



# REVISION DU **SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE**

de LENS-LIEVIN-HENIN-CARVIN

**Projet d'aménagement  
stratégique (PAS)**

Projet arrêté le 4 juillet 2024



# Schéma de Cohérence Territoriale de LENS-LIEVIN-HENIN-CARVIN

## Projet d'Aménagement Stratégique 2023 - 2043



*Figure 1 : Vue du sommet du nouveau château d'eau communautaire en construction. Zone d'activité des Alouettes - Bully-les-Mines, CALL, février 2020*

## Table des matières

<b>I – L’élaboration du projet d’aménagement stratégique : un processus continu de concertation .....</b>	<b>7</b>
<b>II – Le nouveau SCoT de Lens-Liévin-Hénin-Carvin : répondre aux enjeux du territoire à vingt ans .....</b>	<b>8</b>
<b>1. Un SCoT modernisé répondant au défi climatique .....</b>	<b>8</b>
Le projet d’aménagement stratégique, clé de voute du SCoT modernisé .....	8
Le SCoT du défi climatique et social, tirant les enseignements du passé .....	8
<b>2. Un projet d’aménagement stratégique, fondé sur trois grands enjeux transversaux issus du diagnostic territorial.....</b>	<b>9</b>
<b>III – Affirmer le positionnement stratégique du territoire à vingt ans.....</b>	<b>13</b>
<b>1/ Porter de nouvelles ambitions d’aménagement et se projeter vers l’avenir .....</b>	<b>13</b>
<b>2/ Conforter les forces d’un réseau de pôles urbains irriguant des bassins de vie dynamiques</b>	<b>13</b>
Les pôles urbains structurants.....	14
Les centralités secondaires.....	14
Les pôles intermédiaires.....	14
Les pôles de proximité.....	14
Les communes à dominante rurale et/ou résidentielle .....	15
<b>3/ Consolider la place du territoire du SCoT dans son espace régional et au-delà.....</b>	<b>17</b>
<b>GRANDE DYNAMIQUE N°1 : BIEN VIVRE DANS LES VILLES ET LES VILLAGES DU SCOT .....</b>	<b>20</b>
<b>AXE N°1 : RECREER LES CONDITIONS D’UNE URBANISATION DE QUALITE SUR L’ENSEMBLE DU TERRITOIRE .....</b>	<b>20</b>
<b>Orientation d’aménagement n°1 : créer les conditions pour un logement de qualité pour tous .....</b>	<b>20</b>
Objectif 1 : organiser l’urbanisation prioritairement au sein de l’enveloppe urbaine, particulièrement dans les centralités communales .....	20
Objectif 2 : produire un urbanisme de qualité, vers de nouveaux modèles d’aménagement.....	20
Objectif 3 : réconcilier la ville et la nature, mieux gérer les espaces d’interface et le développement de la nature en ville.....	21
Objectif 4 : soutenir une politique d’habitat cohérente répondant aux besoins des populations .....	21
<b>Orientation d’aménagement n°2 : préserver et valoriser la qualité et la diversité des paysages .....</b>	<b>21</b>
Objectif 5 : mettre en valeur les paysages pour consolider un cadre de vie de qualité .....	21
Objectif 6 : préserver les espaces agricoles, élément structurant des paysages, des fonctions écologiques et du développement économique des territoires ruraux et périurbains .....	22
<b>Orientation d’aménagement n°3 : offrir un habitat de qualité en préservant les espaces naturels, agricoles et forestiers .....</b>	<b>22</b>
Objectif 7 : diminuer la consommation foncière à vocation d’habitat et l’artificialisation des sols .....	22

**AXE N°2 : BIEN VIVRE DANS LE NOYAU URBAIN GRACE A L'AMELIORATION DES MOBILITES, AU DEVELOPPEMENT DES EQUIPEMENTS, SERVICES ET COMMERCES ET A LA CONSTITUTION D'UNE PLUS GRANDE PROXIMITE..... 23**

**Orientation d'aménagement n°4 : poursuivre l'essor des nouvelles mobilités du territoire et améliorer l'accessibilité des polarités en visant la décarbonation des déplacements ...23**

Objectif 8 : consolider la stratégie des transports en commun ..... 23

Objectif 9 : proposer une politique ambitieuse en matière de mobilités alternatives à la voiture individuelle ..... 24

Objectif 10 : maîtriser et réduire les impacts de la voiture sur la santé et l'environnement, viser la décarbonation des déplacements ..... 24

Objectif 11 : développer la logistique urbaine..... 25

**Orientation d'aménagement n°5 : repenser l'offre commerciale au regard de la localisation des polarités et dans une logique de complémentarité entre centres-villes et périphéries commerciales .....25**

Objectif 12 : revitaliser l'offre commerciale des centres-villes ..... 25

Objectif 13 : accompagner la modernisation des périphéries commerciales dans une logique de gestion économe de l'espace ..... 25

Objectif 14 : redynamiser les centralités urbaines au travers d'espaces publics qualitatifs ..... 25

**Orientation d'aménagement n°6 : valoriser les équipements existants et créer de nouvelles aménités pour répondre aux besoins des populations .....27**

Objectif 15 : valoriser et irriguer les équipements structurants pour favoriser leur fréquentation par les habitants ..... 27

Objectif 16 : assurer un maillage équilibré d'équipements et de services en tenant compte des besoins des populations ..... 27

**AXE N°3 : BIEN VIVRE DANS LES COMMUNES PERIURBAINES ET RURALES GRACE AUX EQUIPEMENTS DE PROXIMITE ET A UNE OFFRE DE LOGEMENTS ADAPTEE..... 27**

**Orientation d'aménagement n°7 : maintenir et renforcer les équipements et services de proximité .....27**

Objectif 17 : compléter l'offre d'équipements et de services au plus près des habitants ..... 27

Objectif 18 : encourager l'implantation de commerces de proximité ..... 27

Objectif 19 : organiser des mobilités complémentaires à celles du noyau urbain ..... 27

**Orientation d'aménagement n°8 : fluidifier les parcours résidentiels des populations des territoires ruraux et périurbains.....28**

Objectif 20 : anticiper les évolutions démographiques et sociales par un habitat varié et adaptable, en complémentarité de l'offre des centralités ..... 28

Objectif 21 : proposer des logements durables intégrant des réponses aux enjeux écologiques et énergétiques ..... 28

Objectif 22 : réduire l'impact foncier de l'offre résidentielle, particulièrement de l'habitat individuel ..... 28

**GRANDE DYNAMIQUE N°2 : AMELIORER LA SANTE ET LA QUALITE DE L'ENVIRONNEMENT, CONDITIONS ESSENTIELLES A L'EPANOUISSEMENT DES HABITANTS. .... 30**

**AXE N°1 : INTEGRER DAVANTAGE LA SANTE ET LA QUALITE ENVIRONNEMENTALE DANS L'AMENAGEMENT ET LE DEVELOPPEMENT DU TERRITOIRE ..... 30**

**Orientation d'aménagement n°9 : améliorer l'offre de santé et faciliter le parcours de soin de la population .....30**

**Orientation d'aménagement n°10 : traiter les risques et les nuisances pour améliorer la santé et la sécurité humaines**.....31

*Objectif 23 : réduire l'exposition aux risques naturels et technologiques, ainsi qu'aux pollutions*.....31

*Objectif 24 : réduire l'exposition aux nuisances et garantir la santé publique*.....31

**Orientation d'aménagement n°11 : préserver et restaurer la trame verte et bleue du territoire, ainsi que la Chaîne des parcs** .....31

*Objectif 25 : sauvegarder et développer la trame verte et bleue dans une logique de continuité avec les territoires voisins*.....31

*Objectif 26 : assurer la disponibilité et la qualité de la ressource en eau, ainsi que la continuité des cycles de l'eau sur le long terme*.....32

*Objectif 27 : valoriser la Chaîne des Parcs et l'« Archipel Vert » et leur accès au public*.....32

**AXE N°2 : ACTIVER LES GRANDS LEVIERS D'AMENAGEMENT LOCAUX ET DE DEVELOPPEMENT POUR ACCOMPAGNER LES TRANSITIONS CLIMATIQUE ET ENERGETIQUE**..... 33

**Orientation d'aménagement n°12 : accompagner les transitions climatique et énergétique** .....33

*Objectif 28 : mettre en place les moyens de lutte contre le changement climatique*.....33

*Objectif 29 : promouvoir les solutions locales de transition énergétique et de préservation des ressources* .....33

**AXE N°3 : FAVORISER UNE AGRICULTURE RESPECTUEUSE DE L'ENVIRONNEMENT ET REpondant AUX BESOINS ALIMENTAIRES LOCAUX** ..... 34

**Orientation d'aménagement n°13 : accompagner les évolutions du système agricole** .....34

**GRANDE DYNAMIQUE N°3 : AFFIRMER LE RAYONNEMENT DU TERRITOIRE DU SCOT DANS LES HAUTS-DE-FRANCE ET AU-DELA**..... 37

**Orientation d'aménagement n°14 : faire évoluer les mobilités et fluidifier les déplacements en direction du territoire et vers les autres territoires**.....37

*Objectif 30 : assurer l'intégration du SCOT au sein de son bassin de mobilité régionale et accompagner la transition des mobilités vers un modèle décarboné*.....37

*Objectif 31 : contribuer au décongestionnement et à l'amélioration du réseau routier et autoroutier, notamment l'A1, l'A21, la N47 et la RD58*.....37

*Objectif 32 : intensifier la desserte ferroviaire pour les voyageurs comme pour les marchandises* .....37

*Objectif 33 : accroître l'usage du transport fluvial de marchandises, notamment via le canal de la Deûle*38

**Orientation d'aménagement n°15 : structurer et vitaliser le tissu économique du bassin d'emploi de Lens-Liévin-Hénin-Carvin en s'insérant dans une logique de transition environnementale, sociale et économique**.....40

*Objectif 34 : organiser une armature économique cohérente et rayonnante, économe en foncier et intégrant la logistique commerciale*.....40

*Objectif 35 : créer les conditions d'une attractivité renouvelée à travers une offre de formation et des pôles d'excellence performants* .....42

*Objectif 36 : diminuer la consommation foncière à vocation économique, vers de nouveaux modèles d'aménagement*.....42

**Orientation d'aménagement n°16 : conforter les atouts touristiques et patrimoniaux d'envergure régionale, nationale et internationale du territoire** .....44

Objectif 37 : s'appuyer sur les équipements et segments touristiques rayonnants déjà présents sur le territoire..... 44

Objectif 38 : valoriser les paysages et caractéristiques identitaires du territoire..... 44

Objectif 39 : relier et mettre en tourisme le territoire ..... 44

**Orientation d'aménagement n°17 : favoriser les coopérations d'aménagement à l'échelle InterSCoT.....46**



Figure 2 : Conférence des Maires à Liévin, présentation de la synthèse du diagnostic, SCoT LLHC, 8 mars 2022

## I – L'élaboration du projet d'aménagement stratégique : un processus continu de concertation

Ce document **dresse les grandes orientations sur le territoire du SCoT à un horizon de 20 ans** selon les dispositions de l'article L.141-3 du Code de l'urbanisme. Il a vocation à être ajusté, complété et actualisé de façon collective jusqu'à sa mise en débat au comité syndical du SCoT.

Après l'élaboration du diagnostic territorial, celle du Projet d'Aménagement Stratégique (PAS) a été conduite dans le cadre d'un **processus continu d'association des élus du territoire** et des personnes publiques associées. Au préalable, il est à noter que les orientations des Projets de Territoire des Communautés d'agglomération de Lens-Liévin et d'Hénin-Carvin ont été prises en compte. En ce qui concerne les élus, ils ont été associés en amont de la procédure lors de plusieurs réunions de travail :

- 8 mars 2022 : Conférence des Maires – Articulation du diagnostic territorial avec le PAS
- Réunion des Présidents des EPCI (1<sup>er</sup> mars et 16 septembre 2022)
- 5 avril 2022, lors d'un séminaire au Louvre-Lens Vallée (commission SCoT élargie) et le 23 mai 2022, lors d'un séminaire au Centre d'Histoire de Souchez (commission SCOT élargie) ;
- Lors des réunions sectorielles en présence des maires en juin 2022 ;
  - A Noyelles-sous-Lens pour les communes du cœur urbain
  - A Givenchy-en-Gohelle pour le secteur des Collines de l'Artois
  - A Carvin pour les communes du secteur nord
- Lors des commissions dédiées à révision du SCoT (10 janvier 2022 à Méricourt, 18 octobre 2022 à Montigny-en-Gohelle et 8 février 2023 à Noyelles-Godault)
- Lors des réunions du comité syndical du SCoT le 16 mars, le 11 juillet et le 8 décembre 2022 pour tirer les enseignements des réunions de concertation ;
- Lors de réunions des exécutifs des deux agglomérations les 10 décembre 2022 et 10 février 2023

Parallèlement aux réunions politiques, **plusieurs réunions techniques se sont tenues** avec les techniciens des Communautés d'agglomération de Lens-Liévin et d'Hénin-Carvin et le Syndicat mixte du SCoT, ainsi qu'avec ceux des villes inscrites dans les programmes nationaux de revitalisation de Petites Villes de Demain et Action Cœur de Ville. Ces comités ont été thématiques (commerce, environnement, consommation foncière) ou transversaux.

En outre, deux **réunions publiques** se sont tenues pour présenter la synthèse du diagnostic territorial et le projet d'aménagement stratégique (23 et 25 janvier 2023 à la faculté Jean Perrin de Lens et à la Communauté d'agglomération d'Hénin-Carvin)

Enfin, **l'élaboration du PAS a été réalisée en association étroite avec les personnes publiques associées** à travers plusieurs réunions techniques bilatérales en amont des réunions multilatérales dont celle qui s'est tenue le 29 novembre 2022 à Liévin avec l'ensemble de personnes publiques associées.

**Le Projet d'Aménagement Stratégique a été rédigé afin d'en faciliter sa lecture et son appropriation par les acteurs du territoire et le grand public.** Dans ce but, il est structuré en trois grandes dynamiques et plusieurs orientations d'aménagement, elles-mêmes déclinées en objectifs clairement identifiés.

## II – Le nouveau SCoT de Lens-Liévin-Hénin-Carvin : répondre aux enjeux du territoire à vingt ans

### 1. Un SCoT modernisé répondant au défi climatique

Le projet d'aménagement stratégique, clé de voute du SCoT modernisé

La révision du SCoT de Lens-Liévin-Hénin-Carvin intègre les éléments législatifs des **ordonnances du 17 juin 2020** relative à la rationalisation de la hiérarchie des normes applicables aux documents d'urbanisme mais aussi de celle relative à la modernisation des schémas de cohérence territoriale (délibération du comité syndical du 20 mai 2021). Prise en application de la loi ELAN<sup>1</sup>, cette dernière ordonnance modifie substantiellement le contenu et la structure des SCoT. Le Projet d'Aménagement Stratégique (PAS) se substitue en effet au Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) mais demeure cependant la clé de voute du SCoT.

