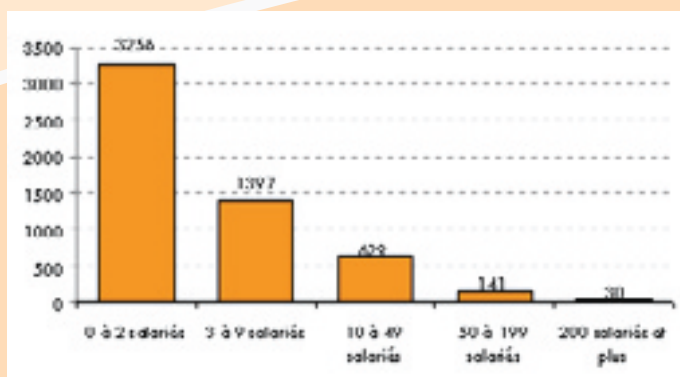
2.1.1. LES ENTREPRISES DU TERRITOIRE

LA RÉPARTITION PAR TAILLE

En 2005, plus de 5200 établissements marchands sont recensés sur l'arrondissement de Lens pour un effectif de 42 500, soit une moyenne de 8 emplois par établissements, contre 10,4 au niveau national et 13 en région.

Le territoire se caractérise donc par une taille moyenne relativement modérée de ses établissements qui s'explique par une présence modeste (et des disparitions) de très grandes entreprises

Les établissements par tranche d'effectifs



LES SECTEURS D'ACTIVITÉS DES ENTREPRISES

► Un tissu économique diversifié

Au niveau économique, l'industrie, loin d'être mono-industrielle est, au contraire, assez diversifiée puisque non seulement tous les secteurs d'activités (Travail des métaux, Bâtiment Travaux publics, Construction métallique, Chimie, Agro-alimentaire...) sont représentés, mais aussi harmonieusement répartis. Le plus important d'entre eux, le BTP, ne représente que 12 % des effectifs salariés.

► Un transfert de l'industrie vers les services

Les phénomènes d'externalisation ont accéléré le transfert des emplois vers les services et surtout les services aux entreprises.

En 10 ans, l'industrie a perdu 4000 emplois environ soit 17 % de ses effectifs tandis que les services enregistrent une progression de plus de 5000 emplois soit 45% d'effectifs salariés en plus.

L'industrie a perdu des emplois mais représente encore 27 % de l'emploi pris en compte par la CCI dans l'arrondissement contre 17 % dans le reste de la France.

Les pertes se situent dans les secteurs :

- de la métallurgie et du travail des métaux
- du textile habillement
- de la chimie (bien que l'arrondissement reste sur-représenté en emplois par rapport à la moyenne régionale sur ce secteur).

En revanche, la plasturgie liée à l'automobile et l'agro-alimentaire se maintiennent bien après avoir connu un fort développement depuis 20 ans passant chacun de 3% à 12 % de l'emploi industriel. Le BTP reste lui aussi à un niveau correct et créé des emplois, porté par une conjoncture favorable.

Dans les services, la logistique/transports représente aujourd'hui 33 % de l'emploi des services dans l'arrondissement de Lens contre 28,5 % dans l'Artois-Douais, 20 % dans le Nord-Pas-de-Calais, 15 % en France.

Création/Radiations 2004-2005

Activités	Fichier consulaire	Radiations 2004	Radiations 2005	Créations 2004	Créations 2005
<i>En instance de chiffrage</i>	51	1	1	2	3
A AGRICULTURE, CHASSE, SYLVICULTURE	27	2	4	6	2
B PECHE, AQUACULTURE, SERVICES ANNEXES					
C INDUSTRIES EXTRACTIVES	6				
D INDUSTRIE MANUFACTURIERE	558	52	44	42	53
E PRODUCTION ET DISTRIBUTION D'ELECTRICITE, DE GAZ ET D'EAU					
F CONSTRUCTION	448	37	38	38	45
G COMMERCE ; REPARATIONS AUTOMOBILE ET D'ARTICLES DOMESTIQUES	2 192	242	176	152	146
H HOTELS ET RESTAURANTS	615	71	97	27	38
I TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS	228	32	15	17	10
J ACTIVITES FINANCIERES	145	7	9	12	9
K IMMOBILIER, LOCATION ET SERVICES AUX ENTREPRISES	844	75	60	70	67
L ADMINISTRATION PUBLIQUE	47	5	2	5	8
M EDUCATION					
N SANTE ET ACTION SOCIALE	24	2		2	1
O SERVICES COLLECTIFS, SOCIAUX ET PERSONNELS	322	20	20	29	24
TOTAL	5 456	545	465	400	403

Source : CCI LENS 2005 – Service création d'entreprises





A côté de cette percée, l'ensemble des activités de services aux entreprises est en hausse.

Demain, c'est le secteur des services à la personne et peut-être le tourisme qui pourraient connaître un développement.

LES CRÉATIONS D'ENTREPRISES

On constate une certaine stabilité au niveau de la création d'entreprises avec un solde légèrement positif entre 2004 et 2005.

Le commerce traditionnel est le secteur qui enregistre traditionnellement le plus de création annuellement mais aussi, ipso facto, le plus de radiations.

La durée de vie des entreprises sur l'arrondissement est légèrement supérieure à la moyenne nationale. Un des facteurs explicatifs semble être la qualité de l'action des professionnels chargés de l'accueil et du suivi des créateurs. On constate d'ailleurs que plus le cursus du créateur et la formation initiale de ce dernier sont bien pris en compte en amont de la création, plus les chances de réussite s'avèrent importantes.

Si l'on écarte les rachats de fonds, les transferts ou les locations gérances, les créations nettes sur l'arrondissement s'élèvent à environ 230 entreprises chaque année.

Le statut majoritairement adopté pour les immatriculations est la SARL ou l'EURL avec plus de 50 % des immatriculations. En revanche les SA et SAS ne représentent que 14 % de ces dernières.

LES PRINCIPALES ENTREPRISES DU TERRITOIRE

L'arrondissement de Lens comprend 13 entreprises de plus de 300 salariés qui concernent aussi bien le domaine industriel (Faurecia...) que des commerces (Auchan...) ou des services (Arvato...).

Les 13 entreprises de plus de 300 salariés (Industrie, Commerce, Services)

COMMUNE	Entreprise	Effectifs
NOYELLES SOUS LENS	ARVATO SERVICES FRANCE	1241
NOYELLES GODAULT	AUCHAN FRANCE	837
HENIN BEAUMONT	FAURECIA INDUSTRIES	788
HARNES	MC CAIN ALIMENTAIRE	627
LENS	FRANCE TELECOM	545
HENIN BEAUMONT	MOY PARK FRANCE	499
LIBERCOURT	DUPONT RESTAURATION	457
LIEVIN	CARCOOP FRANCE	433
SALLAUMINES	DURISOTTI	419
VENDIN LE VIEIL	CORA	392
LENS	ADREXO	389
HENIN BEAUMONT	ADG SECURITE PRIVEE	314
MAZINGARBE	GRANDE PAROISSE	301

Par ailleurs, au-delà de la diversification par secteur, les industries implantées ont également connu une diversification au niveau de l'origine géographique.

Les grands noms de l'industrie par origine géographique

Nationalité	Grands noms de l'industrie
Belge	Floris, Moerman, Mafriil, Verbeke, Gallo
Américaine	Sonoco, General Trailers
Canadienne	Mc Cain
Britannique	BP Chemicals, Sealock, Pilkington, Tarmac
Irlandaise	Moy Park
Finlandaise	Neste
Allemande	GEA, Papier Mettler, Arvato, Metro, Thyssen
Italienne	Basetti, STA
Française	Mulliez, Alcatel, BSN, Elf Atochem, Philippe, Carnaud
Monégasque	Namkey
Espagnole	IGA
Japonaise	SMC

La plupart de ces entreprises sont reprises sur la carte ci-après.



2.1.2. LES PARCS D'ACTIVITÉ

Les parcs d'activités constituent un élément important pour l'attractivité de l'arrondissement. Un travail de fond est actuellement mené sur ce thème par les Communautés d'agglomération dans le cadre notamment des Conventions Publiques d'Aménagement et en liaison avec la CCI de l'arrondissement de Lens.

L'arrondissement de Lens compte actuellement au total environ 80 zones d'activités de taille variable. Environ la moitié des entreprises industrielles sont localisées en zones d'activités.

De fait, plusieurs projets de zones d'activités sont à l'étude au sein des Communautés d'agglomération d'Hénin-Carvin et de Lens-Liévin, dans le prolongement des projets de territoire et des Contrats d'agglomération.

La concurrence est vive en la matière avec les territoires voisins, ces derniers étant déjà dotés de zones d'activités de grande taille, très bien positionnées par rapport aux grands axes et disposant d'un aménagement hautement qualitatif.

Les principaux parcs d'activités
(Chiffres exprimés en ha)

Ville	Parc d'activités	Superficie	Disponibilité
Bully les mines	Minopole	19	
Carvin	Château	128	50
Carvin	Mont Solau	30	
Courcelles les Lens	Hauts de France	35	20
Grenay	ZAL verte	2	
Harnes	Motte du bois	135	
Harnes	Parc logistique et portuaire	52	40
Hénin-Beaumont	Peupleraie	67	40 (à 3 ans)
Hénin-Beaumont	Moulin	7	
Hénin-Beaumont	Pommier	30	
Hénin-Beaumont	Bord des eaux	110	
Vendin le vieil	Bois rigault	150	7
Lens	Croisette	42,5	
Lens	Renardières	27	
Lens	Gard	4	
Lens	Parc de l'Artisanat	2,5	
Lens	Moulin	3	
Loison-sous-Lens	Oiseaux	24	4
Noyelles / Sallaumines	La Galance	43	3
Libercourt	Les Botiaux	20	
Libercourt	Parc à Stock	20	
Libercourt	Portes du Nord	30	
Liévin	L'Alouette	130	10
Liévin	ZAL 1 et 1 Bis	--	
Liévin	ZAL Saint Amé	14	
Liévin	ZAL de l'Abregain	--	
Bully / Liévin / Grenay / Loos	Quadraparc	37	4
Loos-en-Gohelle	Grand Mont	6	
Montigny-en-Gohelle	Parts d'en bas	8	
Oignies	Jean Mulot	3	
Wingles	Pronet	3,7	



PARC D'ACTIVITES DE LIBERCOURT

Têtes de réseau des pôles d'excellence économique

Schema Regional de Developpement Economique





EURALOGISTIC

Source CCI LENS 2005 – Service Grands projets économiques

2.1.3. LES FILIÈRES D'EXCELLENCE

HISTORIQUE DE LA DÉMARCHÉ

Le nouveau modèle économique développé par le gouvernement est celui des pôles de compétitivité. Au-delà, étant donné le marché plus que concurrentiel en matière économique, un territoire se doit de posséder une visibilité économique forte qui passe désormais par la définition de filières d'excellence.

La mise en œuvre de filières d'excellence permet ainsi de :

- Remédier au déficit d'image
- Miser sur les filières d'avenir et des atouts du territoire
- Définir un argumentaire économique attractif
- Effectuer une veille économique (détection de projets)
- Faire venir de nouvelles entreprises sur le territoire
- Travailler sur des axes de développement pour le tissu local
- Proposer une offre de services globale

A la suite d'un travail partenarial, il existe désormais une convention entre la CCI et les 2 Communautés d'Agglomération qui identifient 3 filières d'excellence :

- La filière Logistique ou Euralogistic
- La filière Eco-industries
- La filière Sport-économie

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.

EURALOGISTIC vise à faire du territoire la «CAPITALE NATIONALE DE LA LOGISTIQUE». Un plan d'actions a été bâti sur plusieurs années mobilisant à chaque fois plusieurs partenaires, la CCI étant la cheville ouvrière de l'opération. Récemment, le territoire a pris position dans le cadre de l'appel à proposition Datar concernant les « pôles de compétitivité ». Il a été choisi d'apporter une contribution active à la candidature régionale I-Trans tout en maintenant actif l'ensemble du dispositif Euralogistic : la région Nord-Pas-de-Calais a ainsi choisi Lens-Hénin comme « tête de réseau » logistique régionale dans le cadre du Schéma Régional de Développement Economique (SRDE).

Poids de la filière logistique globale dans l'arrondissement de LENS

TOTAL EMPLOIS PAR CATEGORIES D'ENTREPRISES	Salariés
TRANSPORT & LOGISTIQUE	2539
COMMERCE DE GROS ET INTERMEDIAIRES DU COMMERCE	1079
ENTREPOTS LOGISTIQUES, ROUTAGE, LOGISTIQUE SPECIALISEE	2114
LDCT / OPERATEURS / SECORAIL / PERSONNEL SNCF SUR PLACE	72
LOGISTIQUE INVERSE (hors transport de déchets...)	178
TRANSPORT DE VOYAGEURS	584
FORMATION LOGISTIQUE (personnel à due proportion dans les organismes de formation)	46
TOTAL DE SALARIES DU SECTEUR LOGISTIQUE	6612

Au-delà des entreprises déjà installées dans ce secteur, la nouvelle implantation de différentes catégories d'entreprises est visée :

- Centres de distribution européens
- Logisticiens purs, 4 Parth Logistics
- Conditionnement, emballage
- VPC et call centers à vocation logistique
- E-logistique, info-logistique
- Equipements, supports de manutention
- Structures de formation
- R&D en logistique
- Logistique inversée (recyclage)



LA FILIERE ECO-INDUSTRIES

QUELQUES ENTREPRISES PHARES DU TERRITOIRE



SMC2 (Jérôme Deaumont) - Environnement



Prover (Winglé) - Recyclage de verre



Free Energy Europe (Lens) - Fanneaux solaires



Paprec (Harnes) - Recyclage de papier

Plus de GGI



► La plate-forme multimodale Delta3

Un des points essentiels de cette filière d'excellence est l'existence récente sur le territoire de la plate-forme multimodale Delta3.

Elle permet de manière exemplaire de développer une complémentarité entre les 3 modes de transport : un échangeur routier, sur l'autoroute A1, est dédié à la plate-forme, un quai fluvial de 550 mètres, dont 250 mètres pour le déchargement, a été créé sur le canal de la Haute-Deûle et enfin, les raccordements ferroviaires sont doubles, le premier à la voie ferrée Lens-Ostricourt et le second à la voie ferrée Lille-Paris.

Les entrepôts sur la zone logistique représentent 340 000 m². Se sont ainsi près de 300 millions d'euros qui ont été investies sur cette zone (partagée à égalité entre les secteurs public et privé).

Les entreprises suivantes sont déjà implantées ou en cours d'installation :

- Yamaha-Gefco
- Fnac-Eveil & Jeux
- Kiabi – DHL Fashion
- Leroy Merlin
- Décathlon

Au bout de quelques années de commercialisation, la zone est pratiquement remplie et affiche donc un succès à tous points de vue.

LA FILIÈRE ECO-INDUSTRIES

Source CCI LENS 2005 – Mission environnement et Service Grands projets économiques

Parallèlement à la mise en place de la filière logistique, est développée sur le territoire une filière technologique basée sur l'éco-conception et l'éco-industrie. Il s'agit ainsi de créer un Pôle leader et prospectif dans les Eco-Industries, afin de :

- Faire du territoire un site d'accueil pour les entreprises de la filière Eco-Industries
- Générer une dynamique nouvelle avec les « producteurs » de matière première du territoire
- Exploiter un gisement d'emplois nouveau

Ce choix se justifie par :

- La présence du CDEE, centre de compétence régional en développement d'éco-entreprises
- La volonté affichée par les institutionnels de développer la dimension développement durable
- Ouvrir une filière technologique porteuse complémentaire au pôle d'excellence logistique
- L'existence d'opérateurs économiques déjà positionnés sur cette filière (cf : Sita, Prover ...)

La région a également reconnu dans son Schéma Régional de Développement Economique le territoire de Lens-Hénin en collaboration avec le territoire du Douaisis comme tête de file régionale dans ce domaine.

Se sont ainsi plus de 50 entreprises de la filière Eco-industries qui sont implantées sur le territoire pour environ 1000 salariés et qui concernent :

- La fabrication de matériels pour l'environnement
- L'ingénierie, l'inspection technique et les études
- Les énergies renouvelables
- Le recyclage

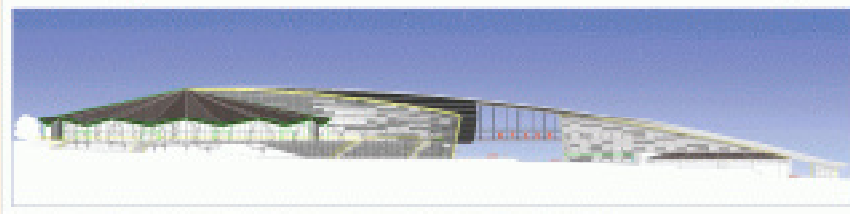
Il s'agit désormais d'attirer sur ces bases les entreprises qui correspondent aux activités :

- des énergies renouvelables,
- des éco-matériaux,
- des éco-matières pour la construction, l'emballage, l'agriculture,
- de la chimie verte,
- du recyclage et valorisations,
- des sociétés de services.

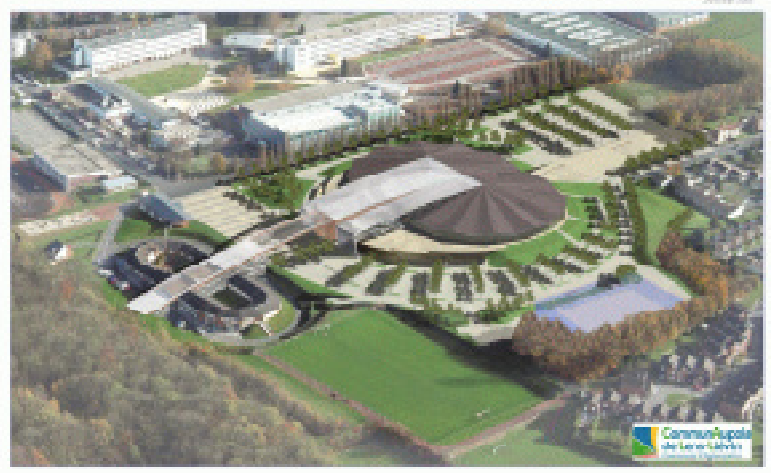
Rehabilitation et extension du S.C.R. et C.R.A.F. en Complexe Sportif Liévin



Liévin



ARCHITECTURE - STUDIO





LA FILIÈRE SPORT-ECONOMIE

Source CCI LENS 2005 – Service Grands projets économiques

Parallèlement à la mise en place du Pôle d'excellence logistique Euralogistic, et à la notion de filière émergente des éco-industries et compte-tenu des atouts du territoire en la matière et du caractère positif et valorisant de la pratique sportive, les acteurs économiques locaux souhaitent développer une filière tertiaire basée sur le sport / santé / bien-être.

Ce parti pris coïncide avec :

- La réalité sportive effective du territoire
- Le projet de Pôle sportif sur Liévin

L'industrie du sport doit ainsi permettre au territoire de capitaliser sur la notoriété internationale et la performance de sa réalité sportive et permettre d'adopter une image différenciée particulièrement innovante.

Les catégories d'entreprises pour les implantations futures visées sont :

- Design, R&D
- Prototypage, tests, laboratoires
- Fabrication de matières (kevlar)
- Matériel de kinésithérapie, prothèses
- Fabrication d'éléments techniques
- Diététique et santé
- Remise en forme (complexes)
- Formation
- Services

Les équipements sportifs tels que le Stade Félix Bollaert à Lens et le Stade Couvert Régional de Liévin confèrent à l'agglomération une dimension sportive rayonnante qu'il convient de renforcer.

« Ainsi, dans le cadre d'études engagées dès 1998 et portant sur le redéploiement du Stade Couvert Régional, a émergé l'idée que la concentration de lieux à vocation sportive constituait une opportunité de créer une véritable filière sportive s'appuyant sur des synergies entre les équipements et toutes les dynamiques d'activités qui accompagnent chacun d'entre-eux.

Ce concept a été dénommé « Pôle d'excellence sportif ». Il comporte plusieurs volets qui s'intègrent dans un schéma d'organisation générale :

- Le redéploiement des équipements sportifs (Stade Couvert Régional, Centre Régional d'Accueil et de Formation CRAF) : développement de la capacité d'accueil, de restauration et d'hébergement et amélioration des conditions d'accueil de grands événements sportifs et culturels,
- La création de nouveaux équipements structurants qui viennent diversifier la vocation du Pôle : un espace médico-sportif diversifié et accueillant un site de recherche (laboratoire sportif), la construction d'équipements connexes avec notamment sur le site du Val de Souchez la création d'un environnement Sports et Loisirs de Plein Air et d'une structure d'accueil et d'information ouverte aux associations
- L'approche économique afin de mettre en synergie les différentes activités complémentaires (tourisme, loisirs, hébergement, restauration)
- Les aménagements urbains et de desserte liés au site dans sa globalité avec une attention particulière portée sur l'accessibilité et la perception du Stade Couvert régional
- Développement culturel (biennale du Film sportif et d'aventures) et universitaire »

Source CALL – Artois Développement

L'ARTISANAT SUR LE PERIMETRE DU TERRITOIRE DU SCOT DE LENS-LIEVIN ET MERIN-CARVIN

En nombre	Nombre d'établissements			Nombre d'actifs			Nombre de salariés		
	CAHC	CALL	SCOT	CAHC	CALL	SCOT	CAHC	CALL	SCOT
LES BIENS ET SERVICES AUX MENAGES	312	702	1 014	1 042	2 101	3 143	721	1 378	2 099
ALIMENTATION	91	234	323	430	1 000	1 430	320	732	1 063
BOULANGERIE-PÂTISSERIE	32	121	172	242	607	849	179	450	630
BOUCHERIE-CHARCUTERIE	21	77	106	121	247	368	93	172	245
POISSONNERIE	1	4	5	9	13	24	8	9	17
PLATS & EMPORTER	7	30	37	50	122	180	50	95	146
MARCHÉS	0	3	3	0	6	6	0	4	4
SOINS AUX PERSONNES	124	274	398	318	614	932	209	348	518
COIFFURE	110	240	325	272	548	820	168	314	481
SOINS DE BEAUTE-PARFUMERIE	14	34	73	46	66	112	41	34	37
ORNEMENT CULTURE LOISIRS	66	114	180	189	248	487	122	189	282
TAILLEMENT SUR MESURE	5	7	7	12	17	29	7	15	23
FLEURS	29	50	79	123	168	279	64	60	184
LOISIRS-CULTURE	32	63	94	54	110	199	23	84	106
HABITAT ET ENTRETIEN DOMESTIQUE	31	88	111	108	219	324	48	139	207
ARTS DE LA TABLE	7	15	23	19	48	67	0	14	44
MEUBLEMENT	8	11	19	48	25	72	29	12	32
SERVICES DOMESTIQUES	16	62	69	39	146	185	19	92	111
LES BIENS ET SERVICES MIXTES	358	615	973	1 018	3 483	5 301	1 519	2 976	4 493
VEHICULE ET TRANSPORT	95	180	275	434	843	1 277	324	670	1 044
REPARATION / CONTRÔLE TECHNIQUE	75	129	200	268	529	856	210	483	693
TRANSPORT (ambulances, taxi, déménagement)	20	51	75	166	239	422	114	237	381
CONSTRUCTION	694	924	1 030	1 081	4 200	7 982	1 182	3 880	5 321
OUVRAGE DU BATIMENT	101	150	210	273	989	1 562	493	873	1 366
INSTALLATION ET FINITION	152	271	430	752	1 599	2 321	629	1 327	1 964
GÉOIE CIVIL	1	5	9	2	34	36	1	30	31
TERRASSEMENT ET PLANTATION	5	9	14	47	43	90	42	36	78
LES BIENS ET SERVICES AUX ENTREPRISES	98	290	348	600	1 706	2 504	714	1 486	2 200
BIENS ET SERVICES TERTIAIRES	99	430	544	734	4 011	5 013	300	808	1 121
COM / PUB / IMPRIMERIE	8	74	78	38	117	152	29	89	118
BUREAUTIQUE / INFORMATIQUE	9	14	23	13	96	69	4	43	47
ENTRETIEN	10	29	39	185	811	488	176	276	457
BIENS ET SERVICES AGRICOLES	7	29	34	127	286	413	121	261	382
MACHIN. AGRICOLE	1	1	2	20	1	21	19	0	19
SOINS ALIMENTAIRE	6	28	34	107	280	291	101	251	259
BIENS ET SERVICES INDUSTRIELS	89	191	410	867	2 910	4 988	484	914	1 480
TEXTILE / CUIR	2	4	6	28	30	78	21	46	78
MÉCANIQUE / ÉLECTRONIQUE	13	39	50	90	154	230	88	121	209
MATÉRIEL DE PRÉCISION	6	21	27	39	71	110	33	49	82
MATÉRIEL DIVERS	3	7	12	14	93	107	9	88	97
PRODUIT POUR LE BATIMENT	12	22	29	59	174	233	49	155	204
BOIS / CHAUFF / MÉTALLURGIE	6	16	23	62	181	243	64	97	152
MÉTAUX / MACHINES AUTO ET BATEAUX	14	30	50	122	275	298	111	244	255
RÉCUPÉRATION	5	4	9	15	20	35	11	17	28
TOTAL ARTISANAT	768	1 567	2 335	3 660	7 290	10 950	2 954	5 840	8 794

Source : INSEE / IZA 2004

L'ARTISANAT SUR LE PERIMETRE DU TERRITOIRE DU SCOT DE LENS-LIEVIN ET MERIN-CARVIN

En part	Nombre d'établissements			Nombre d'actifs			Nombre de salariés		
	CAHC	CALL	SCOT	CAHC	CALL	SCOT	CAHC	CALL	SCOT
LES BIENS ET SERVICES AUX MENAGES	40,6%	44,8%	43,4%	28,9%	28,8%	28,7%	24,4%	23,6%	23,9%
ALIMENTATION	11,8%	14,9%	17,9%	11,7%	14,7%	17,1%	11,2%	12,9%	14,1%
BOULANGERIE-PÂTISSERIE	4,3%	7,2%	7,4%	6,6%	8,2%	7,8%	6,1%	7,2%	7,2%
BOUCHERIE-CHARCUTERIE	4,0%	4,9%	4,6%	3,3%	3,4%	3,4%	3,1%	2,9%	3,0%
POISSONNERIE	0,1%	0,1%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%
PLATS & EMPORTER	0,9%	1,9%	3,8%	1,6%	1,7%	1,7%	1,7%	1,8%	1,7%
MARCHÉS	0,0%	0,1%	0,1%	0,0%	0,1%	0,1%	0,0%	0,1%	0,0%
SOINS AUX PERSONNES	16,1%	17,9%	17,0%	8,7%	8,4%	8,3%	6,8%	6,0%	6,3%
COIFFURE	14,3%	15,3%	15,0%	7,4%	7,5%	7,2%	3,7%	3,4%	3,3%
SOINS DE BEAUTE-PARFUMERIE	1,8%	2,7%	2,1%	1,3%	0,9%	1,0%	3,1%	0,6%	0,8%
ORNEMENT CULTURE LOISIRS	8,6%	7,3%	7,7%	3,2%	3,7%	4,2%	4,2%	3,7%	3,3%
TAILLEMENT SUR MESURE	0,7%	0,1%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%
FLEURS	3,8%	3,2%	3,4%	3,4%	1,5%	2,1%	3,2%	1,0%	1,8%
LOISIRS-CULTURE	4,2%	4,0%	4,0%	1,5%	2,0%	1,8%	0,9%	1,4%	1,2%
HABITAT ET ENTRETIEN DOMESTIQUE	4,0%	5,1%	6,6%	8,4%	2,8%	2,4%	2,4%	2,4%	2,4%
ARTS DE LA TABLE	0,9%	1,0%	0,9%	0,5%	0,7%	0,6%	0,2%	0,6%	0,5%
MEUBLEMENT	1,0%	0,7%	0,8%	1,3%	0,7%	0,7%	1,2%	0,2%	0,6%
SERVICES DOMESTIQUES	2,1%	3,4%	3,0%	1,0%	2,0%	1,7%	0,6%	1,6%	1,3%
LES BIENS ET SERVICES MIXTES	46,6%	39,2%	41,7%	49,7%	47,6%	46,4%	31,4%	31,0%	31,1%
VEHICULE ET TRANSPORT	12,4%	11,9%	11,8%	11,9%	11,6%	11,7%	12,0%	11,8%	11,9%
REPARATION / CONTRÔLE TECHNIQUE	9,8%	8,2%	8,3%	7,3%	7,9%	7,3%	7,1%	8,3%	7,9%
TRANSPORT (ambulances, taxi, déménagement)	2,6%	3,7%	3,5%	4,5%	3,6%	3,9%	4,9%	4,1%	4,0%
CONSTRUCTION	34,2%	27,8%	29,9%	37,8%	29,2%	28,7%	19,4%	19,1%	19,2%
OUVRAGE DU BATIMENT	11,3%	9,6%	10,8%	15,7%	13,8%	14,3%	16,7%	14,9%	15,3%
INSTALLATION ET FINITION	20,2%	17,3%	18,2%	20,8%	21,4%	21,2%	21,2%	22,7%	22,2%
GÉOIE CIVIL	0,1%	0,2%	0,2%	0,1%	0,3%	0,2%	0,0%	0,5%	0,4%
TERRASSEMENT ET PLANTATION	0,7%	0,6%	0,6%	1,2%	0,6%	0,8%	1,4%	0,6%	0,9%
LES BIENS ET SERVICES AUX ENTREPRISES	12,8%	16,0%	14,9%	21,9%	23,4%	22,9%	24,2%	25,4%	25,0%
BIENS ET SERVICES TERTIAIRES	3,5%	4,4%	4,1%	6,4%	6,5%	6,5%	7,1%	7,0%	7,0%
COM / PUB / IMPRIMERIE	1,0%	1,7%	1,3%	1,0%	1,0%	1,4%	1,0%	1,5%	1,3%
BUREAUTIQUE / INFORMATIQUE	1,2%	0,9%	1,0%	0,4%	0,8%	0,6%	0,1%	0,7%	0,5%
ENTRETIEN	1,2%	1,9%	1,7%	5,1%	4,2%	4,5%	4,0%	4,7%	5,1%
BIENS ET SERVICES AGRICOLES	0,9%	1,9%	1,9%	3,5%	3,9%	3,8%	4,1%	4,5%	4,3%
MACHIN. AGRICOLE	0,1%	0,1%	0,1%	0,4%	0,0%	0,1%	0,4%	0,0%	0,1%
AGRO-ALIMENTAIRE	0,8%	1,8%	1,7%	2,9%	3,9%	3,7%	3,7%	4,4%	4,1%
BIENS ET SERVICES INDUSTRIELS	8,3%	9,7%	9,9%	15,9%	13,0%	12,7%	13,0%	14,0%	13,7%
TEXTILE / CUIR	0,3%	0,2%	0,2%	0,8%	0,2%	0,2%	0,9%	0,8%	0,8%
MÉCANIQUE / ÉLECTRONIQUE	1,2%	2,0%	2,2%	2,2%	2,1%	2,3%	3,0%	2,1%	2,4%
MATÉRIEL DE PRÉCISION	0,8%	1,1%	1,2%	1,1%	1,0%	1,0%	1,1%	0,8%	0,9%
MATÉRIEL DIVERS	0,7%	0,4%	0,5%	0,4%	3,2%	1,0%	0,3%	1,2%	1,1%
PRODUIT POUR LE BATIMENT	1,2%	1,6%	1,6%	1,6%	2,8%	2,1%	4,2%	4,2%	4,2%
BOIS / CHAUFF / MÉTALLURGIE	0,8%	1,0%	0,9%	1,7%	1,4%	1,3%	1,7%	1,7%	1,7%
MÉTAUX / MACHINES AUTO ET BATEAUX	1,8%	2,3%	2,1%	3,3%	3,8%	3,6%	3,8%	4,2%	4,0%
RÉCUPÉRATION	0,7%	0,1%	0,4%	0,4%	0,3%	0,3%	0,4%	0,2%	0,2%
TOTAL ARTISANAT	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

2.2. L'URBANISME COMMERCIAL ET ARTISANAL

2.2.1. CARACTÉRISTIQUE STRUCTURELLE DE L'OFFRE COMMERCIALE

L'ARTISANAT SUR LE TERRITOIRE DU SCOT

Au 1er Janvier 2004, l'artisanat présent sur le territoire du SCOT de Lens-Liévin et Hénin-Carvin comptabilisait 2 335 établissements totalisant 10 950 actifs dont 8 794 salariés.

