

# Schéma

# de Cohérence

# Territoriale (SCoT)

# de l'Artois

ARRÊT PROJET

Annexe à la délibération du  
Conseil communautaire du 4  
mars 2025



**SCOT**  
DE L'ARTOIS

*Créateur d'AvenirS*

## Justification des **C**hoix **R**etenus

DOCUMENT ARRET PROJET

## SOMMAIRE

<b>AVANT PROPOS.....</b>	<b>4</b>
<b>LA JUSTIFICATION DES CHOIX .....</b>	<b>5</b>
<b>PARTIE 1 : EXPLICATION DES CHOIX RETENUS POUR ETABLIR LE PAS.....</b>	<b>8</b>
<b><i>AXE 1 : L'affirmation du caractère multipolaire du territoire basé sur l'articulation entre polarités et bassins de vie .....</i></b>	<b>9</b>
1/ L'armature territoriale, quèsaco ? .....	10
2/ Mettre en œuvre un développement et une urbanisation cohérents avec l'armature territoriale définie.....	16
3/ Consolider les polarités en tant que « hubs de services et de mobilités », tout en renforçant leur intégration/connexion avec leur bassin de vie .....	18
<b><i>Axe 2 : Répondre aux défis du changement climatique tout en préservant la nature et la biodiversité .....</i></b>	<b>21</b>
1/ Préserver et garantir la qualité et la quantité des ressources naturelles (foncière, eau) et réduire la consommation énergétique .....	22
2/ Prévenir et intégrer les risques et nuisances.....	23
3/ Valoriser la qualité environnementale et préserver la biodiversité .....	25
<b><i>Axe 3 : Garantir une qualité de vie harmonieuse, un bien-être et une proximité sur l'ensemble du territoire .....</i></b>	<b>27</b>
1/ Diversifier l'offre de logements et œuvrer pour une meilleure offre et accessibilité des équipements et commerces.....	28
2/ Optimiser le fonctionnement du réseau routier et réduire l'usage de la voiture .....	30
3/ Préserver et valoriser le patrimoine bâti et naturel .....	31
<b><i>Axe 4 : Accélérer les dynamiques de transition économique .....</i></b>	<b>33</b>
1/ Répondre aux besoins économiques et renforcer les pôles d'activités majeurs .....	34
2/ Préserver l'agriculture locale, créatrice de richesse .....	36
3/ Œuvre à la valorisation touristique.....	37
<b>PARTIE 2 : EXPLICATION DES CHOIX RETENUS POUR ETABLIR LE DOO .....</b>	<b>39</b>
Axe 1 : L'affirmation du caractère multipolaire du territoire basé sur l'articulation entre polarités et bassins de vie.....	40
Axe 2 : Répondre aux défis du changement climatique tout en préservant la nature et la biodiversité.....	44
Axe 3 : Garantir une qualité de vie harmonieuse, un bien-être et une proximité sur l'ensemble du territoire .....	54
Axe 4 : Accélérer les dynamiques de transition économique .....	65

## AVANT PROPOS

Le code de l'urbanisme stipule que **les annexes du SCoT doivent justifier les choix effectués** pour élaborer le Projet d'Aménagement Stratégique (PAS) ainsi que le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) (article L.141-15 3°).

Cette « justification des choix », constituant un document à part entière du dossier de SCoT, a pour rôle de **vérifier la cohérence et la pertinence du projet retenu**.

L'objectif principal de ce document est d'**expliquer les éléments ayant conduit à la formulation des orientations politiques** qui fondent le PAS et leur déclinaison dans le DOO. Il vise donc à clarifier la stratégie adoptée et à justifier les décisions ayant mené aux choix d'aménagement retenus.

En plus de décrire les modalités d'élaboration du SCoT de l'Artois, **le document détaille les choix effectués ou écartés** par les élus en tenant compte des différents scénarios envisagés.

Ces décisions résultent d'un **processus de travail dans lequel les élus se sont fortement investis**.

Chaque enjeu majeur, tel que :

- La **limitation de l'étalement urbain** et le **renforcement des polarités**,
- La **diversification de l'offre de logement**, l'**amélioration des services** de proximité, la structuration du territoire autour d'équipements importants, et la **promotion de l'équité**,
- Le **développement des transports en commun** afin de réduire l'usage de la voiture et **garantir à chaque habitant un accès en moins de trente ou quinze minutes** (selon les niveaux de service prévus) aux ensembles d'activités et de services, favorisant ainsi une meilleure intégration et qualité de vie,
- Le **renforcement des pôles économiques majeurs**, le **soutien à une économie locale**, et la consolidation de la solidarité économique du territoire,
- La **préservation des ressources naturelles**, la **prévention des risques** et la **valorisation de la qualité environnementale** du territoire,

ont été considérés comme essentiels dans l'élaboration du projet.

**Les Personnes Publiques Associées (PPA) ont été impliquées**, que ce soit de manière formelle lors de réunions officielles ou informelle à travers des échanges techniques et des réunions sur des sujets spécifiques. **Elles ont ainsi contribué à observer et co-construire le projet de SCoT** avec les techniciens et les élus.