Ainsi, au titre de l'article L.141-3 nouveau du code de l'urbanisme, **Le Projet d'Aménagement Stratégique « définit les objectifs de développement et d'aménagement du territoire à un horizon de vingt ans sur la base d'une synthèse du diagnostic territorial et des enjeux qui s'en dégagent. Ces objectifs peuvent être représentés graphiquement. Ils concourent à la coordination des politiques publiques sur les territoires, en favorisant un équilibre et une complémentarité des polarités urbaines et rurales, une gestion économe de l'espace limitant l'artificialisation des sols, les transitions écologique, énergétique et climatique, une offre d'habitat, de services et de mobilités adaptés aux nouveaux modes de vie, une agriculture contribuant notamment à la satisfaction des besoins alimentaires locaux, ainsi qu'en respectant et mettant en valeur la qualité des espaces urbains comme naturels et des paysages.**

**Le projet d'aménagement stratégique fixe en outre, par tranches de dix années, un objectif de réduction du rythme de l'artificialisation ».**

Le PAS est l'**expression de la vision politique des élus**. Il n'est pas juridiquement opposable aux tiers, mais il constitue le **trait d'union entre le diagnostic du territoire et le document d'orientation et d'objectifs** dont les dispositions sont opposables et s'imposent dans un rapport de compatibilité aux documents et autorisations d'urbanisme.

Le SCoT du défi climatique et social, tirant les enseignements du passé

**Les enjeux sociaux, climatiques, écologiques et énergétiques se succèdent** ces dernières années impliquant des répercussions internationales, régionales et locales. Une augmentation des tensions liées à la raréfaction des ressources et à leur gestion (foncier, eau, production agricole, etc.) est observable. **Le SCoT intègre ces enjeux et vise à y répondre à travers son projet d'aménagement stratégique.** De plus, l'ambition est ici de trouver l'équilibre entre les évolutions nécessaires pour répondre à ces enjeux et leur acceptabilité sociale auprès de la population locale.

Le nouveau SCoT s'appuie également sur le bilan de la mise en œuvre du précédent SCoT datant de 2008 et dont l'évaluation du 15 juin 2015 a mis en évidence certaines limites :

- un caractère opérationnel peu marqué ;
- une influence de la métropole lilloise qui réorganise le territoire selon deux axes nord-sud, alors que le SCoT prévoyait de renforcer l'axe est-ouest ;

<sup>1</sup> Loi d'évolution du logement, de l'aménagement et du numérique du 23 novembre 2018



- le renforcement des déséquilibres entre lieu de résidence et lieu de travail, entraînant une augmentation des distances de déplacements domicile – travail ;
- une tendance à la dépoliarisation.

Il intègre à ce stade les exigences de la loi climat et résilience du 21 août 2021, particulièrement en matière de lutte contre l'étalement urbain et de réduction de la consommation foncière.

Cette dernière vise à **diviser par deux la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers entre 2021 et 2030 (révolu)** par rapport à la consommation observée entre 2011 et 2020 (révolu), mais aussi à déterminer une trajectoire de réduction de l'artificialisation des sols pour atteindre le Zéro Artificialisation Nette des sols en 2050.

## 2. Un projet d'aménagement stratégique, fondé sur trois grands enjeux transversaux issus du diagnostic territorial

La synthèse du diagnostic territorial et de l'état initial de l'environnement a permis d'identifier **trois grands enjeux transversaux**, pour ainsi saisir la complexité du territoire du SCoT de Lens-Liévin-Hénin-Carvin. Cet état des lieux préfigure **les priorités** pour l'avenir du territoire. Ces trois enjeux sont explicités plus largement en annexe du projet d'aménagement stratégique.



Figure 3 : enjeux transversaux issus du diagnostic, SCoT LLHC, janvier 2022

### ENJEU TRANSVERSAL 1 : L'ÉPANOUISSEMENT SOCIAL, CULTUREL ET HUMAIN

**La place de l'humain constitue un enjeu essentiel** du SCoT de Lens-Liévin-Hénin-Carvin et de la vision portée par les élus du territoire. Elle est tout particulièrement centrale au regard des **problématiques sociales, économiques et environnementales** que peut connaître l'ancien bassin minier. L'ambition est de mobiliser les différents champs d'intervention du SCoT pour répondre aux aspirations des populations et permettre leur épanouissement social, culturel et humain. Cette démarche nécessite d'offrir un niveau d'équipements et de services important, notamment en matière de santé, l'accès à un logement digne et adapté aux besoins de chaque ménage, à un emploi stable et de plus en plus qualifié, ou encore à un cadre de vie de qualité favorisant le lien

avec la nature. Suite à l'établissement du diagnostic territorial plusieurs enjeux se dégagent en la matière :

- **la satisfaction des besoins essentiels** en lien avec le vieillissement de la population et la relative jeunesse des populations présentes – logements, mobilité, commerce, santé, etc.
- **l'adaptation au changement climatique**, par la réduction des îlots de chaleur urbains, la réduction de l'empreinte carbone et le développement des énergies renouvelables et de récupération, la rénovation du parc de logements ;
- le façonnement d'un **cadre de vie sain et attractif**, en particulier dans le cœur urbain dense par **l'accès à la nature**, l'encouragement des **modes actifs**, la qualité et salubrité des milieux et de la **biodiversité** ;
- **le maintien de l'offre de santé à moyen et long termes** dans un contexte de baisse de la démographie médicale et d'un état de santé général des populations très dégradé ;
- l'accès à l'emploi, à la formation initiale et continue, au numérique, **vecteur de promotion et d'ascension sociale** ;
- la préservation, la valorisation et l'appropriation des communs, ce qui fait patrimoine, **vecteur d'identité, de bien-être et de valorisation sociale et culturelle**.

## ENJEU TRANSVERSAL 2 : LA STRUCTURATION DE L'URBANISATION ET LA PRESERVATION DES RESSOURCES

Historiquement, le territoire du SCoT Lens-Liévin-Hénin-Carvin s'est urbanisé au fur et à mesure de l'exploitation des veines de charbon et de la construction des cités minières à proximité des puits. Ce développement a davantage répondu à une logique économique qu'à une vision cohérente de l'aménagement du territoire et a été amplifié par l'avènement du modèle pavillonnaire et commercial des années 70. Ces différentes étapes d'évolution urbaine ont conduit à la **naissance d'un système multipolaire unique constituant à la fois la force et la faiblesse du territoire** en termes d'aménagement dans l'optique de la transition énergétique, climatique et sociale. En effet, ce système permet de faciliter l'accès aux équipements, aux services, aux commerces et à l'emploi sur l'ensemble du territoire. Cependant, il implique une plus grande difficulté pour contenir le phénomène d'étalement urbain ou pour relier par des modes de transport sobres les différentes parties du territoire, conduisant ainsi à l'accroissement des déplacements motorisés.

Face à ces constats, les enjeux liés à la structuration urbaine et à la préservation des ressources, portent donc sur :

- la définition d'une organisation territoriale qui **conforte les polarités** et qui **garantisse les complémentarités**, notamment commerciales, entre les pôles ;
- l'évolution du modèle d'urbanisation en faveur d'une **gestion plus économe de l'espace, la désimperméabilisation des sols** et tendant à terme vers un **objectif de neutralité foncière** ;
- la **structuration des développements urbains, économiques et commerciaux** autour :



Figure 4 : vue d'un terril, CALL, juin 2019

Enjeux Transversaux

- de **centralités fortes et d'une « treille minière<sup>2</sup> »** reconquise, qui retiennent et attirent la population : fonctions commerciales renouvelées, relocalisation de l'économie, cadre urbain attractif, piétonisation, nature en ville, etc.
- de **formes urbaines propices à la pratique des modes actifs** ;
- de la **requalification, densification des secteurs déjà urbanisés** : reconquête des friches, densification et mixité fonctionnelle des zones commerciales, structuration-densification des espaces économiques ;
- la structuration d'une **offre de mobilité plurielle**, efficace, bien maillée et sans rupture desservant les pôles de services, les zones d'emplois, de commerces et les secteurs résidentiels ;
- la **préservation de la ceinture agricole et naturelle** notamment pour faciliter la séquestration du carbone ;
- la **préservation de la ressource en eau**, en lien notamment avec la protection des aires de captage, des milieux aquatiques (cours d'eau, zones humides, etc.) et la **gestion des risques**.

### ENJEU TRANSVERSAL 3 : LE POSITIONNEMENT DU TERRITOIRE DANS SON SYSTEME D'INFLUENCE

Au regard de son histoire et de son positionnement géographique, **le territoire s'inscrit dans trois systèmes d'influence majeurs** :

- les dynamiques économiques et démographiques positives de la métropole lilloise ;
- le réseau des polarités voisines, particulièrement Béthune, Douai et Arras ;
- un niveau national et international dynamisé par la présence de grands équipements rayonnants (Stade Bollaert-Delelis, pôle culturel du Louvre-Lens, Arena de Liévin, etc.), le tourisme mémoriel de la Grande Guerre (Givenchy-en-Gohelle/Vimy, Ablain-Saint-Nazaire, Loos-en-Gohelle etc.), ou encore l'inscription de l'héritage minier au patrimoine mondial de l'UNESCO.

Le territoire se positionne au sein d'un **réseau dense d'infrastructures de transport routières, fluviales et ferroviaires** (A1, A21, A26, Gare TGV de Lens, canal de la Deûle, etc.) qui irrigue vers le nord de l'Europe (Londres, Bruxelles, etc.) et vers la région parisienne. Le caractère stratégique de

<sup>2</sup> La treille minière est un terme pour décrire la manière dont les infrastructures liées à l'exploitation du charbon ont façonné le territoire, le paysage et l'urbanisme du bassin minier. Elle est constituée par un réseau de cités minières, anciens cavaliers des mines, des terrils, des sites néo-naturels qui dessinent ensemble une armature territoriale spécifique, multipolaire, à prendre en compte dans les stratégies d'aménagement du territoire et de planification urbaine pour un développement plus équilibré.

ce positionnement géographique est amené à être amplifié, particulièrement dans le domaine du **transport de marchandises et de la logistique et plus généralement des mobilités** (projet du Canal Seine Nord Europe, Système Express Métropolitain, développement du fret et de l'intermodalité, etc.).

A l'aune des enjeux de raréfaction du foncier et d'accompagnement des transitions climatiques, énergétiques, écologiques, sociales et économiques, le développement de ces activités devra trouver l'équilibre avec :

- la **réponse au besoin en matière de logements** adaptés aux besoins et aspirations des populations ;
- l'**évolution des mobilités** et le déploiement de l'intermodalité dans l'optique d'une diminution des émissions de gaz à effet de serre ;
- la **diversification de l'emploi** rendue nécessaire pour diminuer les risques liés aux crises économiques et aux aléas ;
- la **mutation du commerce** (e-commerce, densification des périphéries commerciales, etc.) et l'ambition de revitalisation des centralités, notamment à travers la rédaction du Document d'Aménagement Artisanal, Commercial et Logistique (DAAC-L).

En outre, le rayonnement du territoire et la valorisation de son positionnement passent par l'évolution de son image et de son attractivité touristique. Ainsi, malgré la présence de nombreux éléments identitaires et symboliques, celui-ci nécessite l'**amélioration de sa stratégie de mise en tourisme**.

Face à ces constats, les enjeux liés au positionnement du territoire dans ses différents systèmes d'influence portent sur :

- le **rayonnement du territoire** et la mise en réseau des valeurs patrimoniales, identitaires avec ses territoires d'influence dont l'**Archipel vert**<sup>3</sup> incarné par la Chaîne des Parcs ;
- le développement d'une **économie non délocalisable et pourvoyeuse d'emplois** – durable, renouvelable, circulaire, touristique en s'appuyant notamment sur la dynamique REV3 ;
- le maintien d'une **armature commerciale attractive** et maillée afin de continuer à apporter un service de proximité tout en réduisant la consommation d'espaces non artificialisés ;
- L'affirmation d'un territoire de référence sur **des domaines d'activités stratégiques** : industrie agroalimentaire, logistique, économie circulaire, économie sociale et solidaire ;
- l'**organisation des mobilités à l'échelle métropolitaine** et le développement du télétravail dans une stratégie de réduction de l'usage de la voiture individuelle ;
- le développement de l'usage de la voie d'eau et le maintien des embranchements ferroviaires.

---

<sup>3</sup> Notion portée par le paysagiste Michel Desvigne

## III – Affirmer le positionnement stratégique du territoire à vingt ans

### 1/ Porter de nouvelles ambitions d'aménagement et se projeter vers l'avenir

Face aux évolutions structurelles (réchauffement climatique, raréfaction des ressources, etc.) et conjoncturelles (crise sanitaire, retour de l'inflation, hausse du prix des énergies, rupture dans les chaînes d'approvisionnement, etc.) le territoire de Lens-Liévin-Hénin-Carvin est confronté à de multiples défis qui impliquent de se focaliser sur la qualité du cadre de vie de ses habitants actuels et futurs. Le PAS s'attache à proposer un modèle d'urbanisme raisonné, retissant des liens entre les habitants, ainsi qu'avec la nature.

**Les collectivités s'organisent pour inventer une rupture qualitative afin d'accélérer la prise en compte des transitions environnementale, énergétique et socio-économique de leur territoire.**

### 2/ Conforter les forces d'un réseau de pôles urbains irriguant des bassins de vie dynamiques

Héritée de son histoire, la treille minière confère au territoire une structure urbaine atypique, sans grande ville unique irriguant l'ensemble du territoire, et se rapprochant d'une conurbation densément peuplée et d'un *archipel*. Tout en reconnaissant la proximité que cette structure confère aux habitants, les défis environnementaux conduisent à rechercher un maillage efficace en équipements et en transports en communs aux échelles des petits *bassins de vie* comme à l'échelle du périmètre du SCoT.

Ainsi, la première ambition du SCoT est de **rendre plus lisible l'armature territoriale en affirmant pour chaque pôle urbain les fonctions qu'ils possèdent aujourd'hui et celles qu'ils pourraient proposer demain**. Il s'agit aussi de mieux définir les interrelations et les équilibres entre ces polarités en tenant compte des spécificités de chacune dans une logique de bassin de vie et de bassin d'emploi.

D'une part, il s'agit de **dynamiser les pôles urbains structurants que forment Lens – Liévin – Loos-en-Gohelle-Avion, Hénin-Beaumont – Noyelles-Godault et Carvin – Oignies – Libercourt** pour donner une place plus importante au territoire au sein de l'armature régionale en lien avec les ambitions du SRADDET. Cela passe en outre par une **organisation des transports en commun vers ces trois polarités** ou le développement de services spécifiques à fort rayonnement.

D'autre part, l'ambition est de pouvoir **s'appuyer sur l'ensemble des 50 communes pour repenser le fonctionnement des territoires dans une logique de sobriété**. Cela passe par le fait d'**assurer une plus grande proximité des emplois, des services, des équipements et des commerces**, réduisant en conséquence les besoins de mobilité du quotidien.

*In fine*, l'objectif est double :

- **envisager un développement équilibré du territoire** permettant à chaque habitant d'**accéder facilement à un panel de services, d'équipements et de commerces** de la vie courante<sup>4</sup>, ainsi qu'à des espaces de nature ;

<sup>4</sup> L'INSEE détermine une liste spécifique : banque, écoles de conduite, coiffeur, restaurant, police/gendarmerie, poste, supermarché, boulangerie, librairie, station-service, épicerie/supérette, collège, école maternelle, école élémentaire, médecin

- **atteindre** en certains points du territoire **des seuils critiques de population qui favorisent l'émergence de fonctions urbaines structurantes**, le rayonnement du territoire et donc le maintien des populations en son sein.

Pour répondre à cet objectif, le PAS dresse une armature urbaine structurée autour de cinq types de pôles, chacun avec des fonctions spécifiques.