La totalité des communes dispose d'une offre en matière artisanale (maximum de 271 établissements sur Lens).

L'artisanat participe fortement à la vie économique locale et comprend une grande diversité d'activités regroupées en trois grandes catégories :

- **Le secteur des biens et services aux ménages** concentre l'essentiel de l'activité artisanale avec 1 014 établissements (soit 43,4% des établissements artisanaux) pour seulement 3 143 actifs (28,7% des actifs du secteur artisanal).
- En revanche, **le secteur des biens et services mixtes** représente 973 établissements (41,7% des établissements), mais concentre une forte proportion des actifs (48,4%) du fait notamment du poids du secteur de la construction (698 établissements pour 4.024 actifs).
- **Les biens et services aux entreprises** comptabilisent 348 établissements (soit 14,9% des établissements artisanaux) et représentent 2.506 actifs (soit 22,9% des actifs de l'artisanat).

Sur le territoire du SCOT, si le secteur des métiers de l'artisanat a subi une diminution globale de 1,5% du nombre de ses établissements entre 1999 et 2004, il a en revanche vu le nombre de ses actifs progresser de 13,6% au cours de cette même période. Toutefois, une analyse plus fine de ces données laisse apparaître de profondes disparités entre ses sous-composantes :

- Les biens et services aux ménages ont ainsi enregistré une diminution de 6,9% des établissements mais une légère progression du nombre d'actifs (+0,4%).
- Les biens et services mixtes ont connu une progression du nombre de leurs établissements (+4,1%) ainsi que de leurs actifs (+26,0%). Les établissements de la construction ont notamment bénéficié d'une augmentation de 37,1% en nombre d'actifs.
- Les biens et services aux entreprises progressent très faiblement en nombre d'établissements (+0,3%) mais plus largement en nombre d'actifs.

	SCOT	
	Lens-Liévin et Hénin-Carvin	
	Nombre d'établissements	Nombre d'actifs
	Evolution 1999/2004	Evolution 1999/2004
.ES BIENS ET SERVICES AUX MENAGES	-6,9%	0,4%
Alimentation	-13,6%	-0,8%
Biens aux personnes	1,0%	6,8%
Ornement culture loisirs	1,7%	3,5%
Habitat et entretien domestique	-21,8%	-13,5%
.ES BIENS ET LES SERVICES MIXTE	4,1%	26,0%
Véhicule et transport	-11,6%	0,3%
Construction	12,0%	37,1%
.ES BIENS ET SERVICES AUX ENTREPRISES	0,3%	8,8%
Biens et services tertiaires	5,7%	20,2%
Biens et services agricoles	5,9%	60,2%
Biens et services industriels	-2,7%	-5,1%
TOTAL ARTISANAT	-1,5%	13,6%

Source : INSEE/ RSA 2004

On assiste par ailleurs à un vieillissement des chefs d'entreprise. Ainsi, en 2004, 70% des chefs d'entreprise avaient entre 35 et 55 ans et 18,5% avaient moins de 35 ans. Entre 1999 et 2004, les parts de ces deux classes d'âge ont respectivement diminué de 13,9% et de 17,7% au profit de la classe d'âge « plus de 55 ans » qui a augmenté de 18,1% au cours de la période.

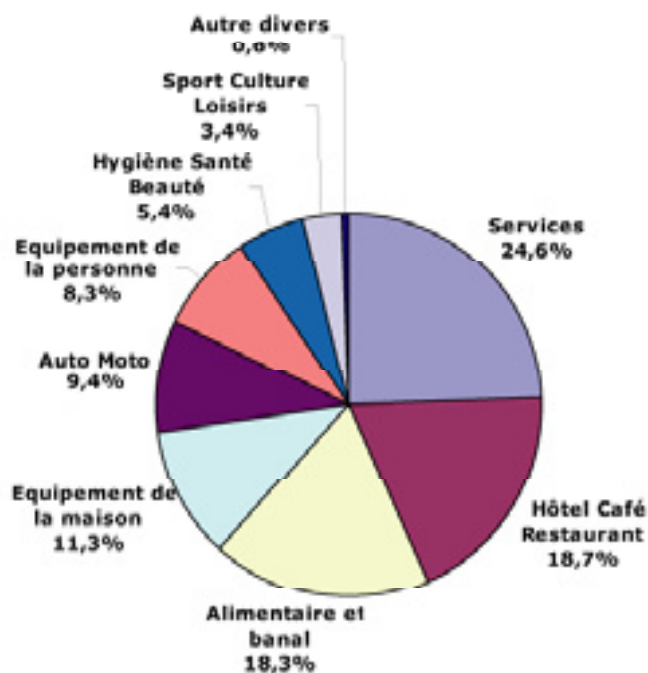
32,4% des établissements sont sans salariés

(- 7,7% entre 1999 et 2004) et 67,6% sont des établissements employeurs de salariés (+4,4% entre 1999 et 2004). Sur l'ensemble du périmètre, la densité artisanale s'établit à 63 établissements pour 10 000 habitants.

OFFRE COMMERCIALE GLOBALE - Périmètre du SCOT de Lanc-laulin et Mánin-Carvin

Répartition des établissements par grands secteurs d'activité

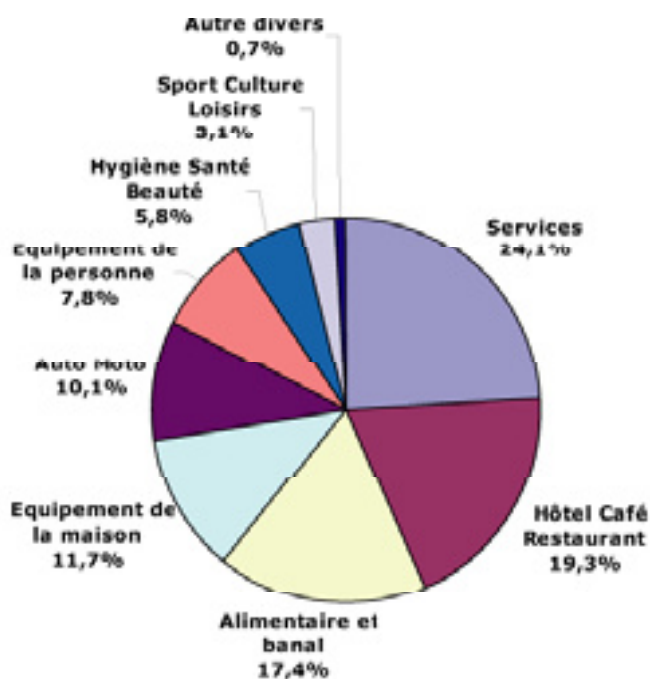
(Source : fichiers CCI et CM / traitement CERCIA)



OFFRE COMMERCIALE GLOBALE - Périmètre CAHC

Répartition des établissements par grands secteurs d'activité

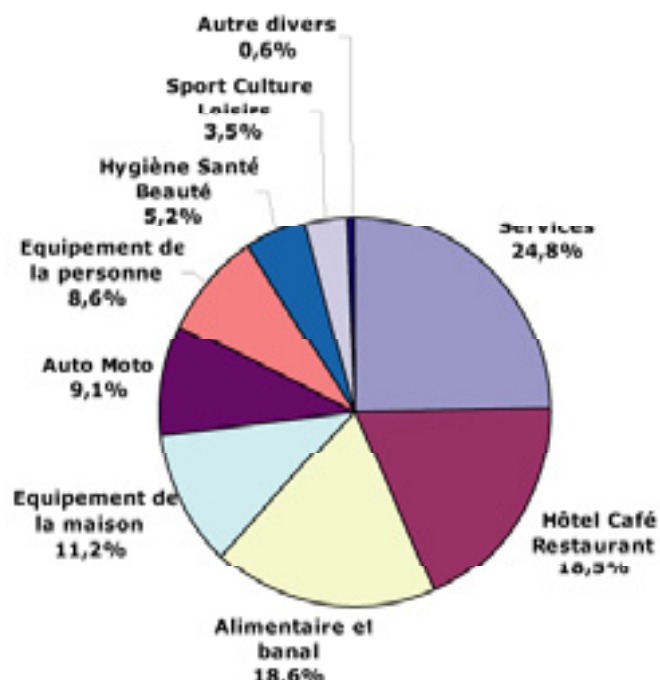
(Source : fichiers CCI et CM / traitement CERCIA)



OFFRE COMMERCIALE GLOBALE - Périmètre CALL

Répartition des établissements par grands secteurs d'activité

(Source : fichiers CCI et CM / traitement CERCIA)



L'ARMATURE COMMERCIALE GLOBALE (COMMERCE, ARTISANAT COMMERCIAL ET SERVICES COMMERCIAUX)

► Répartition des entreprises par grand secteur d'activités

Le poids de l'histoire et la montée du secteur des services

3.927 établissements commerciaux, d'artisanat commercial et de prestation de services commerciaux entrant dans le champs de l'analyse ont été recensés en 2005 sur l'ensemble du périmètre du SCOT de Lens-Lievin et Hénin-Carvin. 1.267 établissements (soit 32% de l'offre commerciale globale du territoire) sont présents sur le territoire de la Communauté d'Agglomération d'Hénin-Carvin (CAHC) et 2.660 établissements (68%) sur le territoire de la Communauté d'Agglomération de Lens-Lievin (CALL). Cette répartition territoriale est proche du poids de la population de ces deux structures intercommunales.

L'analyse de la structure du tissu commercial du territoire du SCOT met en évidence le poids élevé des activités de services avec la présence de 965 établissements, soit 24,6% des établissements du territoire.

Par ailleurs, on observe que :

- 18,7% des établissements (736 établissements) sont des hôtels-bars-restaurants (avec peu d'activités hôtelières et un nombre plus important de bars-restaurants),
- 18,3% sont des commerces alimentaires et banals (717 établissements),
- 11,3% sont des activités d'équipement de la maison (445 établissements).

Cette répartition ne diffère par ailleurs que très faiblement d'une communauté d'agglomération à l'autre.

L'offre hôtelière présente sur le territoire

23 hôtels ont été recensés sur le périmètre du SCOT pour une capacité hôtelière totale de 975 chambres.

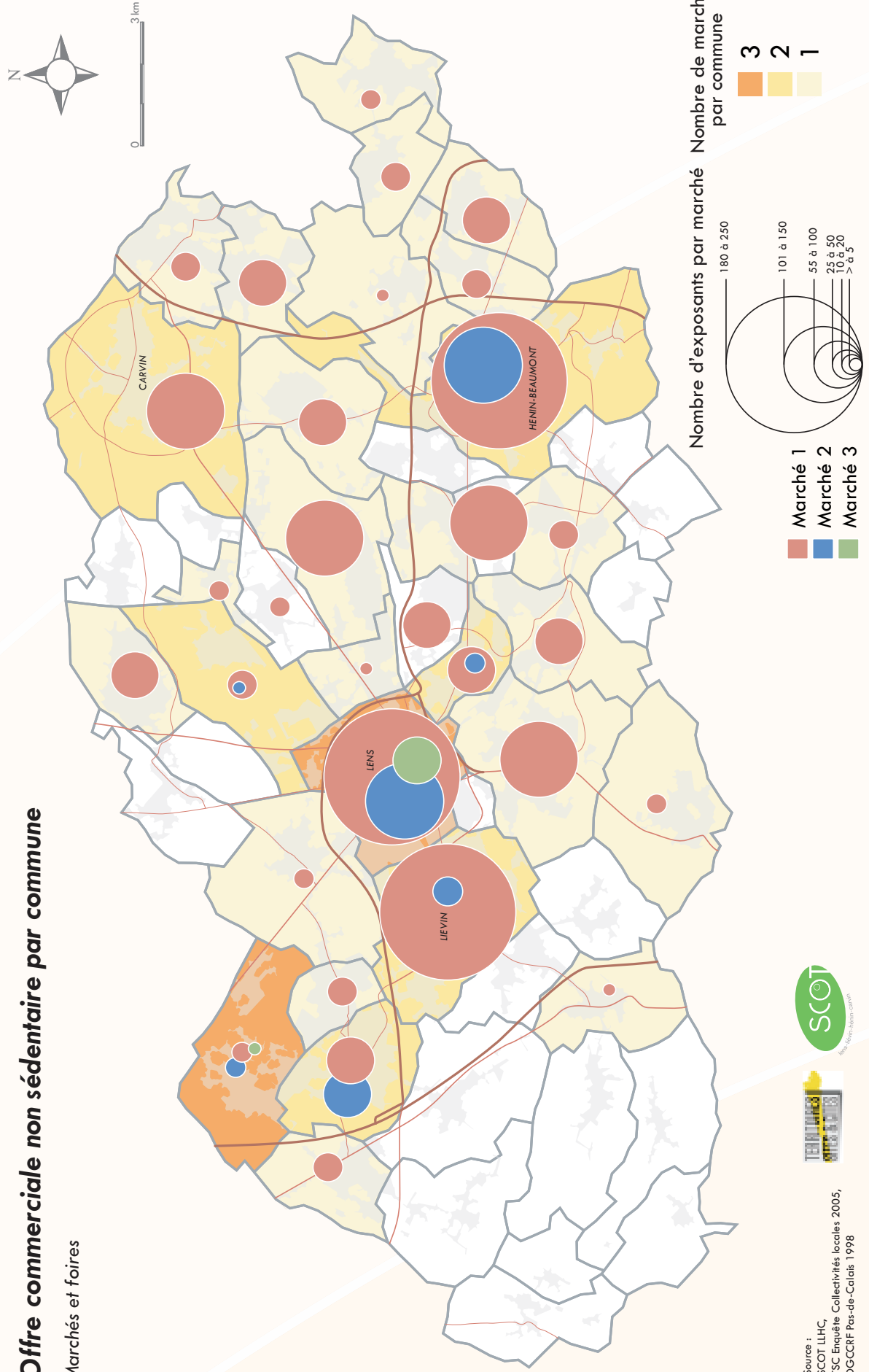
- Près de 40% de la capacité hôtelière du territoire est en hôtellerie 0* (hôtels de chaîne et indépendants), soit 11 hôtels d'une capacité globale de 384 chambres.
- 8 hôtels 2* pour une capacité de 316 chambres (soit 32% de la capacité totale).
- 3 hôtels 3* (Lens, Noyelles-Godault, Vendin-le-Vieil) soit 203 chambres (21%).

Le poids de l'hôtellerie de chaîne économique apparaît important sur Noyelles-Godault avec la présence de 4 hôtels 0* et 1* pour une capacité globale de 299 chambres, soit 31% de la capacité hôtelière du territoire du SCOT.

A noter également que 2 projets ont été autorisés récemment en CDEC sur la commune de Noyelles-Godault : la création d'un ACEHOTEL de 56 chambres (CDEC du 14/09/04) et la création d'un QUICKPALACE de 50 chambres (CDEC du 22/07/03).

Offre commerciale non sédentaire par commune

Marchés et foires



Source :
 SCOT LLHC,
 TSC Enquête Collectivités locales 2005,
 DGCCRF Pas-de-Calais 1998



► Répartition spatiale des établissements commerciaux

On observe au global que 4 communes présentent de bons niveaux d'équipement commercial (soit plus de 200 établissements) et concentrent 42,3% du nombre total d'établissements commerciaux du territoire : Lens (755 établissements), Liévin (348 établissements), Hénin-Beaumont (339 établissements) et Carvin (219 établissements).

En dehors de ces villes, 6 autres communes disposent de plus d'une centaine d'établissements. Il s'agit de : Noyelles-Godault (173 établissements), d'Avion (135 établissements), de Bully-les-Mines (127 établissements), de Billy-Montigny (123 établissements), d'Harnes (115 établissements) et de Vendin-le-Vieil (101 établissements).

Seul le secteur des Collines de l'Artois apparaît plus faiblement équipé avec 4 communes disposant de moins de 10 établissements (Bouvigny-Boyeffles (9 établissements), Servins (6 établissements), Gouy-Servins (2 établissements), Carency (2 établissements)) et 1 commune non équipée (Villers-au-Bois).

► Le commerce non-sédentaire (halles et marchés)

L'analyse des informations collectées par le biais de l'enquête réalisée auprès des collectivités locales mais aussi des informations transmises par la DGCCRF 62 permet de mettre en évidence une offre conséquente et pérenne en terme de commerce non-sédentaire (halles et marchés de plein vent) sur l'ensemble du périmètre du SCOT.

Seules 17 des 50 communes (soit le tiers des communes) ne disposent pas au minimum d'un marché sur leur territoire.

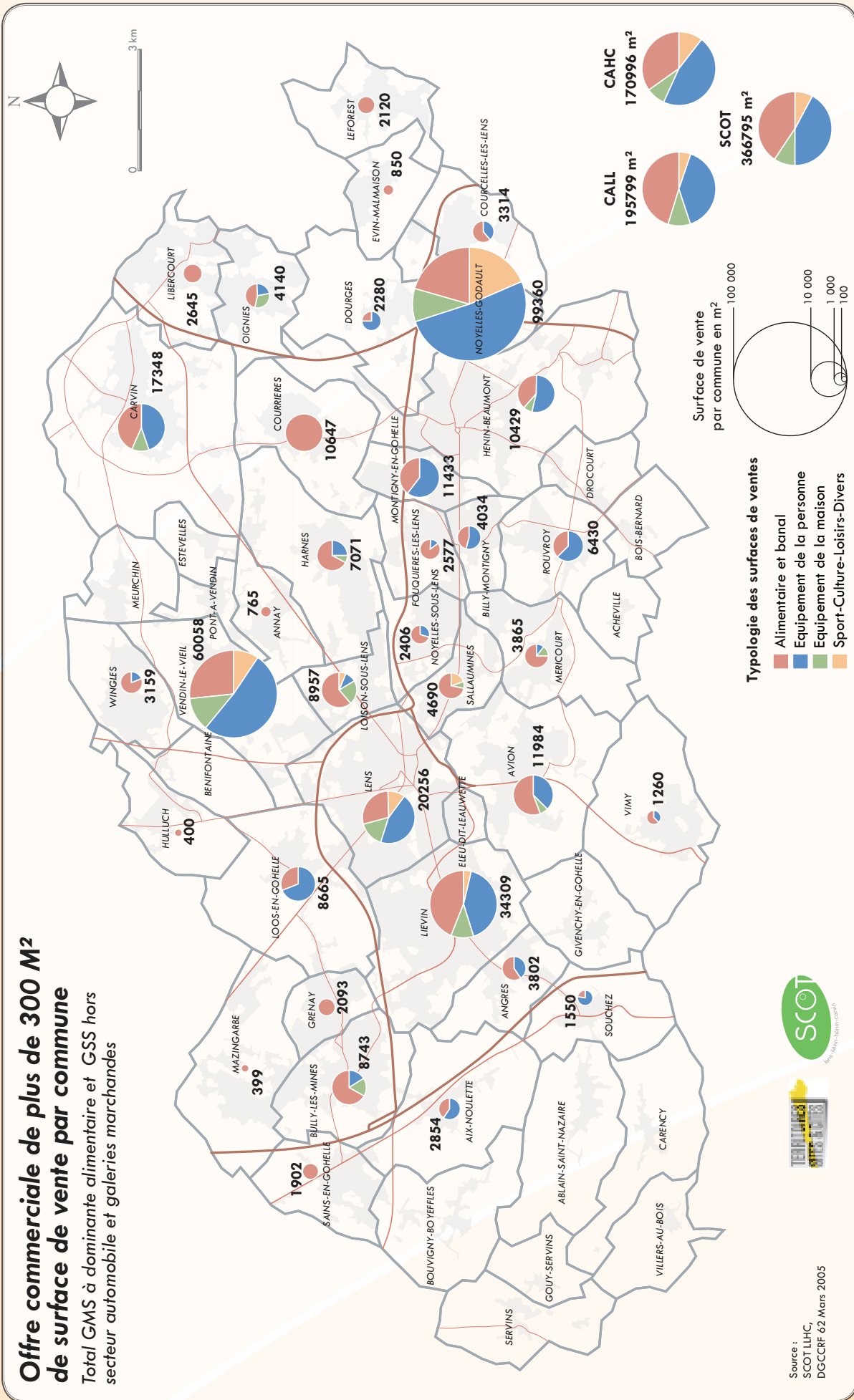
Sept villes disposent de plusieurs marchés sur leur territoire (Lens, Mazingarbe, Bully-les-Mines, Hénin-Beaumont, Liévin, Sallaumines et Vendin-le-Vieil) et 6 communes disposent d'au moins un marché présentant une centaine d'exposants en haute saison (Lens, Liévin, Hénin-Beaumont, Carvin, Harnes, Wingles, Avion).

La quasi-totalité des marchés présente une périodicité hebdomadaire.

Au regard d'autres territoires comparables, l'offre en matière de commerce non-sédentaire du périmètre d'étude apparaît à l'évidence comme un atout incontestable et souvent comme l'une des locomotives commerciales les plus performantes des centres historiques.

Offre commerciale de plus de 300 M² de surface de vente par commune

Total GMS à dominante alimentaire et GSS hors secteur automobile et galeries marchandes



L'OFFRE EN ÉTABLISSEMENTS COMMERCIAUX DE PLUS DE 300 M²

► Répartition des grandes et moyennes surfaces commerciales par secteur d'activité

On recensait fin mars 2005 sur l'ensemble du territoire du SCOT, 273 grandes et moyennes surfaces commerciales totalisant au global près de 367.000 m² de surfaces de vente.

LES GRANDES ET MOYENNES SURFACES COMMERCIALES		
Nombre d'unités et surfaces de vente par grand secteur d'activité		
	Nombre d'établissements	Surfaces de vente(m2)
ALIMENTAIRE ET BANAL	102	142 075
EQUIPEMENT DE LA PERSONNE	39	31 254
EQUIPEMENT DE LA MAISON	113	166 487
SPORT-CULTURE-LOISIRS	19	26 979
TOTAL GRANDE DISTRIBUTION	273	366 795

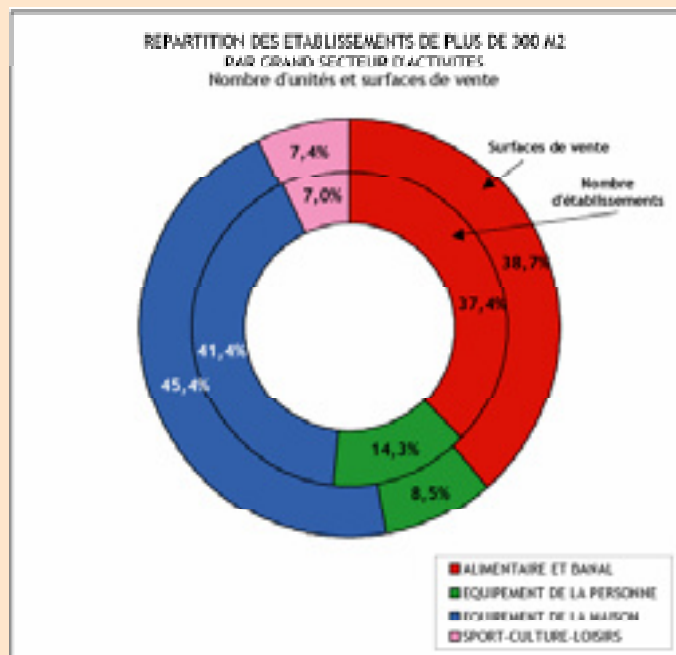
Source : DGCCRF62 / relevé CERCIA - Mars 2005

Les secteurs d'activités les plus représentés en nombre d'établissements et en surface de vente sont dans l'ordre décroissant :

- les Grandes Surfaces Spécialisées (GSS) en équipement de la maison (113 unités soit 166.487 m² de surface de vente),
- les Grandes et Moyennes Surfaces (GMS) à dominante alimentaire (102 unités soit 142.075 m² de surface de vente),
- les GSS en équipement de la personne (39 unités soit 31.254 m² de surface de vente),
- les GSS de sport-culture-loisirs (19 unités, 26.979 m² de surface de vente).

C'est le secteur des GMS en équipement de la maison qui concentre avec ses différentes sous-composantes (équipement du foyer, bricolage-jardinage et solde-rie), les surfaces de vente les plus importantes (41,4% des établissements et 45,4% des surfaces de vente) avec une équi-répartition entre les deux communautés d'agglomération.

Cette répartition apparaît relativement conforme à celle constatée sur d'autres territoires relativement similaires.



Source : DGCCRF62 / relevé CERCIA - Mars 2005

► Répartition territoriale des grandes et moyennes surfaces commerciales

Les surfaces de vente globales

La superficie totale cumulée des établissements de plus de 300 m² de surface de vente est d'environ 367.000 m² sur l'ensemble du territoire du SCOT dont 196.000 m² sur le périmètre de la CALL et 171.000 m² sur celui de la CAHC.

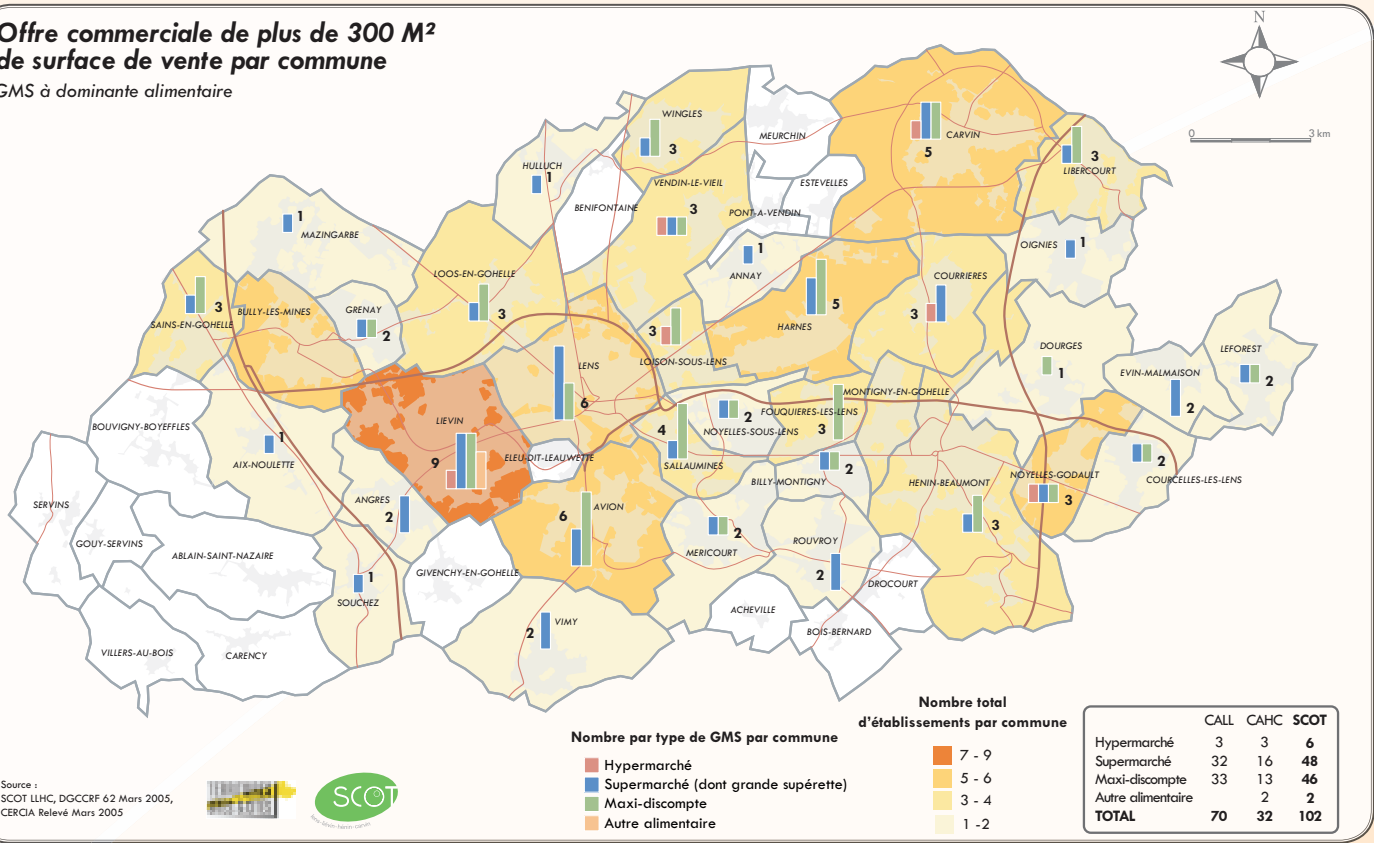
Deux villes totalisent 43% des surfaces de vente du territoire :

- Noyelles-Godault (y compris la partie de la ZAC du Bord des Eaux localisée sur Hénin-Beaumont) concentre 27% des superficies en grandes et moyennes surfaces à dominante alimentaire et en grandes surfaces spécialisées du territoire avec 99.360 m² de surfaces de vente développées.
- Vendin-le-Vieil, avec la présence du pôle Lens 2 – Vendin 2 totalise 60.058 m² de surface de vente, soit 16% du total des surfaces de vente de plus de 300 m².

7 autres communes présentent une surface commerciale liée à la grande distribution supérieure à 10.000 m² de surface de vente : Liévin (34.309 m²), Lens (20.256 m²), Carvin (17.348 m²), Avion (11.984 m²), Montigny-en-Gohelle (11.433 m²), Courrières (10.647 m²) et Hénin-Beaumont (10.429 m²).