## LA JUSTIFICATION DES CHOIX

1

### L'AMBITION ET LES OBJECTIFS DE LA DEMARCHE DE SCoT

Les objectifs poursuivis dans le cadre de l'aménagement du territoire du SCoT de l'Artois se structurent autour de cinq grands axes :

- **Élaborer un projet de territoire cohérent et partagé**, né du dialogue entre les communes, contribuant ainsi au dynamisme et à l'attractivité du territoire.
- **Garantir un développement harmonieux** de chaque composante du territoire, en renforçant les spécificités de chacune tout en tenant compte de leurs enjeux particuliers.
- **Renforcer la solidarité et la cohésion** entre les différentes entités du territoire.
- **Affirmer l'identité du SCoT de l'Artois**, fondée sur l'équilibre et la complémentarité entre les espaces urbains, ruraux, agricoles, forestiers et naturels, ainsi que sur la valorisation du patrimoine paysager et bâti.
- **Promouvoir un développement maîtrisé et durable**, répondant aux besoins économiques tout en favorisant la mixité sociale, la qualité environnementale, et la préservation des ressources naturelles et de la biodiversité.

2

### L'ORGANISATION DU DIALOGUE TERRITORIAL

L'élaboration du SCoT de l'Artois est le fruit d'un long processus de dialogue et de concertation, tant entre les élus du territoire et les partenaires institutionnels.

Ainsi, au fil de la démarche, de nombreux acteurs, politiques et techniques, ont été mobilisés dans le cadre d'instances de travail mais aussi via des échanges bilatéraux.

#### Les instances politiques

- ***La Conférence des Maires***

La Conférence des Maires réunit l'ensemble des 100 maires du territoire du SCoT de l'Artois (en plus de deux conseillers délégués) afin d'élargir les échanges, de nourrir les réflexions sur l'élaboration du SCoT, de partager les arbitrages avec les communes.

- ***L'exécutif communautaire***

« L'exécutif communautaire », instance informelle de 37 membres, est constitué du président, de 15 vice-présidents, et de 16 conseillers délégués, tous en charge d'une compétence particulière de l'Agglomération. Il s'agit d'une instance d'arbitrage.

#### - *Le conseil communautaire*

Le Conseil communautaire est l'organe délibérant de la Communauté d'agglomération. Il est composé de 152 conseillers communautaires. Avant chaque conseil se tient un bureau communautaire. Lors de celui-ci, les élus valident les phases importantes du SCoT (prescription, débat sur le PAS, arrêt projet) jusqu'à l'approbation finale du document.

#### Les instances techniques

#### - *Les COmités TECHniques (COTECH) avec les techniciens de la Communauté d'Agglomération Béthune-Bruay, Artois Lys Romane*

Les Comités Techniques (ou COTECH) sont des réunions de travail technique privilégiées dans le cadre des travaux d'élaboration du SCoT de l'Artois, où sont étudiées, avec les spécialistes de chaque discipline, les propositions à formuler.

Il regroupe, quand cela est possible, un référent technique par domaine sur le territoire.

#### - *La concertation avec les partenaires techniques*

Tout au long de la démarche d'élaboration du SCoT de l'Artois, une concertation avec les partenaires techniques a par ailleurs été menée, que ce soit avec les « Personnes Publiques Associées » de droit à la démarche (Etat, Région, Département, Chambres consulaires, SCoT voisins...) ou avec les acteurs socio-professionnels du territoire (Artois-Mobilités, SYMSAGEL, etc...).

Ces différents acteurs disposent en effet de connaissances et de pratiques du territoire dont la Communauté d'Agglomération Béthune-Bruay, Artois Lys Romane n'aurait su se passer pour construire le SCoT de l'Artois.

Cette concertation avec les partenaires techniques a ainsi pris la forme de réunions officielles dédiées aux PPA mais aussi, dans le cadre de certaines phases d'élaboration, de réunions de travail ou en réunions bilatérales pour préciser certains points spécifiques.

#### La concertation avec la société civile

Le SCoT traduit un projet de territoire au service de ses habitants.

Aussi, la Communauté d'Agglomération Béthune-Bruay, Artois Lys Romane a inscrit dans l'élaboration de son projet de territoire et l'élaboration du SCoT une volonté de transparence et d'implication citoyenne.

C'est pourquoi la concertation a impliqué le Conseil de développement de la CABBALR, lieu de démocratie participative et de proximité, et représentant 64 structures du territoire. Il se veut une instance de réflexion et de propositions participant à l'élaboration des grands documents de la CABBALR.

En outre, du fait de leur vécu quotidien du territoire et leur vision, ce sont des acteurs à part entière de la construction du SCoT. La concertation, obligatoire dans le cadre de l'élaboration des documents d'urbanisme, permet aux habitants de s'informer, de débattre et de s'exprimer sur un projet de SCoT. Elle constitue un enjeu de démocratie locale au service de la qualité du projet. Elle favorise la discussion en amont des décisions d'aménagement.