### Les pôles urbains structurants

Du fait des fonctions qu'ils assument, ces trois pôles jouent un rôle structurant :

- **Lens, Liévin, Avion et Loos-en-Gohelle forment le pôle urbain majeur** et concentrent de nombreuses fonctions urbaines de niveau métropolitain comme l'université d'Artois, la base 11/19 de Loos-en-Gohelle, le futur Centre Hospitalier Métropolitain, le stade Bollaert-Delelis, l'Aréna Stade Couvert ou encore le pôle culturel du Louvre-Lens. La gare TGV de Lens constitue quant à elle la porte d'entrée majeure du territoire.
- **Hénin-Beaumont** avec un niveau de service élevé (hôpitaux, lycées, administration, etc.) et **Noyelles-Godault**, avec son centre commercial d'envergure régionale forment le deuxième pôle urbain structurant.
- **Carvin, Libercourt et Oignies** développent une certaine influence sur le sud de la Métropole Européenne de Lille. Libercourt peut être considérée comme une porte d'entrée secondaire au nord-est du territoire et Oignies un lieu culturel emblématique grâce au 9/9bis.

Pour attirer davantage les fonctions structurantes, d'emplois et de population, le rôle de ces trois pôles est à conforter tant sur le plan de l'offre urbaine que sur celui de la place de la nature. Ces pôles structurants exercent une influence importante sur les autres pôles du territoire mais également au-delà des limites du SCoT.

### Les centralités secondaires

Ces centralités secondaires ont **un rôle complémentaire aux pôles structurants** du territoire. Elles concentrent un nombre de fonctions urbaines importantes en matière de services, commerces, d'équipements, d'habitat et d'emploi. Elles fournissent des services permettant la quotidienneté et limitant les besoins en déplacement vers les pôles urbains structurants.

### Les pôles intermédiaires

**Les pôles intermédiaires** s'inscrivent en complément des pôles urbains structurants de Lens – Liévin – Loos-en-Gohelle et d'Hénin-Beaumont. Ils participent à l'équilibre fonctionnel de ceux-ci et pour certains possèdent des spécificités à préserver et à prendre en compte dans leur développement. Ils s'intègrent dans le noyau urbain qui constitue aussi la dorsale en matière de transports en commun (trains et bus à haut niveau de service), assurant des possibilités de report modal pour limiter l'usage de la voiture individuelle dans les déplacements journaliers.

### Les pôles de proximité

Ces pôles de proximité sont des centralités du quotidien intégrant un « panier » de services, d'équipements et de commerces indispensables et permettant de limiter les déplacements quotidiens vers d'autres communes. L'enjeu primordial pour ces communes est de **consolider l'offre existante et de la dynamiser afin d'affirmer leur rôle**. En complément, l'ambition sera **d'intégrer davantage d'emplois sur ces communes et des logements**, en priorité dans l'enveloppe urbaine existante. Ces communes constituent le premier pôle de rabattement des transports en commun avec la nécessité d'orienter vers elles les populations des communes à dominante rurale

---

généraliste, chirurgien-dentiste, infirmier, pharmacie, laboratoire d'analyses médicales, aides aux personnes âgées, accueil petite enfance, salle ou terrain omnisport.

et/ou résidentielle, notamment à travers le développement d'une offre de service de transport à la demande.

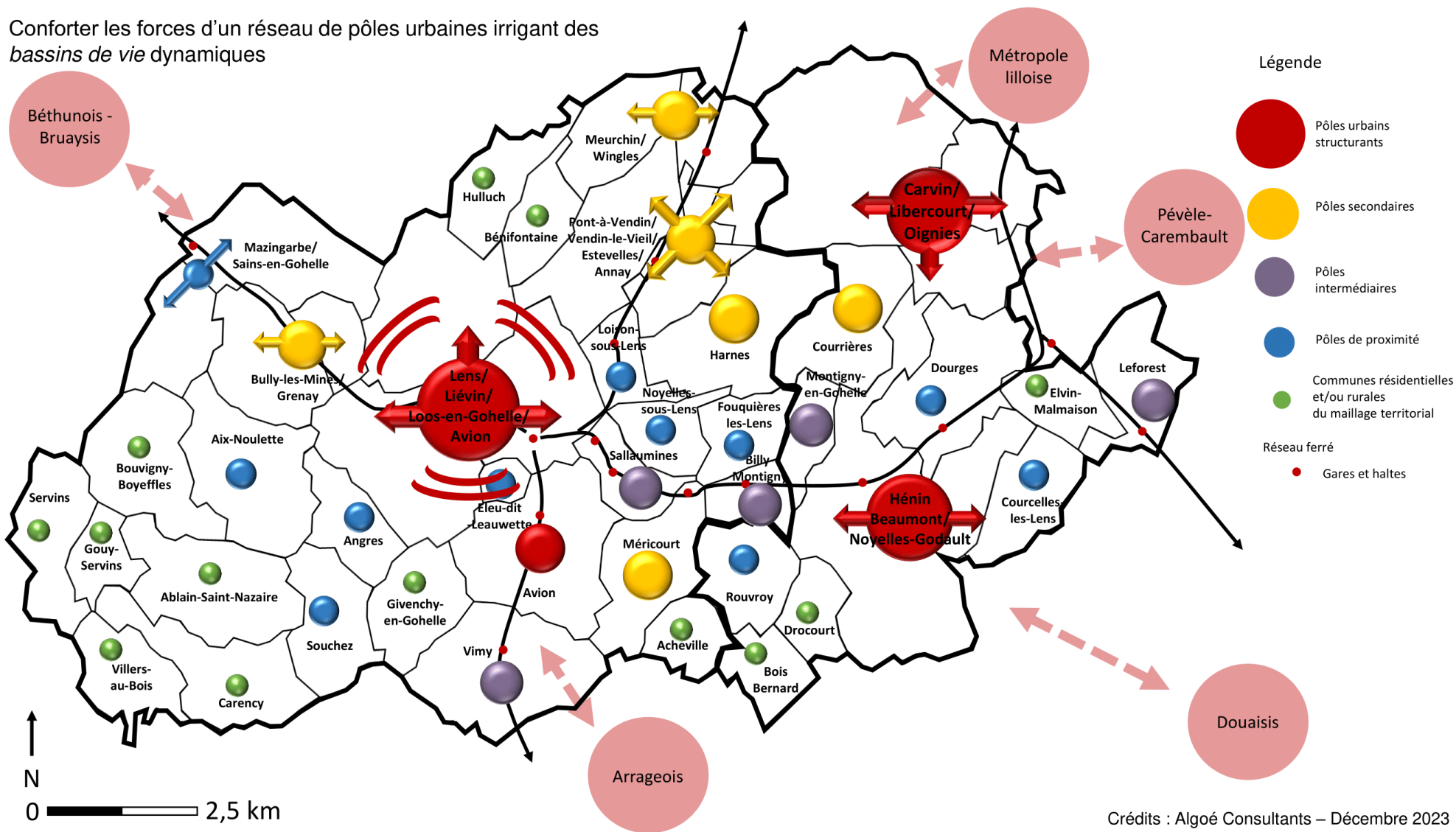
### Les communes à dominante rurale et/ou résidentielle

**Ces communes constituent « l'identité rurale » du territoire** et jouent un rôle d'hyperproximité en proposant un petit nombre de services, de commerces et d'équipements. Sur le plan de l'habitat, le tissu des centres-bourgs ou centres-villages a été complété au cours des trente dernières années par une périurbanisation pavillonnaire. Le développement urbain de ces communes sera avant tout orienté vers la valorisation du potentiel foncier au sein de l'enveloppe urbaine et l'optimisation de l'occupation des logements existants, ainsi que la consolidation du tissu de services et de commerces. Afin de limiter les déplacements en voiture individuelle et donc les émissions de gaz à effet de serre, l'offre de transport spécifique pourra être optimisée afin d'orienter les populations vers les pôles de proximité, point de départ des transports plus structurants ou vers les gares les plus proches, notamment via l'offre de transports à la demande.



*Véloroute d'ANGRES à HENIN-BEAUMONT - Parc du Val de SOUCHEZ à LIEVIN  
Crédit photo : SCoT LLHC*

Conforter les forces d'un réseau de pôles urbains irrigant des bassins de vie dynamiques





### 3/ Consolider la place du territoire du SCoT dans son espace régional et au-delà

Ce PAS entend repositionner le territoire du SCoT comme espace d'interface entre les plaques régionales du Douaisis, du Béthunois, de l'Arrageois et de la Métropole lilloise. Cette démarche a pour ambition d'affirmer le territoire du SCoT plus seulement comme axe de passage, mais aussi de valorisation des flux entre ces grandes villes régionales et européennes.

Afin d'y parvenir, le territoire ne peut agir seul. Il doit devenir une pièce maîtresse de l'ensemble de l'aire urbaine centrale des Hauts-de-France, maximiser et faire résonner ses atouts : réseaux de transports multimodaux, main d'œuvre, équipements existants et en projet à fort potentiel de rayonnement (Réseau Express des Hauts-de-France, Plateforme multimodale Delta 3, connexion au Canal Seine Nord Europe, pôle culturel du Louvre-Lens, Inscription du Bassin Minier au Patrimoine mondial de l'UNESCO, sites de la Grande Guerre, équipements sportifs majeurs, etc.), tout en élargissant les coopérations avec la Métropole Lilloise, l'Arrageois, le Douaisis et le Béthunois.

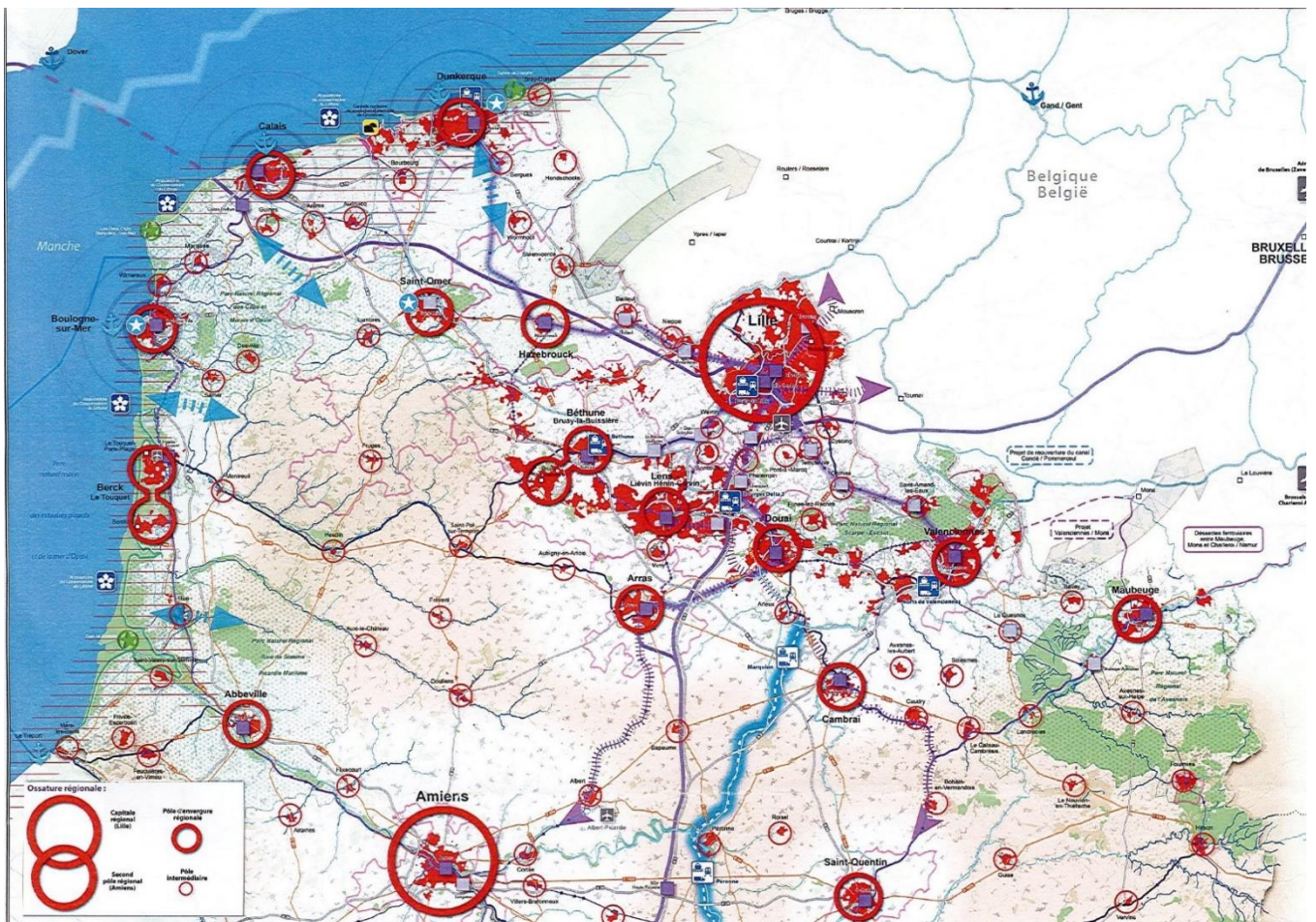


Figure 5 : carte de l'ossature régionale du SRADDET, août 2020

## IV – A partir du diagnostic territorial : trois grandes dynamiques de projet à vingt ans pour porter de nouvelles ambitions d'aménagement du territoire

Au regard des trois grands enjeux stratégiques (issus du Diagnostic Territorial et de l'Etat Initial de l'environnement) et de l'armature territoriale caractérisant le bassin de vie du SCoT et ses cinquante communes, le Projet d'Aménagement Stratégique propose d'activer les trois grandes dynamiques suivantes :

**GRANDE DYNAMIQUE 1 : BIEN VIVRE DANS LES VILLES ET VILLAGES DU SCOT.**

**GRANDE DYNAMIQUE 2 : AMELIORER LA SANTE ET LA QUALITE DE L'ENVIRONNEMENT, CONDITIONS ESSENTIELLES A L'EPANOUISSEMENT DES HABITANTS.**

**GRANDE DYNAMIQUE 3 : AFFIRMER LE RAYONNEMENT DU TERRITOIRE DU SCOT DANS LES HAUTS-DE-FRANCE ET AU-DELA.**



Figure 6 : Trail des Pyramides- Terril du Téléphérique à LIBERCOURT  
Crédit photo : SCOT LLHC, 2024

## Le projet d'aménagement stratégique de Lens-Liévin-Hénin-Carvin

### Grande dynamique 1 : bien vivre dans les villes et villages du SCoT

#### Axe n°1 : recréer les conditions d'une urbanisation de qualité sur l'ensemble du territoire

Orientation d'aménagement n°1 : créer les conditions pour un logement de qualité pour tous

Orientation d'aménagement n°2 : préserver et valoriser la qualité et la diversité des paysages

Orientation d'aménagement n°3 : offrir un habitat de qualité en préservant les espaces naturels, agricoles et forestiers

#### Axe n°2 : bien vivre dans le noyau urbain grâce à l'amélioration des mobilités, au développement des équipements, services et commerces et à la constitution d'une plus grande proximité

Orientation d'aménagement n°4 : poursuivre l'essor des nouvelles mobilités du territoire et améliorer l'accessibilité des polarités en visant la décarbonation des déplacements

Orientation d'aménagement n°5 : repenser l'offre commerciale au regard de la localisation des polarités et dans une logique de complémentarité entre centres-villes et périphéries commerciales

Orientation d'aménagement n°6 : valoriser les équipements existants et créer de nouvelles aménités pour répondre aux besoins des populations

#### Axe n°3 : bien vivre dans les communes périurbaines et rurales grâce aux équipements de proximité et à une offre de logements adaptée