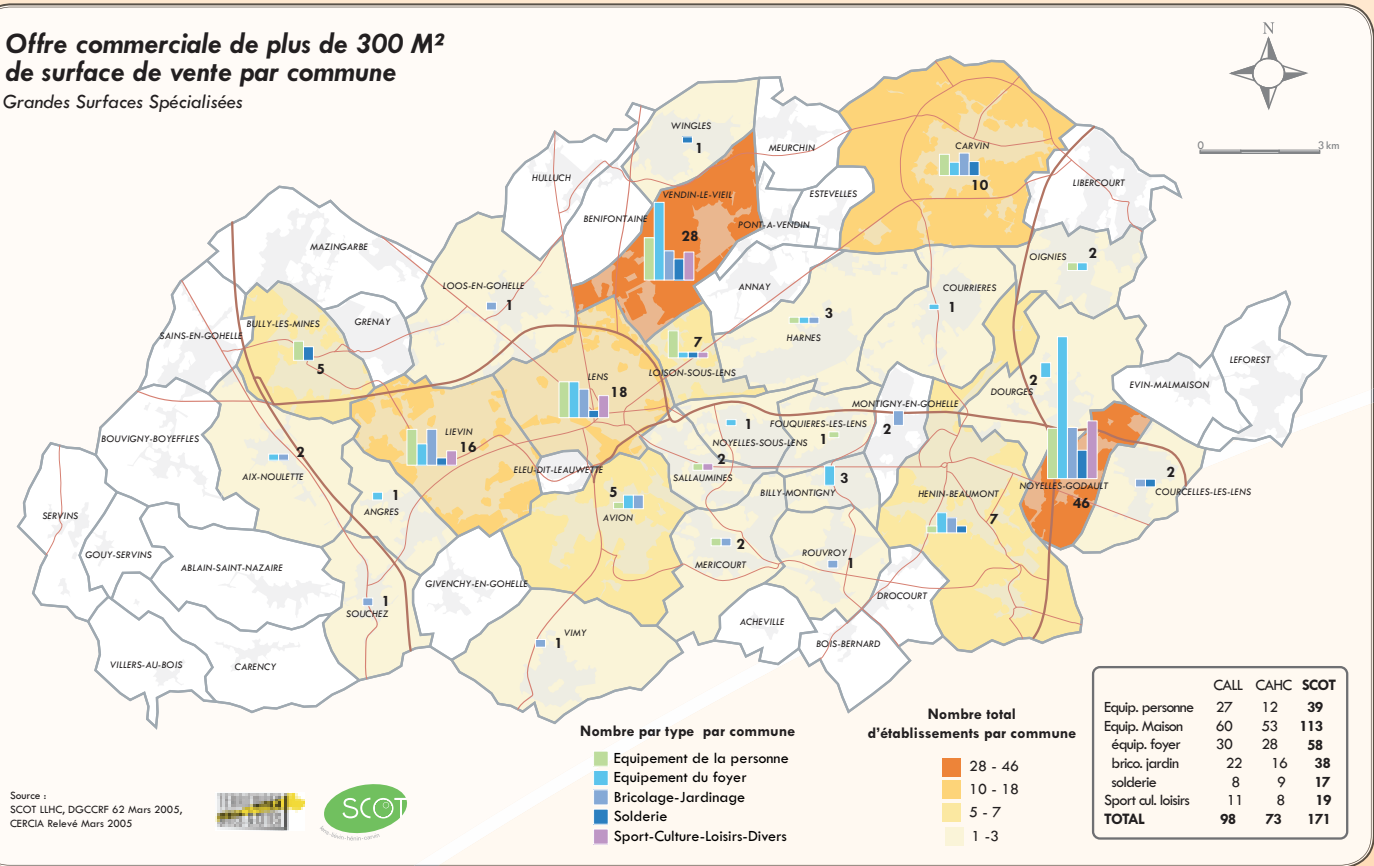
Offre commerciale de plus de 300 M² de surface de vente par commune

GMS à dominante alimentaire



Offre commerciale de plus de 300 M² de surface de vente par commune

Grandes Surfaces Spécialisées



Les grandes et moyennes surfaces à dominante alimentaire

Les grandes et moyennes surfaces à dominante alimentaire recouvrent les hypermarchés, les supermarchés (y compris les supérettes de plus de 300 m²), les maxi-discomptes alimentaires et les magasins alimentaires spécialisés (surgelés, fruits et légumes, caves à vin, ...). Aucun grand magasin n'est recensé sur le territoire du SCOT.

Les 102 grandes et moyennes surfaces à dominante alimentaire (dont 6 hypermarchés, 48 supermarchés, 46 maxi-discomptes et 2 magasins alimentaires spécialisés) présents sur le territoire du SCOT totalisent 142.075 m² de surface de vente. 70 grandes et moyennes surfaces sont présentes sur le territoire de la CALL pour une surface développée de 85.020 m² et 32 grandes et moyennes surfaces sont recensées sur la CAHC totalisant 57.055 m² de surface de vente.

Les secteurs opérationnels les plus fortement équipés en nombre sont ceux de la RN 43 – Acheville (13 unités), Carvin – Frange Nord – Est (12 unités), Liévin (11 unités), Vendin – Nord Lensois (11 unités) et Frange Nord – Ouest (11 unités).

Les grandes surfaces spécialisées

Les grandes surfaces spécialisées regroupent les unités spécialisées en équipement de la personne (vêtement, chaussure, bijouterie, ...), en équipement de la maison (tissu-textile, meuble-literie, électroménager-TV-Hifi, vaisselle-décoration, luminaire-solderie, bricolage, jardinage, revêtement sols et murs) et en sport-culture-loisirs-divers (vêtement et équipement de sport, disque-librairie-multimédia, informatique, jeu-jouet, puériculture ...).

Au global, 171 unités ont été recensées début 2005 pour une surface de vente de 224.720 m².

La CALL (98 unités) présente un niveau d'offre commerciale en nombre plus élevé que celui de CAHC (73 unités) mais un niveau quasi-équivalent (voire même inférieur) au regard de la surface développée (110.779 m² sur la CALL contre 113.941 m² sur la CAHC).

L'offre commerciale en GSS apparaît particulièrement élevée sur le secteur Noyelles-Leforest (50 unités sur les 171 unités présentes sur l'ensemble du territoire, suivi des secteurs opérationnels Vendin-Nord Lensois (30 unités), Lens (18 unités) et Liévin (17 unités)).

LA HIÉRARCHISATION ET TYPOLOGIE DU MAILLAGE COMMERCIAL DU TERRITOIRE DU SCOT DE LENS-LIÉVIN ET HÉNIN-CARVIN

Cette typologie a été réalisée à partir des éléments relatifs à l'offre commerciale en terme de densité et de diversité.

Une hiérarchisation des sites et une typologie en 6 catégories a été établie de la manière suivante :

► Le pôle à rayonnement régional

Seul le **pôle Auchan Noyelles** (y compris la ZAC du Bord des Eaux) sur Noyelles-Godault et Hénin-Beaumont qui concentre une part importante de l'offre en grandes et moyennes surfaces à dominante alimentaire et en grandes surfaces spécialisées du territoire, a été intégré dans cette catégorie.

► Les pôles d'agglomération à rayonnement intercommunal

5 pôles d'agglomération ont ainsi été définis dont 1 pôle périphérique et 4 pôles de cœur de ville.

Pôle d'agglomération périphérique :

- Pôle Lens 2 – Vendin 2

Pôle d'agglomération de centre-ville :

- Liévin
- Lens
- Hénin-Beaumont
- Carvin

► Les pôles secondaires

(offre commerciale supérieure à 50 établissements) avec au minimum la présence d'un hypermarché, de supermarchés ou de maxi-discomptes alimentaires attractifs et en général la présence de quelques grandes surfaces spécialisées (GSS) :

- Avion (135 établissements dont 2 supermarchés, 4 maxi-discomptes et 5 GSS)
- Bully-les-Mines (127 établissements dont 3 supermarchés, 2 maxi-discomptes et 5 GSS)
- Billy-Montigny (123 établissements dont 1 supermarché, 1 maxi-discompte et 3 GSS)
- Harnes (115 établissements dont 2 supermarchés, 3 maxi-discomptes et 3 GSS)
- Sallaumines (95 établissements dont 1 supermarché, 3 maxi-discomptes et 2 GSS)
- Oignies (91 établissements dont 1 supermarché et 2 GSS)

- Wingles (87 établissements dont 1 supermarché, 2 maxi-discomptes et 1 GSS)
- Courrières (84 établissements dont 1 hypermarché, 2 supermarchés et 1 GSS)
- Loison-sous-Lens (72 établissements dont 1 hypermarché, 2 maxi-discomptes et 7 GSS)
- Montigny-en-Gohelle (69 établissements dont 2 supermarchés, 2 maxi-discomptes et 2 GSS)
- Loos-en-Gohelle (69 établissements dont 1 supermarché, 2 maxi-discomptes et 1 GSS)
- Libercourt (67 établissements dont 1 supermarché et 2 maxi-discomptes)
- Méricourt (65 établissements dont 1 supermarché, 1 maxi-discompte et 2 GSS)
- Leforest (59 établissements dont 1 supermarché et 1 maxi-discompte)
- Noyelles-sous-Lens (54 établissements dont 1 supermarché, 1 maxi-discompte et 1 GSS)
- Rouvroy (53 établissements dont 2 supermarchés et 1 GSS)
- Grenay (52 établissements dont 1 supermarché et 1 maxi-discompte)

Ces 17 villes présentent un bon niveau de densité et de diversité de l'offre commerciale et viennent compléter l'offre commerciale des principaux centres-villes du territoire.

96

► Les pôles intermédiaires

(communes qui présentent une offre comprise entre 19 et 50 établissements avec le plus souvent la présence d'une grande surface alimentaire ou spécialisée sur leur territoire.)

12 communes ont été définies en tant que pôle intermédiaire sur le territoire :

- Mazingarbe (47 établissements dont 1 supermarché)
- Vimy (44 établissements dont 2 supermarchés et 1 GSS)
- Sains-en-Gohelle (43 établissements dont 1 supermarché et 2 maxi-discomptes)
- Annay (42 établissements dont 1 supermarché)
- Courcelles-les-Lens (41 établissements dont 1 supermarché, 1 maxi-discompte et 2 GSS)
- Fouquières-les-Lens (41 établissements dont 3 supermarchés et 1 GSS)
- Dourges (36 établissements dont 1 supermarché et 2 GSS)
- Aix-Noulette (33 établissements dont 1 supermarché et 1 GSS)
- Souchez (33 établissements dont 1 supermarché

et 1 GSS)

- Angres (32 établissements dont 2 supermarchés)
- Hulluch (21 établissements dont 1 supermarché)
- Evin Malmaison (19 établissements dont 2 supermarchés)

► Les pôles de proximité

(5 à 30 établissements sans supermarché)

9 pôles de proximité ont été ainsi définis :

- Pont à Vendin (28 établissements)
- Meurchin (22 établissements)
- Eleu-dit-Lewette (17 établissements)
- Ablain-saint-Nazaire (12 établissements)
- Drocourt (12 établissements)
- Givenchy-en-Gohelle (10 établissements)
- Bouvigny-Boyeffles (9 établissements)
- Estevelles (8 établissements)
- Servins (6 établissements)

► Les micro-pôles

(moins de 5 établissements)

- Acheville (5 établissements)
- Bois Bernard (5 établissements)
- Bénifontaine (5 établissements)
- Carency (2 établissements)
- Gouy-Servins (2 établissements)
- Villers-au-Bois (absence d'établissement commercial)

Ces 6 communes disposent d'un appareil commercial restreint. Seule la commune de Villers-au-Bois ne dispose d'aucune offre sur son territoire.

Cette typologie commerciale permet de valider l'existence d'un maillage commercial dense et assez équilibré sur le plan quantitatif avec cependant des déséquilibres spatiaux perceptibles aux périphéries Ouest et Sud du territoire du SCOT.

On remarquera également l'effet très polarisant des GMS à dominante alimentaire et des GSS périphériques résultant d'un impact structurel très visible du réseau autoroutier et routier (axe de la RN43 et axe Lens-Carvin notamment).

2.2.2. ANALYSE DE LA DEMANDE COMMERCIALE

Sont repris dans cette section les résultats de l'enquête de comportements d'achats réalisée auprès de 1205 ménages résidant sur le périmètre du territoire du SCOT et constituent en fait une référence aux habitudes de consommation de plus de 3250 personnes.

Les enquêtes se sont déroulées en Avril 2005 et ont été réalisées par téléphone.

La technique utilisée consiste à apprécier au travers d'un échantillon représentatif de ménages, la répartition des achats entre 250 sites d'offre pré-référencés, localisés sur le territoire du SCOT ou en dehors, et ce, pour un ensemble de 28 postes de dépenses.

Ainsi le ménage interrogé devait indiquer la répartition, pour chaque poste de dépenses, de 10 achats entre plusieurs sites d'offre ou d'autres formes de distribution.

Cette enquête avait principalement pour objectifs :

- de connaître les taux de rétention des dépenses des habitants du périmètre d'étude par l'offre commerciale de ce même périmètre et d'identifier les principaux sites d'évasion par poste de dépenses,
- de cerner les comportements d'achats dominants par secteur opérationnel,
- de caractériser l'attraction des principaux pôles commerciaux du territoire.

LA SIGNALÉTIQUE DE L'ENSEMBLE DE L'ÉCHANTILLON

La durée moyenne d'installation sur la commune de résidence est de 16,5 ans. L'âge moyen du chef de famille des ménages enquêtés est de 48 ans et l'âge du conjoint s'établit à 45 ans.

Les catégories socio-professionnelles du chef de famille les plus représentées sont :

- les ouvriers (26,2%),
- les retraités (24,2%),
- les professions intermédiaires (18,6%),
- les employés (14,7%),
- les cadres et professions intellectuelles supérieures (6,5%),
- les autres personnes sans activité professionnelle (5,9%).

Les catégories socio-professionnelles des conjoints les plus représentées sont :

- les autres personnes sans activité professionnelle (27,7%),
- les employés (26,4%),
- les retraités (11,2%),
- les professions intermédiaires (9,0%).

88,0% des ménages de notre échantillon disposent d'au moins une voiture (dont 38,6% de deux voitures ou plus).

Le type d'habitat est à forte dominante de maison individuelle (89,6%) et 56,0% des ménages interrogés sont propriétaires de leurs logements. 40,1% sont locataires et 3,7% sont logés à titre gratuit.

D'une manière générale, sur le plan des revenus mensuels des ménages, les tranches les plus représentées dans notre échantillon sont dans l'ordre décroissant :

- de 762 à 1.524 euros (de 5 à 10.000 Francs) : 28,9%,
- de 1.524 à 2.286 euros (de 10 à 15.000 Francs) : 22,7%,
- de 2.286 à 3.049 euros (15 à 20.000 Francs) : 11,1%,
- moins de 762 euros (moins de 5.000 Francs) : 8,2%,

soit un profil de population de condition plutôt modeste d'autant que le nombre moyen de personnes au foyer est important (3,2 personnes en moyenne). 20,4% des ménages sont composés de 5 personnes et plus.

LES COMPORTEMENTS D'ACHATS DES MÉNAGES PAR FORME DE DISTRIBUTION

Au global, le taux de rétention des dépenses sur l'ensemble du périmètre d'étude est important (87% sur le total des dépenses).

L'évasion commerciale concerne à la fois les achats réalisés en dehors de l'offre présente sur les communautés d'agglomération de Lens-Liévin et de Hénin-Carvin mais aussi les achats réalisés par le biais de la VPC ou Internet ou par le biais de circuits de distribution spécifiques (tournées, comités d'entreprise, services à domicile, ...).

Par ailleurs, la répartition des parts de marché par forme de distribution varie très fortement selon le poste de dépense concerné :

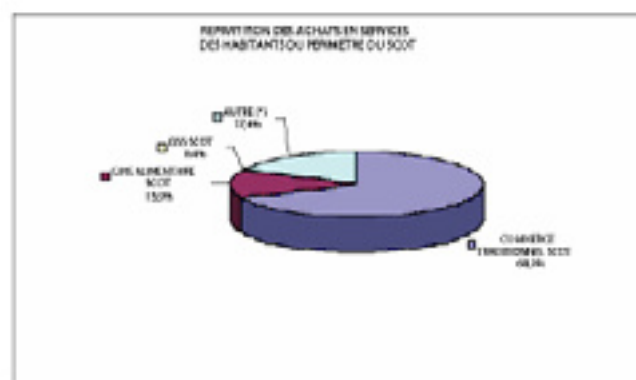
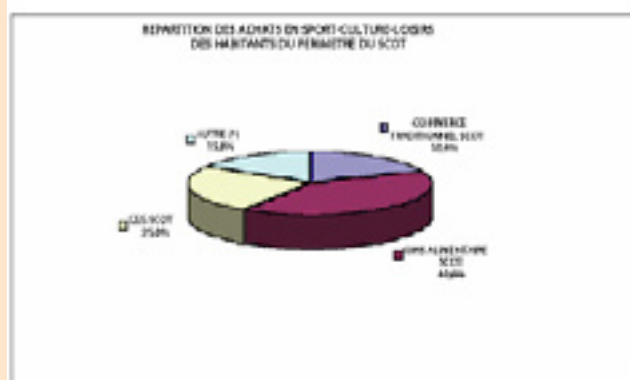
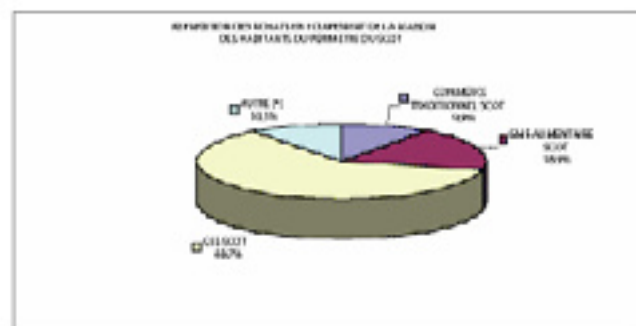
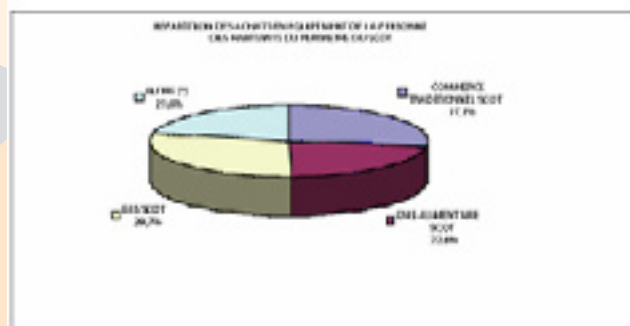
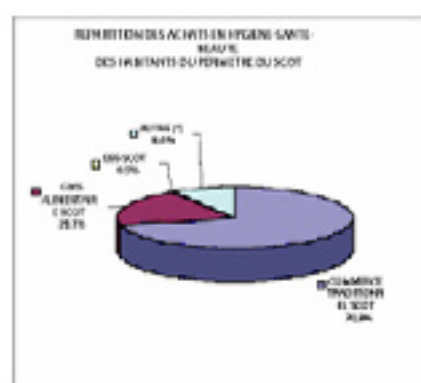
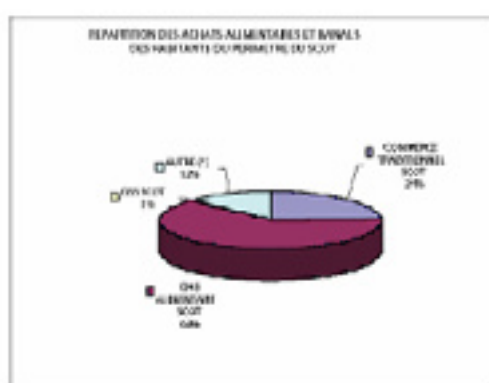
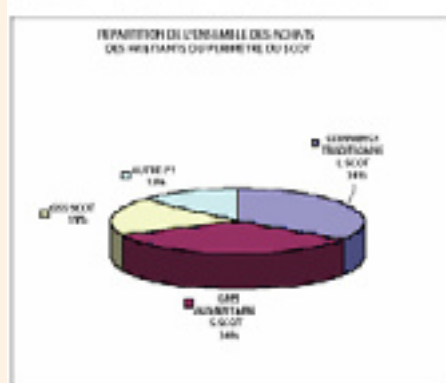
Achats alimentaires et banals

Concernant ce poste de dépenses, la forme de distribution dominante est constituée des hypermarchés

ENSEMBLE DU PERIMETRE DU SCOT DES AGGLOMERATIONS DE LENS-LIEVIN ET HENIN-CARVIN (CAHC+CALL) REPARTITION DES ACHATS PAR FORME DE DISTRIBUTION

FORMES DE DISTRIBUTION	ALIMENTAIRE ET BANAL	EQUIPEMENT DE LA PERSONNE	EQUIPEMENT DE LA MAISON	CULTURE LOISIRS SPORTS	SANTÉ BEAUTE HYGIENE	SERVICE A CARACTERE COMMERCIAL	AUTO MOTO	RESTAU.	TOTAL
COMMERCE TRADITIONNEL SCOT	24,4%	27,1%	9,9%	18,4%	70,8%	68,1%	56,6%	37,2%	34,2%
GMS ALIMENTAIRE SCOT	62,8%	22,6%	18,9%	40,8%	20,1%	13,9%	4,4%	30,0%	33,8%
GMS SCOT	0,0%	28,7%	60,7%	25,0%	0,5%	0,4%	29,2%	7,9%	18,9%
AUTRE (*)	12,2%	21,6%	10,5%	15,8%	8,6%	17,4%	9,8%	24,9%	13,1%
dont commerce traditionnel hors SCOT	1,5%	7,9%	3,9%	2,8%	2,3%	3,8%	7,8%	24,1%	5,3%
dont GMS hors SCOT	3,7%	1,0%	0,8%	2,2%	1,0%	0,9%	0,4%	0,5%	1,9%
dont GMS hors SCOT	0,1%	1,3%	3,0%	1,0%	0,2%	0,0%	1,5%	0,3%	1,1%
dont autre forme de distribution	6,9%	11,3%	1,9%	9,8%	5,1%	12,7%	0,1%	0,0%	4,9%
TOTAL	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

(*) Commerce hors périmètre du SCOT et autres formes de distribution



Source : Enquête de comportements d'achats CERCA - Avril 2005

et supermarchés (66,5% de parts de marché dont 62,8% auprès de l'offre présente sur le territoire). L'importance du maillage en supermarchés et maxi-discomptes alimentaires peut expliquer en grande partie ce résultat.

Ce taux est important sur l'ensemble des secteurs résidentiels (maximum de 69,9% sur le secteur Liévin et un minimum de 60,5% sur Rouvroy). Sur le secteur Frange Nord Ouest, l'évasion commerciale est plus importante (69% des dépenses réalisées en GMS dont seulement 43,9% auprès des GMS du territoire).

Les comportements d'achats des ménages interrogés diffèrent ainsi peu des comportements d'achats observés à l'échelle nationale où les parts de marché se répartissent ainsi :

- commerce traditionnel : 22%
- grandes surfaces : 73%
- divers : 5%

Equipement de la personne

Sur ce poste de dépenses, les parts de marché se répartissent en trois parts sensiblement égales entre commerce traditionnel (35% dont 27,1% sur le territoire du SCOT), les boutiques des galeries marchandes ou les rayons non-alimentaires des grandes et moyennes surfaces alimentaires (23,6% dont 22,6% sur le périmètre d'étude) et 30,0% en GSS dont 28,7% dans les GSS du territoire.

C'est sur ce poste de dépenses que l'évasion est la plus importante (dont VPC et Internet).

Equipement de la maison

On constate la prédominance des parts de marché de la grande distribution sur ce poste de dépenses (84,3% des parts de marché) essentiellement les GSS (64,6% des dépenses dont 60,7% sur le territoire du SCOT) ou bien encore les GMS alimentaires (19,7% dont 18,9% sur le territoire).

Le rôle du commerce de détail apparaît ici relativement mineur (13,8% au total dont 9,9% dans les commerces traditionnels présents sur le territoire du SCOT).

Sport – Culture – Loisirs

La grande distribution apparaît ici encore prédominante puisque 69,0% des achats de ce secteur sont réalisés auprès de GSS, hypermarchés ou supermarchés (dont 65,8% dans les grandes surfaces du périmètre d'étude). L'évasion est, ici, de l'ordre de 16% et la part des achats réalisés à distance (VPC et Internet) est importante.

Hygiène-santé-beauté et services commerciaux

Ces deux postes ont été rapprochés pour cette analyse car ils présentent des comportements similaires d'achats de proximité avec respectivement 70,8% et 68,3%, des achats réalisés dans les commerces traditionnels du territoire et 20,1% à 13,9% réalisés dans les hypermarchés et supermarchés locaux.

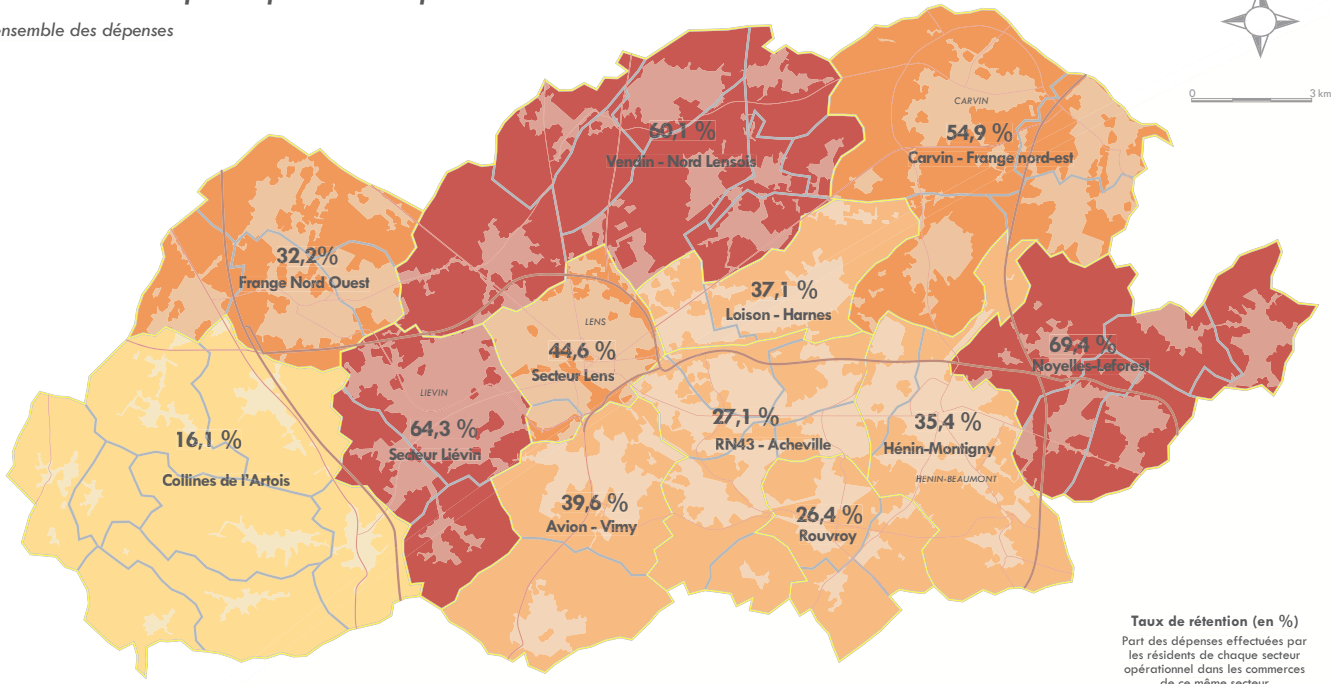
EN CONCLUSION, ON RETIENDRA NOTAMMENT LES QUELQUES POINTS SUIVANTS :

- Le poids prédominant des parts de marché des grandes et moyennes surfaces commerciales pour presque tous les grands postes de dépenses (à l'exception de l'hygiène-santé-beauté et des services).
 - 67% des dépenses de biens alimentaires et banals sont réalisées auprès de la grande distribution.
 - 54% des dépenses de biens d'équipement de la personne
 - 84% pour les dépenses de biens d'équipement de la maison
- Le fait que les parts de marché du commerce traditionnel apparaissent de ce fait relativement réduites :
 - 26% pour les biens alimentaires, 35% pour les biens d'équipement de la personne, 14% pour les biens d'équipement de la maison et 21% pour les biens culturels et de loisirs.
 - Seuls les secteurs hygiène-santé-beauté et services marchands échappent à cette tendance avec des taux de 73% et de 72%.
- Le fait que le pôle commercial dominant du territoire soit le pôle commercial Auchan Noyelles (15,3% de parts de marché) suivi du pôle Vendin 2-Lens 2 (12,2%), Liévin (y compris Carrefour) (12,2%), Lens (10,4%), Hénin-Beaumont (3,7% hors pôle Auchan) et Carvin (3,9%).

NB : Ces parts de marché ne reflètent pas forcément les rapports des chiffres d'affaires des sites car ils n'intègrent que les dépenses des habitants du territoire du SCOT et non ceux des habitants de la totalité de leurs zones de chalandise respectives.

Rétention des dépenses par secteur opérationnel

ensemble des dépenses

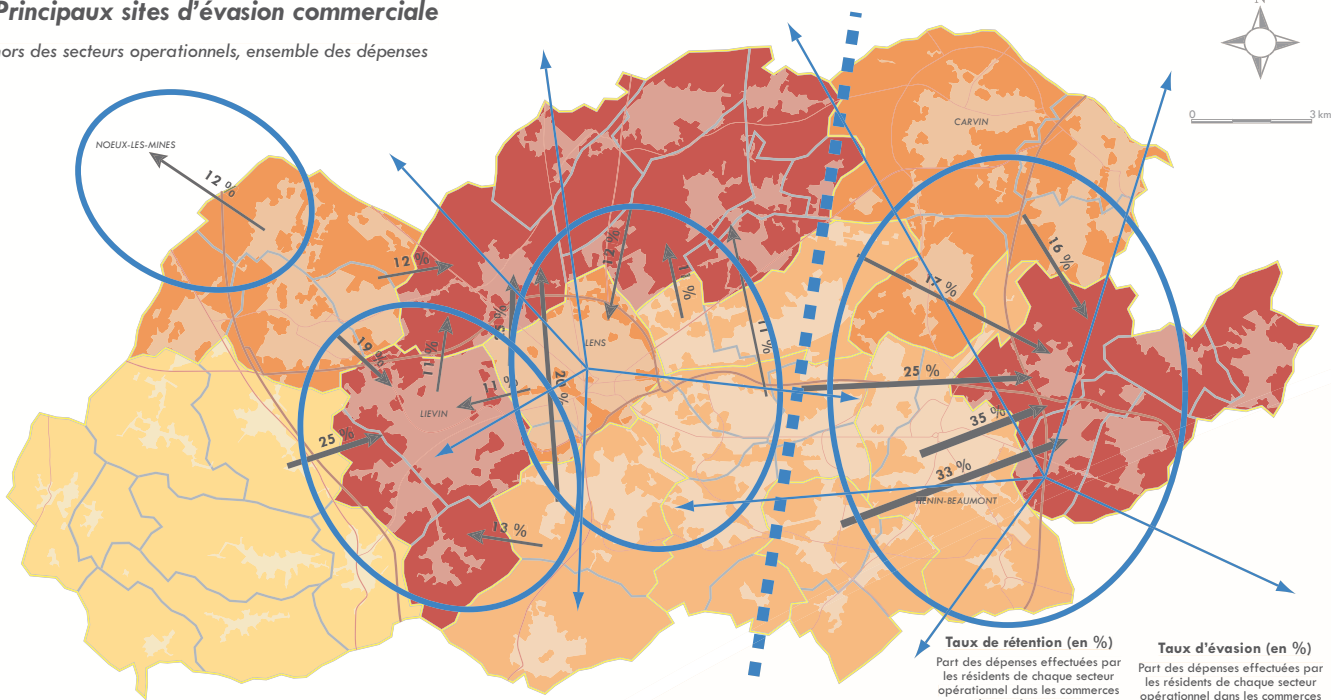


Source : SCOT LLHC, CERCIA Enquête de comportements d'achats - 2005

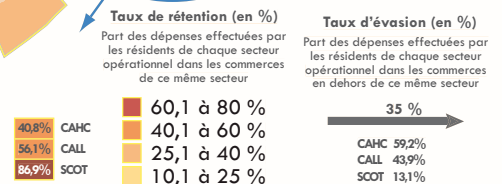


Principaux sites d'évasion commerciale

hors des secteurs opérationnels, ensemble des dépenses



Source : SCOT LLHC, CERCIA Enquête de comportements d'achats - 2005



LES TAUX DE RÉTENTION DES DÉPENSES, ÉVASION COMMERCIALE POUR L'ENSEMBLE DES DÉPENSES

Le taux de rétention des dépenses se définit comme la part des dépenses effectuées par les résidents de chaque secteur opérationnel dans les commerces de ce même secteur. Il est exprimé en pourcentages et permet d'appréhender la notion d'autonomie commerciale du secteur opérationnel étudié.

Les secteurs opérationnels ont été scindés en quatre groupes relativement homogènes au regard de leur niveau de rétention des dépenses.

a) Les secteurs opérationnels où les taux de rétention sont élevés (soit supérieurs à 60%) et qui présentent donc un bon niveau d'autonomie commerciale. Ces secteurs bénéficient de centres commerciaux et de parcs d'activité commerciale conséquents :

- Noyelles – Leforest (69,4%)
- Secteur Liévin (64,3%)
- Vendin – Nord Lensois (60,1%)

b) Les secteurs opérationnels où les taux de rétention sont compris entre 40 et 60% :

- Carvin – Frange Nord Est (54,9%)
- Secteur Lens (44,6%)

c) Les secteurs où les taux de rétention des dépenses sont faibles (compris entre 20 et 40%) :

- Avion – Vimy (39,6%)
- Loison – Harnes (37,0%)
- Hénin – Montigny (35,4%)
- Frange Nord Ouest (32,2%)
- RN 43 – Acheville (27,1%)
- Secteur Rouvroy (26,4%)

d) Un secteur plus faiblement équipé où le taux de rétention des dépenses est inférieur à 20% :

- Collines de l'Artois (16,1%)

Le taux de rétention du secteur Avion – Vimy tend à se rapprocher du niveau moyen. En revanche, on peut considérer sur ces six derniers secteurs que l'offre commerciale présente sur le secteur étudié n'est pas suffisante pour répondre aux besoins (y compris de proximité) de sa population résidente.