À ce titre, deux campagnes participatives ont été menées auprès du grand public : la première pour présenter l'état des lieux du territoire sur plusieurs thématiques constitutives du SCoT ainsi que sur les grandes orientations du Projet d'Aménagement Stratégique (PAS) et la seconde sur les prescriptions et les moyens mis en œuvre dans le SCoT pour atteindre les objectifs fixés.

### 3 LES PHASES D'ELABORATION DU SCoT

Les travaux d'élaboration du SCoT de l'Artois s'organisent autour des grandes étapes d'un SCoT et se sont déclinées en cinq séquences successives. La première phase a été consacrée à la rédaction du projet de territoire de la Communauté d'Agglomération Béthune-Bruay, Artois Lys Romane, véritable fil rouge qui a permis au SCoT de l'Artois de définir une vision claire pour les années à venir.

Les temps de travail sur chacun des documents majeurs du SCoT (Diagnostic Territorial, EIE, PAS, DOO, etc.) ont été très souvent divisés en deux étapes distinctes :

- En premier lieu, des séquences de « prédiagnostic », de « pré-PADD », de « pré-DOO », afin de familiariser et d'acculturer les élus et techniciens de l'EPCI sur les attentes des documents sur lesquels ils allaient être amenés à travailler.
- En second lieu, les séquences dédiées aux rédactions proprement dites de ces divers documents.

Les quatre séquences de travail sur le SCoT visaient ainsi à :

- Analyser le territoire, ses atouts, ses faiblesses et mettre en exergue les enjeux pour l'élaboration du SCoT = Diagnostic et Etat Initial de l'Environnement ;
- Fixer le cap, le projet politique, et définir les grandes orientations du SCoT = Projet d'Aménagement Stratégique ;
- Définir la traduction réglementaire du projet politique = Document d'Orientation et d'Objectifs ;
- Finaliser la procédure d'élaboration du SCoT = Consultation/Approbation.



## **PARTIE 1 : EXPLICATION DES CHOIX RETENUS POUR ETABLIR LE PAS**

Le Projet d'Aménagement Stratégique (PAS) représente la vision de long terme pour le territoire.

Il définit le positionnement, la stratégie et les objectifs adaptés à la diversité du territoire, afin de guider l'avenir à travers le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO) ainsi que l'ensemble des politiques sectorielles développées par les collectivités locales.

Il s'agit du socle politique du SCoT.

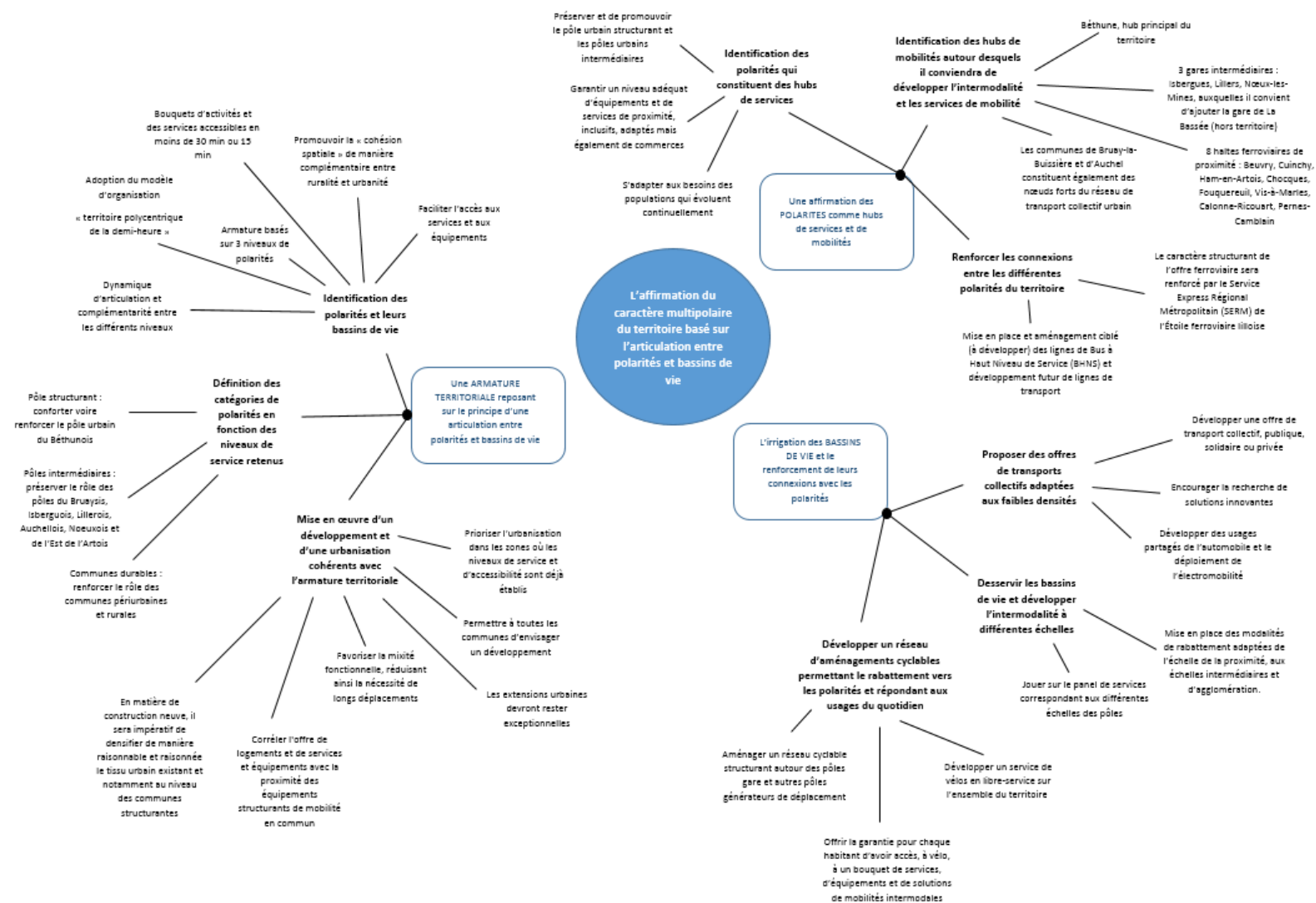
La définition de ce PAS a donc nécessité l'intégration du projet de territoire de la Communauté d'Agglomération Béthune-Bruay, Artois Lys Romane, adopté le 6 décembre 2022. Ce projet de territoire, qui propose une trajectoire jusqu'en 2032, constitue la feuille de route de l'agglomération et rassemble les enjeux, objectifs et actions à mener pour les 10 prochaines années. Il est déjà l'expression du projet politique.