Orientation d'aménagement n°7 : maintenir et renforcer les équipements et services de proximité

Orientation d'aménagement n°8 : fluidifier les parcours résidentiels des populations des territoires ruraux et périurbains

### Grande dynamique 2 : améliorer la santé et la qualité de l'environnement, conditions essentielles à l'épanouissement des habitants

#### Axe n°1 : intégrer davantage la santé et la qualité environnementale dans l'aménagement et le développement du territoire

Orientation d'aménagement n°9 : améliorer l'offre de santé et faciliter le parcours de soin de la population

Orientation d'aménagement n°10 : traiter les risques et les nuisances pour améliorer la santé et la sécurité humaines

Orientation d'aménagement n°11 : préserver et restaurer la trame verte et bleue du territoire, ainsi que la Chaîne des parcs

#### Axe n°2 : activer les grands leviers d'aménagement locaux et de développement pour accompagner les transitions climatique et énergétique

Orientation d'aménagement n°12 : accompagner les transitions climatique et énergétique

#### Axe n°3 : favoriser une agriculture respectueuse de l'environnement et répondant aux besoins alimentaires locaux

Orientation d'aménagement n°13 : accompagner les évolutions du système agricole

### Grande dynamique 3 : affirmer le rayonnement du territoire du SCoT dans les Hauts-de-France et au-delà

Orientation d'aménagement n°14 : faire évoluer les mobilités et fluidifier les déplacements en direction du territoire et vers les autres territoires

Orientation d'aménagement n°15 : structurer et vitaliser le tissu économique du bassin d'emploi de Lens-Liévin-Hénin-Carvin en s'insérant dans une logique de transition environnementale, sociale et économique

Orientation d'aménagement n°16 : conforter les atouts touristiques et patrimoniaux d'envergure régionale, nationale et internationale du territoire

Orientation d'aménagement n°17 : favoriser les coopérations d'aménagement à l'échelle InterSCoT

## GRANDE DYNAMIQUE N°1 : BIEN VIVRE DANS LES VILLES ET LES VILLAGES DU SCOT

Le PAS entend faire fructifier cette dynamique en respectant **une logique de transitions énergétique, climatique, environnementale et socio-économique, de préservation du foncier agricole, naturel et forestier, mais aussi de valorisation des atouts présents**. Les objectifs issus de cette dynamique répondent aux enjeux issus du diagnostic territorial, notamment en matière de revitalisation des centralités, de rénovation de l'existant ou encore d'analyse de la consommation foncière.

### AXE N°1 : RECREER LES CONDITIONS D'UNE URBANISATION DE QUALITE SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE

Orientation d'aménagement n°1 : créer les conditions pour un logement de qualité pour tous

Objectif 1 : organiser l'urbanisation prioritairement au sein de l'enveloppe urbaine, particulièrement dans les centralités communales

- **Privilégier le renouvellement urbain et intervenir en priorité sur le parc de logements existants**, particulièrement le parc vacant et les cités minières, **afin de le mettre en valeur, en le requalifiant thermiquement et énergétiquement, ainsi qu'en l'adaptant** aux besoins actuels et futurs des populations.
- **Valoriser les potentialités existantes au sein de l'enveloppe urbaine** en la confortant et en utilisant les opportunités offertes par les dents creuses ou les enclaves agricoles.
- **Soutenir le renouvellement urbain des quartiers politique de la ville** en lien notamment avec l'Agence Nationale du Renouvellement Urbain et le programme « Engagement pour le Renouvellement du Bassin Minier ».
- **Reconquérir les friches urbaines** et définir leur capacité de mutation au regard du contexte urbain, environnemental (risque et nature) ou économique, et selon les situations, proposer des objectifs de renaturation en lien avec la reconstitution de la trame verte et bleue, l'accroissement de la biodiversité, la lutte contre l'artificialisation des sols et leur imperméabilisation, ainsi que le retour de la nature en ville.

Objectif 2 : produire un urbanisme de qualité, vers de nouveaux modèles d'aménagement

- **Réaliser des projets urbains et des opérations immobilières de qualité** sur le plan du bioclimatisme, de la perméabilisation des sols et du développement de la pleine terre, des formes urbaines, des espaces publics, du lien avec la trame viaire et les quartiers environnants, de la hiérarchisation des espaces et du patrimoine environnant, de la performance énergétique, de développement de la nature en ville et de la réduction de la consommation foncière.
- **Produire un urbanisme favorable à la santé** limitant les expositions des populations aux risques naturels (inondation, technologiques, mouvement de terrain, etc.), ainsi qu'aux nuisances et pollutions (bruit des axes routiers, pollutions industrielles, mauvaise qualité de l'air, etc.) et favorisant l'accès des habitants aux espaces naturels.
- **Conditionner l'extension urbaine à la conception de projets à haute valeur environnementale, énergétique, urbaine et architecturale et limitant l'artificialisation des sols.**

Objectif 3 : réconcilier la ville et la nature, mieux gérer les espaces d'interface et le développement de la nature en ville

- **Répondre aux exigences du changement climatique et de la transition écologique** en favorisant le développement de la nature et de l'eau (noues, plans et cours d'eau, etc.) en ville, la renaturation dans les friches urbaines et la limitation de l'artificialisation.
- **Mieux gérer les interfaces ville / nature** en réduisant l'étalement urbain ainsi qu'en délimitant clairement les espaces construits et les espaces naturels, agricoles et forestiers ou boisés.
- **S'appuyer sur le traitement des franges urbaines pour favoriser le retour de la biodiversité et l'intégration paysagère des zones urbaines.**
- **Assurer une gestion des espaces de nature et une conception des projets d'aménagement** faisant la part belle aux essences locales, luttant contre les espèces envahissantes et allergisantes au pollen et permettant le développement de la biodiversité.

Objectif 4 : soutenir une politique d'habitat cohérente répondant aux besoins des populations

En matière d'habitat et de réponses aux besoins des populations dans ce domaine, le PAS a pour objet de concourir à la coordination des politiques publiques à l'échelle du périmètre du SCoT en favorisant une offre d'habitat adaptée aux nouveaux modes de vie. A l'échelle des agglomérations, ces politiques sont traduites dans le cadre des PLH. Le PAS retient quant à lui les objectifs suivants :

- **Veiller à la mixité sociale et générationnelle et prévenir la précarisation par le logement**, notamment en diversifiant l'offre dans les communes possédant plus de 40% de logements sociaux par la production de logements intermédiaires ou en accession.
- **Assurer une diversité des nouveaux logements**, notamment en taille et/ou en statut d'occupation afin de prendre en compte le parcours résidentiel et les besoins spécifiques, pour que chacun trouve à se loger : famille, personne vieillissante, jeunes, etc. au regard des besoins projetés en lien avec les évolutions sociodémographiques retenues dans le SCoT.
- **Favoriser l'équilibre et la cohérence de l'armature territoriale**, notamment en concentrant a minima 60% de la production de nouveaux logements dans le pôle de l'armature régionale de Lens-Liévin-Hénin-Carvin tel que défini par le SRADDET approuvé le 21 août 2020.
- **Lutter contre l'habitat indigne, la précarité énergétique et le mal logement.**
- **Encourager l'innovation en matière d'habitat** : habitat participatif, partagé, coliving, etc.

Orientation d'aménagement n°2 : préserver et valoriser la qualité et la diversité des paysages

Objectif 5 : mettre en valeur les paysages pour consolider un cadre de vie de qualité

- Poursuivre la préservation et la mise en valeur de l'héritage minier inscrit sur la liste du patrimoine mondial, dans une logique de patrimoine habité et vivant et améliorer la qualité des cités minières.
- **Poursuivre une valorisation du patrimoine bâti et mémoriel**, sa mise en réseau en préservant la diversité des identités locales, en maintenant en état le patrimoine ordinaire caractéristique et en mettant en exergue les atouts existants (patrimoine minier, chaîne

des parcs, monuments de la Grande Guerre, etc.) tout en faisant le lien avec la mise en tourisme du territoire (ambition d'aménagement n°16).

- **Contenir la mise sous pression des paysages et du patrimoine** en lien avec le phénomène d'étalement urbain et de consommation des espaces agricoles, naturels et forestiers.
- **Garantir l'intégration des projets urbains et des grandes infrastructures dans ces paysages et limiter leurs impacts environnementaux.**
- **Promouvoir des formes urbaines non standardisées, respectueuses des identités des lieux d'implantation**, mais capables d'intégrer les besoins contemporains et à venir en matière de transition et d'évolutions des modes de vie.
- **Veiller au traitement qualitatif des entrées des villes, des bourgs et des villages** en constituant des espaces aux qualités paysagères et urbaines fortes, intégrant un apaisement des mobilités et limitant les coupures urbaines.
- **Encadrer l'implantation des antennes-relais de téléphonie mobile et les dispositifs publicitaires** afin de réduire leurs impacts sur les paysages, l'environnement et sur les populations et aussi pour les premiers en raison de l'émission d'ondes électromagnétiques.

Objectif 6 : préserver les espaces agricoles, élément structurant des paysages, des fonctions écologiques et du développement économique des territoires ruraux et périurbains



Figure 7 : vue aérienne du Mémorial canadien de Vimy et de la plaine de la Gohelle, *Source inconnue*

- **Limiter la fragmentation et le mitage des espaces agricoles** pour garantir leur unité et maintenir leur capacité d'exploitation, en lien avec les orientations d'aménagement n°3 et 15.

- **Porter une réflexion sur la pérennité des exploitations** intégrant la question de la gestion des conflits d'usages, la proximité avec l'habitat, l'intégration environnementale et le soutien à la constitution de la trame verte et bleue.

**Orientation d'aménagement n°3 : offrir un habitat de qualité en préservant les espaces naturels, agricoles et forestiers**

Objectif 7 : diminuer la consommation foncière à vocation d'habitat et l'artificialisation des sols

La consommation foncière en matière d'habitat a atteint pour les communes du SCoT, 500 ha pour la période 2010- 2020 (source : observatoire de l'artificialisation du CEREMA).

Pour la période 2021 – 2030, l'objectif est de réduire cette consommation à minima de moitié en mettant en œuvre l'orientation n° 1 du PAS et notamment :

- Privilégier le renouvellement urbain et les potentiels présents dans les tissus urbanisés.
- Prioriser une urbanisation au sein des enveloppes urbaines existantes et limiter l'artificialisation et l'imperméabilisation des sols au sein de celle-ci.
- Conditionner les extensions urbaines à la conception de projet à haute valeur ajoutée intégrant la réduction de l'artificialisation des sols.

- Permettre des extensions dans la continuité du tissu urbain existant.

Le SCoT prévoit à l'horizon 2050 d'atteindre le Zéro Artificialisation Nette des sols avec une diminution de l'artificialisation entre 2031 – 2040 qui permettra d'assurer cet objectif et ce, dans la continuité de la réduction de la consommation foncière visée sur la période entre 2021 et 2030.

En matière de réduction de l'artificialisation des sols, le SCoT contribuera à la renaturation des friches urbaines lorsque cela est pertinent et à la réduction de l'artificialisation des sols au sein des projets proposés.

## **AXE N°2 : BIEN VIVRE DANS LE NOYAU URBAIN GRACE A L'AMELIORATION DES MOBILITES, AU DEVELOPPEMENT DES EQUIPEMENTS, SERVICES ET COMMERCES ET A LA CONSTITUTION D'UNE PLUS GRANDE PROXIMITE**

Orientation d'aménagement n°4 : poursuivre l'essor des nouvelles mobilités du territoire et améliorer l'accessibilité des polarités en visant la décarbonation des déplacements

### Objectif 8 : consolider la stratégie des transports en commun

*Mettre le train et les 13 gares au cœur de l'armature des transports en commun*

- **Affirmer les gares de Lens et son pôle d'échange, Hénin-Beaumont et un pôle multimodal intégré sur le site de Sainte Henriette, Libercourt, Leforest et Bully-Grenay** comme points névralgiques de la structuration des mobilités sur le territoire.
- **Renforcer le positionnement des autres gares ou haltes SNCF** (Avion, Vimy, Pont de Sallaumines, Sallaumines, Corons de Méricourt, Billy-Montigny, Dourges, Loison-sous-Lens, Pont-à-Vendin, Meurchin et le regroupement des haltes de Loos-en-Gohelle et Liévin en vue d'une gare unique), en faisant de ces lieux de véritables pôles d'échanges et de vie intégrant des espaces de travail, l'accès au numérique, etc.

*Favoriser le report modal et l'usage des transports en commun*

- **Conforter les pôles d'échanges multimodaux aux abords des gares et des arrêts de transports en commun structurants**, notamment du bus à haut niveau de service (BHNS), pour faciliter l'intermodalité.
- **Optimiser les circuits de desserte**, intégrant des connexions avec les haltes et les gares ferroviaires et desservant les principaux générateurs de déplacement (équipements, lieux d'emplois, etc.)
- **Accompagner le développement des parkings-relais.**
- **Conforter le maillage des arrêts de transport en commun** partout où cela est envisageable et accompagner ces implantations de possibilités de stationnement modes actifs.
- **Conforter des solutions alternatives aux infrastructures lourdes de transports en commun, notamment pour les territoires à dominante résidentielle et/ou rurale** (covoiturage, navettes électriques de petit calibre, etc.).
- **Collaborer avec les territoires voisins, les acteurs de la mobilité et les entreprises** pour répondre aux besoins des populations (horaires, cadencement, etc.).
- **Intégrer les innovations technologiques dans le déploiement de la stratégie de mobilité** (outils numériques, développement des transports électriques, etc.).

Objectif 9 : proposer une politique ambitieuse en matière de mobilités alternatives à la voiture individuelle

*Assurer le lien entre urbanisme et transport*

- Favoriser le développement urbain à proximité des gares et des arrêts de transports en commun structurants.
- Accompagner le rabattement des modes actifs vers les gares et les arrêts de transports en commun et développer leur caractère de pôles multimodaux, notamment par le développement des stationnements sécurisés pour les vélos.
- Développer la proximité habitat / emploi / lieux de vie pour limiter les besoins de déplacement.
- Réfléchir à l'ensemble des solutions de mobilité, au raccordement aux réseaux existants et à la réduction de la place de la voiture pour tous les projets urbains, particulièrement ceux en extension.

*Accompagner le développement d'une pratique au quotidien des modes actifs*

- Développer l'usage sécurisé du vélo en s'appuyant sur les équipements existants (Eurovéloroutes, pistes cyclables), en misant sur le vélo à assistance électrique et en confortant le schéma cyclable du territoire.



Figure 8 : station pour vélos électriques – Givenchy-en-Gohelle

- Développer des réseaux piéton et cyclable sécurisés, apaisés, cohérents qui permettent de relier les différents équipements, services et zones d'emplois, générateurs de déplacements, en s'appuyant sur les structures existantes comme les pistes cyclables, l'ancien réseau ferré des mines, les chemins vicinaux et de halage ou encore les sentiers et les venelles, ainsi qu'en aménageant de nouvelles infrastructures.

*Développer l'offre pour les nouvelles mobilités, y compris de l'électromobilité*

- Faciliter l'implantation de nouveaux services de mobilités (bornes de recharge, déploiement d'outil numérique optimisant l'offre et la mise en relation des usagers, etc.).
- Faciliter le développement du covoiturage et de l'autopartage particulièrement dans les territoires ruraux et périurbains.