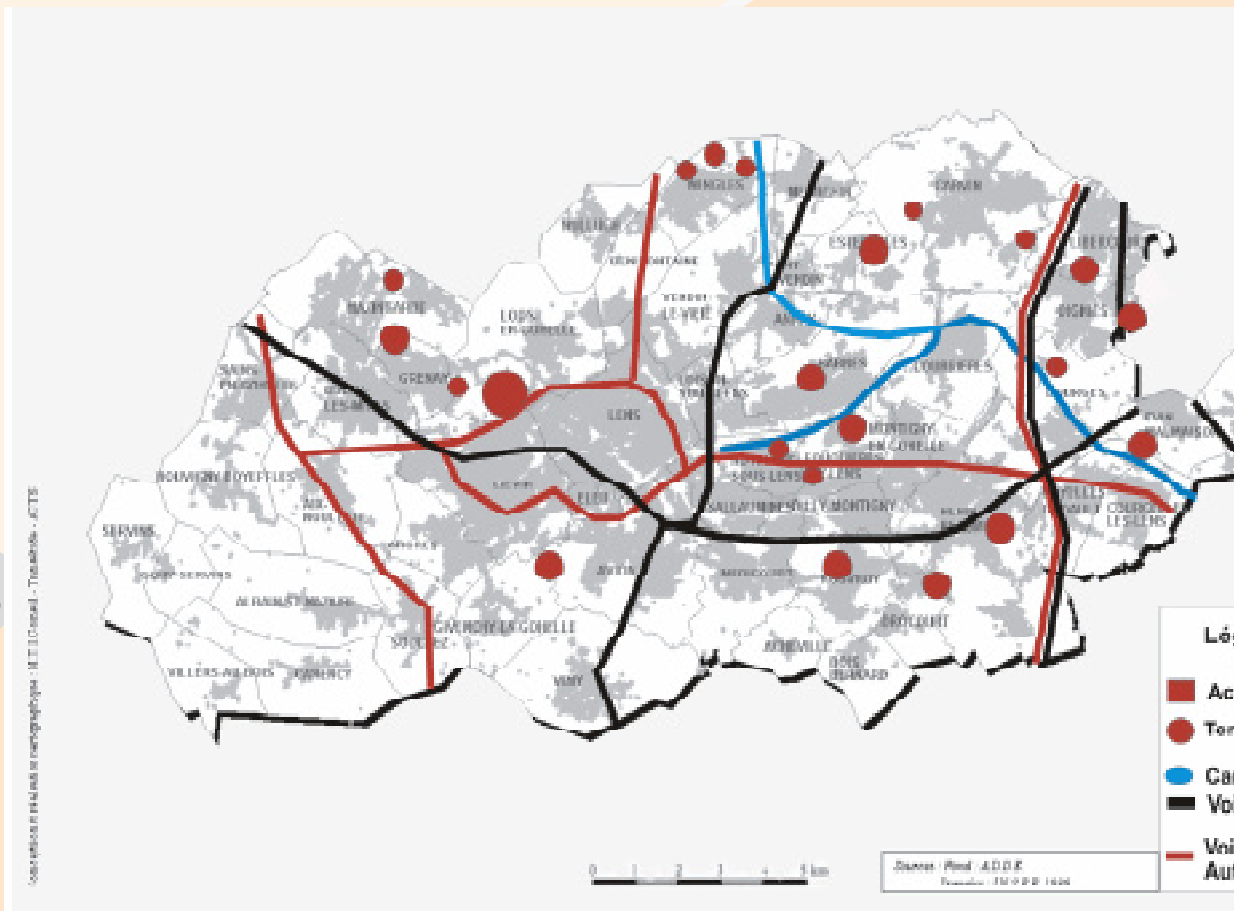
La relative faiblesse des taux de rétention sur les secteurs Hénin – Montigny et Loison – Harnes traduit la difficulté de ces pôles à se positionner face à des secteurs voisins bénéficiant d'une offre fortement concurrentielle et plus attractive (pôles Auchan Noyelles et

Lens 2 – Vendin 2).

Le taux d'évasion des dépenses se définit quant à lui comme la part des dépenses effectuées par les résidents de chaque secteur opérationnel dans les commerces situés en dehors de ce même secteur y compris les achats réalisés dans les autres formes de distribution (VPC, internet, tournées, comités d'entreprises, services à domicile, ...).

Il existe ainsi **deux grands bassins de consommation distincts correspondant approximativement aux 2 agglomérations**, issu de l'analyse des comportements d'achats et des flux de consommation internes au périmètre d'étude apparaît comme l'une des informations clé de l'analyse. Ceci permet de démontrer que **le développement de l'offre du pôle Noyelles-Godault et des sites de la communauté d'agglomération d'Hénin-Carvin ainsi que ceux du Communauté-pôle de Lens-Liévin font référence à des bassins de consommation et donc à des enjeux de maillage distincts**. Le développement du pôle de Noyelles-Godault apparaît même par certains aspects en situation de concurrence beaucoup plus directe avec une partie de l'offre de l'agglomération de la Métropole Lilloise, du Béthunois, du Douaisis et de l'Arrageois, que des pôles de la CALL.

Au regard des zones de chalandise, des équipements commerciaux leaders et des dynamiques de développement propres aux centres-villes et aux pôles de périphérie, il apparaît illusoire de tenter le lancement de processus de reconquête économique et concurrentielle crédible pour les centres-villes. Ceux-ci ont perdu leur rôle de site leader historique dans de nombreux domaines. **Il est donc préférable de miser sur un ciblage thématique en complémentarité intelligente (des duopôles) afin de valoriser et de consolider les acquis des centres-villes** (cf. rôle croissant de l'hygiène-santé-beauté, ...).



Source: Plan ADDE, Région - 2000-2004

2.3. TRANSPORTS ET DEPLACEMENT

LES CARACTÉRISTIQUES DU TERRITOIRE

► Le taux de motorisation

Le taux de motorisation est très faible sur le périmètre, principalement sur la bande centrale de l'agglomération et sur l'est du périmètre. Le taux de 0,94 véhicule par ménages semble faible dans l'absolu, mais comparativement aux autres agglomérations, il n'est pas nettement inférieur. De plus, il a augmenté lors de la dernière période intercensitaire (+ 0,1%). Ce « rat-trapage » ou cette « normalisation » du territoire du SCOT a, bien sûr, une incidence forte sur les perspectives d'évolution à prendre en compte dans la suite de la démarche.

► Les différents types de forme urbaine

La morphologie urbaine est marquée par l'héritage minier. Le tissu urbain, assez diversifié, est composé de cités minières (quelques coronas cités-jardins) et de logements plus récents. Les cités sont organisées selon des plans géométriques.

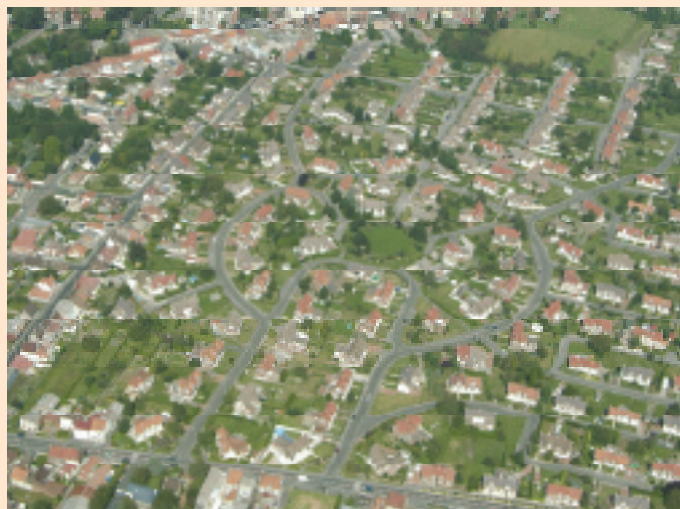
On retrouve peu de grandes unités bâties, à l'exception du quartier « grande résidence à Lens ». L'organisation des cités minières, avec l'ensemble des services nécessaires localisés dans la cité, est à l'origine de logiques de mobilité d'hyper-proximité. Les cités n'ont pas été conçues pour la voiture, absente à l'époque, avec très peu de places de stationnement. La ville s'étend et est consommatrice d'espace avec les nouveaux lotissements.

A titre d'illustration, on peut citer quelques exemples : la cité de Provinces à Lens, avec les écoles et l'église, les espaces verts au centre entourés d'habitat la cité étant structurée par un plan géométrique ; le lotissement rue d'Issoire à Lens, à la limite de la commune de Liévin, à proximité du cimetière ouest ; la grande résidence à Lens, un quartier structuré avec les écoles et les espaces verts au centre, comme les cités minières.

► Les contraintes physiques et les coupures urbaines

Les activités économiques ont marqué le territoire, elles sont fortement consommatrices d'espace et ont laissé un héritage qui structure la forme urbaine. De plus, le constat est accentué par la présence des voies ferrées, des canaux et des terrils issus de l'exploitation minière. Les nombreuses infrastructures marquent une

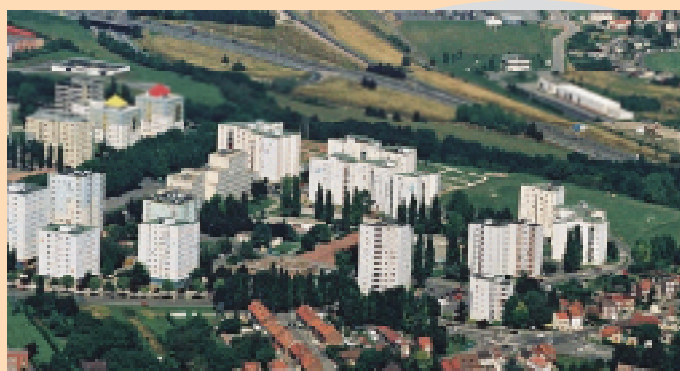
rupture spatiale forte dans le tissu urbain : autoroutes, faisceau ferroviaire et ligne à grande vitesse.



EXEMPLE DE CITE MINIERE A BULLY LES MINES

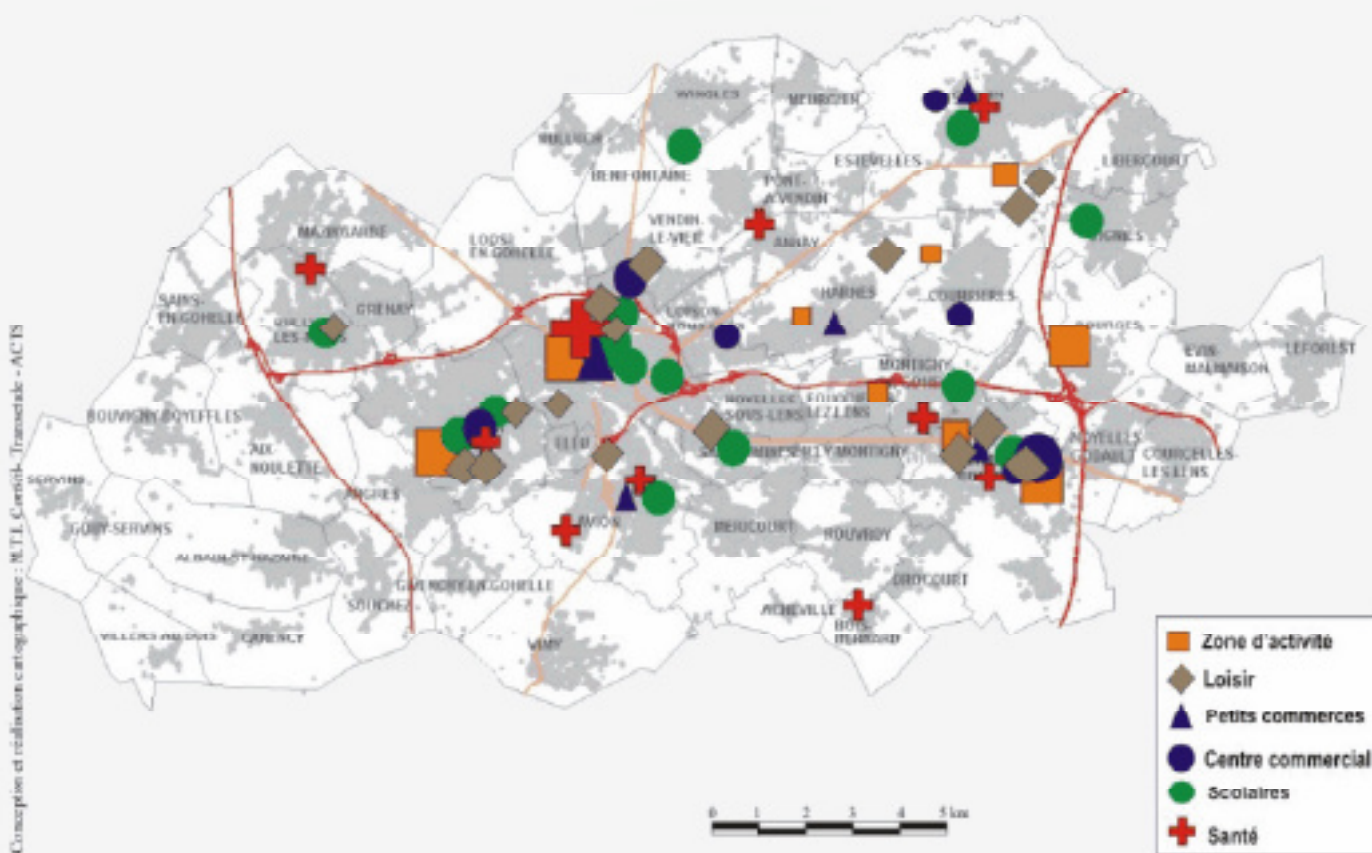


EXEMPLE DE LOTISSEMENT A HENIN BEAUMONT

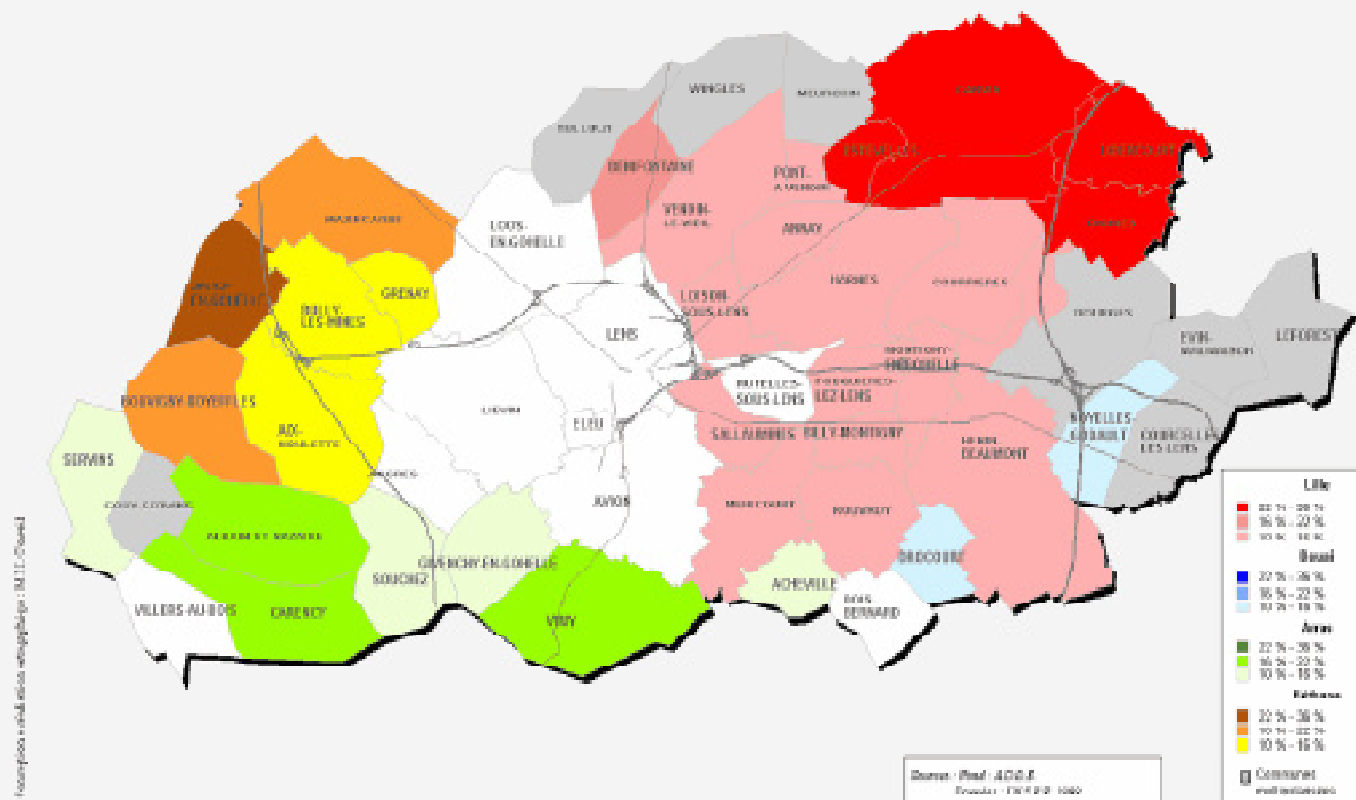


QUARTIER GRANDE RESIDENCE A LENS

LES PRINCIPAUX GÉNÉRATEURS DE DEPLACEMENTS



POLARISATION DES COMMUNES SELON LES FLUX DOMICILE-TRAVAIL CARTE DE SYNTHÈSE





ÉTUDE DE LA MOBILITÉ ET DES PRINCIPAUX GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS

► Les principaux grands générateurs de déplacements de personnes

Environ 40 000 élèves recensés dans les collèges et lycées du périmètre d'étude. Les trois principaux établissements sont : Lycée Ferdinand Darchicourt à Hénin-Beaumont (3400 élèves), Lycée Auguste Behal à Lens (2400 élèves), Lycée Darras à Liévin (2200 élèves). 2400 étudiants à l'université de Lens.

Les 3 principaux centres commerciaux ressortent logiquement dans les analyses (Lens 2, Liévin, et Noyelles Godaut). 5 centres historiques ont gardé une activité commerciale, Lens, Liévin, Carvin, Harnes, et Hénin-Beaumont. Les principaux pôles de loisir sont situés sur les communes de Lens (Stade Bollaert), Liévin (Nauticaa, Centre couvert régional, Multiplex) et Hénin-Beaumont, auxquels on peut ajouter les sites touristiques de Souchez et Vimy.

Les zones et parcs d'activités sont principalement situées en bordure de l'A1 (Hénin-Beaumont - Carvin) et de l'A21 (Lens-Liévin).

► Les migrations domicile-travail

Le territoire fonctionne principalement en interne avec 73 000 migrations. Il est néanmoins très lié au reste de la Région avec 35 000 migrations vers le reste du Nord Pas de Calais et 23 000 qui en proviennent.

Les zones voisines de Douai/Arras et Béthune influencent principalement les communes qui leurs sont limitrophes. En revanche, plus de 50 % des communes du périmètre ont au moins 10 % de leurs actifs qui travaillent sur LMCU. Une analyse des flux intra-communautaires fait ressortir les trois pôles d'emploi et de population principaux : Lens-Liévin-Avion, Carvin-Harnes et Hénin-Beaumont. Cette analyse est confirmée par le rapport entre les flux entrants et les flux sortants.

Le périmètre émet plus de migrations domicile-travail qu'il n'en reçoit vers les SCOT de Lille Métropole, d'Arras et du Douaisis. A noter que les migrations à partir de Lille ont connu une croissance plus importante que celle vers Lille au cours de la dernière période intercensitaire. Les communes les plus marquées par la croissance du nombre d'actifs travaillant sur le territoire métropolitain lillois sont logiquement les trois communes les plus peuplées.

En prenant en compte la croissance relative du nombre d'actifs travaillant dans l'agglomération lilloise,

les communes du nord et du sud-ouest sont celles qui voient leur part d'actifs travaillant sur la métropole lilloise augmenter nettement. De nombreuses communes sont de plus en plus tournées vers la métropole.

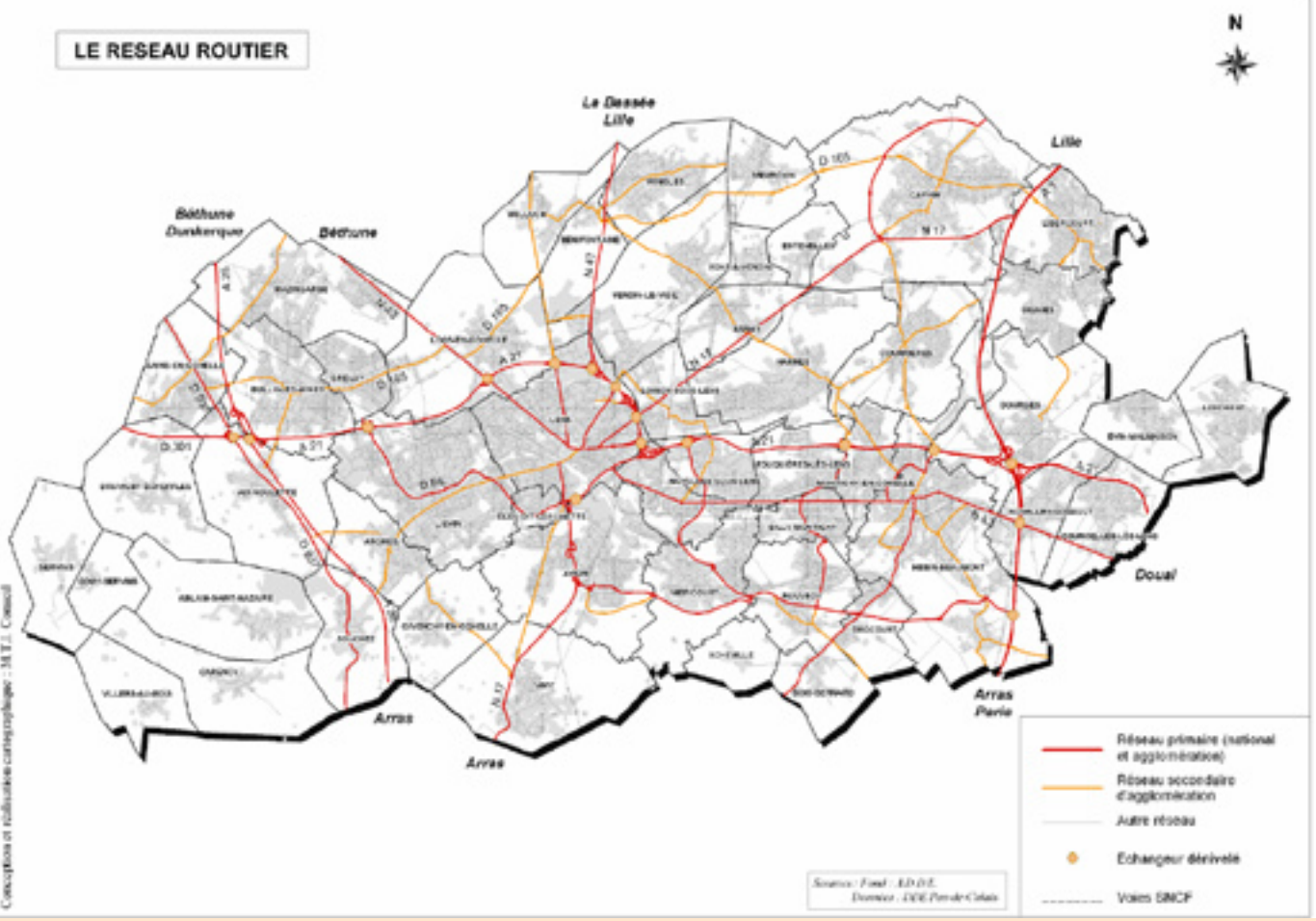
Les actifs lillois travaillent surtout sur le nord-est du périmètre avec Carvin/Libercourt/Oignies/Harnes, sur Lens, Liévin, Hénin-Beaumont. Les actifs d'Arras travaillent principalement à Hénin-Beaumont, Lens/Liévin/Avion et Vimy. Les actifs de l'Artois se répartissent à peu près également sur les gros pôles d'emplois, avec une nette prédominance du binôme Lens-Liévin. Les actifs du Douaisis travaillent surtout à Lens-Liévin et sur le sud-est du SCOT autour d'Hénin-Beaumont.

La commune de Lens est celle qui exerce la plus forte influence sur l'ensemble du territoire du SCOT. Les communes de Carvin, Hénin-Beaumont, Liévin et Harnes ont une influence plus réduite.

► Les migrations domicile-études

Les migrations domicile-études sont principalement internes au périmètre. Le poids des lycées et des collèges justifie cette logique de migrations. Les flux intra-communautaires font ressortir les principaux pôles déjà identifiés. On constate une très forte polarisation des flux domicile-études (avec le rapport flux entrants / flux sortants) sur Lens, Hénin et Wingles.

LE RESEAU ROUTIER





2.3.1. LES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

LA HIÉRARCHISATION DU RÉSEAU

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

Classiquement, il est décomposé en 3 niveaux : réseau primaire international national et régional, réseau secondaire structurant d'agglomération, réseau tertiaire de desserte local.

► Le réseau primaire international, national et régional

Il comprend les autoroutes A1 de Paris à Lille, A26 de Reims à Calais, A21 de Douai à Bully-les-Mines (A26 à Béthune). Ces autoroutes assurent les liaisons Nord Europe (Scandinavie, Allemagne, Benelux) vers la France et la péninsule Ibérique pour l'autoroute A1, la liaison Calais - tunnel sous la Manche/Reims, vallée du Rhône Italie/Suisse pour l'autoroute A26, et Douai – Béthune pour l'autoroute A21. Cette dernière liaison est d'intérêt purement régional. Entre Lille et Arras, l'autoroute A1 est une infrastructure urbaine par la densité de ses échangeurs et par le niveau de trafic qu'elle supporte.

Ce réseau comprend également l'ex RN 43, et les RN 47, RN 17, D 58, D 937, D 919. Ces voies assurent les liaisons Paris – Arras/Lille pour la RN 17, Est – Ouest intra agglomération pour l'ex RN 43, Lens Lille Ouest (RN 41) pour la RN 47, Béthune Lens pour la RD 937, et Hénin Arras pour la RD 919.

Le réseau de voirie est fortement structuré par la maille triangulaire des voies autoroutières : A1, A21, A 26.

L'autoroute A21 est une voie rapide urbaine servant d'axe majeur est – ouest pour l'ensemble de l'agglomération. Elle joue ponctuellement le rôle de périphérique nord de Lens sur lequel viennent se connecter les radiales structurantes de l'agglomération. (RN, 43, RD 947, RN 47, RN 17).

Autour de la maille triangulaire autoroutière, un réseau structurant a été développé. Il présente une dissymétrie nord/sud importante : 5 voies (RD 937, RN 43, RD 947, RN 47, RN 17) forment un réseau en étoile reliant l'agglomération avec le nord vers Béthune et Lille, et seulement 3 vers le sud en direction d' Arras et de Paris (RD 937, RN 17 RD, 919).

La dissymétrie du réseau est renforcée par le manque de liaison est – ouest. Deux voies doublent l'A21, l'ex-RN 43, aujourd'hui déclassée, et la RD 48

L'ex-RN 43 est un boulevard urbain de capacité variable selon les sections. Cette voie est l'axe structurant autour duquel s'est développée l'agglomération, même si son rôle actuel se limite aux échanges inter-quartiers et inter-communaux de proximité.

La RD 58 a un tracé de périphérique sud mais son profil à 2 x 1 voie et son insertion urbaine (6 échangeurs dénivelés et de 5 carrefours à niveau) en fait une voie intermédiaire entre un boulevard urbain et une voie de desserte industrielle.

► Le réseau secondaire structurant d'agglomération

Ce réseau qui peut être perçu comme faisant partie du réseau primaire à l'échelle des villes est formé soit par :

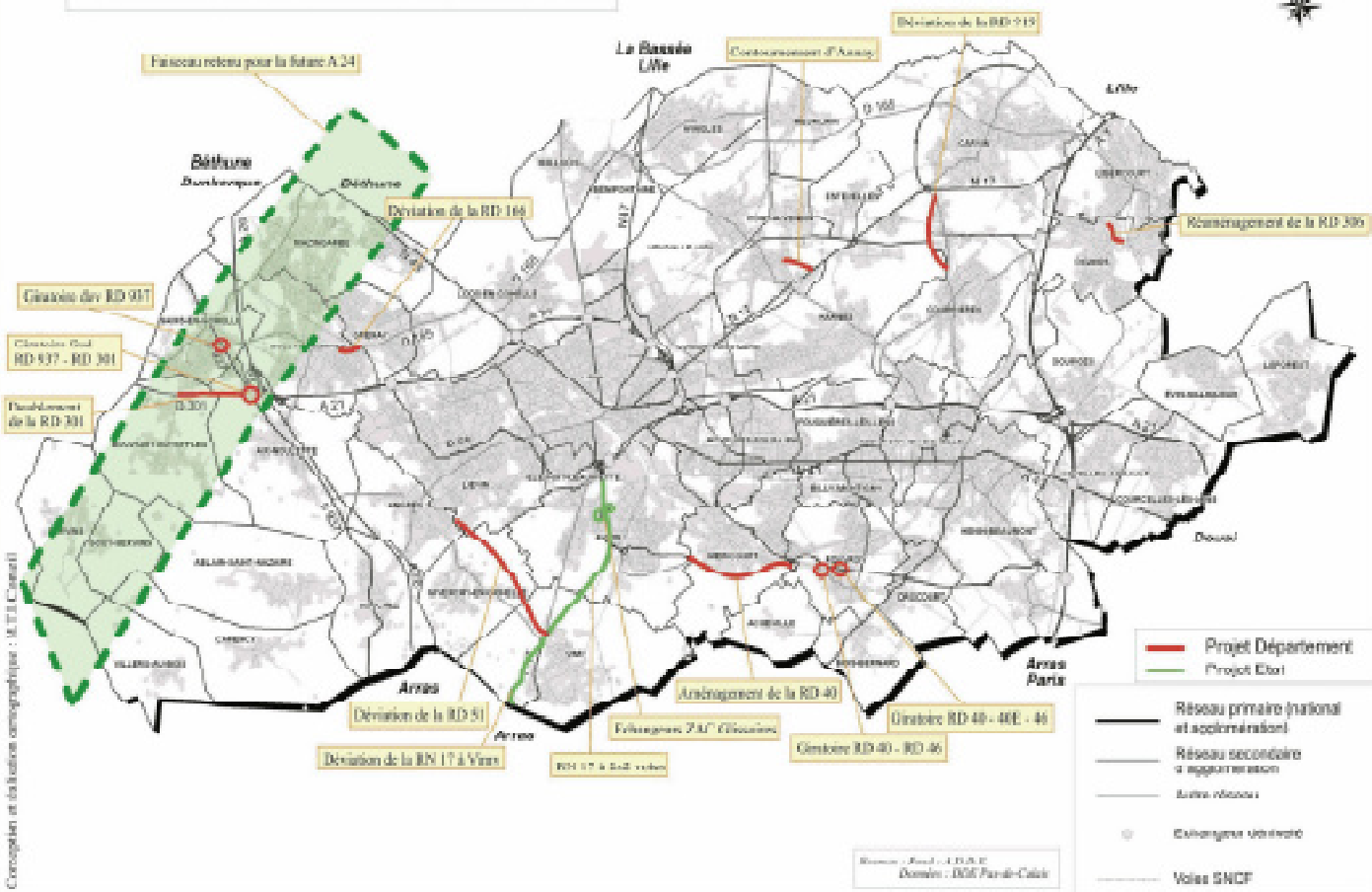
- des pénétrantes secondaires de l'agglomération (RD 58 à Liévin)
- des voies de liaison intercommunale du secteur rural (RD 165, RD 919, etc).