Le SCoT et le PLUiH y ont été identifiés comme étant les outils de traduction et de planification, de manière réglementaire, des grandes ambitions du projet de territoire en matière d'habitat, de mobilité, d'urbanisme, de développement économique, de biodiversité, etc.

Le présent chapitre vise à expliciter les choix opérés par les élus dans le cadre de l'élaboration de leur PAS, et ce au regard des ambitions du projet de territoire.



## AXE 1 : L'affirmation du caractère multipolaire du territoire basé sur l'articulation entre polarités et bassins de vie



## 1/ L'armature territoriale, quèsaco ?

### → La justification de l'armature territoriale du PAS

La définition d'une **armature territoriale** consiste à identifier l'ensemble des villes et villages qui jouent (ou doivent jouer) un rôle structurant dans le maillage et l'organisation du territoire (population, emplois, services, commerces, équipements, infrastructures, desserte...), à l'horizon 2040.

Cette identification de l'armature territoriale du SCoT de l'Artois permet de :

- **Répondre à la législation** : le développement de l'urbanisation doit prendre en compte différents critères tels que les transports en commun, la localisation des commerces, la revitalisation des centres-villes/bourgs. Des orientations en matière d'équipements et services doivent être précisées.
- **Tendre vers un développement plus équilibré et plus maillé** du territoire qui reconnaisse un rôle à chacune des composantes du SCoT.
- **Orienter et adapter les choix d'aménagement et de développement** en fonction des spécificités et des dynamiques de chaque secteur constituant le territoire (définition d'objectifs et de règles adaptés à chaque niveau de polarité).
- **Définir les responsabilités propres à chaque niveau de polarités**, notamment en matière de mixité fonctionnelle/sociale, de diversité de typologie de logements, de qualité de l'accueil...
- **Volonté politique d'assurer un niveau d'accessibilité à l'ensemble des services** pour tous les habitants du territoire (territoire de la ½ heure).

### → ZOOM sur l'ossature régionale du SRADDET

A noter que l'armature territoriale s'est appuyée en premier lieu sur l'ossature régionale du SRADDET (cf. Diagnostic Territorial). Adopté par le Conseil régional réuni en plénière le 30 juin 2020 et approuvé par le Préfet de Région le 4 août de la même année, le Schéma d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) est le document d'aménagement régional actuellement en vigueur. Il est à noter qu'il a été depuis révisé et modifié en novembre 2024 mais n'a pas remis en cause l'ossature régionale exposée ci-après.

L'introduction du SRADDET dans le paysage des documents d'urbanisme répond à deux enjeux de simplification :

- **La clarification du rôle de la région**, chef de file en matière d'aménagement du territoire ;
- **L'intégration des schémas sectoriels** (transports, déchets ...) au sein du SRADDET.

Ainsi, l'objectif était de rendre les enjeux plus lisibles avec une approche plus intégrée de l'aménagement. Il s'inscrit à moyen et long terme et vise à améliorer le quotidien des habitants dans plusieurs domaines.

Document de planification à l'échelle régionale, le SRADDET impacte directement le SCoT qui doit prendre en compte ses objectifs et être compatible avec les règles générales de son fascicule.

Ainsi, l'ossature régionale définie par le SRADDET des Hauts-de-France doit être pris en compte et repose sur deux analyses :

- **Une analyse fonctionnelle à l'échelle des pôles urbains** qui a permis de définir ceux ayant un rôle majeur dans le développement régional selon 4 fonctions (Hub secondaire, Tête de réseau, Pôle de services supérieurs, Porte d'entrée régionale) ;
- **Une analyse communale permettant de repérer sur l'ensemble des territoires, les communes structurantes** en fonction de la concentration des services et équipements.