Objectif 10 : maîtriser et réduire les impacts de la voiture sur la santé et l'environnement, viser la décarbonation des déplacements

- Réduire la place de la voiture au sein des centralités en développant les zones d'apaisement, en favorisant l'intermodalité, en réduisant la place du stationnement dans les lieux centraux et bien desservis avec le développement de parkings-relais.
- Apaiser les infrastructures routières et réduire les flux, notamment de transit et de marchandises, sur les axes majeurs du territoire.



Objectif 11 : développer la logistique urbaine

- **Penser la logistique urbaine sur le territoire** au regard des évolutions des modes de consommation en s'appuyant sur la distribution fluviale, le développement de la logistique décarbonée du dernier kilomètre et la valorisation de certaines friches ou délaissés.

Orientation d'aménagement n°5 : repenser l'offre commerciale au regard de la localisation des polarités et dans une logique de complémentarité entre centres-villes et périphéries commerciales

Objectif 12 : revitaliser l'offre commerciale des centres-villes

- **Conforter l'armature commerciale au sein du tissu urbain existant en s'appuyant notamment sur les dispositifs comme Action Cœur de Ville et Petite Ville de Demain.**
- Favoriser la mixité fonctionnelle habitat / commerce / services / équipements.
- Préserver les linéaires commerciaux des centralités.
- Faciliter l'adaptation des locaux commerciaux aux besoins de l'activité (accessibilité, stockage, taille, ...).
- En lien avec l'objectif 38, **encourager l'implantation des petites activités artisanales et productives**
- En lien avec l'objectif 16, **concevoir des espaces publics favorisant la valorisation des commerces des centralités** et laissant plus de place aux piétons.
- **Développer les nouvelles activités économiques** comme l'économie sociale et solidaire, les circuits courts ou l'économie circulaire et **intégrer la pratique du e-commerce dans les réflexions des stratégies commerciales** pour limiter ses impacts sur les centralités et la logistique.

Objectif 13 : accompagner la modernisation des périphéries commerciales dans une logique de gestion économe de l'espace

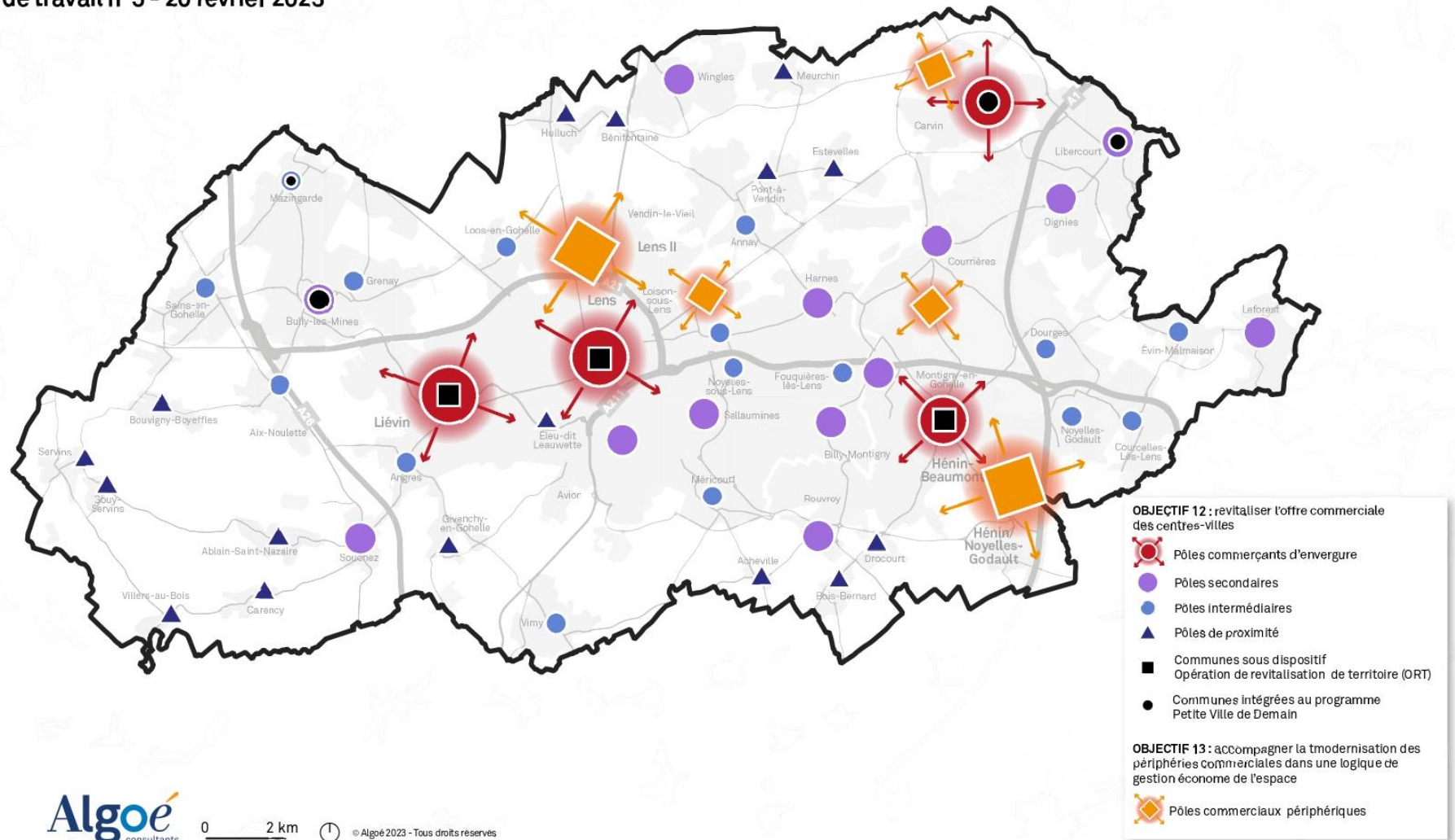
- **Travailler à l'optimisation de l'existant** en intervenant sur plusieurs leviers comme la densification, le développement de la mixité fonctionnelle, l'amélioration environnementale, etc.
- **Limiter l'extension des zones commerciales périphériques.**
- **Limiter les concurrences avec les centralités et les territoires voisins au travers d'une offre commerciale complémentaire.**

Objectif 14 : redynamiser les centralités urbaines au travers d'espaces publics qualitatifs

- **Promouvoir une conception exemplaire des espaces publics qualitatifs et esthétiques** assurant le lien social, la multifonctionnalité, la valorisation de l'offre commerciale, d'équipements et de services, l'adaptation à la diversité des usagers et aux rythmes de vie, favorisant les modes actifs, limitant la place de la voiture et intégrant davantage la nature en ville.

## Repenser l'offre commerciale au regard de la localisation des polarités et dans une logique de complémentarité entre centres-villes et périphéries commerciales

Version de travail n°5 - 20 février 2023



Orientation d'aménagement n°6 : valoriser les équipements existants et créer de nouvelles aménités pour répondre aux besoins des populations

Objectif 15 : valoriser et irriguer les équipements structurants pour favoriser leur fréquentation par les habitants

- **Valoriser l'offre d'équipements et de services urbains structurants** notamment dans les domaines de la culture, de la santé et du sport avec le futur du Centre Hospitalier Métropolitain de Lens et Vivalley à Liévin, ainsi que de l'enseignement afin de dynamiser le noyau urbain.

Objectif 16 : assurer un maillage équilibré d'équipements et de services en tenant compte des besoins des populations

- **Développer une offre d'équipements et de services de proximité, inclusifs et adaptés,**
- **Accompagner l'essor des nouveaux modes économiques et de vie** en facilitant l'implantation de nouveaux services comme le coworking, l'économie sociale et solidaire, les circuits courts, l'économie circulaire.
- **Promouvoir les possibilités de mutualisation,** y compris en partenariat avec les territoires voisins.

**AXE N°3 : BIEN VIVRE DANS LES COMMUNES PERIURBAINES ET RURALES GRACE AUX EQUIPEMENTS DE PROXIMITE ET A UNE OFFRE DE LOGEMENTS ADAPTEE**

Orientation d'aménagement n°7 : maintenir et renforcer les équipements et services de proximité

Objectif 17 : compléter l'offre d'équipements et de services au plus près des habitants

- **Compléter l'offre d'équipements et de services de proximité** au cœur du tissu urbain et notamment des centralités au sein des communes et **déterminer les possibilités de mutualisation entre les communes.**

Objectif 18 : encourager l'implantation de commerces de proximité

- **Améliorer l'offre de commerce de proximité** au sein des centralités et à l'échelle des quartiers, ainsi que **favoriser l'implantation de commerces vecteurs de lien social,** valorisant les productions locales et la vente directe.

Objectif 19 : organiser des mobilités complémentaires à celles du noyau urbain

- En lien avec l'orientation d'aménagement n°4, **proposer des alternatives concrètes à l'usage de la voiture** par le développement des équipements commerces et services de proximité, le confortement de la stratégie des modes actifs, notamment avec l'appui des chemins vicinaux, et l'amélioration des connexions entre les centralités des communes, et enfin le développement de mobilités alternatives permettant de relier les communes rurales et périurbaines aux lignes de transports en commun structurants.

Orientation d'aménagement n°8 : fluidifier les parcours résidentiels des populations des territoires ruraux et périurbains

Objectif 20 : anticiper les évolutions démographiques et sociales par un habitat varié et adaptable, en complémentarité de l'offre des centralités

- **Diversifier l'offre de logement** en taille, en morphologie en proposant des logements individuels, intermédiaires, voire du petit collectif.
- **Développer une offre en logements financièrement abordables et sociaux** en fonction des besoins locaux.
- **Apporter une réponse adaptée à certains publics** : personnes âgées ou en situation de handicap, etc.
- **Intégrer l'évolution des modes de vie dans la conception ou la réadaptation des logements** (télétravail, coliving, mixité intergénérationnelle, etc.).

Objectif 21 : proposer des logements durables intégrant des réponses aux enjeux écologiques et énergétiques

- **Accompagner la rénovation thermique et énergétique** des logements existants, notamment afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre.
- **Promouvoir la conception bioclimatique** des nouveaux logements et l'usage des matériaux biosourcés et décarbonés.

Objectif 22 : réduire l'impact foncier de l'offre résidentielle, particulièrement de l'habitat individuel

- **Intensifier le développement au sein de l'enveloppe urbaine déjà constituée** par la mobilisation des logements vacants, la mobilisation des dents creuses, la réadaptation des logements et la division parcellaire.
- **Limiter les possibilités d'extension et ne les autoriser qu'en continuité des enveloppes urbaines.**
- **Concevoir des formes urbaines plus compactes** intégrant les besoins des populations et respectant les identités architecturales, patrimoniales et paysagères des lieux d'implantation.

Grande dynamique 1 : bien vivre dans les villes et villages du SCoT

Axe n°1 : recréer les conditions d'une urbanisation de qualité sur l'ensemble du territoire

**Orientation d'aménagement n°1 : créer les conditions pour un logement de qualité pour tous**

*Objectif 1 : organiser l'urbanisation prioritairement au sein de l'enveloppe urbaine, particulièrement dans les centralités communales*

*Objectif 2 : produire un urbanisme de qualité, vers de nouveaux modèles d'aménagement*

*Objectif 3 : réconcilier la ville et la nature, mieux gérer les espaces d'interface et le développement de la nature en ville*

*Objectif 4 : soutenir une politique d'habitat cohérente répondant aux besoins des populations*

**Orientation d'aménagement n°2 : préserver et valoriser la qualité et la diversité des paysages**

*Objectif 5 : mettre en valeur les paysages pour consolider un cadre de vie de qualité*

*Objectif 6 : préserver les espaces agricoles, élément structurant des paysages, des fonctions écologiques et du développement économique des territoires ruraux et périurbains*

**Orientation d'aménagement n°3 : offrir un habitat de qualité en préservant les espaces naturels, agricoles et forestiers**

*Objectif 7 : diminuer la consommation foncière à vocation d'habitat et l'artificialisation des sols*

Axe n°2 : bien vivre dans le noyau urbain grâce à l'amélioration des mobilités, au développement des équipements, services et commerces et à la constitution d'une plus grande proximité

**Orientation d'aménagement n°4 : poursuivre l'essor des nouvelles mobilités du territoire et améliorer l'accessibilité des polarités en visant la décarbonation des déplacements**

*Objectif 8 : consolider la stratégie des transports en commun*

*Objectif 9 : proposer une politique ambitieuse en matière de mobilités alternatives à la voiture individuelle*

*Objectif 10 : maîtriser et réduire les impacts de la voiture sur la santé et l'environnement, viser la décarbonation des déplacements*

*Objectif 11 : développer la logistique urbaine*

**Orientation d'aménagement n°5 : repenser l'offre commerciale au regard de la localisation des polarités et dans une logique de complémentarité entre centres-villes et périphéries commerciales**

*Objectif 12 : revitaliser l'offre commerciale des centres-villes*

*Objectif 13 : accompagner la modernisation des périphéries commerciales dans une logique de gestion économe de l'espace*

*Objectif 14 : redynamiser les centralités urbaines au travers d'espaces publics qualitatifs*

**Orientation d'aménagement n°6 : valoriser les équipements existants et créer de nouvelles aménités pour répondre aux besoins des populations**

*Objectif 15 : valoriser et irriguer les équipements structurants pour favoriser leur fréquentation par les habitants*

*Objectif 16 : assurer un maillage équilibré d'équipements et de services en tenant compte des besoins des populations*

Axe n°3 : bien vivre dans les communes périurbaines et rurales grâce aux équipements de proximité et à une offre de logements adaptée

**Orientation d'aménagement n°7 : maintenir et renforcer les équipements et services de proximité**

*Objectif 17 : compléter l'offre d'équipements et de services au plus près des habitants*

*Objectif 18 : encourager l'implantation de commerces de proximité*

*Objectif 19 : organiser des mobilités complémentaires à celles du noyau urbain*

**Orientation d'aménagement n°8 : fluidifier les parcours résidentiels des populations des territoires ruraux et périurbains**

*Objectif 20 : anticiper les évolutions démographiques et sociales par un habitat varié et adaptable, en complémentarité de l'offre des centralités*

*Objectif 21 : proposer des logements durables intégrant des réponses aux enjeux écologiques et énergétiques*

*Objectif 22 : réduire l'impact foncier de l'offre résidentielle, particulièrement de l'habitat individuel*

## GRANDE DYNAMIQUE N°2 : AMELIORER LA SANTE ET LA QUALITE DE L'ENVIRONNEMENT, CONDITIONS ESSENTIELLES A L'EPANOUISSEMENT DES HABITANTS.

Le projet d'aménagement stratégique fixe des orientations pour **améliorer le cadre de vie et la santé des populations pour fournir les solutions techniques et technologiques afin de diminuer l'empreinte écologique du territoire**, mais aussi et surtout **pour reconstituer, préserver et conforter la place de la nature**. Les objectifs issus de cette dynamique répondent aux enjeux issus du diagnostic territorial et de l'état initial de l'environnement, notamment en matière de pollution, particulièrement de certaines friches, de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers au regard de la consommation foncière passée ou encore de valorisation de la chaîne des parcs.

### AXE N°1 : INTEGRER DAVANTAGE LA SANTE ET LA QUALITE ENVIRONNEMENTALE DANS L'AMENAGEMENT ET LE DEVELOPPEMENT DU TERRITOIRE

#### Orientation d'aménagement n°9 : améliorer l'offre de santé et faciliter le parcours de soin de la population

- **Intensifier l'offre de soin de proximité** notamment par l'implantation de maisons de santé.