Sa fonctionnalité est souvent mauvaise du fait d'un manque de continuité des itinéraires ou d'une variation importante des caractéristiques géométriques ou fonctionnelles (RD 919 , Ex RN 43 par exemple).

L'analyse fonctionnelle de ce réseau fait apparaître un réseau est – ouest formé principalement de l'ex RN 43 (l'autoroute A21 fait partie du réseau primaire), et de l'axe RD 58 - RD 40. Ces 2 axes présentent des discontinuités importantes de niveau de service. L'axe RD 58 RD 40 n'est pas continu et la liaison se fait par l'autoroute A21 et la RN 17. Sur la RN 43, le niveau de service varie selon les villes et les quartiers traversés.

Si cette voie est appelée à supporter un site propre bus, sa fonctionnalité devra être redéfinie (vers un renforcement de la fonction de desserte) et son aménagement repensé en fonction de la nouvelle répartition des emprises. Le trafic qui ne pourra plus l'emprunter devra trouver sa place sur la RD 40 seule infrastructure proche dont le tracé est adapté à se substituer à l'ex RN 43. Des liaisons facilitant les échanges entre ces 2 voies devront être trouvées et aménagées.

LES PROJETS D'INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES





► Le reste du réseau forme le réseau tertiaire d'agglomération.

Il est particulièrement important représentant plus de 80% de l'ensemble du réseau. Sa fonctionnalité est liée à la distribution entre quartier et à la desserte fine. Il présente une grande variabilité de caractéristiques entre la voie de desserte des citées minières où il est souvent étroit et laisse peu de place au stationnement, aux zones d'activités modernes où la voirie peut atteindre 10 m de large afin de satisfaire la demande de circulation des poids lourds.

ANALYSE SECTORIELLE DE LA HIÉRARCHISATION DU RÉSEAU

La classification des réseaux de voirie primaire et secondaire dans l'agglomération de Lens-Liévin-Hénin-Carvin est difficile à opérer du fait d'une variation continue des caractéristiques géométriques ou fonctionnelles des voies. Ce problème est parfaitement illustré par l'axe formé par la RN 43 et sa portion déclassée qui, selon les sections, peut être perçue comme une voie primaire d'agglomération ou une voie de distribution de quartier.

L'analyse urbaine montre que l'agglomération de Lens Liévin Hénin Carvin est fortement morcelée, et organisée autour du pôle urbain de Lens – Liévin – Hénin, entouré de nombreuses petites communes. Cette organisation conduit à de fortes discontinuités fonctionnelles du réseau de voiries, qui justifient une analyse par secteurs.

Le noyau central de l'agglomération est constitué des villes de Lens, Liévin, Hénin – Beaumont ainsi que des communes le long de l'axe de l'ex RN 43 et des communes « faubourg ». Cet important pôle urbain est organisé autour de deux noyaux d'importance inégale, formés par Lens d'une part à l'ouest, le plus important, et Hénin-Beaumont d'autre part à l'est.

La seule voie transversale reliant Carvin et Libercourt est la RD 165 qui sert d'ossature au réseau de quartiers desservis.

► Les projets d'infrastructures

Les principaux projets d'infrastructures concernent des opérations structurantes :

- La réalisation de l'autoroute A 24, autoroute destinée à relier Amiens et la Belgique et dont deux des faisceaux étudiés passent dans l'ouest de l'agglomération.

- Le renforcement de la RN 17 entre Arras et Lens.
- L'aménagement de la RD 40 à Méricourt. Cette opération conforte le rôle structurant de la RD 40 comme axe est – ouest.
- Le doublement de la RD 301 à l'ouest de la RD 937.
- La déviation de la RD 919 à Courrières conforte le rôle d'axe nord – sud de cette voie.
- La déviation de la RD 51 à Givenchy.

Des opérations ponctuelles :

- Giratoire de la déviation des RD 937 et RD 301. Giratoires RD 40 et RD 46.
- Contournement d'Annay,
- Déviation de la RD 166 à Grenay.
- Réaménagement de la RD 306 à Oignies.

LE TRAFIC ROUTIER



LE TRAFIC POIDS LOURD





LA CIRCULATION

► Les principaux flux relevés sur les réseaux national et départemental

L'autoroute A1 >100.000 véhicules par jour au nord de la RN 43, 70.000 V/J au sud.

L'autoroute A 21 de 31.500 (à l'est de A26) à 72.000 v/j à l'est de la RN 17.

Les flux de 10.000 V/J à 25.000 V/J concernent la voirie nationale et départementale constituant le réseau primaire d'agglomération : la N 17 nord avec 12.000 V/J, la N 17 sud avec 21.000 V/J, la N 43 avec 14.000 V/J, la N 47 avec 23.000 V/J, la N 41 avec 15.000 V/J, la D 165 à l'est de A1 avec 14.000 V/J, et la D 58 avec 21.000 V/J.

Le reste du réseau de voirie supporte des trafics plus faibles : moins de 5.000 V/J sur la voirie tertiaire, de 5.000 à 10.000 V/J sur la voirie secondaire.

► Le trafic sur l'ex RN 43

La charge de trafic le long de l'ex RN 43 est pratiquement constante (entre 10 et 12.000 V/J) à l'exception des abords de l'autoroute A1 où la charge double.

Ceci traduit le mode de fonctionnement de cette voie, qui assure la distribution du trafic depuis les autoroutes A 1 et A 21.

► L'évolution des volumes de trafics

Sur la période 1994 – 2001, les trafics journaliers ont cru de manière importante, en variation annuelle :

- Autoroute A1 à Phalempin : +2.3 %
- Autoroute A1 à Dourges : +3.3 %
- RN 17 à Avion : +3.6%
- Autoroute A21 à Montigny en Gohelle +4%
- Autoroute A 21 à Courcelles : +4.7 %

La variation globale à l'échelle nationale est de l'ordre de 2% par an.

L'analyse des flux de circulation horaire montre que des voies comme la RN 17 supportent des trafics de délestage de l'autoroute A1 saturée.

► Le trafic poids lourds

Du fait de sa position géographique et de l'importance des activités de transport et de logistique, le périmètre d'étude connaît un trafic de poids lourds important, que l'on trouve principalement sur le réseau primaire (notamment sur l'A1 et ses alentours). Mais il faut se rappeler que le jalonnement ne prend pas en compte, sauf à Hénin-Beaumont, ce trafic spécifique.

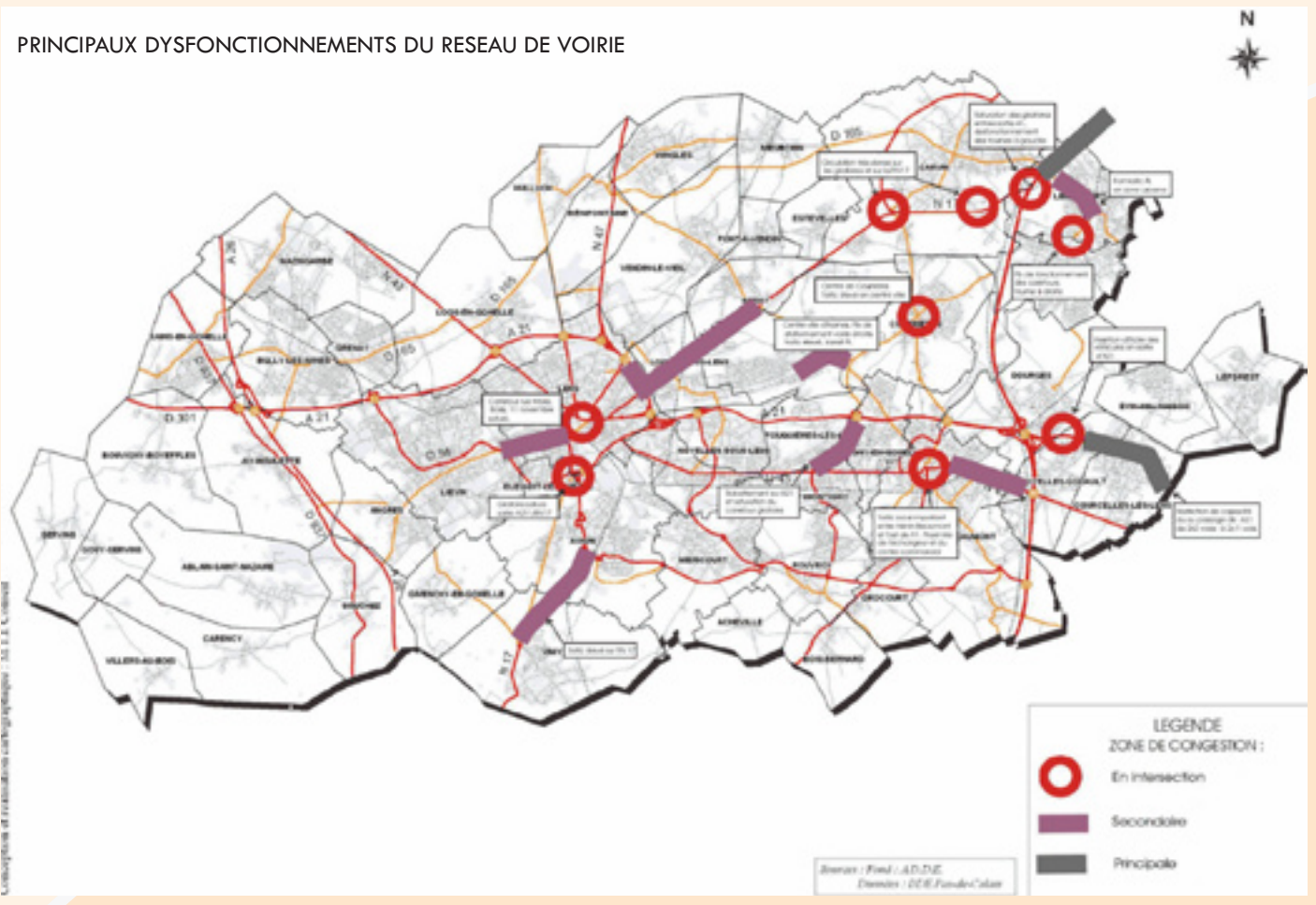
► Les infrastructures supportant plus de 5.000 V/J.

Les infrastructures supportant plus de 5.000 V/J font partie des réseaux primaire et secondaire..

Les analyses montrent que le trafic a évolué plus vite que la voirie, et on trouve aujourd'hui des voies étroites (de 5 m ou moins) qui supportent des trafics supérieurs à 5.000 véhicules / jour.

Ceci traduit le fait que la part du trafic de proximité qui pourrait emprunter les grandes infrastructures, se diffuse, en fait, à travers le réseau fin de desserte qui n'est pas destiné à le recueillir.

PRINCIPAUX DYSFONCTIONNEMENTS DU RESEAU DE VOIRIE



LE JALONNEMENT DES VOIES





► Les principaux dysfonctionnements

La planche suivante présente les principaux dysfonctionnements de la circulation.

Ils sont situés :

- Sur l'autoroute A1 au nord de Lens, le long de la RN 17 au sud de Carvin et en entrée dans Lens.
- Sur l'autoroute A21 en contournement de Lens
- Sur l'ex RN 43 de part et d'autre d' A1,
- Sur la RN 17 en accès sud à Avion,
- Au centre ville de Lens,
- Sur des barreaux de voirie secondaire : RD 46, RD 162E.

LE JALONNEMENT

Le jalonnement routier, qui est fait pour aider les conducteurs à s'orienter sur le réseau de voiries, est conçu en fonction des poids relatifs des villes et de leur éloignement.

Globalement le jalonnement sur l'agglomération est très abondant et bien conçu même s'il présente des carences sectorielles.

Le jalonnement comporte 3 niveaux :

- Le jalonnement routier de liaison sur fond bleu autoroutier et vert pour les grandes liaisons routières.
- Le jalonnement interurbain sur panneau blanc,
- Le jalonnement local des quartiers et des équipements de proximité.

Ces 3 niveaux de jalonnement peuvent être complétés par des jalonnements spécifiques :

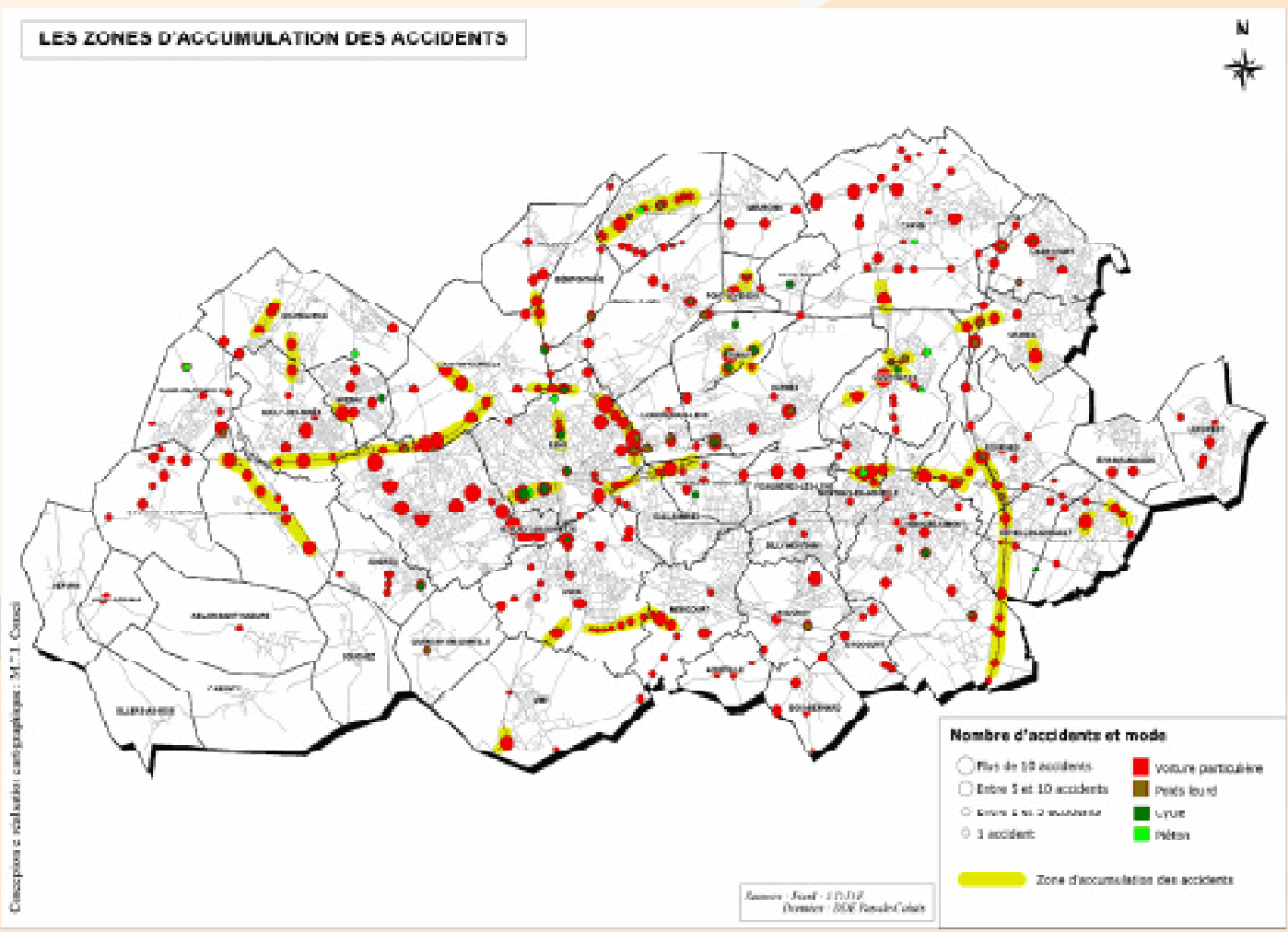
- Pour les poids lourds,
- Pour les 2 roues ou les piétons.

Si les jalonnements routiers de liaison (bleu, vert et blanc) sont bien faits et complets, le jalonnement de proximité est surabondant, créant une pollution visuelle et saturant la signalisation générale.

Le jalonnement poids lourds présente de graves lacunes, n'étant réellement présent que sur le territoire de la commune de Hénin – Beaumont.

Le jalonnement piétons et 2 roues est peu présent à côté du jalonnement de proximité. Il ne fait pas l'objet d'un traitement systématique, mais seulement de marques ponctuelles.

LES ZONES D'ACCUMULATION DES ACCIDENTS





L'ANALYSE DU FICHIER DES ACCIDENTS

► Le nombre d'accidents

Sur les 5 dernières années, de 1998 à 2002 incluses, on a relevé

	5 ANS	MOYENNE / AN
ACCIDENTS	2180	436
TUES	148	30
BL GRAVES	465	93
BL LEGERS	2408	482

Sur la période d'étude, de 1999 à 2002, le nombre d'accidents varie à la baisse comme le montrent les chiffres ci dessous.

ANNEE	1999	2000	2001	2002
TUES	37	34	21	21
BL GRAVES	110	95	83	60
BL LEGERS	504	515	485	362
ACCIDENTS	469	441	421	326

Pour tous les paramètres, la courbe de variation de l'accidentologie de l'agglomération est en dessous de la courbe de variation nationale.

Avec un taux d'accident de 1.13 accidents pour 1000 habitant, l'agglomération est un peu plus accidentogène que le département du Pas de Calais, qui présente un taux d'accidents de 1,05 pour 1.000 habitants, mais moins que la moyenne nationale (1.2).

Répartition sur le réseau :

	NOMBRE	%	INDICE DE GRAVITE
AUTOROUTE	273	12.5	6.2
R N	151	6.9	17.9
R D	638	29.3	8.5
V C	1369	62.8	4.7
TOTAL	2180	100	6.8

(l'indice de gravité est défini comme suite :
Nombre de tués + nombre de blessés / nombre total d'accidents)

La répartition de la localisation des accidents montre l'importance de l'implication du réseau de voirie communale, notamment sur certaines portions particulièrement touchées par les accidents (par exemple à Wingles, Courrières, ou Avion). Une action spécifique devra être entreprise sur ce thème. Les principales zones accidentogènes se situent également sur les voiries autoroutières, à très fort trafic.

► Les principaux localisants.

Les localisants sont les points d'accumulation d'accidents. Peu de points sur l'agglomération ont accumulé plus de 5 accidents comptabilisés sur les 5 dernières années. Les points d'accumulation observés concernent des sections de voies ayant connu plusieurs accidents sur les 5 dernières années mais pas en un point unique.

VILLE	VOIE	NOMBRE D'ACCIDENTS
LENS	RUE DE LILLE	22
	RUE MAES	21
	ROUTE DE LA BASSEE	20
	ROUTE D'ARRAS	10
LIEVIN	RUE JEAN JAURES	10
	RUE DU GENERAL LECLERC	7
	RUE DEFERNEZ	3
	RUE DU MAL DELATTRE	3
HENIN	RUE BROSOLETTTE	5
	RUE SCHWEITZER	5
	RUE DARCHICOURT	3
CARVIN	RUE DU VIEUX CHATEAU	8
	ROUTE DE OIGNIES	7
	ROUTE DE MEURCHIN	6

LE STATIONNEMENT

Le stationnement est un paramètre clé de la gestion des déplacements et de l'espace public car il conditionne la capacité et la génération de la circulation.

Sur l'ensemble du territoire de l'agglomération, le stationnement présente des aspects très contrastés entre la voirie de rase campagne, la voirie des bourgs ruraux et les centres ville urbains.

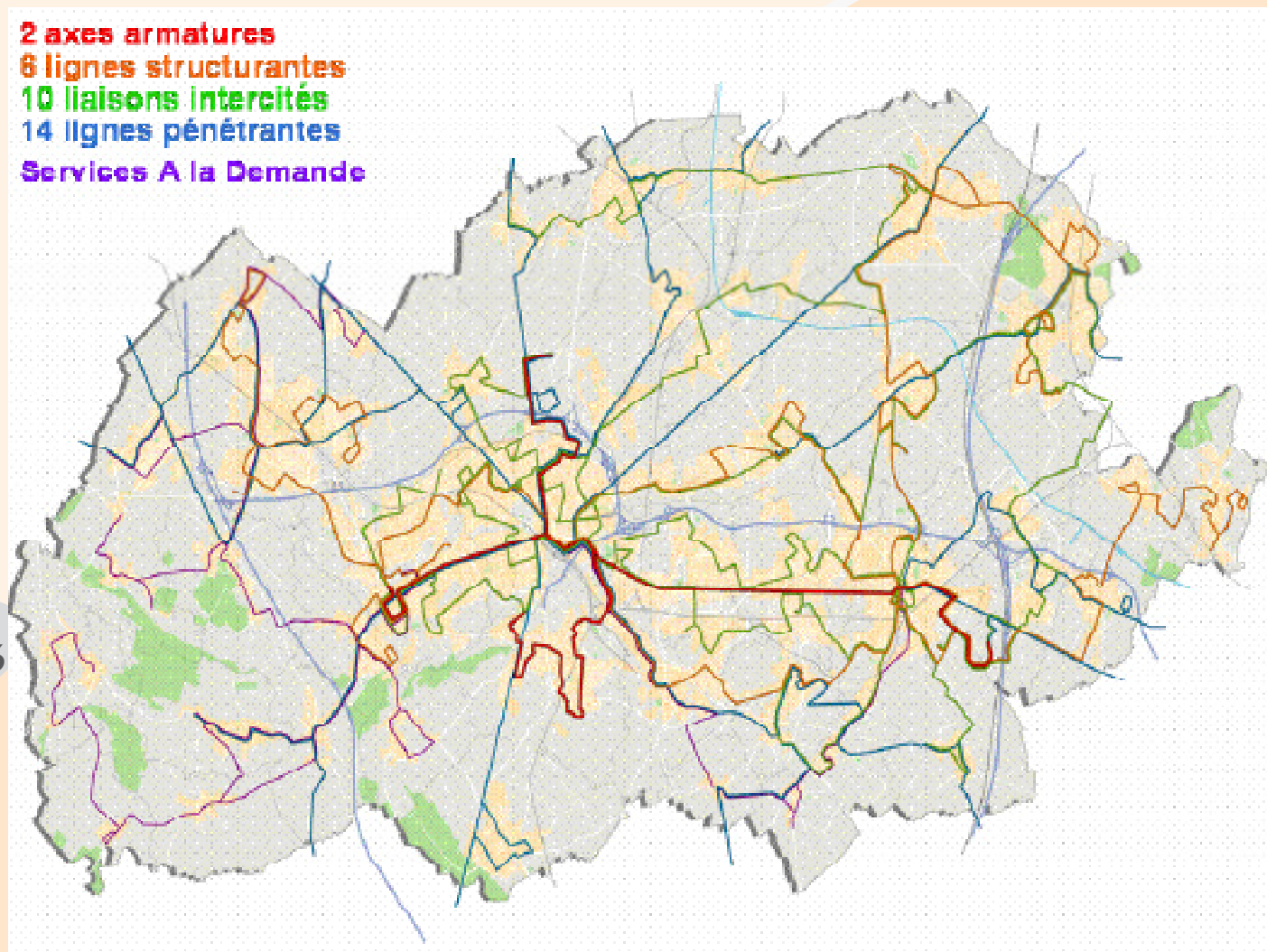
Si sur la voirie de rase campagne et dans les bourgs ruraux le stationnement ne pose pas de problèmes, il n'en est pas de même dans les centres villes.

L'agglomération de Lens-Liévin-Hénin-Carvin est la plus importante de celles où le stationnement n'est pas payant.

Cette particularité présente de nombreux effets pervers comme la présence de véhicules « ventouses » en centre ville, puisque l'absence de péage ne crée pas d'incitation à la rotation sur les places existantes.

NOUVEAU RESEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN SUR LES 2 AGGLOMERATIONS

- 2 axes armatures
- 6 lignes structurantes
- 10 liaisons intercités
- 14 lignes pénétrantes
- Services A la Demande





2.3.2. LES TRANSPORTS PUBLICS

Trois autorités organisatrices des transports collectifs interviennent sur le territoire d'étude :

- le Syndicat mixte des transports, qui dispose de la compétence dans l'organisation des transports urbains sur périmètre de transports urbains (échelle du SCOT),
- le Département, qui organise les transports collectifs non-urbains ainsi que les transports scolaires
- la Région, qui organise les transports régionaux (TER ferré ou routier).

LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS

► Organisation

L'organisation des transports urbains connaît une importante phase de mutation. En effet, après la fusion des deux périmètres de transports urbains de Lens-Liévin et d'Hénin-Carvin en janvier 2003, les deux réseaux STILL et TUHC se sont regroupés au sein de la société Keolis Gohelle en septembre 2003 et forment depuis avril 2004 le réseau TADAO. Au 1er janvier 2006, se sont également ajoutées les communes des périmètres d'Artois Com et de la Communauté de Communes de Noeux les Mines.



► Offre actuelle

En septembre 2006 et pour faire suite au PDU, un nouveau réseau a été mis en place.

En terme kilométrique, l'offre de transports en commun est restée identique mais son organisation a été modifiée.

Auparavant, la couverture géographique était bonne mais non hiérarchisée, les lignes, les horaires peu lisibles et la fréquentation inférieure aux moyennes de réseau équivalent.

Avec le nouveau réseau, le nombre de lignes a diminué pour passer de 57 lignes régulières à 32. Elle reste organisée en étoile avec une polarisation autour de Lens (gare routière) et du centre commercial de Noyelles-Godault. Le nouveau réseau a été conçu pour être plus lisible, plus facile d'utilisation et l'ensemble des lignes ont été cadencées à l'heure, à 30 min et 15 min tout au long de la journée.

L'offre est désormais plus adaptée à la demande et plus hiérarchisée. Ainsi, le cœur urbain est structuré d'est en ouest par la ligne à haut niveau de service BuLLe qui est cadencée au 1/4 d'heure et a été empruntée par 1 million de voyageurs en 2006. En revanche, dans les communes plus rurales a été mis en place un système de transports à la demande.

La couverture géographique est bonne, la majeure partie de l'habitat et des emplois étant localisée à moins de 300 m d'un point d'arrêt du réseau, hormis quelques zones d'urbanisation en frange et plusieurs zones d'activités.

Malgré la nouvelle organisation et les progrès réalisés, l'offre (exprimée en km par habitant par an) et les performances (exprimées en voyages par habitant par an) restent inférieures aux réseaux de taille équivalente. Le tableau suivant présente ces ratios pour les deux réseaux et la moyenne des agglomérations de taille comparable (source : CERTU-GART).

	Réseau 2004	Réseau 2005	Moyenne agglos 100 000 à 300 000 hab
Offre (km par habitant)	15.7	16.8	28.2
Fréquentation (voyages par habitant)	23.1	25.1	77





LE RÉSEAU DÉPARTEMENTAL

► Offre

Onze lignes régulières du réseau départemental du Pas-de-Calais pénètrent au sein du territoire du SCOT. Parmi elles, sept ont pour terminus la gare routière de Lens, deux la gare routière de Hénin-Beaumont. Ces onze lignes ont pour origine et destination finales :

- ligne 7 : Hénin-Beaumont – Arras
- ligne 11 : Lens – Don
- ligne 33 : Lens – Liévin – Arras
- ligne 41 : Bruay-la-Buissière – Arras
- ligne 83 : Wingles – Douvrin – Béthune
- ligne 91 : Lens – Vimy – Arras
- ligne 118 : Lens – Rouvroy – Douai
- ligne 120 : Lens – Hénin-Beaumont – Douai
- ligne 122 : Hénin-Beaumont – Dourges – Douai
- ligne 140 : Lillers – Lens
- ligne 161 : Lens – Carvin – Lille.

A cette offre régulière s'ajoutent 37 circuits scolaires spéciaux internes au SCOT et 10 pénétrants.

Globalement, l'offre est essentiellement proposée en période de pointe (matin, midi et soir), et est en partie calée sur la demande scolaire. Le nombre de services est ainsi fortement réduit durant les congés (de l'ordre de 60% de services en moins). Deux lignes (120 et 140) fonctionnent les dimanches et jours fériés, les autres lignes circulant uniquement du lundi au samedi.

► Fréquentation

La fréquentation est essentiellement scolaire, la part des voyages commerciaux n'excédant pas 10 à 20% de la fréquentation totale.

LE RÉSEAU TER

► Offre

Avec 18 gares ou points d'arrêt, le périmètre du SCOT dispose d'un réseau ferroviaire assez dense. Des liaisons avec Lille, Douai, Béthune, Arras sont offertes quotidiennement, ainsi que vers Paris.

Les gares les plus importantes en terme d'offre (nombre de TER par jour dans les deux sens en 2003) sont Lens et Libercourt. Ces deux gares sont considérées comme les gares principales du SCOT et reconnues d'intérêt régional :

- la gare de Lens concentre les axes de : Hazebrouck/Arras, Lille/Libercourt/Lens, Valenciennes/Douai/Lens et de Lille/Don-Sainghin/Lens

; c'est de plus la seule gare Grandes Lignes du SCOT, et qui accueille plusieurs TGV par jour ;

- à la gare de Libercourt convergent les axes de : Lille/Lens, Lille/Cambrai, Lille/Valenciennes, Lille/Douai/Lourches et de Douai/Lens. Cette gare constitue un pôle structurant de la desserte intercitée et omnibus.

Ensuite, trois gares sont considérées comme structurantes du territoire :

- la gare d'Hénin-Beaumont, avec environ un train toutes les 30mn par sens en période pointe, à destination de Lille ou de Lens,
- la gare de Bully-Grenay, qui joue un rôle de pivot entre Béthune et Lens, et bénéficie d'environ un train toutes les 25mn par sens en période de pointe,
- la gare de Pont-à-Vendin, qui bénéficie d'une offre plus modeste avec un train toutes les 30mn par sens en période de pointe du matin et un train par heure en période de pointe du soir.

Parmi les autres gares, six disposent de 35 à 50 départs TER par jour, et sept gares disposent de moins de 30 départs TER par jour, dont les plus « petites » Mazingarbe et Loos-en-Gohelle avec moins de 10 départs TER par jour.

L'amplitude des services couvre en général la période 5h00 – 21h00.

De plus, deux lignes routières régionales desservent le territoire, au départ de Harnes et à destination de Lille et Villeneuve d'Ascq via Carvin.

A la rentrée 2004, de nouvelles liaisons ferroviaires ont été mises en œuvre :

- sur l'axe Lens-Douai : 20 liaisons quotidiennes au lieu de 9 actuellement,
- sur l'axe Lens-Don-Lille : 23 liaisons quotidiennes au lieu de 11 actuellement.

Cependant, les possibilités d'augmentation de l'offre de service au-delà sont fortement contraintes par les limites de capacité de l'infrastructure ferroviaire (concurrence avec le trafic fret), sauf si des aménagements sont réalisés.

► Qualité de service

L'âge moyen du matériel roulant pour l'ensemble de la région est de 20 ans. De nouvelles rames sont en cours d'acquisition pour rajeunir ce parc et améliorer ainsi le confort et les performances (vitesse, fiabilité) des trains.

Un programme d'aménagement de gares et points d'arrêt a été mis en œuvre depuis quelques années. En ont notamment été l'objet les gares de l'axe Lens-Libercourt, Pont à Vendin, Meurchin. Il reste cependant des gares et points d'arrêt offrant peu de confort, disposant de mobilier dégradé (Pont à Vendin, Vimy...), et certains passages souterrains présentent un aspect dégradé et peu sécurisant (cf. Libercourt, Leforest, Avion).