Cette ossature régionale est structurée autour des **différents niveaux de pôles** :

- **Les pôles majeurs** de Lille, capitale régionale, et Amiens comme second pôle régional,
- **Les pôles d'envergure régionale** différenciés autour des 4 fonctions,
- **Les pôles intermédiaires** des espaces ruraux et périurbains correspondant aux communes structurantes pour les équipements et services en dehors des pôles majeurs et d'envergure régionale.

Ainsi, **cette organisation regroupe l'ensemble des communes structurantes au regard des fonctions de centralité en équipements et services**. Elle permet de structurer les centralités et devient le **support de définition d'une stratégie d'aménagement du territoire visant à l'équilibre et l'égalité des territoires** en région Hauts-de-France.

Concernant le territoire du SCoT de l'Artois, **les communes de Béthune – Bruay-la-Buissière ont été identifiées comme un pôle d'envergure régionale au sein de l'ossature régionale**. Par compatibilité, celles-ci devront **impérativement figurer dans l'armature territoriale définie par le SCoT**. En revanche, le territoire reste libre d'y ajouter d'autres pôles et définir la hiérarchisation entre eux à son échelle locale au regard de ses dynamiques de développement.

## Méthodologie d'identification de l'armature

### Etape 1 – Définition de l'armature de diagnostic

**Une armature « de diagnostic »** a été établie en 2020 puis en 2023 suite à la mise à jour du diagnostic, grâce à une source statistique qui fournit le niveau d'équipements et de services rendus à la population sur un territoire et qu'on retrouve dans la Base Permanente des Equipements (BPE) de l'INSEE.

**L'analyse de cette donnée a permis de hiérarchiser les communes** afin de laisser apparaître un maillage permettant de bien faire ressortir l'importance des communes pour la vie quotidienne des habitants et la dynamique des territoires ainsi que de mieux comprendre leur fonctionnement.

Ainsi, est considéré comme pôle de services une commune si elle possède au moins la moitié des équipements d'une gamme.

	<b>Gamme de proximité</b>	<b>Gamme intermédiaire</b>	<b>Gamme supérieure</b>
<b>Nombre total d'équipements de la gamme</b>	25 équipements	46 équipements	56 équipements
<b>Nombre d'équipements nécessaire pour être un pôle</b>	12,5 équipements	23 équipements	28 équipements

<b>Communes du territoire concernées</b>	Estree-Blanche, Norrent Fontes, Saint-Hilaire-Cottes, Saint-Venant, Busnes, Robecq, Gonnehem, Mont-Bernanchon, Calonne-sur-la-Lys, Hinges, Locon, La Couture, Vieille Chapelle, Richebourg, Neuve-Chapelle, Lorgies, Violaines, Festurbert, Essars, Chocques, Vendin-les-Béthune, Annezin, Labeuvrière, Lapugnoy, Allouagne, Burbure, Cauchy-à-la-Tour, Camblain-Châtelain, Divion, Marles-les-Mines, Lozinghem, Houdain, Rebreuve-Ranchicourt, Maisnil-les-Ruitz, Ruitz, Haillicourt, Houchin, Hersin-Coupigny, Gosnay, Fouquereuil, Fouquières-les-Béthune, Hesdigneul-les-Béthune, Verquin, Verquigneul, Labourse, Saily-Labourse, Annequin, Noyelles-les-Vermelles, Vermelles, Cambrin, Cuinchy, Haisnes, Douvrin, Billy-Berclau	Isbergues Lillers Auchel Calonne-Ricouart Beuvry Noeux-les-Mines Barlin Auchy-les-Mines	Béthune Bruay-la-Buissiere
--	--	--	-------------------------------

Une commune est donc qualifiée de **pôle de services de proximité**, dès lors qu’au moins **13 équipements différents** de la gamme de proximité sont situés sur son territoire.

Elle sera qualifiée de **pôle de services intermédiaires**, lorsqu’elle proposera **au moins 23 équipements différents** de la gamme intermédiaire.