Figure 9 : croquis du futur centre hospitalier métropolitain à potentiel universitaire de Lens, Michel Beauvais et Associés

- **Garantir l'attractivité du territoire auprès des personnels de santé** par une offre adaptée de locaux, de logements, d'équipements, de commerces et de services et en facilitant l'émergence d'un pôle économique de santé en lien et en proximité avec le futur Centre Hospitalier Métropolitain de Lens et le pôle d'excellence « sport / santé / bien-être » Vivalley de Liévin.
- **Permettre à chaque habitant d'accéder à une offre de soins complète du diagnostic à la rémission** en complétant l'offre, ainsi qu'en la rendant visible et accessible.
- **Perfectionner la mise en réseau des établissements de santé publics ou privés du territoire** (Liévin, Lens, Hénin-Beaumont, Carvin, Bois-Bernard, Oignies) et ceux des territoires voisins notamment le Centre Hospitalier Régional Universitaire de Lille, ainsi que les hôpitaux de Béthune, Divion, La Bassée, Seclin, Arras et Douai.

## Orientation d'aménagement n°10 : traiter les risques et les nuisances pour améliorer la santé et la sécurité humaines

### Objectif 23 : réduire l'exposition aux risques naturels et technologiques, ainsi qu'aux pollutions

- **Diminuer à la source les facteurs de risques environnementaux pour la santé humaine** par la réduction des pollutions actuelles et anciennes, l'amélioration de la qualité de l'air, l'évolution des modes de production alimentaires, etc.
- **Atténuer et s'adapter au risque inondation**, par ruissellement, débordement des cours d'eau ou remontée de nappe.
- **Prendre en compte les risques d'exposition au radon, aux anciennes exploitations minières, aux mouvements de terrains et au retrait gonflement des argiles.**
- **Prendre en compte l'existence des risques anthropiques relevant du Code de l'environnement**, particulièrement pour les transports de matières dangereuses et les risques industriels.

### Objectif 24 : réduire l'exposition aux nuisances et garantir la santé publique

- **Diminuer l'exposition des populations aux nuisances générées par les grandes infrastructures de transport** (bruit, pollution atmosphérique).
- **Améliorer la qualité de l'air.**
- **Réduire l'exposition au bruit.**
- **Atténuer les pollutions lumineuses et leurs impacts sur la biodiversité et le cadre de vie.**

## Orientation d'aménagement n°11 : préserver et restaurer la trame verte et bleue du territoire, ainsi que la Chaîne des parcs

### Objectif 25 : sauvegarder et développer la trame verte et bleue dans une logique de continuité avec les territoires voisins



Figure 10 : zone humide de la Tour de l'Horloge, Carvin, CAHC

- **S'inscrire dans l'objectif de la trame verte et bleue régionale**, y compris pour les cours d'eau du territoire (flot de Wingles, la Souchez, les canaux) et **lutter contre l'érosion de la biodiversité.**
- **Préserver les zones humides et valoriser leurs apports bénéfiques pour le territoire** en matière de création de biodiversité, de gestion des eaux et de limitation du risque inondation, ou encore d'îlot de fraîcheur.
- **Eviter, réduire et à défaut compenser, les impacts environnementaux produits sur les zones humides lors d'un projet d'aménagement.**
- **Développer et reconstituer les espaces nécessaires au bon fonctionnement écologique du territoire**, y compris au sein des espaces urbanisés, afin de reconstituer des corridors écologiques et **résorber la fragmentation de ces espaces.**

- **Protéger et valoriser les espaces naturels, agricoles et forestiers remarquables et ordinaires** qui participent de la qualité écologique et paysagère du territoire, notamment par leur restauration et leur enrichissement écologique.
- **Assurer une gestion et un entretien écoresponsable des éléments constitutifs de la trame verte et bleue**, à même de conforter la place de la biodiversité sur le territoire.
- **Proposer lorsque cela est possible la renaturation des berges des cours d'eau.**
- **Développer la trame noire pour favoriser la préservation et le retour de la biodiversité.**

Objectif 26 : assurer la disponibilité et la qualité de la ressource en eau, ainsi que la continuité des cycles de l'eau sur le long terme

- **Promouvoir une gestion durable de la ressource en eau en lien avec les bassins d'alimentation du SCoT et des territoires voisins**, y compris dans les activités économiques et particulièrement en matière d'eau potable.
- **Améliorer la qualité des eaux de surface et souterraines** en limitant les pollutions, notamment aux nitrates et perchlorates.
- **Améliorer la gestion des (petit et grand) cycles de l'eau, de l'assainissement et des eaux pluviales**, notamment par la limitation de l'artificialisation, la gestion à la parcelle et la limitation des rejets des ruissellements dans les cours d'eau.
- **Renforcer la sécurisation de l'alimentation en eau potable** en protégeant les aires d'alimentation de captage de Salomé et de Lens-Liévin pour concilier aménagement du territoire et préservation de la ressource.
- **Anticiper et intégrer dans tous les aménagements urbains et dans les pratiques, les risques liés au changement climatique**, notamment de raréfaction de la ressource et d'accentuation des épisodes d'intempéries violents.

Objectif 27 : valoriser la Chaîne des Parcs et l'« Archipel Vert » et leur accès au public

- **Renforcer l'usage par la population de la Chaîne des Parcs afin d'améliorer l'accès à la nature et de développer les pratiques sportives et de loisirs dans le respect des qualités environnementales de ces milieux naturels.**
- **Amplifier la démarche de préservation et de valorisation sur de nouveaux espaces et assurer des continuités écologiques entre les parcs à intégrer et déjà intégrés.**
- Favoriser la connexion entre la chaîne des parcs et les espaces de nature en ville existants ou à créer.



Figure 11 : la Fête de l'eau, Courrières, Mairie de Courrières,



## AXE N°2 : ACTIVER LES GRANDS LEVIERS D'AMENAGEMENT LOCAUX ET DE DEVELOPPEMENT POUR ACCOMPAGNER LES TRANSITIONS CLIMATIQUE ET ENERGETIQUE

Orientation d'aménagement n°12 : accompagner les transitions climatique et énergétique

### Objectif 28 : mettre en place les moyens de lutte contre le changement climatique

- **Lutter contre les effets d'îlot de chaleur urbain** en favorisant la présence de l'eau et de la nature en ville, ainsi qu'en proposant une vision bioclimatique des aménagements urbains à venir.
- **Limiter les effets des aléas climatiques**, notamment lors des épisodes de sécheresses pouvant provoquer des incendies de végétation ou lors de précipitations violentes favorisant le risque de ruissellement et d'inondation, en intégrant des réponses techniques adaptées (désimperméabilisation, matériaux bas carbone et biosourcés dans les constructions, etc.).
- **Réduire les sources d'émissions de gaz à effet de serre et les pollutions** portant atteinte à l'environnement, notamment par la diminution et l'évolution des mobilités carbonées, l'intervention sur le parc immobilier et sa rénovation, l'évolution des modèles des productions industrielle et agricole, etc.

### Objectif 29 : promouvoir les solutions locales de transition énergétique et de préservation des ressources

- **Réduire la consommation énergétique et développer un modèle plus sobre et économe en ressources** pour l'habitat, l'économie et les transports.
- **Réduire la production de déchets et favoriser l'économie circulaire.**
- **Diminuer les besoins de mobilité et proposer des solutions alternatives à la voiture individuelle à moteur thermique** (cf. orientations d'aménagement n°4 et 14).
- **Développer la production d'énergies renouvelables ou fatales et s'orienter vers un mix énergétique soutenable.**
- **S'appuyer sur la dynamique REV3**
- Préserver les espaces naturels, agricoles et forestiers, notamment en limitant leur consommation par l'urbanisation et en évitant, réduisant et à défaut en compensant les impacts environnementaux des projets urbains sur ces terres.

### AXE N°3 : FAVORISER UNE AGRICULTURE RESPECTUEUSE DE L'ENVIRONNEMENT ET REPPONDANT AUX BESOINS ALIMENTAIRES LOCAUX

#### Orientation d'aménagement n°13 : accompagner les évolutions du système agricole

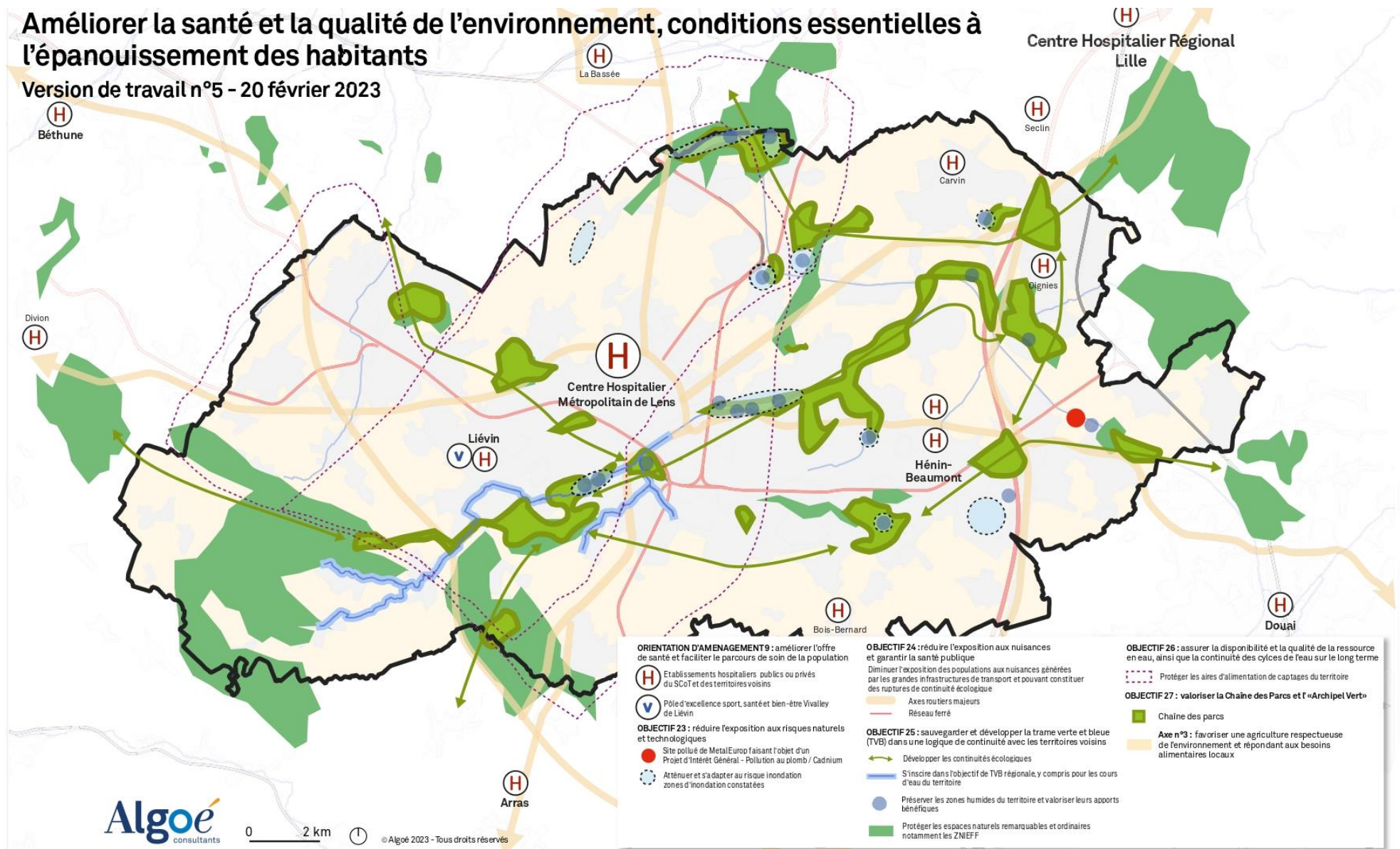
- **Préserver les espaces agricoles du territoire et garantir la pérennité des exploitations** en permettant l'évolution des bâtiments pour répondre aux besoins spécifiques à leur diversification économique.
- **Maintenir les capacités fonctionnelles des exploitations et des espaces agricoles** pour permettre la circulation des engins, l'accès à l'eau, l'accès aux parcelles, etc.
- **Encourager la diversification et la relocalisation des productions** en lien avec la vente directe, la commercialisation en circuit court et le développement de systèmes alimentaires locaux tels que ceux initiés par les deux agglomérations.
- **Conduire**, en collaboration avec la Chambre d'Agriculture, à des actions de sensibilisation auprès des **agriculteurs en faveur de l'agroécologie** : développement de l'agriculture biologique, pratiques culturales régénérant les sols et limitant les pollutions, pratiques d'irrigation limitant la consommation de la ressource en eau, restauration des continuités écologiques, plantation de haies et séquestration du carbone, etc.
- **Appuyer l'émergence de cultures diversifiées** (lin, chanvre, paille, miscanthus, etc.) en lien avec la relocalisation industrielle (comme par exemple la filière textile), la production d'eco-matériaux pour la construction et la biomasse.
- **Améliorer la cohabitation entre les différents usages**, notamment en maîtrisant les pollutions et en limitant les risques de conflits entre les zones d'habitat et les exploitations voisines



Figure 12 - Exploitation agricole -Evin-Malmaison - Photo : CAHC

# Améliorer la santé et la qualité de l'environnement, conditions essentielles à l'épanouissement des habitants

Version de travail n°5 - 20 février 2023



Grande dynamique 2 : améliorer la santé et la qualité de l'environnement, conditions essentielles à l'épanouissement des habitants

Axe n°1 : intégrer davantage la santé et la qualité environnementale dans l'aménagement et le développement du territoire

**Orientation d'aménagement n°9 : améliorer l'offre de santé et faciliter le parcours de soin de la population**

**Orientation d'aménagement n°10 : traiter les risques et les nuisances pour améliorer la santé et la sécurité humaines**

*Objectif 23 : réduire l'exposition aux risques naturels et technologiques, ainsi qu'aux pollutions*

*Objectif 24 : réduire l'exposition aux nuisances et garantir la santé publique*

**Orientation d'aménagement n°11 : préserver et restaurer la trame verte et bleue du territoire, ainsi que la Chaîne des parcs**

*Objectif 25 : sauvegarder et développer la trame verte et bleue dans une logique de continuité avec les territoires voisins*

*Objectif 26 : assurer la disponibilité et la qualité de la ressource en eau, ainsi que la continuité des cycles de l'eau sur le long terme*

*Objectif 27 : valoriser la Chaîne des Parcs et l'« Archipel Vert » et leur accès au public*

Axe n°2 : activer les grands leviers d'aménagement locaux et de développement pour accompagner les transitions climatique et énergétique

**Orientation d'aménagement n°12 : accompagner les transitions climatique et énergétique**

*Objectif 28 : mettre en place les moyens de lutte contre le changement climatique*

*Objectif 29 : promouvoir les solutions locales de transition énergétique et de préservation des ressources*

Axe n°3 : favoriser une agriculture respectueuse de l'environnement et répondant aux besoins alimentaires locaux

**Orientation d'aménagement n°13 : accompagner les évolutions du système agricole**

## GRANDE DYNAMIQUE N°3 : AFFIRMER LE RAYONNEMENT DU TERRITOIRE DU SCOT DANS LES HAUTS-DE-FRANCE ET AU-DELA

Le PAS porte des politiques d'aménagement et de développement pour notamment **adapter le territoire aux enjeux socio-économiques de demain et aussi répondre aux transitions climatique, énergétique et écologique**. Cette ambition vise aussi à maintenir un poids démographique et une attractivité économique forte à l'échelle des Hauts-de-France et plus largement, à l'échelle de l'espace nord-européen au sein duquel le territoire bénéficie d'une situation stratégique. Les objectifs issus de cette dynamique répondent aux enjeux issus du diagnostic territorial, notamment en matière de lutte contre la congestion des axes routiers, de valorisation des atouts économiques du territoire ou de confortement de ses atouts touristiques et patrimoniaux.