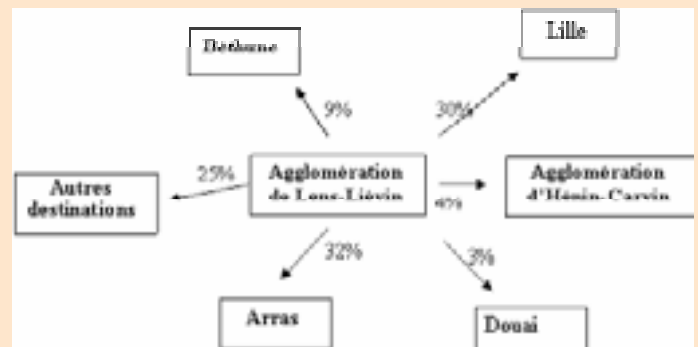
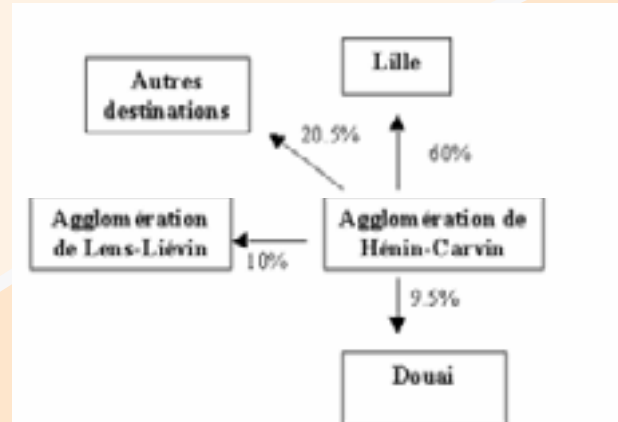
Au total en 2001, ce sont de l'ordre de 12 350 montées-descentes TER par jour ouvrable de base qui ont été comptabilisées sur l'ensemble des gares et points d'arrêt du SCOT (source : SNCF). Trois gares apparaissent comme les plus fréquentées, totalisant plus des 2/3 de l'ensemble des montées-descentes :

- Lens : environ 5 000 montées-descentes, soit 40% de la fréquentation totale (6ème rang régional)
- Libercourt : environ 2 200 montées-descentes, soit 18% de la fréquentation totale (14ème rang régional)
- Hénin-Beaumont : 1 400 montées-descentes, soit 11% de la fréquentation totale (21ème rang régional)

Parmi les 3 142 000 voyages (année 2001) ayant pour origine et/ou destination le SCOT, les flux les plus importants sont essentiellement tournés vers Lille (60% des flux originaires de l'agglomération d'Hénin-Carvin, 30% des flux originaires de l'agglomération de Lens-Liévin) et vers Arras (32% des flux originaires de l'agglomération de Lens-Liévin).

Les principaux flux de gare à gare concernent des échanges entre Libercourt – Lille Flandres, Hénin-Beaumont – Lille Flandres, Lens – Arras, Lens – Lille Flandres.

La répartition par titre de transport fait apparaître la part prédominante des abonnements scolaires ou étudiants (58% des voyages émis ou reçus par l'agglomération de Lens-Liévin, 46% pour l'agglomération de Hénin-Carvin). Les abonnements salariés représentent 41% des voyages émis ou reçus par l'agglomération de Hénin-Carvin, 28% pour l'agglomération de Lens-



Liévin. Les autres titres représentent 13% à 15% des voyages.

Les flux TER internes au SCOT sont faibles, ne représentant que 6% de l'ensemble des flux émis, soit de l'ordre de 210 000 voyages par an. Pour ces flux internes, la distance moyenne parcourue est de 13,4 km. Les liaisons les plus fréquentées concernent Lens – Hénin-Beaumont (30% des flux internes), Lens - Libercourt (17% des flux internes), Lens – Douai (12% des flux internes). 35 liaisons supportant chacune un trafic inférieur à 1000 voyages annuels (soit 4 voyages par jour) sont recensées.



L'INTERMODALITÉ

Toutes les gares du SCOT sont desservies par le réseau urbain, mais certaines bénéficient d'une faible connexion (Hénin-Beaumont, Leforest, Pont de Sallaumines) et d'une médiocre organisation des correspondances. A l'inverse, certaines gares bénéficient d'une offre en TER assez faible mais une importante desserte par les bus (par exemple Sallaumines, localisée en bordure de la RN 43 et qui bénéficie de la desserte de bus notamment).

A noter la présence, en bordure du SCOT, de la halte d'Ostricourt qui présente un intérêt certain en terme de desserte ferrée sur le territoire.

En termes de tarification, un seul titre intermodal existe. Il est à destination des actifs et est valable sur le réseau TER et les réseaux urbains.

gare	nombre de TER par jour en 2003	Montées+descentes TER/jour en 2001-2002	nombre de bus en connexion (données 2003)
Lens	149	4873	384
Libercourt	82	2325	99
Bully-Grenay	45	535	89
Avion	45	353	49
Hénin-Beaumont	44	1313	14
Dourges	43	703	61
Billy-Montigny	43	628	90
Leforest	41	553	8
Corons-de-Méricourt	32	171	17
Pont-de-Sallaumines	31	195	19
Vimy	12	54	18
Meurchin	11	99	35
Liévin	11	122	27
Pont-à-Vendin	10	65	31
Loison-sous-Lens	9	40	46
Sallaumines	8	32	113
Loos-en-Gohelle	7	23	46
Mazingarbe	2	7	29

2.3.3. LA PLACE DES DEUX ROUES ET DES DÉPLACEMENTS DOUX SUR LE TERRITOIRE

Le territoire du SCOT offre de par sa topologie, la mixité de son tissu (à la fois urbain et rural), la richesse de son patrimoine naturel et industriel, un cadre idéal pour la pratique des deux roues. Les potentialités en terme de demande sont réelles : culture locale du deux roues, niveau de motorisation faible des ménages (même s'il a tendance à augmenter).

LA DEMANDE EN DÉPLACEMENT DEUX ROUES

	Total	Marche	Deux Roues	TC
S.M.T.	752 703	190 911	58 639	66 230
	100%	25,4%	7,8%	8,8%

Source : enquêtes déplacements 1996 (Fichiers CETE I)

Grâce au RGP 1999 de l'INSEE et à une enquête sur les déplacements menées en 1996, des données quantitatives sont disponibles. Sur le territoire du SCOT, 4,4% des migrations Domicile-Travail sont effectuées en deux roues (contre 3,3% sur la France entière) et 7,8% des déplacements tous motifs confondus sont réalisés en deux roues (60 000 déplacements quotidiens).

LES AMENAGEMENTS CYCLABLES ACTUELS ET FUTURS



Conception et réalisation cartographique : M.T.I. Conseil

Source : Fond : A.D.D.E.
Données : 2007, Plan de Cohésion

- Les itinéraires cyclables actuels
- Les itinéraires cyclables prévus



LE RÉSEAU CYCLABLE ACTUEL

Sur le territoire du SCOT, il existe environ 50 kilomètres d'aménagements cyclables, répartis sur plus d'une dizaine d'itinéraires. Cette offre est embryonnaire mais demeure insuffisante au regard des potentialités du territoire notamment comparativement à la surface de voirie disponible sur le territoire avec les caractéristiques suivantes :

- Pas de continuité du réseau et pas d'uniformité des infrastructures (revêtement et hétérogénéité des installations cyclables)
- Des problèmes de sécurité
- Un réseau essentiellement développé à l'est

De nombreux dysfonctionnements sont présents sur le territoire notamment :

- Une absence de maillage continu sur le territoire du SCOT en matière de cheminement deux roues
- Aucun jalonnement spécifique réservé aux deux roues
- Peu d'interconnexions entre les deux roues et les autres modes de transport (intermodalité)
- Peu de possibilités en terme de stationnement pour les deux roues à l'échelle de l'agglomération

LES PROJETS

Deux nouveaux itinéraires cyclables et une prolongation sont prévus sur le territoire du SCOT. De plus, ce dernier est concerné par le projet de trame verte du Bassin Minier, il s'agit d'un projet de voies dédiées aux circulations douces et par le projet Vélo routes (voies de liaisons régionales). Il faut également mentionner l'entrée nord de Lens, sur la route de Béthune, qui sera équipée d'un aménagement sécurisé. Ces projets peuvent s'avérer être des éléments déterminants car ils ne réduisent pas simplement le vélo à une pure dimension de loisirs.

LA MARCHÉ ET LES DÉPLACEMENTS PIÉTONS

La marche représente un mode de déplacement à part entière, ce mode de déplacement peut être aussi un mode de déplacement composé, c'est-à-dire empruntant sur l'ensemble d'un trajet un autre mode que la marche.

Une prise en compte de ce mode de transport et un approfondissement de sa prise en compte sont nécessaires pour favoriser ce mode plutôt que l'automobile

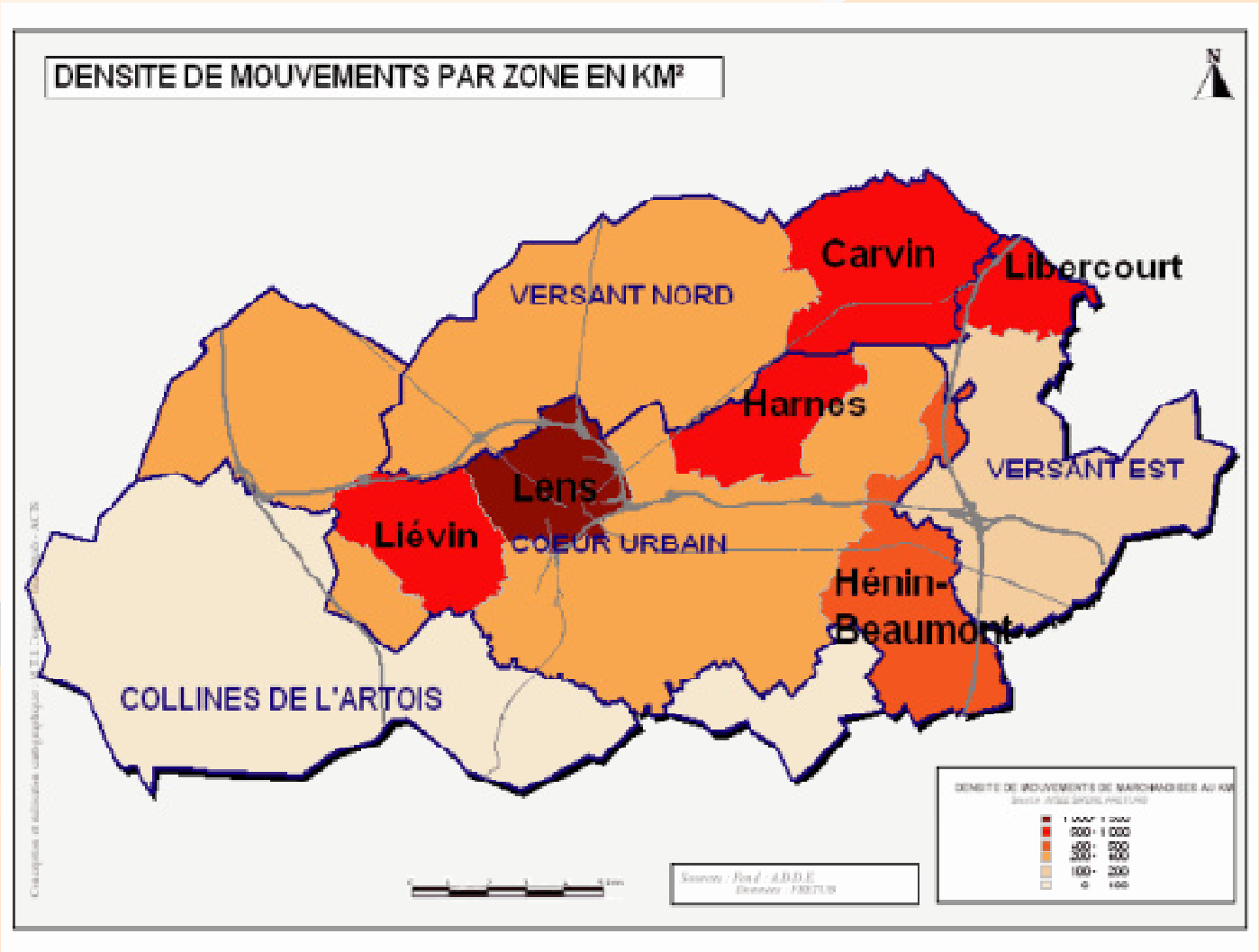
notamment pour les déplacements qui se situent entre 1 et 3 km

De gros générateurs sont présents sur le terrain comme les établissements scolaires qui présentent un intérêt certain pour les déplacements piétons.

Il existe peu ou pas d'intermodalité tous modes autour des nœuds de déplacements notamment les gares et des points de ruptures sont fréquents sur le territoire (passages à niveau, canaux, voies ferrées autoroutées).

► Les principaux dysfonctionnements:

- De nombreux piétons accidentés
- Localement et dans les cités ou dans les centres urbains peu de zones 30 ont été recensées
- De nombreuses coupures physiques existantes sur le territoire
- Une pression du stationnement dans certains secteurs qui ne favorise pas les cheminements piétonniers
- Une gêne dans les itinéraires existants à cause des différents types de mobilier urbain
- Le volet accessibilité PMR de la chaîne des déplacements doit prendre en compte l'aspect sécuritaire





2.3.4 LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Compte tenu de la spécificité du tissu industriel du périmètre du SCOT, il est nécessaire de distinguer deux aspects dans l'étude et l'évaluation du transport de marchandises :

- l'étude de la circulation des marchandises à l'échelle extra-locale : l'importance des entreprises de logistique sur le périmètre du SCOT, ainsi que la présence de grands axes de communication de transit impliquent de bien cerner les enjeux locaux des circulations régionales, voire nationales et internationales de marchandises et de fret,
- l'étude de la circulation des marchandises en ville à l'échelle des centres villes : livraisons, chantiers urbains, collecte des déchets urbains, auquel il convient d'ajouter les achats motorisés des ménages qui représentent à eux seuls 50% des déplacements en véhicules-km (équivalents – VP) liés au transport de marchandises.

MÉTHODOLOGIE

Les résultats de la génération de mouvements de marchandises ont été obtenus à partir du module 1 du modèle FRETURB. Ils s'entendent hors transit et hors transport de marchandises liés aux achats motorisés des particuliers.

La base d'observation est l'ensemble des établissements situés sur le périmètre d'étude, fichier SIRENE, INSEE de juillet 2003, complétée par des entretiens téléphoniques et en face à face ont été réalisés, complétés par l'envoi de questionnaires, auprès de la CCI, VNF, SNCF et des principales entreprises du territoire.

LA GÉNÉRATION DES MOUVEMENTS DE MARCHANDISES SUR LE TERRITOIRE DU SCOT

L'évaluation du transport de marchandises fait apparaître un important trafic : plus de 100 000 mouvements de marchandises (réception / expéditions) par semaine pour 60 000 salariés et 11 000 établissements, soit près de 1,7 mouvements par semaine et par salarié quand la moyenne nationale est égale à 1. Ce résultat est la conséquence directe de l'importante présence de zones et parcs d'activités associés à des secteurs qui génèrent beaucoup de mouvements : le Petit Commerce, les Entrepôts et Transport, l'Industrie. Ces trois secteurs réunis sont en effet à l'origine

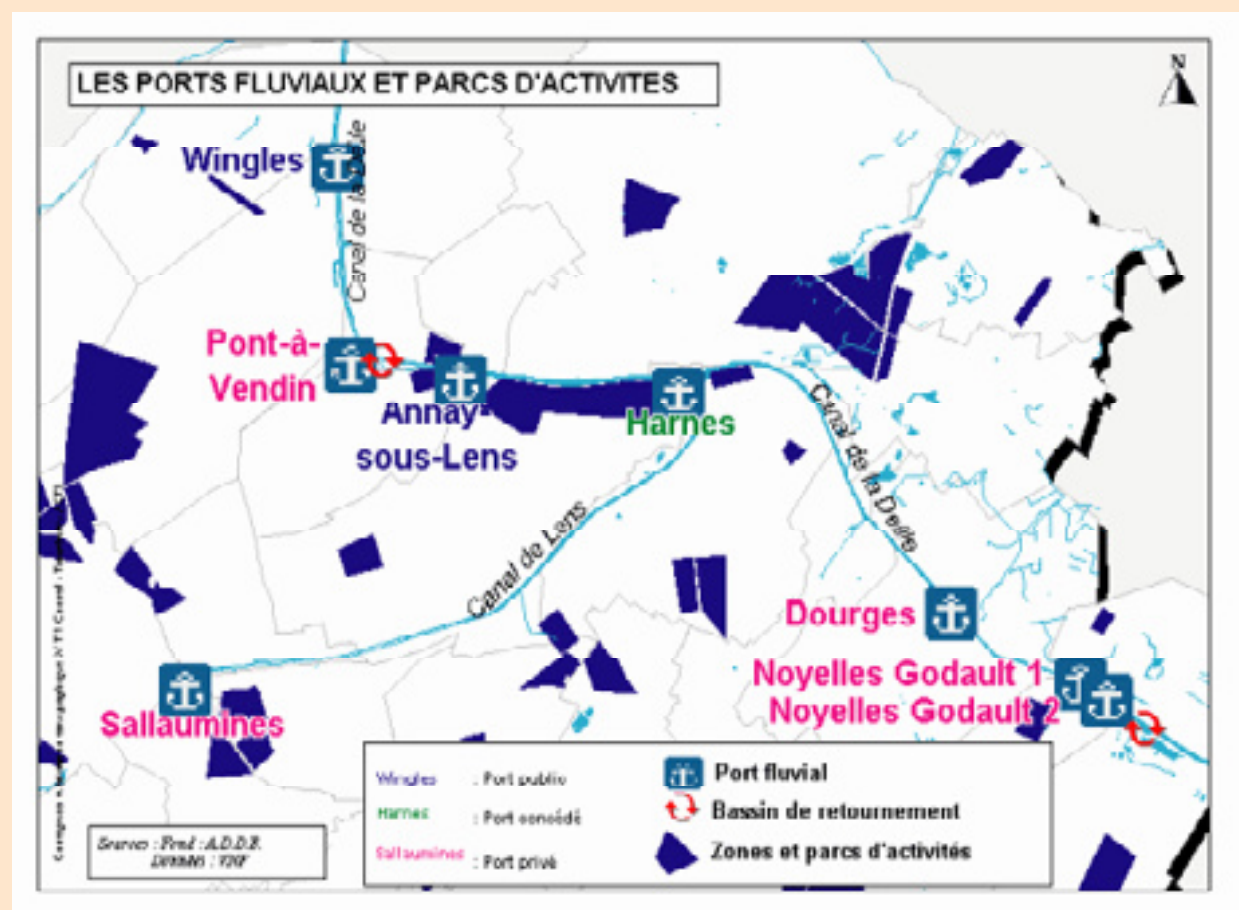
de 70% des mouvements de marchandises générés par semaine et par établissement.

D'autre part, un mouvement sur deux est généré par un établissement de l'une des quatre principales communes du territoire du SCOT : Lens, Liévin, Hénin-Beaumont et Carvin ; et un mouvement de marchandises sur deux est effectué avec un véhicule de moins de 3,5 tonnes.

LE TRANSPORT DE MARCHANDISES EN VILLE

Les outils réglementaires disponibles peuvent sembler suffisants pour qu'une gestion publique, en particulier locale, parvienne à assurer l'équilibre entre les besoins économiques des professionnels de la ville (commerçants, industriels, transporteurs) et les besoins d'amélioration de la qualité de vie et de lutte contre les nuisances de ses habitants. Ce qui n'est pas encore le cas sur le territoire du SCOT, en raison de l'application locale fragmentée des règles et l'absence de cohérence dans la réglementation.

Si les résultats font apparaître des différences en terme de génération de mouvements de marchandises entre les 6 communes, l'organisation des flux de marchandises sur l'ensemble du territoire du SCOT présente une certaine permanence dans sa structure : les communes du territoire du SCOT sont plus réceptrices qu'expéditrices, le compte propre est le mode de gestion prépondérant, le véhicule inférieur à 3,5 tonnes est le type de véhicules le plus utilisé.





LE TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES

Le réseau fluvial régional du Nord-Pas de Calais présente 680 km de canaux et de rivières, soit 10% du réseau national, 576 km utiles à la navigation de commerce, dont plus de 241 km à Grand Gabarit et 250 sites fluviaux de chargements / déchargements.

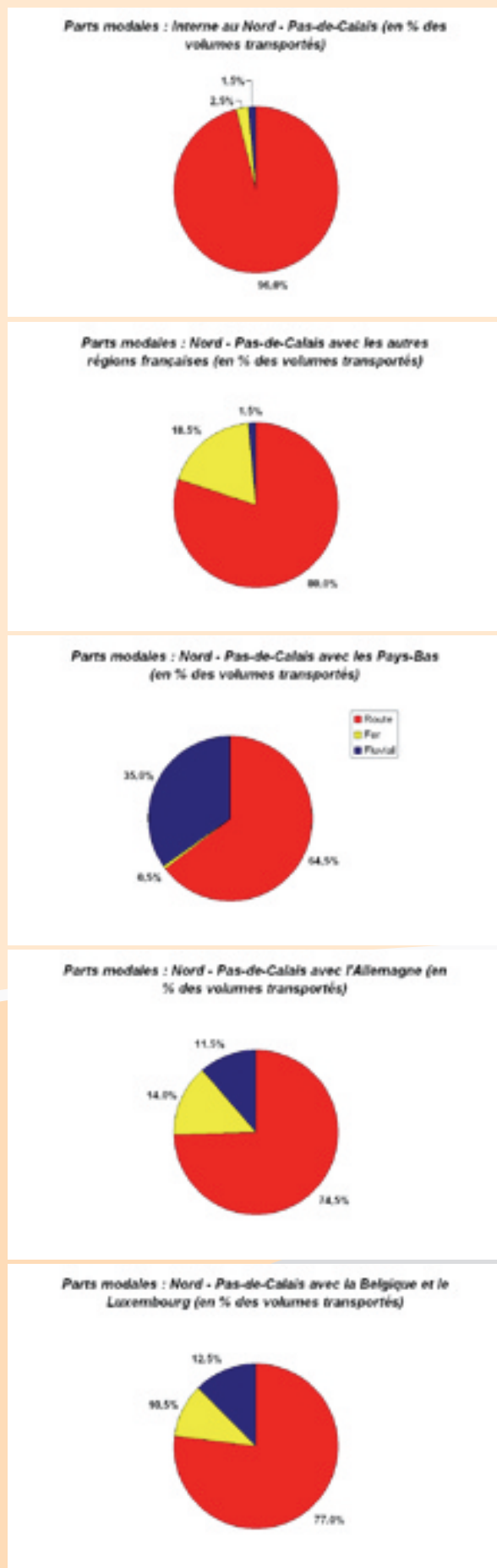
Ce réseau génère 7 millions de tonnes (hors transit) dont plus de 60% à l'international et qui voit son trafic fluvial en croissance de +4% (2002/2001).

De par son importance et des parts de marché du point de vue des échanges internationaux (4,37 millions de tonnes, part de marché de 11,5% à 35%), le mode fluvial de marchandises constitue un mode alternatif pertinent au transport routier. Cependant, sa pertinence comme mode alternatif au niveau national reste encore limitée du fait de la configuration actuelle de son réseau (pdm de 1,5% seulement contre 96% par la route).

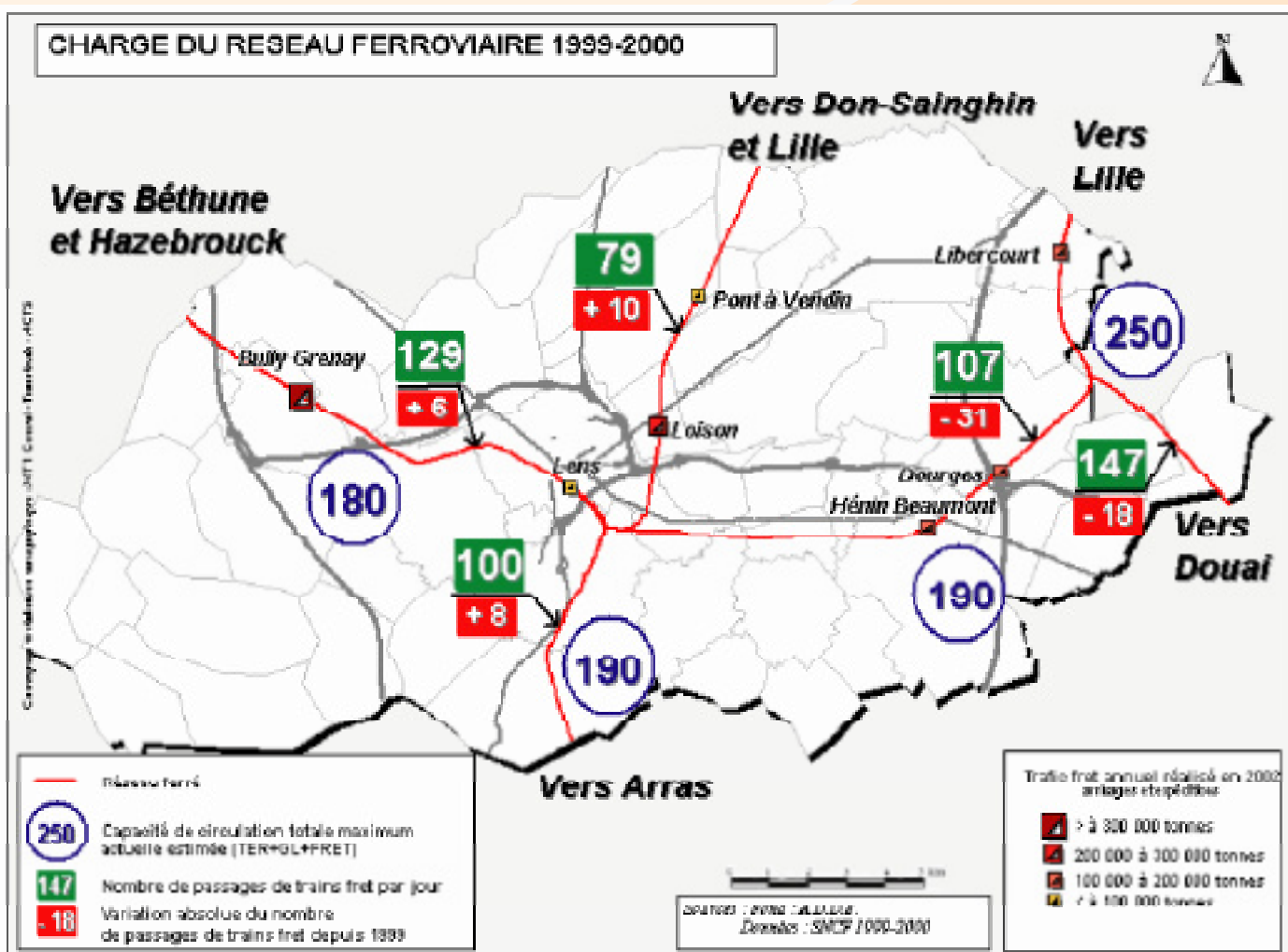
Concernant le territoire du SCOT, la présence d'une voie à grand gabarit (Canal de la Haute Deûle), d'une à petit gabarit (canal de Lens) et de 8 ports répartis sur le canal de la Haute Deûle (7) et le canal de Lens (1) constituent le réseau fluvio-portuaire local.

Le trafic généré (chargements et déchargements) sur la section 105, canal de la Haute Deûle, atteint près de 1,6 million de tonnes en 2002, dont plus de 283 milles tonnes de chargements et 1,3 million de tonnes de déchargements. En 2002, le trafic de transit sur cette section atteint les 3,3 millions de tonnes. Le trafic total atteint donc les 4,9 millions de tonnes en 2002.

La section 105 du canal de la Haute Deûle est donc le premier générateur de trafic de la région Nord-Pas-de-Calais, en 2002, tant du point de vue des trafics de marchandises générées (chargements et déchargements) que des trafics totaux. En terme de trafic de transit, la section 105 occupe la 8ème place. Pour comparaison, la section 104 du canal de la Haute Deûle, de Corbehem à Douai, supporte le plus de trafic de transit (4,2 millions de tonnes en 2002).



CHARGE DU RESEAU FERROVIAIRE 1999-2000



LE TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES

► Trafic régional

Le trafic fret ferroviaire au niveau régional pour l'année 2002 s'élevait à 30 millions de tonnes. Par ailleurs, 11,5 millions de tonnes de fret ferroviaire transitent par la Région.

La région connaît un important trafic de transit sur son réseau ferroviaire, de l'ordre de 11,5 millions de tonnes en 2002, mais qui connaît un recul de 17,3% depuis 2000 en tonnes.

► Trafic local

Le trafic fret généré en 2002 sur le territoire du SCOT atteint plus d'un million de tonnes. La gare fret la plus importante est celle de Bully-Grenay qui a traité plus de 300 000 tonnes en 2002. La gare fret de Loison-sous-Lens a traité entre 250 000 et 300 000 tonnes et constitue le deuxième groupe. Les gares fret de Libercourt, Hénin-Beaumont et Dourges composent un troisième groupe. Ces gares ont traité entre 100 000 et 150 000 tonnes. Le quatrième et dernier groupe est constitué des gares fret ayant traités moins de 100 000 tonnes en 2002. Il s'agit des gares de Pont-à-Vendin et de Lens.



LE TRANSPORT DE LOGISTIQUE

► Le canal à grand gabarit Seine-Nord Europe

Le projet de canal Seine-Nord Europe s'inscrit dans un objectif de rééquilibrage modal et trouve toute sa pertinence dans la politique renouvelée des transports : développement durable et aménagement du territoire, tant au niveau national qu'européen. En cela, il fait l'objet d'un large consensus et de nombreux soutiens locaux, nationaux et européens.

Ce projet s'intègre dans les logiques de réduction des émissions polluantes, de qualité du cadre de vie, du respect de l'environnement, tant au niveau du territoire qu'il concerne qu'au niveau des grands accords internationaux (Protocole de Kyoto, etc.).