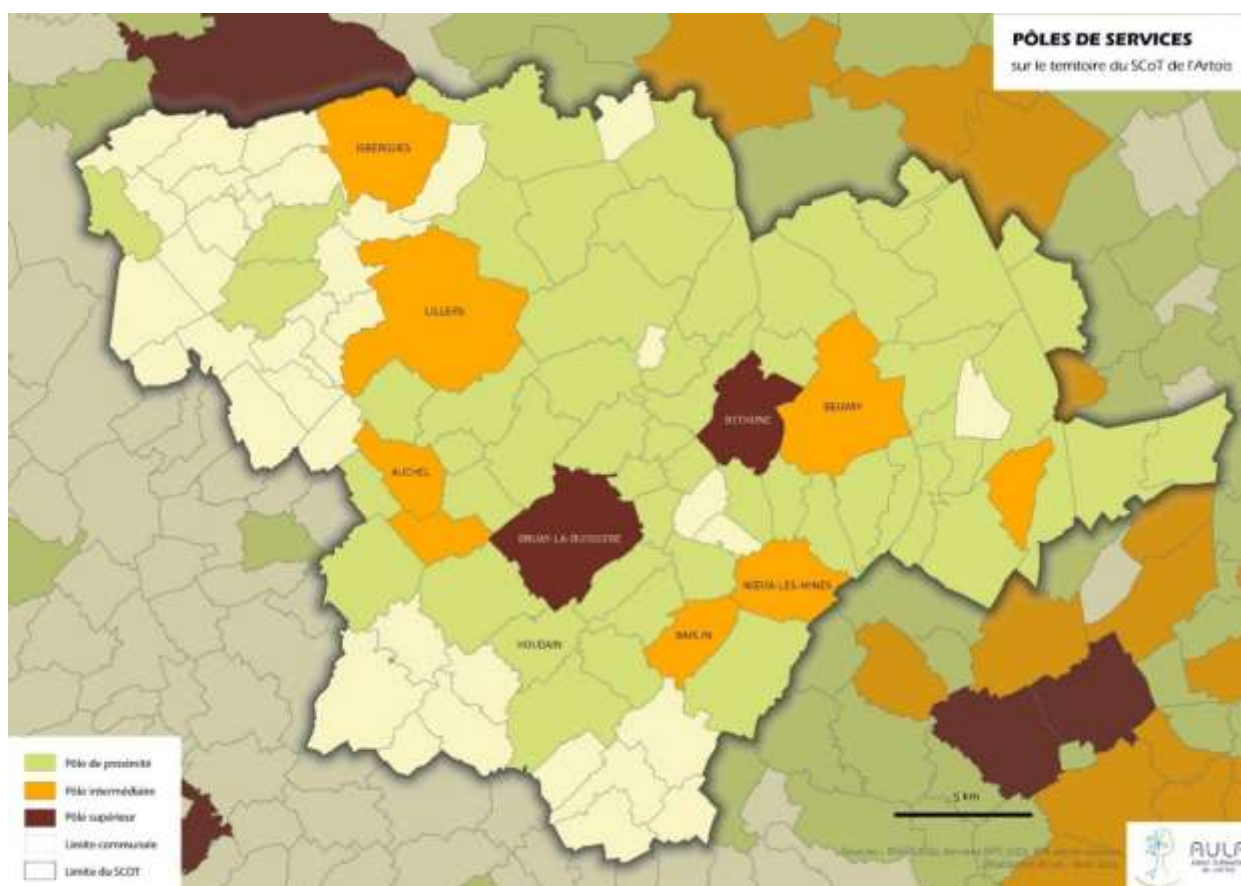
Enfin, elle pourra être considérée comme **pôle de services supérieur**, dès lors qu’elle proposera **au moins 28 équipements différents** de la gamme supérieure.

A ce stade, seuls **trois niveaux d’armature ont été définis** sur le territoire. Toutes les autres communes sont non classées et n’apparaissent donc pas dans le tableau des critères et seuils retenus (présenté ci-dessus).

Cette hiérarchisation a permis d’aboutir à la définition des polarités, reflet du rôle, de l’influence et du rayonnement de chaque commune sur le territoire.

**64 communes structurantes dans l’organisation et le fonctionnement du territoire** ont ainsi été identifiées (cf. carte ci-après) :

- **54 pôles de services de proximités**
- **8 pôles de services intermédiaires**
- **2 pôles de services supérieurs**



## Etape 2 – De l'armature territoriale de diagnostic à l'armature territoriale de « projet »

Le projet de territoire de la CABBALR a été l'occasion de tracer une nouvelle vision pour améliorer la qualité de vie.

Il a pour ambition de transformer l'agglomération en une "Agglomération 100% durable" à l'horizon de 2032. Ce projet repose sur quatre grandes priorités :

1. **Renforcer la coopération** entre les 100 communes de l'agglomération et leurs habitants.
2. **S'adapter aux conséquences du changement climatique** tout en protégeant la nature.
3. **Garantir le bien-vivre ensemble** à travers la proximité et la cohésion sociale sur tout le territoire.
4. **Accélérer les dynamiques de transition économique**, en soutenant l'innovation, les initiatives locales et en favorisant la résilience économique.

Son élaboration s'est notamment appuyée sur les travaux de la chaire ETI (Entrepreneuriat Territoire Innovation) de la Sorbonne, dirigée par Carlos Moreno, créateur du concept de la "ville du quart d'heure".

Ce soutien universitaire avait pour **objectif de proposer un modèle sociétal innovant pour le territoire**, en répondant aux besoins quotidiens essentiels — se déplacer, habiter, travailler, s'épanouir, rester en bonne santé, s'approvisionner et apprendre — **tout en garantissant un accès de proximité aux services et équipements nécessaires en mobilité douce et décarbonnée**. Ce concept de la "ville du quart d'heure" a été adapté au territoire sous la forme du "territoire de la demi-heure".

**Cette approche**, axée sur la proximité et largement plébiscitée, **est devenue le fil conducteur du projet**, en cohérence avec les enjeux actuels de mobilité, d'urbanisme et de qualité de vie. En l'adoptant, **les élus visent à renforcer la structure territoriale en articulant polarités et bassins de vie**, une base pour toutes les déclinaisons thématiques du PAS.