Orientation d'aménagement n°14 : faire évoluer les mobilités et fluidifier les déplacements en direction du territoire et vers les autres territoires

Objectif 30 : assurer l'intégration du SCoT au sein de son bassin de mobilité régional et accompagner la transition des mobilités vers un modèle décarboné

- **S'inscrire dans la logique nationale de décarbonation des transports** à l'horizon 2050 portée par France Stratégie et le Commissariat Général de l'Environnement et du Développement Durable.
- **Amplifier l'implication du SCoT dans les partenariats en matière de mobilité** dans le cadre notamment du Bassin de Mobilité Régional de l'aire urbaine centrale dans lequel le territoire est inclus.

Objectif 31 : contribuer au décongestionnement et à l'amélioration du réseau routier et autoroutier, notamment l'A1, l'A21, la N47 et la RD58

- **Travailler à la réduction des flux de marchandises routiers** sur la base d'un report modal vers le ferroviaire et le fluvial (cf. objectifs 36 et 37).
- **Identifier les projets de l'Etat, de la Région Hauts-de-France et du Département du Pas-de-Calais** sur le réseau structurant afin d'envisager les impacts potentiels sur les flux au sein du périmètre du SCoT.
- **Assurer l'efficacité du réseau** en favorisant son adaptation à l'évolution des flux prévisibles et en intégrant les évolutions technologiques réduisant l'empreinte carbone des déplacements.
- **Améliorer la qualité urbaine et la fluidité des entrées routières et autoroutières du territoire.**
- **Penser le réseau routier secondaire comme support des mobilités actives** et notamment d'infrastructures cyclables.

Objectif 32 : intensifier la desserte ferroviaire pour les voyageurs comme pour les marchandises

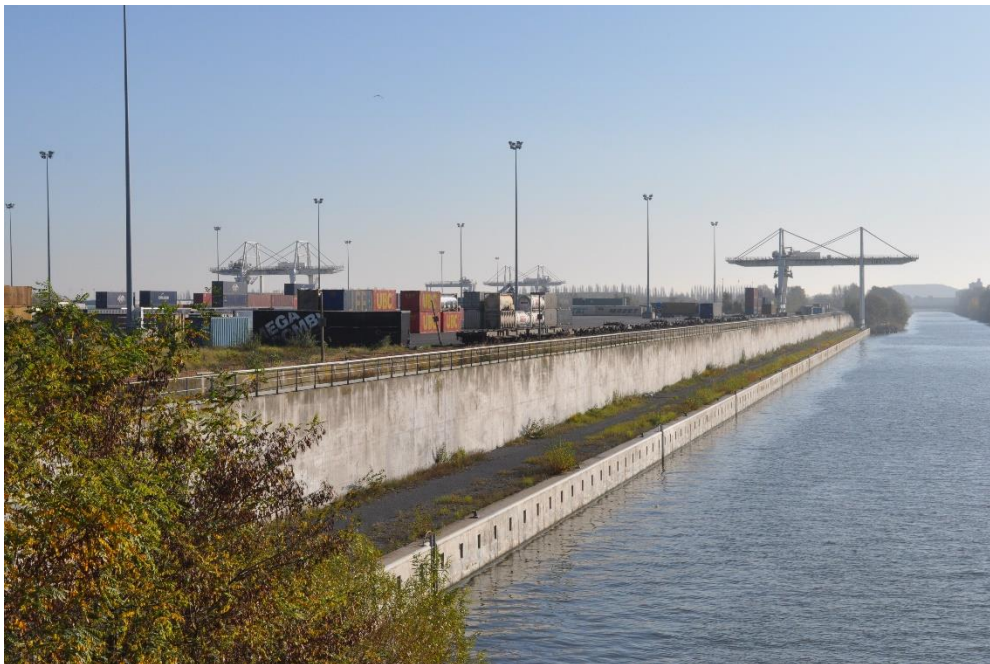
- **Accroître et optimiser le cadencement des trains voyageurs** en direction de Paris, Lille, Douai, Arras et Béthune en lien avec la SNCF.
- **Garantir la faisabilité du projet de Système Express Régional Métropolitain** par la préservation des emprises foncières nécessaires à leur réalisation et la création éventuelle

d'un pôle multimodale sur le site de Sainte-Henriette à Hénin-Beaumont et **porter une vigilance sur l'amélioration de la liaison transversale Béthune – Lens – Douai.**

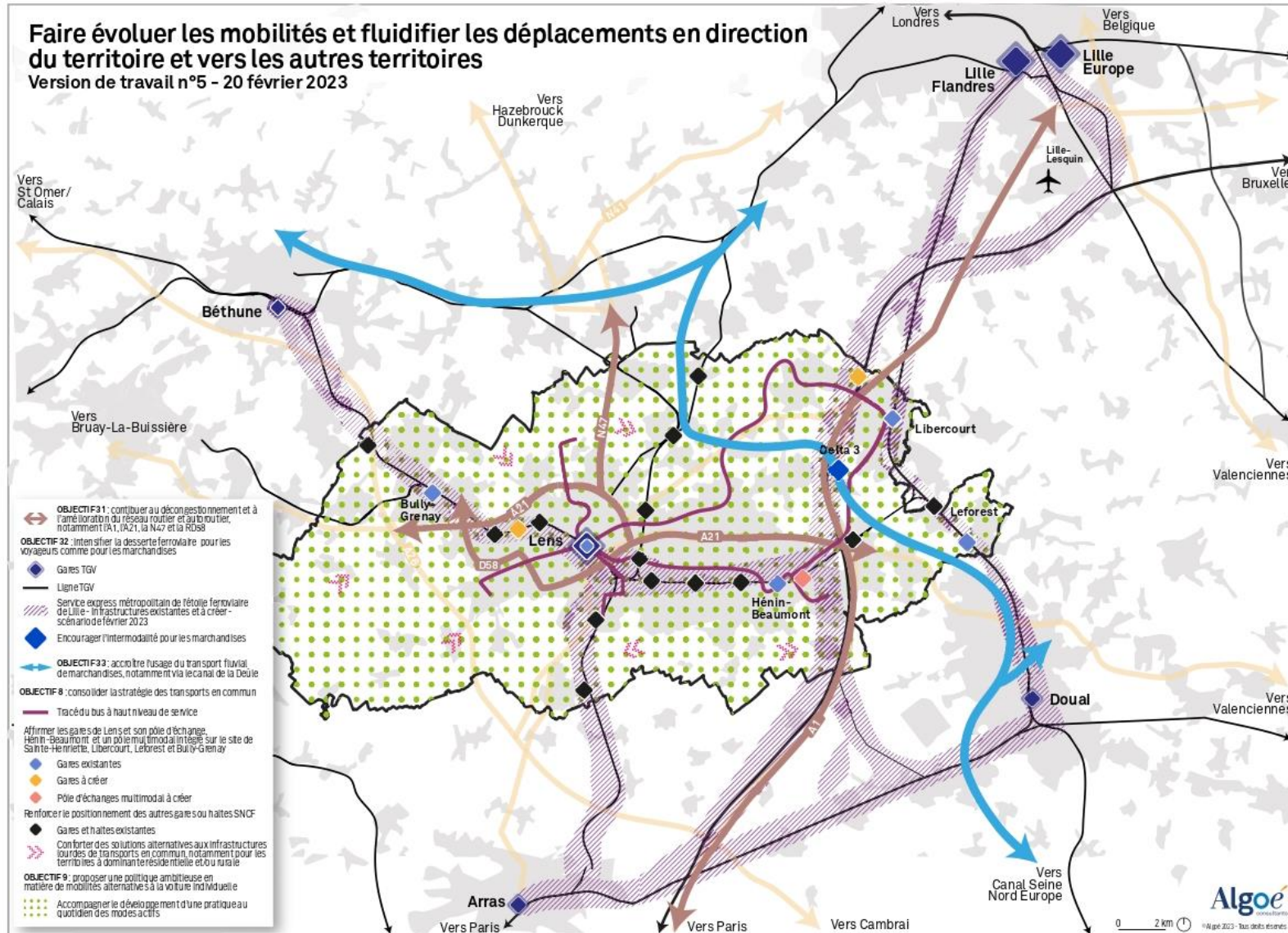
- **Développer les portes d'accès ferroviaires au territoire** notamment la gare de Lens TGV, porte d'entrée principale du territoire, et les gares TER d'Hénin-Beaumont, Libercourt, Vimy, Meurchin, Evin-Malmaison, Bully-Grenay et Leforest.
- **Relancer, en relation avec les gestionnaires de réseaux, le transport fret et restaurer les faisceaux ferroviaires lorsque cela est possible techniquement et financièrement.**
- **Encourager l'intermodalité pour les marchandises** en valorisant l'ensemble des connexions envisageables sur le territoire entre le ferré, la route et le fluvial à l'image de la plateforme de Dourges.

**Objectif 33 : accroître l'usage du transport fluvial de marchandises, notamment via le canal de la Deûle**

- **Connecter le territoire au projet du Canal Seine Nord Europe** via le canal de la Deûle et **développer la logistique fluviale sur ces canaux** en lien avec la localisation des zones commerciales et industrielles.
- **Envisager l'usage des canaux du territoire comme axe de logistique urbaine.**



*Figure 13 : vue sur le canal de la Deûle au niveau de la plateforme multimodale Delta 3 à Dourges, CAHC, novembre 2019*



**Orientation d'aménagement n°15 : structurer et vitaliser le tissu économique du bassin d'emploi de Lens-Liévin-Hénin-Carvin en s'insérant dans une logique de transition environnementale, sociale et économique**

**Objectif 34 : organiser une armature économique cohérente et rayonnante, économe en foncier et intégrant la logistique commerciale**

▪ **Pour l'ensemble des zones d'activités économiques du territoire**

- **Privilégier leur optimisation et leur densification**, notamment en valorisant les potentialités foncières ou en mutualisant certains espaces.
- **Promouvoir la rénovation des établissements existants, leur reconfiguration lorsque cela est nécessaire pour répondre aux besoins futurs et assurer le développement de bâtiments intégrant le bioclimatisme et les principes de décarbonation.**
- **Conditionner l'extension des zones d'activités à des projets à haute valeur ajoutée environnementale, énergétique et d'accessibilités facilitées.**
- **Assurer et promouvoir une bonne accessibilité tous modes de ces zones pour les usagers de ces zones** notamment en accordant une place plus importante aux mobilités actives, ainsi que pour les poids lourds pour faciliter l'arrivée et le départ des chargements.
- **Privilégier des solutions d'écologie industrielle et territoriale (EIT)** pour la gestion des ressources au sein des zones d'activités
- **Proposer un traitement urbain et paysager valorisant** et permettant le retour de la biodiversité.

**Les zones d'activités économiques « vitrines »**

Ces zones d'activités constituent le poumon économique du territoire et participent à sa compétitivité à l'échelle régionale. Ce sont des zones attractives, tournées vers l'extérieur, propices aux synergies et aux échanges, possédant une bonne accessibilité routière et/ou ferroviaire et fluviale pour leur approvisionnement, pour l'accès du personnel et pour l'expédition des produits finis. Afin de garantir leur rayonnement et la stabilité, la volonté portée est de :

- **Renforcer et diversifier leur composition et proposer davantage de mixité fonctionnelle** lorsque les activités présentes sont compatibles.

**Les zones d'activités logistiques**

Ces zones d'activités logistiques sont indissociables de l'activité économique du territoire, de ses besoins en approvisionnement de marchandises et de ses liens commerciaux avec les autres territoires qui se retranscrivent dans les flux de marchandises par voies routières, ferrées ou fluviales. Ces zones possèdent une forte empreinte foncière et impactent largement les paysages et les fonctionnements du territoire et ses réseaux routiers, ainsi elles doivent faire l'objet d'une vigilance particulière et d'une vision de long terme. Pour cela, le projet d'aménagement stratégique souhaite :



- **Encourager l'équilibre spatial des entrepôts de logistique commerciale** sur le territoire du SCoT LLHC dans une logique de gestion économe du foncier, de gestion des flux supplémentaires générés et **bonne gestion du dernier kilomètre**.
- **Privilégier le développement des zones logistiques accessibles par voie ferrée ou fluviale**
- **Accueillir dans les espaces commerciaux existants et prioritairement dans des friches commerciales de nouveaux entrepôts** de tailles limitées et adaptées aux besoins
- **Garantir les conditions nécessaires au fonctionnement des entrepôts** sur les territoires urbains denses et étendus : accessibilité, stockage tampon de véhicules d'approvisionnement et de livraison, services aux salariés, etc.
- **Renforcer les liens avec la Métropole lilloise dans le cadre du développement du pôle d'excellence régional Euralogistic** dans une logique de mutualisation des savoirs faire et des espaces.

#### Les zones d'activités économiques de proximité

Ces zones peuvent servir de relais aux activités des zones d'activités économiques vitrines en accueillant par exemple des tissus d'artisans et de sous-traitance. Elles peuvent aussi proposer des activités complémentaires qui permettent de consolider les tissus économiques communaux. L'ambition pour ces zones est de :

- **Garantir leur évolution sans chercher systématiquement leur développement en extension.**

#### Favoriser le réemploi des friches industrielles et économiques

De nombreuses friches économiques subsistent sur le territoire. Elles pourront, selon leur capacité de renouvellement, **accueillir des projets économiques, mixtes, à vocation d'habitat ou encore de renaturation** selon leur niveau de dégradation, de pollution ou de complexité d'aménagement.

#### Favoriser le parcours résidentiel des entreprises

- **Faciliter et accompagner le parcours résidentiel des entreprises** du territoire ou souhaitant s'y installer **en déployant une offre complète** de l'incubateur à l'emprise foncière de grande ampleur.
- **Favoriser l'évolutivité de locaux à vocation économique ou leur mutabilité vers d'autres fonctions.**

#### Faciliter l'implantation des activités économiques exemptes de nuisance au sein du tissu urbain

En dehors des zones d'activités économiques fléchées, l'ambition est d'**encourager l'implantation des activités artisanales, productives et tertiaires au sein du tissu urbain** lorsqu'elles ne sont pas causes de nuisance. Le tissu urbain a aussi vocation à **accueillir de nouvelles activités en lien avec l'évolution des modes de vie et de consommation**, l'ambition est donc de faciliter l'émergence de projets accueillant des espaces co-working, des tiers-lieux, des locaux pour l'économie sociale et solidaire, l'économie circulaire et les circuits courts, etc.

**Objectif 35 : créer les conditions d'une attractivité renouvelée à travers une offre de formation et des pôles d'excellence performants**

- **Conforter les pôles d'excellence** (Pôle d'excellence Vivalley de Liévin, Pôle culturel du Louvre-Lens, Cité internationale de la logistique et de la supply chain, Pôle santé autour du futur Centre Hospitalier Métropolitain à potentiel universitaire).