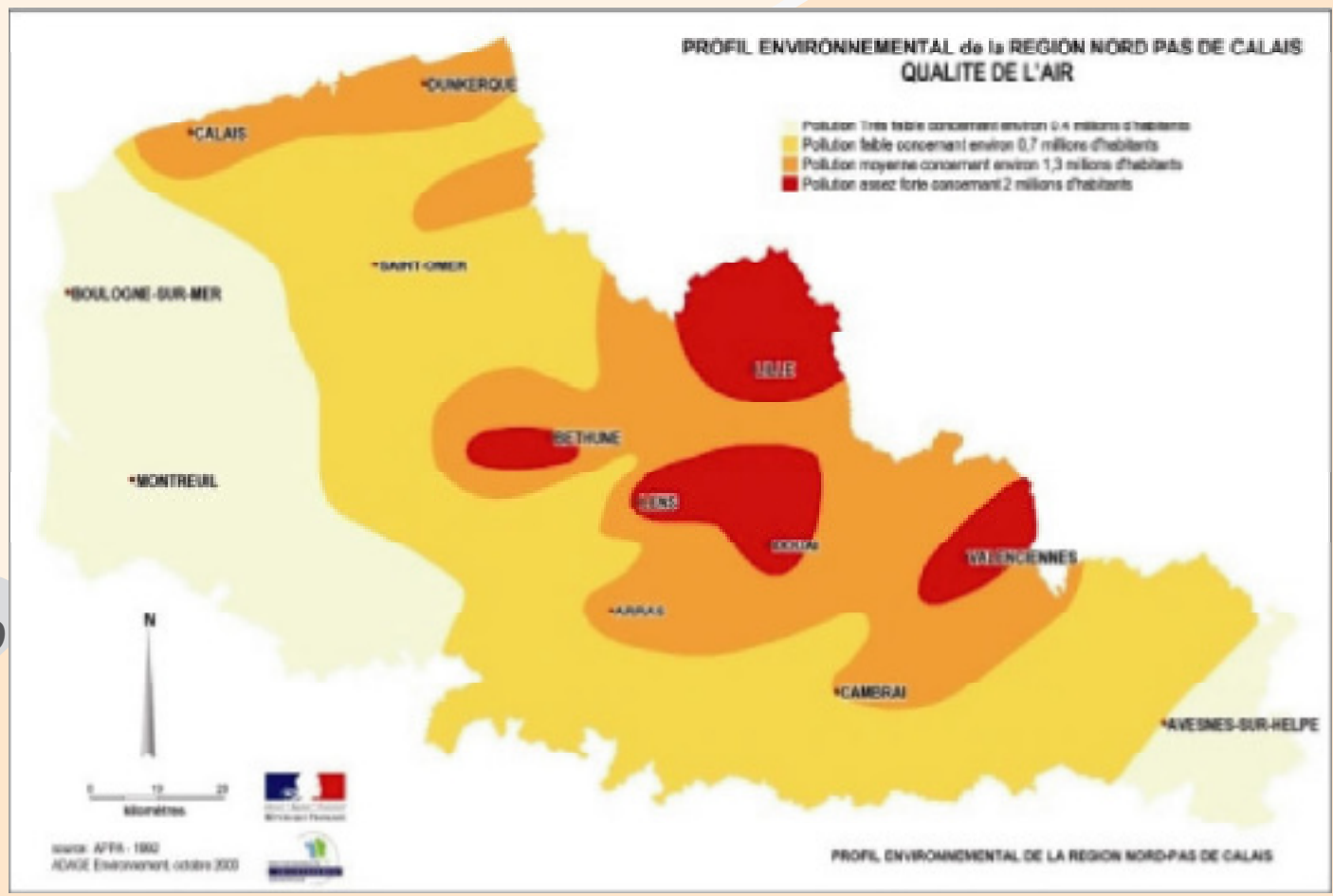
► La plate forme multimodale DELTA 3

Inaugurée le 5 décembre 2003, les objectifs de la plate-forme multimodale et logistique sont de favoriser le développement du transport combiné, d'offrir une plate-forme logistique à la taille de la distribution à l'échelle européenne et de constituer une base de massification en arrière des ports du Nord-Ouest européen.



PROFIL ENVIRONNEMENTAL de la REGION NORD PAS DE CALAIS QUALITE DE L'AIR

- Pollution très faible concernant environ 0,4 millions d'habitants
- Pollution faible concernant environ 0,7 millions d'habitants
- Pollution moyenne concernant environ 1,3 millions d'habitants
- Pollution assez forte concernant 2 millions d'habitants



130



Source: AIRE - 1992
AIRE Environment octobre 2000

PROFIL ENVIRONNEMENTAL DE LA REGION NORD-PAS DE CALAIS



2.3.5. L'IMPACT DES DÉPLACEMENTS SUR LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE ET L'ENVIRONNEMENT

Avec l'explosion de la mobilité des personnes et des marchandises depuis 50 ans, le secteur des transports exerce une pression accrue sur l'environnement. Ses impacts sont multiples : pollution atmosphérique, forte consommation d'énergie, nuisances sonores importantes, consommation d'espace, imperméabilisation des sols, modification de l'écoulement des eaux, effets de coupure des espaces naturels.

LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE

Le territoire du SCOT. est caractérisé par une forte concentration d'industries, la présence de grandes infrastructures routières et une densité urbaine importante. Ce sont autant de catalyseurs vis à vis de la pollution atmosphérique.

Les données fournies par le réseau de surveillance de la qualité de l'air de l'Artois (AREMARTOIS) montrent que la qualité de l'air mesurée dans l'agglomération de Lens ne se distinguait pas des autres agglomérations de plus de 100 000 habitants.

L'évolution des concentrations annuelles des principaux agents polluants montre que les tendances observées sur le territoire du SCOT. sont conformes aux évolutions nationales. Globalement, depuis quelques années, les teneurs atmosphériques des polluants sont en baisse ou se stabilisent, à l'exception de l'ozone et du CO₂. Ceci peut s'expliquer par l'évolution du tissu industriel, les progrès réalisés en terme de réduction des rejets industriels et les améliorations technologiques du secteur automobile.

Pourtant, l'évolution de certains polluants reste pré-occupante. Il s'agit en outre d'agents dont les sources d'émissions impliquent fortement les transports. Selon l'ADEME, les émissions de CO₂ dues au transport routier ont augmenté de 17,5% dans la région entre 1995 et 2000, passant d'environ 2 Millions de tonnes à plus de 2,35. A Lens, la concentration d'ozone dans l'air a augmenté en moyenne de 8,4 % par an entre 1998 et 2002. Entre janvier et septembre 2003, le secteur de Lens a atteint à neuf reprises le seuil d'information des personnes sensibles.

Concernant les particules en suspension, les données de l'AREMARTOIS montrent que les concentrations moyennes annuelles ont tendance à diminuer légèrement. Pourtant, elles restent relativement élevées

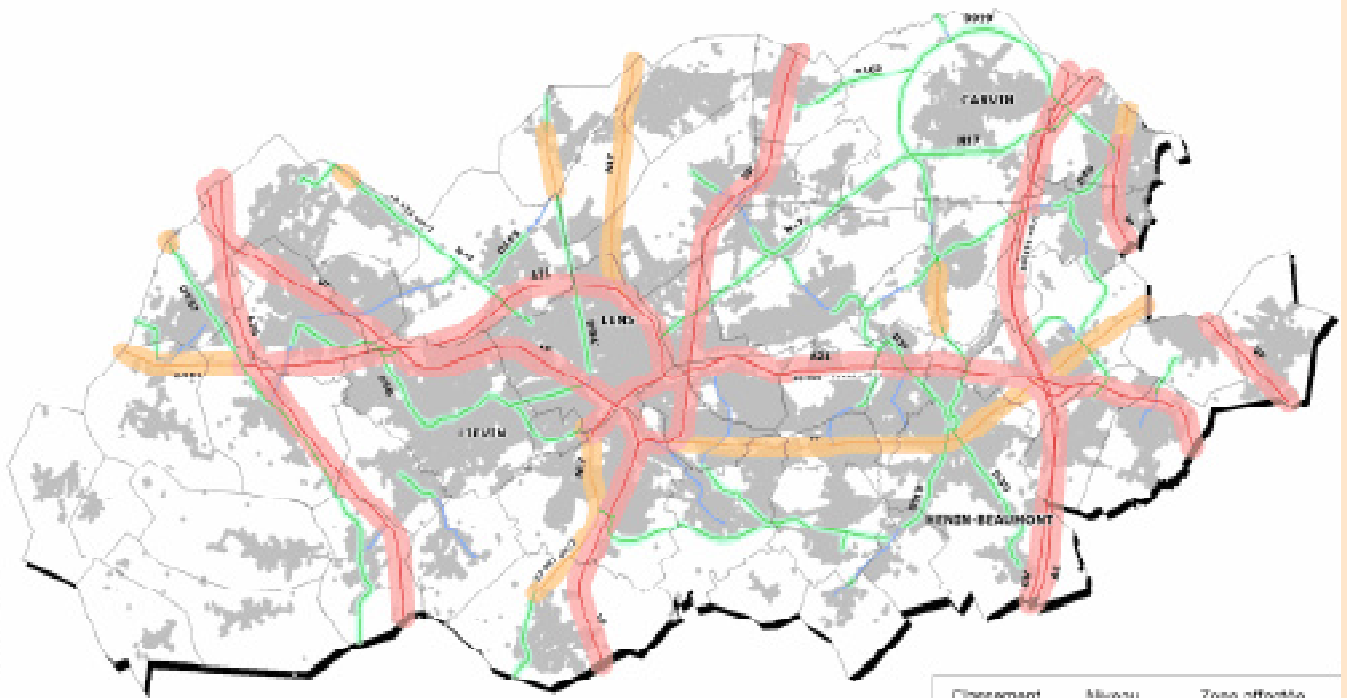
puisqu'elles sont comparables à celles de l'agglomération parisienne. La forte diésélisation du parc automobile explique les émissions particulières (le taux de diésélisation du secteur d'étude est de 36,1% contre 30,8% au niveau national). L'apparition du filtre à particules pourrait freiner ce phénomène, mais il est encore très peu développé.

LES ENJEUX SANITAIRES

Plus qu'ailleurs, l'impact sanitaire de la pollution atmosphérique ne doit pas être négligé, car les habitants du territoire du SCOT. présentent les caractéristiques des populations dites sensibles à la pollution atmosphérique. Les personnes âgées représentent une part importante de la population (20 % de la population du territoire a plus de 60 ans), les jeunes enfants sont proportionnellement plus nombreux que sur l'ensemble du territoire national (les moins de 9 ans représentent 13% de la population du SCOT., la moyenne nationale se situe autour de 11 %), enfin les personnes connaissant des difficultés respiratoires sont particulièrement nombreuses en raison de l'histoire minière et de l'orientation industrielle du territoire.

La réduction des émissions des transports qui participent fortement à la pollution de l'air est donc un enjeu primordial pour le SCOT.

CLASSEMENT DES AUTOROUTES, ROUTES NATIONALES, ROUTES DEPARTEMENTALES ET VOIES FERREES A L'EGARD DU BRUIT



Classement	Niveau	Zone affectée (par rapport à l'habitat existant)
1	$L_{Aeq} > 81$	300 m
2	$76 < L_{Aeq} \leq 81$	250 m
3	$70 < L_{Aeq} \leq 76$	100 m
4	$65 < L_{Aeq} \leq 70$	30 m

Le contour de points LAeq
 C'est une limite qui correspond à un niveau acoustique constant équivalent mesuré en décibels dB (A) qui protègerait une population exposée contre l'augmentation d'un point de bruit égale à celle des bruits considérés sur une durée déterminée.

Source : Plan L.Aeq
 Direction : D.D.C.T. Paris-Île de France



LA CONSOMMATION ÉNERGÉTIQUE

Dans la région Nord – Pas-de-Calais, la consommation énergétique des transports reste plus faible qu'au niveau national, mais elle augmente plus rapidement. Au niveau régional, la voiture particulière est responsable de 60% de la consommation d'énergie du transport routier, mais il faut noter que sa part baisse depuis 10 ans au profit du transport de marchandises. Ce dernier représente aujourd'hui 25% de la consommation d'énergie.

Dans l'arrondissement de Lens, entre 1995 et 2001, la consommation énergétique des transports a connu une hausse comprise entre 10,5% à 12,5%. La croissance continue du trafic routier, le taux de congestion du réseau, le vieillissement et la croissance du parc automobile, la hausse continue de la masse et de la puissance des véhicules et le développement de la climatisation automobile sont autant de facteurs qui expliquent cette évolution.

LES NUISANCES SONORES

► Le classement des infrastructures de transports

Les infrastructures concernées :

- Toutes les routes dont le trafic est supérieur à 5 000 véhicules par jour, indépendamment de leur statut.
- Les infrastructures ferroviaires interurbaines de plus de 50 trains par jour.
- Les infrastructures ferroviaires urbaines et les lignes de TCSP de plus de 100 trains ou bus par jour.

► Le classement des infrastructures dans le périmètre du SCOT.

Environ 280 kilomètres de linéaires d'infrastructures sont classés. En terme de secteurs affectés, on évalue à environ 95 Km² la surface soumise aux nuisances sonores des infrastructures de transports, soit 27% du territoire d'étude. Ce total important s'explique par la forte densité d'infrastructures de transports terrestres.

Les secteurs affectés par des nuisances de forte intensité dues aux infrastructures de catégorie 1 représentent 57% de la totalité des secteurs soumis au bruit. Elles correspondent aux autoroutes et aux voies ferrées. Ces dernières représentent près de la moitié des infrastructures classées en catégorie 1, le poids du ferroviaire dans l'émission des nuisances sonores ne

doit donc pas être négligé.

En tenant compte de la densité de population, on estime à plus de 100 000 le nombre de personnes situées dans les secteurs soumis au bruit. Les nuisances sonores des transports terrestres touchent donc une part importante de la population du territoire.

► Les secteurs particulièrement exposés

L'analyse de la cartographie du bruit permet de repérer les secteurs du territoire du SCOT, qui sont particulièrement exposés :

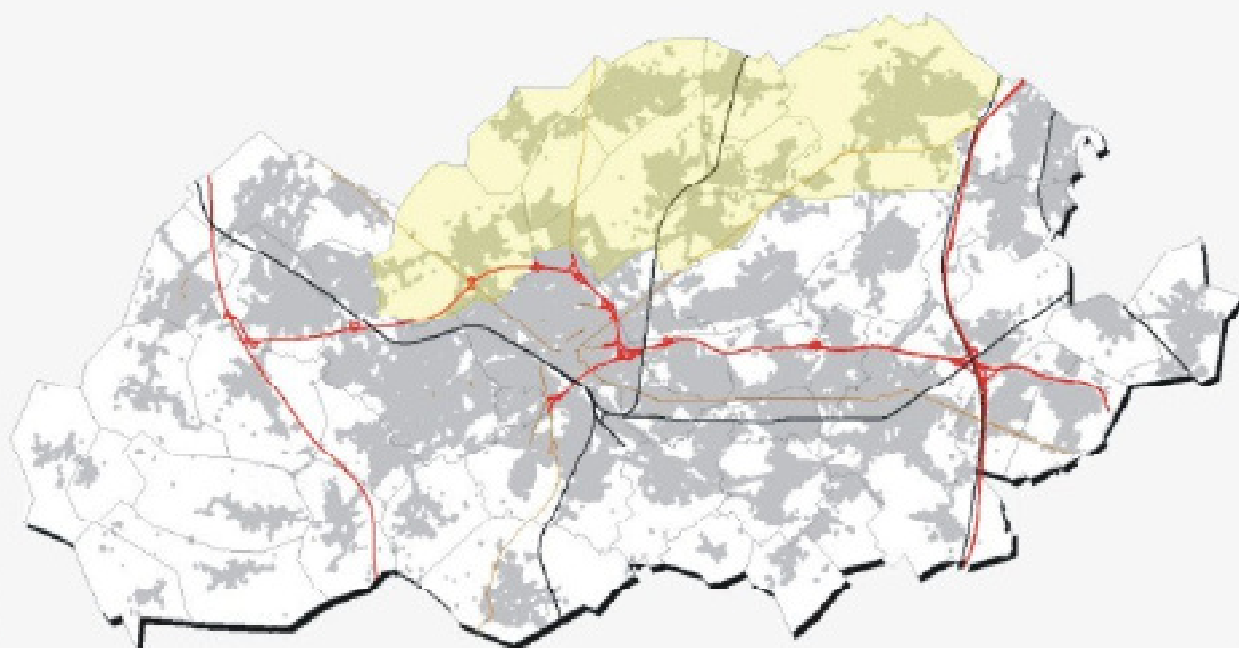
- Le sud-est de Lens et les communes d'Avion, de Sallaumines et de Noyelles-sous-Lens (A21, N17, N43 aujourd'hui déclassée, étoile ferroviaire de Lens).
- Le secteur de Dourges – Noyelles-Godault (A1 et ses échangeurs, A21, D160, LGV et voie ferrée reliant Lille à Douai).
- Dans une moindre mesure, le centre de Hénin-Beaumont (D39, D919, ancienne N43 et voie ferrée reliant Lens à Lille).

► Un outil de connaissance à exploiter

Le classement des infrastructures de transports terrestres a été créé afin de délimiter les secteurs où des règles en matière d'isolation phonique devront s'appliquer aux nouvelles constructions. Mais plus que cela, il constitue également un précieux outil de connaissance qui permet de repérer les secteurs les plus exposés aux nuisances sonores et ainsi de cibler où doivent être planifiées des actions de lutte contre le bruit.

A noter qu'une analyse complémentaire devra être menée sur les voiries communales, lorsqu'elles seront introduites dans le classement.

VERSANT NORD

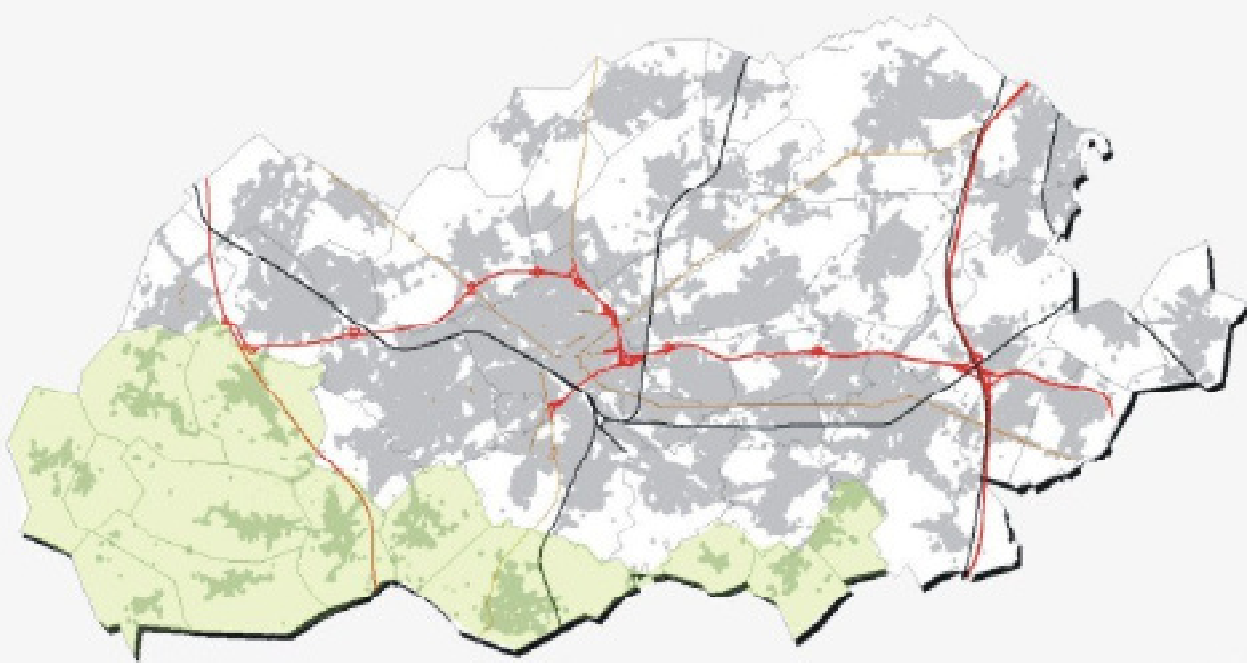


© cartographie et traitement des données géographiques - B.T.T. Casalis - Tronchetti - ACTIS



Source: Plan ADDE
Donnée: INSEE 1999

COLLINES DE L'ARTOIS



© cartographie et traitement des données géographiques - B.T.T. Casalis - Tronchetti - ACTIS



Source: Plan ADDE
Donnée: INSEE 1999



2.3.6. DIAGNOSTIC TRANSVERSAL ET OBJECTIFS

Le territoire SCOT se caractérise par une dualité forte.

Il est profondément marqué par son histoire récente. Les activités minières ont laissé des stigmates de leur exploitation, friches, terrils, cavaliers. La forme urbaine a également été influencée par les mines, avec la présence de nombreuses cités minières et un habitat relativement ancien. L'ancien Bassin Minier possède une identité forte.

Dans le même temps, de nombreux projets émergent, à l'échelle communale, communautaire ou supra-communautaire. Ce territoire est en train de réussir sa reconversion post-minière. Il a un potentiel très important, du fait de sa localisation privilégiée et de son patrimoine riche. Son développement doit donc être accompagné, et structuré.

DIAGNOSTIC TRANSVERSAL PAR ZONES

► Versant Nord

La zone du Versant Nord est très influencée par la proximité de la métropole lilloise et par le SCOT de l'Artois.

Cette zone se structure notamment par l'importance de ses échanges avec la métropole lilloise. La commune de Carvin est symptomatique de cette situation avec de nombreuses migrations pendulaires vers la métropole. La proximité d'un générateur majeur, La Française de Mécanique à Douvrin, a également une influence forte sur la structure du territoire.

La desserte en transports en commun est correcte avec un maillage bus intéressant et la présence de deux gares.

La charge du réseau viaire est très variable selon les endroits. L'est de la zone nord propose une situation assez proche de celle du versant est de l'agglomération avec un réseau saturé par les véhicules se déversant de l'A1, avec également de nombreux poids lourds qui circulent, en raison du grand nombre d'entreprises de transport et logistiques.

► Collines de l'Artois

La zone des Collines de l'Artois regroupe 14 communes aux caractéristiques très proches des communes périurbaines des grandes agglomérations à structure « classique

La forme urbaine dominante sur cette zone est l'ha-

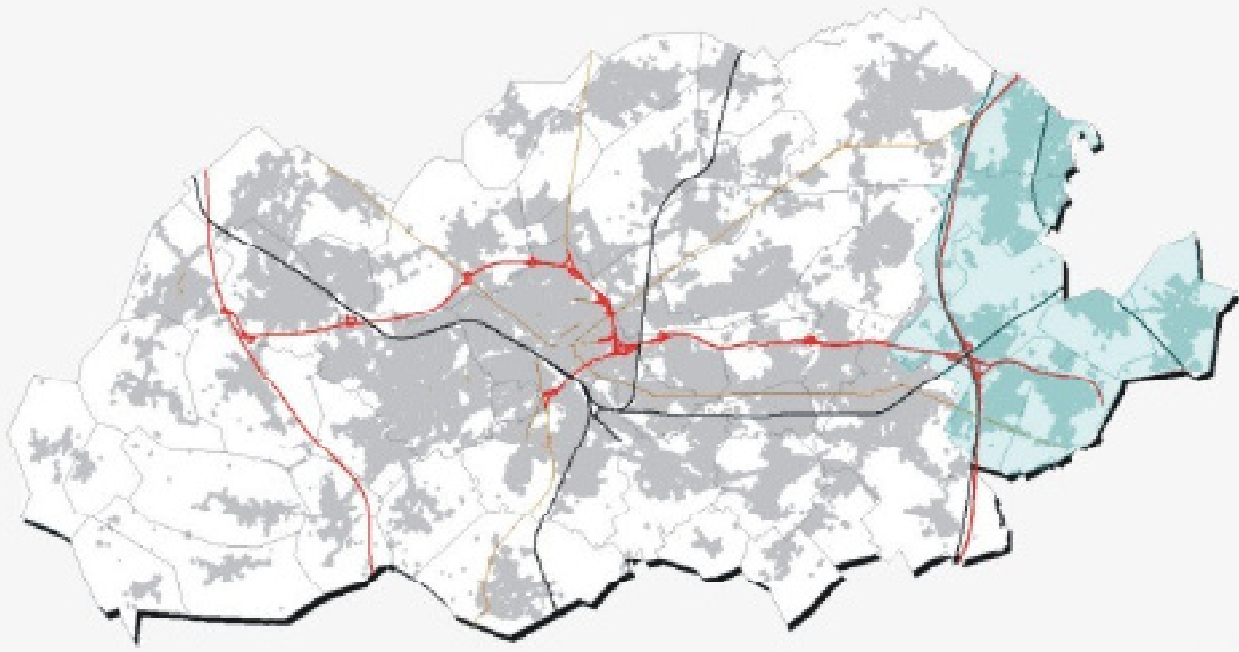
bitat individuel. L'importante arrivée de populations nouvelles a modifié ses caractéristiques, notamment en terme de motorisation et de taille des ménages. L'importante motorisation des nouveaux habitants et la structure diffuse de l'habitat rendent la desserte en transports en commun très difficile sur la zone.

Les équipements, commerces et services, peu présents dans ces communes, sont en moyenne distants de plus de 3km des lieux d'habitation.

De même, si ces communes disposent d'emplois sur leur territoire, nombreuses sont les migrations alternantes émises vers d'autres communes du SCOT, mais aussi vers d'autres secteurs, notamment vers les SCOT de Béthune et d'Arras. Plus de 80% de ces migrations s'effectuent en automobile, la part des transports collectifs étant elle inférieure à 5%.

Ce sont donc des communes aux caractéristiques spécifiques, induisant une demande en déplacements multipolarisée (vers Lens, Liévin, Hénin-Beaumont...mais aussi vers Avion, vers les communes des SCOT de Béthune et d'Arras...), pour le motif école-travail mais aussi pour les motifs achats, loisirs...

VERSANT EST

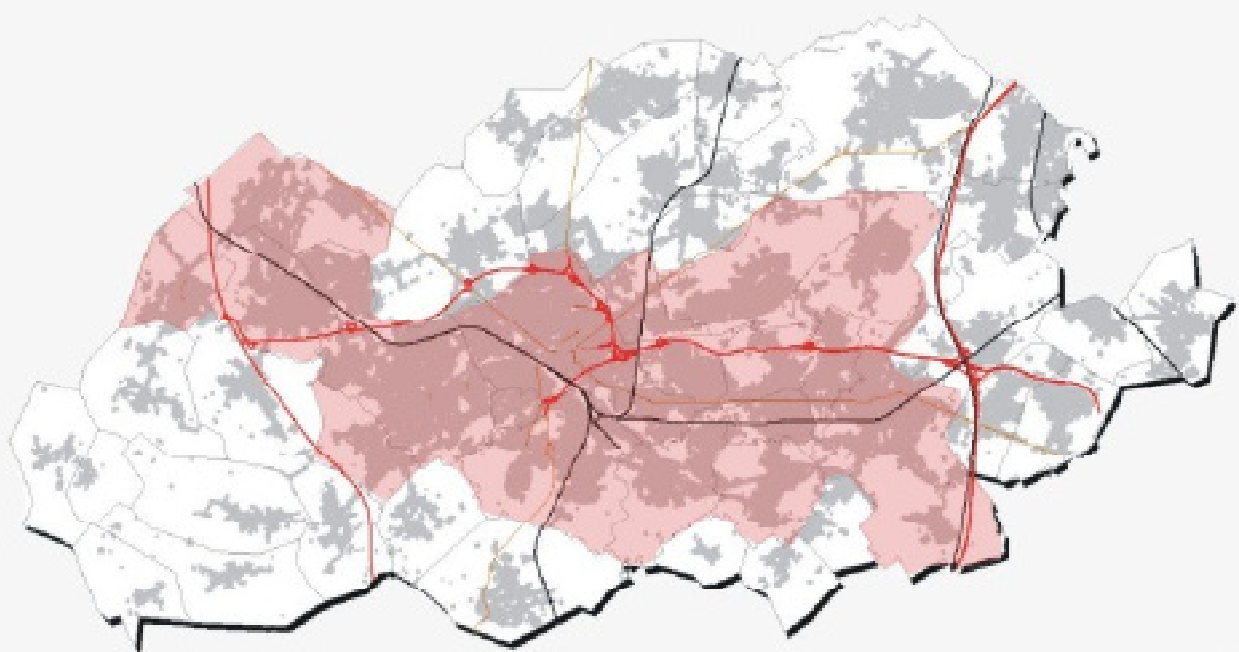


Cartographie et traitement vectoriel géologique - B.T.T. - Couvrel - Thionville - ACTIS



Statut : Plan - A.D.O.R.
Donnée : I.R.C.P.B. 1999

COEUR URBAIN



Cartographie et traitement vectoriel géologique - B.T.T. - Couvrel - Thionville - ACTIS



Statut : Plan - A.D.O.R.
Donnée : I.R.C.P.B. 1999



► Versant Est

La zone du Versant Est regroupe 7 communes situées à l'est de l'A1. Cette zone est structurée par le couloir A1/LGV, qui représente une rupture forte dans l'espace.

Cette zone est marquée par la présence très forte d'activités et de vestiges miniers qui morcellent le territoire. Séparée du reste du périmètre par le couloir A1/LGV, et directement touchée par la suppression des passages à niveau sur la voie Douai-Lille, les coupures urbaines impliquent des liaisons très difficiles entre les espaces, quelque soit le mode. La mise en place de la plate-forme logistique a eu et va avoir des conséquences très importantes pour le territoire, en particulier pour la circulation des poids lourds.

Cette zone est marquée par la présence de la plate-forme multimodale de Dourges : DELTA 3 qui présente une réelle potentialité de développement pour le territoire.

Les cités minières et les lotissements composent la majeure partie du territoire, qui dispose de peu d'espaces verts, mais en revanche est caractérisé par une densité démographique moyenne.

Le Versant Est bénéficie d'une desserte intéressante en transports publics, avec 4 gares et un maillage bus assez fin. La gare de Libercourt est la seconde gare la plus importante du périmètre du SCOT, tant en terme d'offre que de fréquentation. Les projets de pôle d'échange régional et de tram-train lillois pourraient encore renforcer cet état de fait, pour une gare qui deviendrait la porte d'entrée sud de l'agglomération lilloise.

Les problèmes de congestion sur l'A1 ont des répercussions très fortes sur le territoire avec un report du trafic sur les voies locales qui irriguent la zone. La prédominance des activités logistiques et de transport a des conséquences importantes en terme de trafic poids lourds et de nuisances qui l'accompagnent. L'impact des flux routiers générés par la plateforme de Dourges doit être pris en compte en matière de risque de congestion supplémentaire.

► Cœur urbain

La zone du Cœur Urbain représente le centre de l'agglomération. Cette zone regroupe les principales communes du périmètre à l'exception de Carvin et de Wingles.