L'échelle du bassin de vie permet de limiter le recours à la voiture par une offre de services de proximité plus étoffé ou calibrée répondant aux besoins de la vie courante.

Ce modèle de développement a pour but également de renforcer **une démarche de coopération et de complémentarité entre les communes** pour faciliter l'accès aux services et **agir pour permettre une meilleure « cohésion spatiale »** rassemblant ruralité et urbanité.

C'est dans cet esprit qu'a été retenu le modèle d'organisation : **le territoire polycentrique** de la « demi-heure ».

Cette structure repose comme l'armature de diagnostic sur **trois niveaux de polarités**, reflétant le rôle, l'influence et le rayonnement attendus de chaque commune du territoire. **Elle permet d'orienter les choix d'aménagement et de développement en fonction des spécificités et dynamiques locales**, en faisant des communes structurantes des lieux de vie privilégiés.

**Chaque polarité est associée à des fonctions adaptées à son rôle**, car toutes les communes n'ont pas la même place dans l'organisation territoriale ni les mêmes capacités de développement.

De ce fait, d'après les travaux de la Chaire ETI, les principaux pôles d'activités et de services sont ainsi constitués par **le pôle urbain structurant du Béthunois**, ainsi que **les pôles intermédiaires du Bruaysis, de l'Isberguois, du Lillerois, de l'Auchellois, du Nœuxois et de l'Est Artois**.

Les autres communes du territoire sont désignées comme des "**communes durables**".

Chacun étant défini avec des objectifs spécifiques en termes de fonctions et de services :

**Le pôle urbain structurant** : Le premier niveau vise à **conforter, voire renforcer la commune qui joue un rôle de premier plan dans la structuration du territoire**. Cette commune assure des fonctions centrales en matière d'éducation, de mobilité, de commerce, de services publics, de sécurité, ... Il dispose ainsi d'un ou plusieurs grands équipements tels que le Centre Hospitalier, le pôle universitaire, la Sous-Préfecture, le port fluvial, la gare TGV, le théâtre, le Centre Dramatique National, des lycées/collèges, des supermarchés, d'une gendarmerie, etc. Ces équipements rayonnent sur son bassin de vie et ont un rôle central dans l'attractivité et le développement du territoire. Il se distingue des polarités intermédiaires par les fonctions administratives, politiques, judiciaires et de santé qu'il assure et qui rayonnent au-delà du territoire. **L'objectif est de consolider l'attractivité de ce pôle urbain en diversifiant son offre, en améliorant son accessibilité par tous les modes de transport (accès aux services en transports collectifs en une demi-heure), en favorisant la création d'emplois et en élargissant son offre de services pour la population.**

**Les pôles urbains intermédiaires** : Le deuxième niveau de l'armature concerne les communes qui rassemblent des équipements importants et qui **constituent des pôles d'appui pour le territoire**. Ces communes offrent une variété de commerces et de services essentiels au quotidien, contribuant ainsi à un maillage territorial par des bassins de vie de proximité. Il est essentiel **de préserver le rôle de ces polarités en tant que relais locaux** afin d'assurer une couverture totale du territoire et **améliorer**

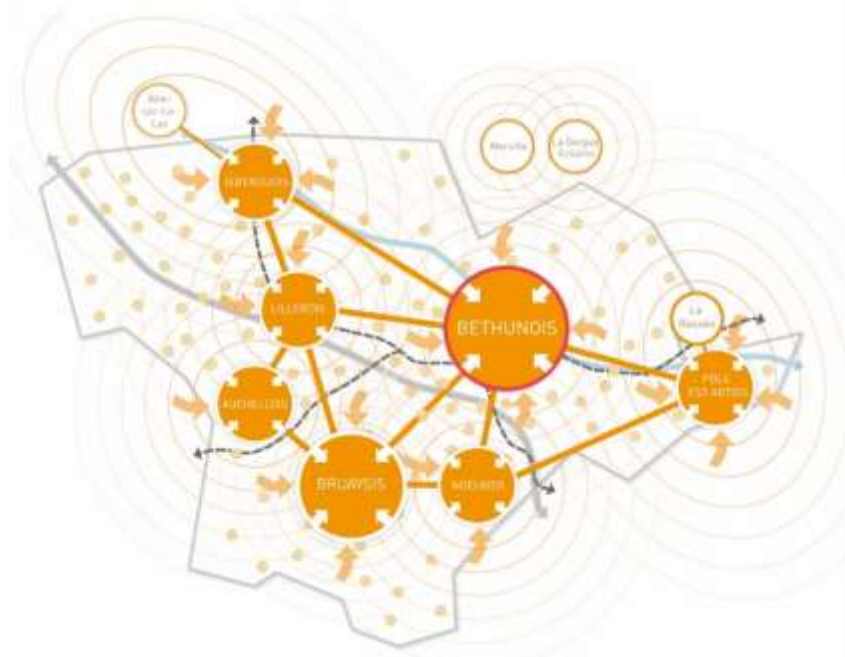
l'accessibilité aux services de proximité (accès aux services en transports collectifs en un quart d'heure maximum).