Figure 14 : Université de l'Artois, Faculté Jean Perrin à Lens, CALL

- **Renforcer les pôles d'enseignement et de formation du territoire** (Pôle de formation des métiers de la santé en lien avec le Centre Hospitalier Métropolitain, Pôle Faculté Jean Perrin, Faculté du Sport de Liévin, le Campus Euralogistic, les établissements d'enseignement technique et professionnel).
- **Développer les synergies entre le monde économique, celui de l'enseignement, et de la formation et les territoires voisins.**
- **Contribuer au rôle de démonstrateur REV 3.**

**Objectif 36 : diminuer la consommation foncière à vocation économique, vers de nouveaux modèles d'aménagement**

- **Limiter la consommation d'espace** en optimisant les zones d'activités existantes et en favorisant l'implantation d'activités industrielles et économiques plus denses.
- **Favoriser la requalification des friches et améliorer leurs qualités environnementales.**
- **Conditionner l'extension ou la création de zones d'activités à des projets à haute valeur ajoutée** environnementale, énergétique et d'accessibilités facilitées.

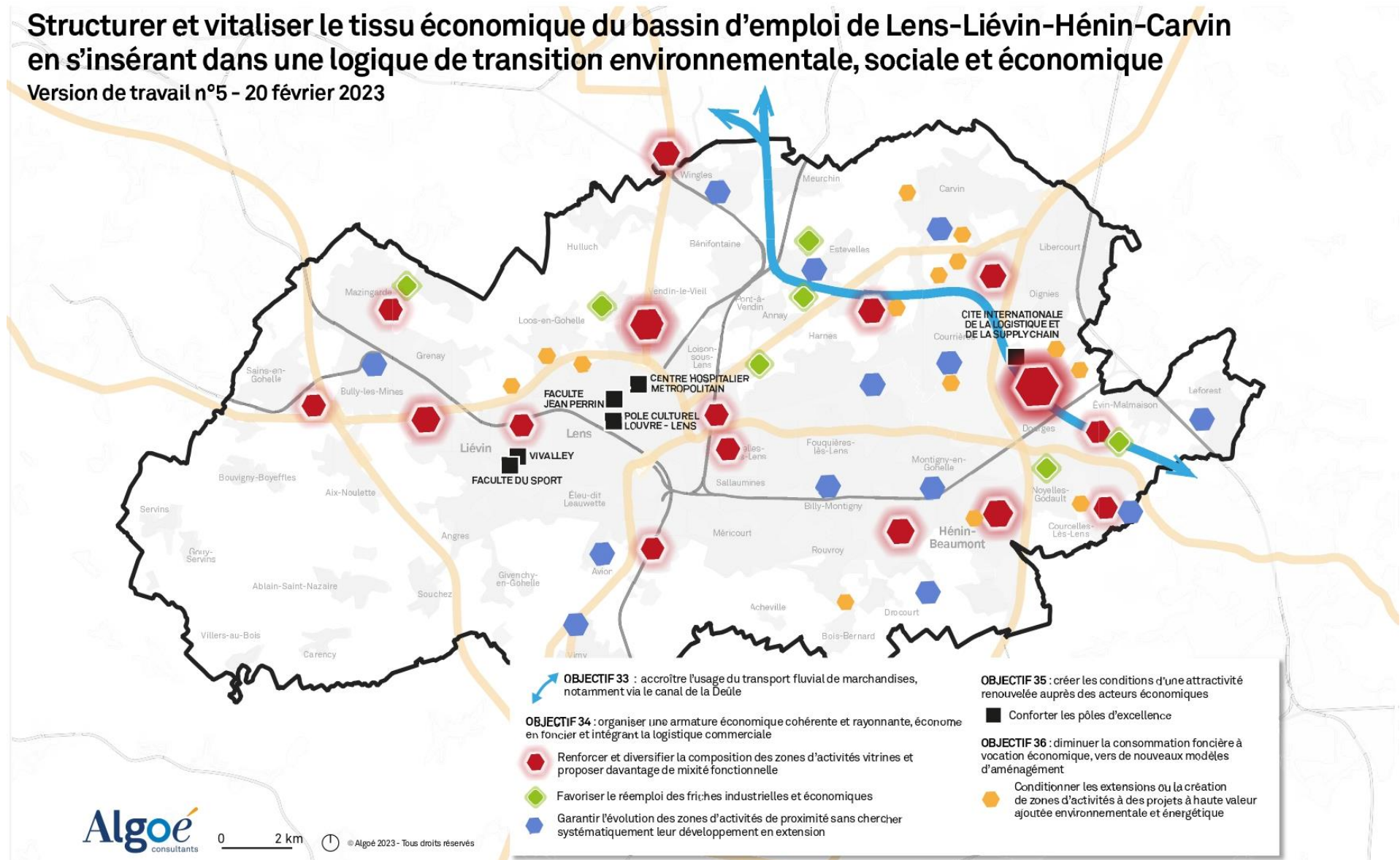
Au regard des dispositions de la loi Climat et Résilience, la trajectoire foncière du SCoT Lens-Liévin-Hénin-Carvin présentera, sur la période 2021 – 2030, une réduction de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers à destination des activités économiques de 50 % a minima par rapport à la consommation observée entre 2011 et 2020.

Le SCoT prévoit à l'horizon 2050 d'atteindre le Zéro Artificialisation Nette des sols avec une diminution de l'artificialisation entre 2031 – 2040 qui permettra d'assurer cet objectif et ce dans la continuité de la réduction de la consommation foncière visée sur la période entre 2021 et 2030.

En matière de réduction de l'artificialisation des sols, le SCoT contribuera à la renaturation des friches urbaines lorsque cela est pertinent et à la réduction de l'artificialisation des sols au sein des projets proposés.

# Structurer et vitaliser le tissu économique du bassin d'emploi de Lens-Liévin-Hénin-Carvin en s'insérant dans une logique de transition environnementale, sociale et économique

Version de travail n°5 - 20 février 2023



**Orientation d'aménagement n°16 : conforter les atouts touristiques et patrimoniaux d'envergure régionale, nationale et internationale du territoire**

**Objectif 37 : s'appuyer sur les équipements et segments touristiques rayonnants déjà présents sur le territoire**

- **Valoriser la présence du pôle culturel du Louvre-Lens** (composé du musée du Louvre-Lens, du Louvre-Lens Vallée et du centre de conservation du Louvre) et poursuivre le développement de ses environs, particulièrement en direction du Stade Bollaert-Delelis, du centre-ville de Lens et de l'écoquartier Jaurès à Liévin.
- **Promouvoir les infrastructures sportives majeures** (Arena Stade Couvert et stade Bollaert-Delelis) **et les sites culturels emblématiques** (Base 11/19 de Loos-en-Gohelle, le 9/9bis de Oignies) et **faciliter leur mise en réseau**.
- **Proposer une offre touristique complète autour de la mémoire de la Grande Guerre** en améliorant la mise en réseau des sites et en facilitant leur accessibilité.
- **Constituer une offre de restauration et hôtelière diversifiée** au sein des centralités à proximité des sites touristiques.

**Objectif 38 : valoriser les paysages et caractéristiques identitaires du territoire**

- **Mettre la nature et les paysages au centre de l'attractivité touristique** en :
  - protégeant les espaces de nature par l'encadrement des usages touristiques.
  - préservant les points de vue remarquables sur les grands paysages, notamment les collines de l'Artois, les terrils, les chevalements et les parvis agricoles.
  - développant l'éco-tourisme par la mise en avant des pratiques respectueuses de l'environnement.
  - accompagnant l'essor du tourisme sportif et de découverte, par la poursuite du déploiement des continuités piétonnes et cyclables entre les localités du territoire.
  - poursuivant la mise en valeur des éléments liées à l'eau comme le canal de la Souchez (appelé aussi canal de Lens) ainsi que de ses berges, la gare d'eau de Courcelles-lès-Lens dans l'optique de développement du tourisme fluvestre ou encore le Parc des Iles.
- **Protéger et valoriser le patrimoine inscrit à l'UNESCO** :
  - en préservant le patrimoine issu du passé minier, tout en permettant le renouvellement urbain.

**Objectif 39 : relier et mettre en tourisme le territoire**

- **Assurer l'accessibilité des sites touristiques par des alternatives à la voiture individuelle**, notamment les transports en commun et les mobilités actives depuis les portes d'entrées du territoire comme la gare de Lens, Hénin-Beaumont et Libercourt, ainsi que les autres haltes et gares du territoire.

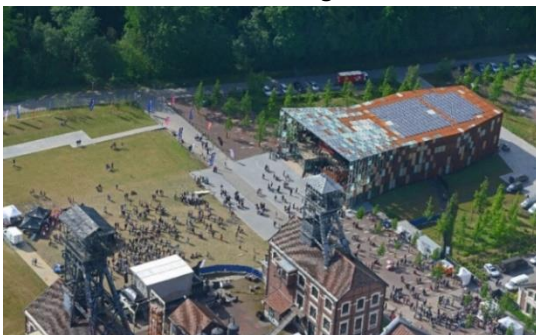
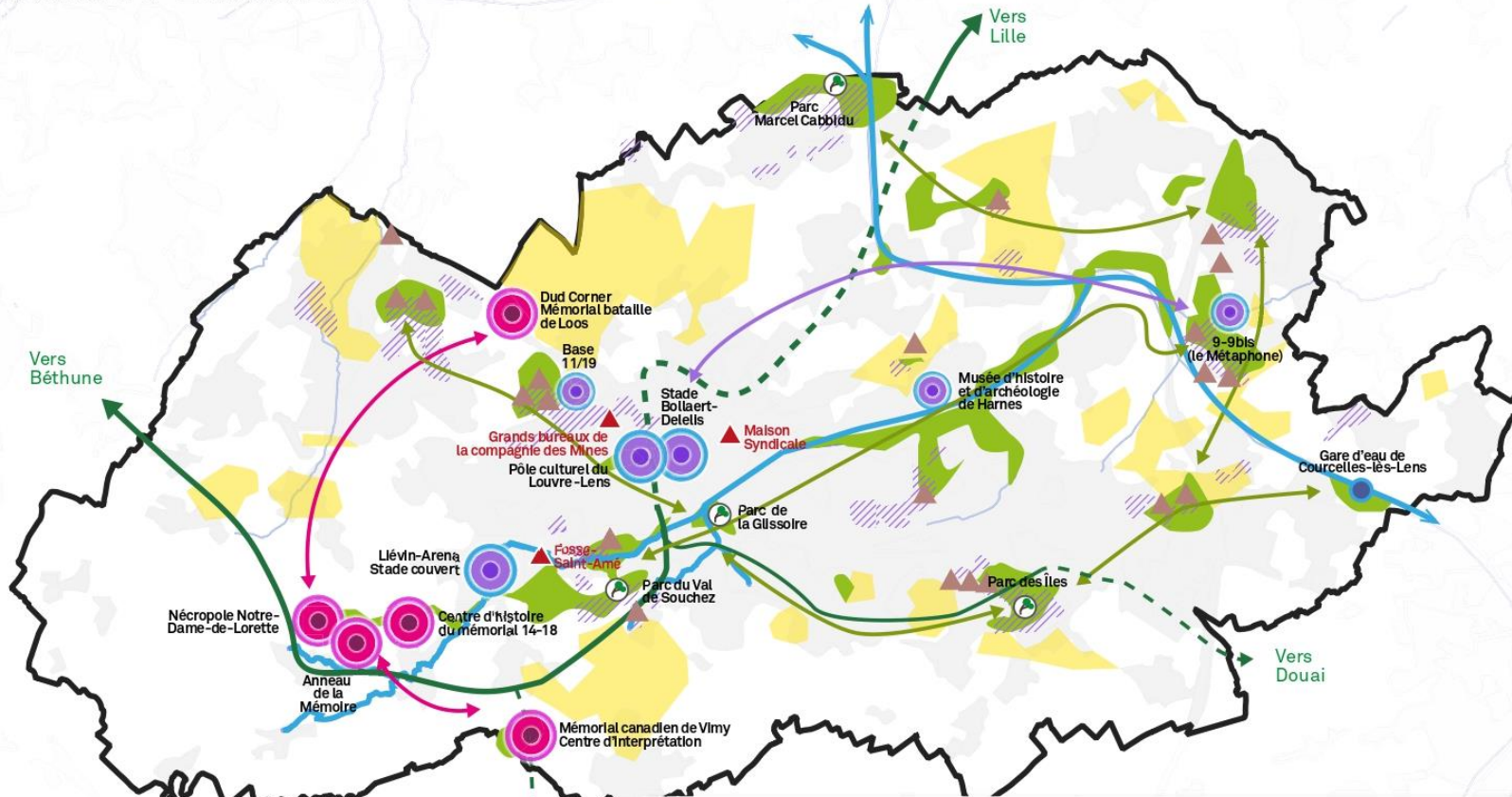


Figure 14: le site du 9/9bis de Oignies, CAHC

- **Développer une offre de parkings adaptée et calibrée** pour l'accueil touristique à proximité des générateurs de flux, en limitant les impacts des aires de stationnement sur l'environnement, et en intégrant des stationnements sécurisés pour les vélos.
- Amplifier la stratégie touristique locale en s'appuyant sur les événements majeurs comme la commémoration de la Sainte-Barbe ou l'Aréna Terril Trail.

## Conforter les atouts touristiques et patrimoniaux du territoire

Version de travail n°5 - 20 février 2023



<p><b>OBJECTIF 37</b> : s'appuyer sur les équipements et segments touristiques rayonnants déjà présents sur le territoire</p> <p><b>Sites touristiques majeurs</b></p> <p>Rang :  National  International</p> <p> Promouvoir les infrastructures sportives majeures et les sites culturels emblématiques</p> <p> Proposer une offre touristique complète autour de la mémoire de la Grande Guerre</p>	<p><b>OBJECTIF 38</b> : valoriser les paysages et caractéristiques identitaires du territoire</p> <p> Chaîne des parcs</p> <p> Parcs majeurs</p> <p> Mettre en réseau :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La chaîne des parcs</li> <li>- Les infrastructures majeures et les sites culturels emblématiques</li> <li>- Les lieux de mémoire de la Grande Guerre</li> </ul> <p> Développer le tourisme fluvestre</p> <p> Valoriser les points remarquables liés à l'eau</p>	<p>Valoriser le patrimoine minier</p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Périmètre des biens inscrits à l'UNESCO</li> <li> Autres monuments historiques à valeur touristique</li> <li> Espaces dégagant des vues remarquables sur les terrils et les chevalements</li> <li> Terrils remarquables</li> </ul> <p><b>OBJECTIF 39</b> : relier et mettre en tourisme le territoire</p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Eurovéloroute 5 (tronçons existants)</li> <li> Eurovéloroute 5 (tronçons à créer)</li> <li> Véloroutes 31 et 32 (tronçons existants)</li> <li> Véloroute 31 et 32 (tronçons à créer)</li> </ul>
---	--	---

Orientation d'aménagement n°17 : favoriser les coopérations d'aménagement à l'échelle InterSCoT

Les deux Communautés d'agglomération de Lens-Liévin et de Hénin-Carvin sont membres depuis 2016, avec le territoire de Béthune-Bruay Artois Lys Romane, du Pôle Métropolitain de l'Artois dont l'objectif est de mener notamment des actions d'intérêt métropolitain en matière de développement économique et de transition énergétique.

Au-delà de cette coopération, le SCoT Lens-Liévin-Hénin-Carvin pourrait **élargir ses démarches de dialogues avec les SCoT voisins** : Lille Métropole, Grand Douaisis, Osartis-Marquion, Arrageois, Artois. En effet, les enjeux écologiques, énergétiques, de santé, de mobilités et de déplacements, de sécurité alimentaire, de relocalisation industrielle, de formation, etc., peuvent trouver des réponses partagées entre ces différents espaces aussi différents que complémentaires.



Figure 15 : feu d'artifice de la fête nationale, vue de la base 11/19, SCoT LLHC, juillet 2022