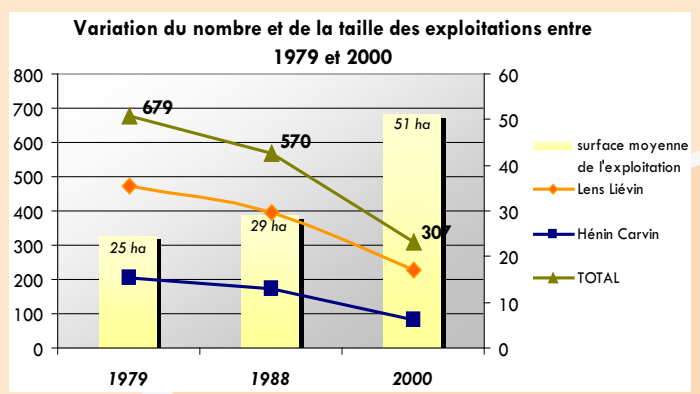
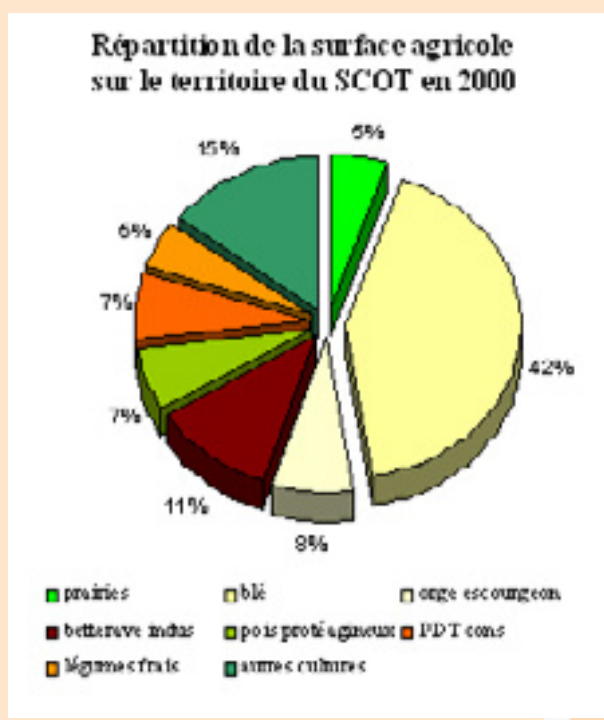
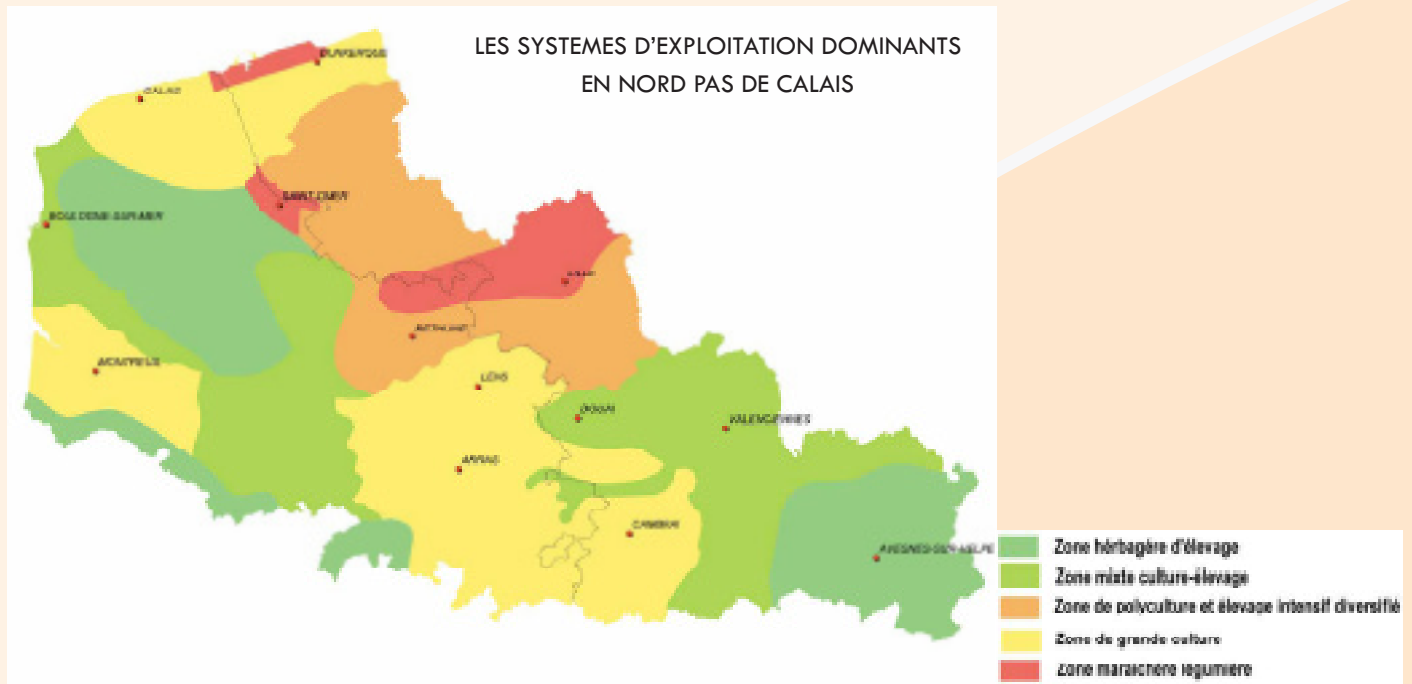
Elle représente la colonne vertébrale du périmètre, structurée autour des grands axes est-ouest (RN 43, A21, voie ferrée). Cette zone regroupe 65% de la population totale du périmètre du SCOT. On constate une réelle continuité de l'habitat et quelques zones de forte densité, notamment à Lens. Lens, Liévin, Hénin-Beaumont et Harnes, représentent les principaux pôles d'attraction de cette zone, et par extension de l'agglomération.

Les principaux pôles générateurs de trafic sont répertoriés dans cette zone, à la fois en termes de loisirs, d'établissements scolaires, de zones d'activités et commerciales.

Les formes urbaines sont variées, du lotissement au grand ensemble, en passant par les cités minières. Les vestiges de l'exploitation minière influencent l'organisation de cet espace. La présence d'infrastructures lourdes au cœur de l'agglomération est à l'origine d'importantes coupures urbaines, qui compliquent les liaisons entre les différents quartiers.

Le cœur de l'agglomération bénéficie de la présence de nombreux points d'arrêts et gares ferroviaires, qui permettent une irrigation satisfaisante du territoire. Le réseau urbain est également intéressant, quoique trop peu hiérarchisé, à l'exception des lignes à haut niveau de service, qui préfigurent l'axe fort de l'agglomération. Le pôle d'échanges multimodal de Lens constitue le nœud central des réseaux de transports publics sur le périmètre.

La circulation est très dense sur les grands axes routiers, avec des trafics de transit et de desserte locale qui se superposent sur l'A21. La RN 43 joue majoritairement un rôle de desserte locale.



2.4. VERS UNE DIVERSIFICATION DE L'AGRICULTURE

Bien qu'insérés dans un tissu fortement urbanisé, les espaces agricoles trouvent leur place sur le territoire, assurant des **fonctions à la fois paysagère** en offrant des espaces de respirations, **et économique** de part les emplois directs et induits que génère l'activité agricole.

La pression urbaine toujours plus prégnante en provenance de la métropole lilloise constitue un risque pour la pérennisation de ces espaces garant de l'identité et de l'attractivité du territoire.

Comment faire en sorte que cette agriculture dite « périurbaine » cesse d'être considérée uniquement sous l'angle des réserves foncières du territoire et de sa fonction agro-alimentaire afin de s'intégrer dans un projet de développement global du territoire ?

2.4.1. PORTRAIT DE L'ACTIVITÉ AGRICOLE

L'ACTIVITÉ AGRICOLE

► Prédominance des grandes cultures

Le territoire du SCOT s'inscrit dans une région de **grands cultures céréalières et betteravières** représentant ensemble près de 60 % des cultures.

Ces **récoltes** sont souvent **valorisées sur place**. Les coopératives de collectes des céréales sont bien implantées vers Arras, et différentes usines de transformation sont également présentes sur le territoire comme la société Europâte à Liévin.

La transformation sucrière de la betterave est largement assurée par l'usine Eridania Béghin Say de Boiry Ste Rictude.

A côté de ces deux productions végétales prédominantes, les agriculteurs du territoire cultivent également des pommes de terre, des légumes de conserverie ou encore multiplient les semences ou les plants.

Ces activités sont souvent en lien avec la **présence locale d'entreprises de transformation** dont la zone d'influence d'étend au-delà des limites du territoire et de l'Artois.

On peut prendre pour exemple, Mac Cain, la plus grosse usine de frite du monde, implanté à Harnes depuis 1981 et qui emploie 650 personnes.

Les débouchés dans les **industries agro-alimentaires (I.A.A)** via des **contrats partenariats** assurent une part importante des revenus des producteurs.

Malgré la présence de nombreuses entreprises agro-alimentaires de la filière animale, la part des exploitations qui font de l'élevage est en nette diminution. Ainsi, si 61% des exploitations produisaient des bovins en 1979, on n'en recense que 34% en 2000. D'ailleurs le cheptel total a lui aussi diminué de 109% entre ces deux dates.

► Des exploitations moins nombreuses mais plus importantes

La Superficie Agricole Utilisée* est environ de 15 000 ha en 2000 et représente 44% du territoire du SCOT, ce qui est peu comparativement au 67% qu'elle représente au niveau régional ou encore au 61% sur le territoire du SCOT voisin de l'Artois.

En effet, la présence de l'urbain est bien marquée sur le territoire et les zones agricoles viennent s'insérer dans ce tissu urbanisé, se posant souvent comme des limites à une urbanisation galopante.

Cette SAU est composée à 94 % de terres labourables, la surface toujours en herbe représentant à peine plus de 5%. Elle connaît une baisse régulière depuis 1979, qui s'inscrit dans une tendance nationale et régionale de réduction de la SAU au profit des espaces artificialisés : - 7% entre 1979 et 2000.

Par ailleurs, le nombre d'exploitations connaît une chute importante : selon le RGA** on passe de 679 en 1979, à 570 en 1988 pour finir à **307 en 2000**. Il s'agit à 78% d'exploitations professionnelles***.

Parallèlement, la taille moyenne de ces exploitations a doublé depuis 1979 : elle atteint aujourd'hui 51 ha. En 2000, 65 exploitations sur 307 ont une superficie de plus de 80 ha.

* Surface agricole utilisée : est composée des terres labourables, des cultures permanentes ou non (y compris les terrains en préparation et en jachère), des pâturages (ou « surfaces toujours en herbe ») et des jardins familiaux

** Recensement général agricole

*** Exploitation professionnelle : dimension économique supérieure ou égale 12 hectares équivalent blé et volume de travail supérieur ou égal à 3/4 d'un équivalent temps plein

La dynamique de développement



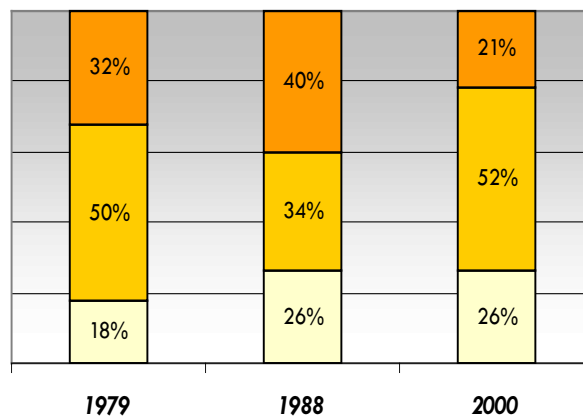
Territoire agricole préservé
Ablain St Nazaire dans les Collines de l'Artois

Une forte artificialisation des espaces agricoles
Lens, Liévin, Loos en Gohelle dans le cœur urbain



140

Age des chefs d'exploitations



■ Part des 55 ans et plus
■ Part des 40 à moins de 55 ans
■ Part des moins de 40 ans

Source : RGA

Cet **agrandissement de la taille des exploitations** est le fruit de plusieurs facteurs : il s'agit à la fois d'une stratégie économique afin de dégager un maximum de valeur ajoutée, d'un gain de productivité permis par le développement de la motorisation des engins agricoles, le remembrement ou encore la performance des intrants ou enfin, d'une opportunité de reprise des terres d'exploitants qui partent à la retraite.

On constate un rajeunissement des exploitants agricoles qui peut être dû aux politiques développées en faveur de l'installation des jeunes agriculteurs. Cependant, ce rajeunissement affiché ne doit pas masquer **la difficulté des agriculteurs à trouver une relève** : la main d'œuvre agricole se raréfie.

Selon une étude de la CAHC réalisée auprès des agriculteurs en 2002, seulement 28 des 63 exploitations professionnelles devraient trouver repreneurs.

L'identité rurale du SCOT est présente au sud dans les **Collines de l'Artois au sein d'espaces préservés et au nord via les ceintures agricoles qui enserrent les centres urbains**.

On parlera plutôt ici d'**agriculture périurbaine** au nord du cœur urbain, caractérisée par des terres agricoles constituant des « poches » enserrant des tissus urbanisés, traversées par les infrastructures de transport.

L'agriculture subsiste donc dans un territoire où la pression foncière est forte et avec des exploitants de plus en plus minoritaires par rapport aux autres usagers du territoire.

UNE ACTIVITÉ VULNÉRABLE

► La nécessité de concilier des besoins et des usages différents d'un territoire commun aux urbains et aux agriculteurs

Comme sur l'ensemble du territoire français, la distance s'est creusée entre urbains et ruraux/agriculteurs du fait de l'urbanisation : la majorité des français sont des urbains qui n'ont plus de racines rurales proches (père, grand-père agriculteur...).

Cette distance est à l'origine d'une faible connaissance du monde rural, de ses contraintes et de ses spécificités par les urbains. Par ailleurs, après la mission de production assignée à l'agriculture au sortir la seconde guerre mondiale, une demande de qualité de l'environnement, des paysages et de sécurité alimentaire s'exprime vis à vis de l'agriculture : traçabilité

des produits ou encore une agriculture qui contribuerait à la qualité de l'eau et du paysage.

Outre l'activité économique que représente l'agriculture en terme d'emplois directs et dans les secteurs amont et aval de l'agrofourniture et de l'agroalimentaire, la présence de **l'agriculture contribue donc à la fois à l'existence de paysages ouverts et d'un point de vue sociologique, au maintien d'un contact direct entre les urbains et la réalité agricole**.

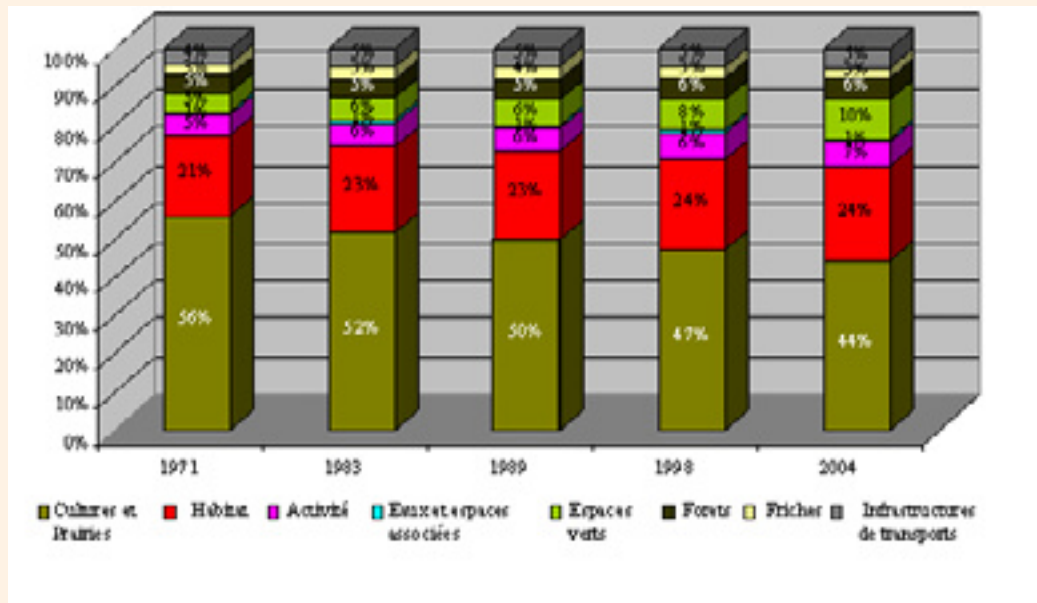
L'urbanisation et le développement des infrastructures sont à l'origine de contraintes pour les agriculteurs dans l'exercice de leur activité : morcellement du parcellaire, déplacements plus longs et sinueux entre le siège d'exploitation et les parcelles, difficulté de circuler sur des routes (problèmes de sécurité), rues non ou peu adaptées aux engins agricoles pour les exploitations dont le siège est en ville, vols de cultures ou encore dégradation de matériel.

Dans le même temps, l'activité agricole génère des « problèmes » de sécurité sur les routes : salissures et ralentissements occasionnés par les véhicules plus lents sur des axes à forte circulation.

Plusieurs demandes et usages d'un même territoire coexistent : les agriculteurs souhaiteraient pouvoir exercer leur activité et pouvoir en vivre, ils demandent plus de sécurité dans la circulation et d'avoir des trajets limités pour exercer leur activité ; quant aux habitants, ils désireraient un meilleur état des chaussées permettant également un niveau de sécurité suffisant (salissures sur les routes à certaines périodes), et un cadre de vie de qualité, sans les nuisances occasionnées par l'activité agricole (odeurs, bruits).

L'offre d'un tel cadre de vie, qu'on pourrait qualifier de « **ville à la campagne** », suppose la pérennisation des paysages agricoles.

Evolution de l'occupation du sol sur le territoire du SCOT de 1971 à 2004



Source : SCOT, photo-interprétation du territoire / campagnes aériennes 1971, 1983, 1989, 1998, 2004

La ferme pédagogique de Courrières



► Les terrains agricoles : un foncier menacé

Au regard de l'évolution de l'occupation du sol depuis 1979, on se rend compte que les terres agricoles ont été grignotées au profit de l'habitat, des espaces verts ou encore des zones d'activités.

En volume, c'est 4000 ha de cultures et prairies qui se sont transformées :

- en zones d'habitat : 1 000 ha
- en espaces verts : 1 800 ha
- en zones d'activités : 500 ha
- en infrastructures de transport : 400 ha
- en forêts : 300 ha

Les terres agricoles constituent une réserve foncière moins coûteuse à utiliser que des friches ou des terrains pollués, c'est pourquoi elles sont bien souvent urbanisées plus rapidement.

Une grande majorité **des terres agricoles sont en fermage (88%), ce qui rend l'activité agricole particulièrement vulnérable.**

En effet, l'article L.411-32 du code rural consacre le primat du droit de l'urbanisme sur le droit rural.

Ce texte dispose en effet que :

« Le propriétaire peut, à tout moment, résilier le bail sur les parcelles dont la destination agricole peut être changée en application des dispositions d'un plan d'urbanisme ou d'un plan d'occupation des sols rendu public ou approuvé. Dans ce dernier cas, la résiliation n'est possible que dans les zones urbaines définies par le plan d'occupation des sols ».

Le coût du foncier, particulièrement important en zone périurbaine exacerbe la plus-value née de l'urbanisation de la terre rendant difficile la préservation de la destination agricole des terres.

A ce jour, on voit à travers les documents d'urbanisme en vigueur, qu'une partie des terrains agricoles a vocation à être aménagée en zones d'activités et d'habitat, à court et moyen-long terme.

On note que même si la nécessité de préserver des espaces agricoles n'est pas encore complètement ancrée, la volonté de limiter l'urbanisation anarchique (le long des routes, mitage) est désormais visible au travers certains P.L.U du territoire.

2.4.2. UNE DIVERSIFICATION-TERTIARISATION DE L'ACTIVITÉ AGRICOLE

LE DÉVELOPPEMENT DE LA VENTE DIRECTE ET LA DIVERSIFICATION : DES OPPORTUNITÉS LIÉES À LA PROXIMITÉ URBAIN - RURAL

C'est dans le but d'accroître leurs revenus, pour pérenniser leurs entreprises ou améliorer l'ordinaire de leur famille que les agriculteurs pratiquent la vente directe et/ou l'accueil à la ferme.

La tertiarisation des fonctions agricoles relève d'un enjeu ressentie par une partie des agriculteurs : *« la nécessité (...) de repenser les finalités de leur métier et de renouer avec celles du métier de paysan (« agriculture paysanne ») pour réussir à pérenniser leurs exploitations et à se maintenir dans l'espace. Cela passe par l'exercice de nouvelles fonctions, innovantes donc, ou le renouvellement de fonctions plus anciennes. »**

Dans le champ des fonctions agricoles nouvelles ou renouvelées, la fonction de vente directe et celle d'accueil à la ferme, parce qu'elles ont une dimension marchande figurent parmi les plus fréquemment exercées.

► Le développement de la vente directe

Cette proximité entre urbains et ruraux a donc suscité le développement de la vente directe. Ce système de commercialisation reste un mode de relation et de connaissance privilégié entre urbains et agriculteurs.

Plus de la moitié des agriculteurs pratiquent la vente directe sur la CAHC : 56%, soit environ 35 exploitants. En 2002, tous les agriculteurs situés à Courrières, Drocourt, Evin-Malmaison, et Oignies la pratiquent.

Certains agriculteurs s'inquiètent cependant de la pérennité de ce mode de vente compte tenu du développement important des moyennes et grandes surfaces sur la CAHC.

Le développement d'un point de vente spécifique sur la CAHC est en projet, de même que l'approvisionnement de grandes surfaces en certains produits (légumes,...).

* Lescureux, Frédéric, « Les relations des agriculteurs au territoire au travers de la vente directe et de l'accueil à la ferme. » Thèse de géographie, décembre 2003

► Le développement de services

Certaines exploitations proposent de nouveaux services, qui ne sont pas directement liés à l'activité de production agricole : service de gardiennage (caravanes d'ouvriers de la plate-forme Delta 3) notamment à Evin-Malmaison, ouverture de chambres d'étudiants à Bois-Bernard (« Campus Vert ») qui ont déjà trouvé une clientèle. Les exploitations proposent ici plus que le simple coucher et se distinguent par la proposition de liens, d'un contact avec l'étudiant. L'agriculteur s'engage ainsi à proposer une fois par semaine une activité à l'étudiant (partage d'un repas, promenade,...).

On note également la présence d'une ferme auberge, appartenant au réseau « Gîte de France » à Ablain St Nazaire.

► La sensibilisation, l'ouverture aux visites

Des fermes pédagogiques se sont implantées sur Oignies, Liévin et Loos en Gohelle, membres de l'association régionale « Savoir Vert » qui compte 90 fermes dans le Nord Pas de Calais.

Sur Liévin, une autre ferme appartenant au réseau « bienvenue à la ferme » accueille des enfants durant les vacances.

Alors que la présence de l'agriculture diminue, plusieurs projets de création de lieux de sensibilisation à l'environnement sont nés, comprenant des aspects liés à la production agricole.

Le vif succès de la ferme pédagogique de Courrières, créé en 2003, accueillant des classes, des centres de loisirs et tout public le week-end atteste de l'intérêt d'un tel projet.

Une association « Relais nature » située à Hénin-Beaumont assure également la gestion d'une ferme pédagogique, et propose des visites et des animations sur les activités agricoles et la découverte des animaux de la ferme.

AGRICULTURE ET ENVIRONNEMENT

► Démarches de qualité

Certains exploitants sont engagés dans des démarches de qualité intégrant l'adoption et le suivi de pratiques respectueuses de l'environnement.

Sur le territoire du SCOT, 10 exploitations sont concernées par la souscription d'un **Contrat territorial d'exploitation (CTE) ou Contrat d'agriculture durable (CAD)**.

Ils engagent les exploitants à respecter différentes mesures afin de contribuer à protéger l'eau, préserver la biodiversité ou encore améliorer le paysage :

- implantation d'une culture intermédiaire sur sol laissé nu en hiver (cultures «piège à nitrate»)
- plantation et entretien de haies
- gestion extensive de la prairie et préservation des prairies en zones de cultures exposées au risque de retournement

Par ailleurs, certaines entreprises agroalimentaires s'engagent aux côtés des exploitants pour la pratique d'une agriculture raisonnée.

► Une interaction avec la qualité de l'eau

Concernant la qualité de l'eau souterraine, on observe une tendance à **la dégradation de la qualité de l'eau de la nappe** de la craie par les nitrates d'origine domestique et agricole au sud de la CAHC.

Les teneurs élevées en nitrates se retrouvent progressivement vers le nord, suivant le sens d'écoulement de la nappe. Un plan d'action agricole axé notamment sur **la gestion des intrants** (nitrates, phytosanitaires) est lancé sur le champ captant de Quiéry-la-Motte (au sud de la CAHC) et doit l'être sur Rouvroy (cf partie eau).

► Une situation particulière liée aux sols pollués

Du fait d'une pollution historique des sols, une partie du territoire de la CAHC n'est pas cultivable à des fins alimentaires : zone Z3 du PIG Métaleurop correspondant à des concentrations de plomb et de cadmium très importantes et dont la production est considérée comme impropre à la consommation (suivi sanitaire des produits agricoles).

2 zones ont été définies : une dont les terrains sont pollués entre 250 et 500 ppm de plomb et une autre au-delà de 500 ppm. La première recense 326 ha de parcelles agricoles et compte 20 exploitants en exercice, la seconde 58 ha et concerne 10 exploitants.

Des réflexions sont conduites afin de pouvoir envisager le développement de **productions végétales alternatives, à des fins non alimentaires**. On cherche à développer sur ces terrains, des cultures à vocation non alimentaire s'intégrant dans les filières des bioproduits en général. Les préoccupations grandissantes du consommateur pour sa santé et son environnement favorisent l'émergence de ces bioproduits.

L'objectif est d'expérimenter de nouvelles filières avec les agriculteurs, collectivités, entreprises intéressés en testant un outil de transformation et de commercialisation, pour, à terme et en fonction de leur rentabilité, laisser fonctionner ces filières de façon autonome. Le développement de productions végétales à destination non alimentaire pourrait alors, à terme, contribuer à gérer des espaces devenus ou qui deviendraient impropres aux productions à but alimentaire (terrains agricoles dégradés par les retombées industrielles, friches industrielles, etc.).

Un Pôle de Compétences « Productions Végétales Alternatives » a été créé en 2002 par le Conseil Régional Nord-Pas de Calais et l'Agence de l'Environnement et la Maîtrise de l'Énergie (ADEME) afin de mener des expérimentations visant le développement de ces filières de productions agricoles non alimentaires.

Il avait notamment pour objectif de faire émerger et d'expérimenter des filières de production et de transformation du végétal en alternative aux filières d'origine fossile. Les filières envisagées sont :

- les biocombustibles (incinération des cultures existantes: céréales , oléagineux..., bois-énergie),
- les biolubrifiants à partir d'huile de colza,
- les écomatériaux (isolants à base de fibres végétales, paillasses naturels, substrats/support de culture à base de fibres de lin, chanvre, miscanthus, etc., matériaux plastiques à base de betterave, blé),
- les extraits végétaux (colorants, huiles essentielles, principes actifs).

La refonte de la politique agricole du Conseil Régional a supprimé ce pôle mais il continue à accompagner les projets concernant ces productions non alimentaires. La Chambre régionale d'Agriculture devrait être le nouvel opérateur en charge de porter cette initiative.

Aujourd'hui, les recherches se concentrent sur l'établissement de filières porteuses qui pourraient garantir la viabilité des exploitations qui expérimentent ces pratiques (garantir des débouchés).

ACTIVITES ECONOMIQUES

► Les entreprises du Territoire

● **La taille des entreprises**

- En 2005, 5 200 établissements marchands étaient recensés sur l'arrondissement de Lens pour un effectif de 42 500 emplois

● **Les secteurs d'activités**

- L'industrie reste diversifiée et représente encore 27% des emplois de l'arrondissement (avec une perte forte dans les secteurs de la métallurgie, la chimie et textile)
- Forte prégnance de la plasturgie automobile, de l'agro-alimentaire et du BTP
- En 10 ans, l'industrie a perdu 17% de ses effectifs et les services ont gagné 45% de salariés en plus
- La logistique représente désormais plus de 30% de l'emploi des services dans l'arrondissement de Lens

● **La création d'entreprises**

- Le commerce traditionnel est le secteur qui crée le plus d'entreprises
- Une durée de vie des entreprises supérieure à la moyenne nationale

● **Les principales entreprises**

- L'arrondissement de Lens comprend 13 entreprises de plus de 300 salariés
- Tous les secteurs sont représentés et leur origine géographique est très diversifiée

► Les parcs d'activités

- L'arrondissement de Lens compte 80 parcs d'activités
- En dehors de Delta 3, les trois plus grandes zones se situent sur Carvin (ZA du Château – 128 ha), Vendin-le-Vieil (ZA du Bois Rigauld – 150 ha) et Liévin (ZA de l'Alouette – 130 ha)

► Les filières d'excellence

● **La filière logistique**

- La filière logistique (transport, formation, service, entrepôt,...) dans sa globalité représente sur l'arrondissement de Lens plus de 6600 salariés
- Le territoire est inscrit à travers cette filière dans le pôle de compétitivité I-Trans
- La plateforme multimodale Delta 3, fer de lance de la logistique du territoire, a atteint ses objectifs de remplissage et songe à son agrandissement

● **La filière éco-industrie**

- Le territoire de Lens – Hénin est reconnu à l'échelle régionale comme tête de fil (avec Douai) du développement de l'éco-industrie
- Cette filière technologique basée sur la dimension développement durable s'inscrit en complémentarité du développement de la filière logistique

● **La filière sport-économie**

- Deux équipements forts (Stade Bollaert et le Stade Couvert Régional) symbolise la dimension sportive du territoire
- Une volonté de compléter cette image d'une économie tournée vers le sport par l'accueil d'entreprises spécialisées (Design, santé, formation, service, laboratoires...)

URBANISME COMMERCIAL

► L'offre commerciale et artisanale

● **Caractéristiques générales de l'offre**

- La totalité des communes disposent d'une offre artisanale (de 3 à 271 établissements)
- Le secteur des biens et des services aux ménages concentre l'essentiel (43%) de l'activité artisanale
- 4 communes (Lens-Liévin, Hénin, Carvin) concentrent 42% du nombre total d'établissements commerciaux
- Seul le secteur des Collines de l'Artois apparaît plus faiblement équipé (moins de 10 établissements)
- Le commerce non sédentaire (halles et marchés) est particulièrement dynamique sur le territoire du SCOT
- Les commerces de centre ville sont dispersés de manière excessive, ce qui nuit à leur visibilité

● **Les établissements commerciaux de plus de 300m²**

- 2 villes (Noyelles Godault + la partie de la ZAC du bord des eaux d'Hénin et Vendin le Vieil) représente 43% des surfaces de vente du territoire
- On note l'existence d'un pôle à rayonnement régional (Auchant Noyelles Godault) et de 5 pôles d'agglomération (Lens2/Vendin2, Liévin, Lens, Hénin, Carvin)
- Le territoire du SCOT présente un niveau de densité commerciale des Grandes et Moyennes et Surfaces nettement supérieur à la moyenne nationale
- Le secteur le plus équipé en nombre de GMS à dominante alimentaire est l'ex-RN43 entre Lens et Courcelles Les Lens
- Concernant l'alimentaire, le territoire est suréquipé : les hypermarchés sont dans une situation de relatif équilibre contrairement aux supermarchés et aux maxidiscount qui présentent un fort déséquilibre résultant d'un maillage traditionnel auquel est venu s'ajouter un réseau extrêmement dense de maxidiscount

● **La demande** (enquête réalisée auprès de 1200 ménages)

- Le poids prédominant des parts de marché des grandes et moyennes surfaces commerciales pour presque tous les grands postes de dépenses (à l'exception de l'hygiène-santé-beauté et des services)
- Les parts de marché du commerce traditionnel apparaissent de ce fait relativement réduites
- Le pôle commercial dominant du territoire est le pôle commercial Auchan Noyelles (15,3% de parts de marché) suivi du pôle Vendin 2-Lens 2 (12,2%), Liévin (y compris Carrefour) (12,2%), Lens (10,4%)
- Il existe 2 grands bassins de consommation correspondant approximativement aux territoires des 2 agglomérations

TRANSPORTS

► Transports et déplacements

● **Caractéristiques générales**

- - Le taux de motorisation est encore faible mais rattrape petit à petit son décalage
- - Les nombreuses infrastructures du territoire (autoroutes, canaux, voies ferrées et lignes à grande vitesse) marquent de fortes ruptures spatiales dans le tissu urbain

● **Mobilités**

- Les migrations domicile-travail se font majoritairement en interne
- Les communes aux franges du territoire sont plus influencées par Arras/Béthune/Douai
- La majorité des communes comportent une part significative de travailleurs qui vont sur la métropole lilloise

► Les infrastructures routières

- Le réseau de voirie est fortement structuré par la maille triangulaire des voies autoroutières A1/A21/A26
- Le réseau secondaire est orienté Est-Ouest (ex RN43, axe RD58-RD40) et présente souvent une fonctionnalité mauvaise
- Le trafic a augmenté plus rapidement qu'au niveau national
- Le territoire ne propose pas de stationnement payant, étant en cela la plus grosse agglomération n'utilisant pas ce moyen de régulation

► Les transports publics

- Les transports collectifs urbains présentaient jusqu'à présent une offre relativement faible
- Cette offre tend à se structurer et se développer (grâce aux fusions récentes des périmètres de transports des 2 agglomérations du territoire puis depuis le 1er janvier 2006 avec le béthunois, à la mise en place du PDU...)
- Les gares de Libercourt et Lens sont les 2 plus importantes en terme d'offres et sont reconnues d'intérêt régional
- 3 autres gares sont considérées comme d'intérêt d'agglomération : Hénin-Beaumont, Bully/Grenay, Pont à Vendin
- L'intermodalité proposée aux voyageurs est insuffisante
- L'offre d'aménagements cyclables est encore embryonnaire

► Les transports de marchandises

- Le transport de marchandises est particulièrement important en volume et principalement généré par le petit commerce, les entrepôts et transports et l'industrie
- On note la présence d'un canal à grand gabarit, d'un à petit gabarit et de 8 ports fluviaux
- La plate-forme multimodale Delta 3 de Dourges offre au territoire un outil logistique d'envergure européenne

La prise en compte de l'environnement

150