**Communes durables** : Le troisième niveau se concentre sur le **renforcement des communes périurbaines/rurales en tant que lieux de vie essentiels pour les habitants**. Ces communes jouent un **rôle central dans la vie quotidienne de la population**. Leur accessibilité est indispensable (accès aux services du quotidien en 15 minutes s'appuyant sur des cheminements à pied ou à vélo). L'objectif est de permettre à ces communes, principal support du cadre de vie naturel et agricole du territoire, un développement mesuré au regard de leurs besoins spécifiques tout en respectant les caractéristiques locales.

Cette organisation « polycentrique » est un atout pour mailler le territoire et limiter les temps d'accès aux services :

- De proximité : accessibles à pied ou en vélo en 15 min
- Intermédiaires : accessibles en transports en un quart d'heure maximum
- Structurants : accessibles en transports en une demi-heure.

**AXE 1 : L'AFFIRMATION DU CARACTÈRE MULTIPOLAIRE DU TERRITOIRE BASÉ SUR L'ARTICULATION ENTRE POLARITÉS ET BASSINS DE VIE**



**Une armature territoriale multipolaire organisée en 7 bassins de vie...**

- 1 pôle urbain structurant
- 4 pôles urbains intermédiaires
- 10 communes durables
- Favoriser le développement urbain dans les conurbations

**Objectif gouvernance**

- 30 : Logement du territoire de la métropole
- Complémentarité des services et des équipements

**... qui s'appuie sur des infrastructures complémentaires**

- Autoroute
- Voie régionale
- Voie locale

**... qui irrigue des bassins de vie et renforce leurs connexions**

- Des services qui répondent sur leur bassin de vie
- Des connexions renforcées entre les bassins de vie
- Proposer des offres de transports collectifs adaptés aux besoins des services à domicile avec notamment l'intermodalité vers les pôles

**Objectif planification**

- Identification des lieux de centralité
- Développer un réseau d'aménagements cyclables
- Définir les bassins de vie et développer : mixité modale à différentes échelles

**Choix retenu :** *Le choix d'un territoire polycentrique et de la notion de bassins de vie dans le projet de territoire de la CABBALR et donc dans le SCoT se justifie par plusieurs raisons politiques, économiques et sociales :*

*1/ Un territoire diversifié : La CABBALR couvre un territoire à la fois urbain, périurbain et rural, avec des communes très différentes les unes des autres. En optant pour une organisation polycentrique, le projet reconnaît cette diversité et tente d'organiser le territoire en bassins de vie où chaque pôle local peut répondre aux besoins de sa population tout en bénéficiant d'une dynamique collective plus large. Cela permet d'éviter une concentration excessive des services et des infrastructures dans une seule ville.*

*2/ Renforcer la proximité et la cohésion sociale : Ce modèle d'organisation « polycentrique » vise à rapprocher les services publics et les infrastructures des habitants, en favorisant une répartition plus équilibrée et cohérente sur l'ensemble du territoire. Cela contribue à améliorer la qualité de vie en réduisant les déplacements et en garantissant un accès plus équitable aux services (santé, éducation, emploi, etc.)*

*3/ Répondre aux défis démographiques et économiques : Cette approche permet également de soutenir des dynamiques locales de développement économique tout en valorisant les spécificités de chaque pôle. En organisant le territoire autour de plusieurs pôles et bassins de vie, on peut plus facilement soutenir les économies locales, favoriser l'innovation à une échelle adaptée et répondre de manière plus flexible aux enjeux démographiques (vieillesse de la population, évolution des besoins des jeunes actifs, etc.)*

*4/ S'adapter aux enjeux environnementaux : La structuration en bassins de vie permet aussi une gestion plus fine des ressources naturelles et des trames verte et bleue. En développant des services de proximité et en favorisant le développement des polarités, le territoire du SCoT peut limiter les déplacements, réduire les émissions de carbone et mieux protéger les espaces naturels*

*Ce choix politique vise donc à conjuguer efficacité économique, cohésion sociale et respect environnemental, tout en prenant en compte les réalités locales propres à chaque bassin de vie de l'agglomération.*

## **2/ Mettre en œuvre un développement et une urbanisation cohérents avec l'armature territoriale définie**

**Le territoire du SCoT de l'Artois se situe à la jonction de trois grands ensembles géographiques :** à l'est, la Métropole Lilloise ; en son centre, l'ancien Bassin Minier ; et aux franges nord, sud et ouest, des zones à dominante rurale. **Ce territoire combine des espaces urbains et ruraux**, façonnés par le développement industriel et résidentiel amorcé au XIXe siècle, ainsi que par la fusion progressive des différents territoires, qui lui confèrent aujourd'hui une structure multipolaire.

En raison de son urbanisation historique, **caractérisée par un habitat horizontal le long des axes routiers** et par un **développement dominé par des formes urbaines pavillonnaires**, le SCoT de l'Artois présente une forte proportion de logements individuels. **Cette configuration engendre une dynamique de consommation importante** des espaces agricoles.

Bien que sa population diminue, la consommation foncière a atteint **765,6 hectares d'Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (ENAF) entre 2011 et 2021**. En parallèle, la Surface Agricole Utile (SAU) a diminué de 2,7 % entre 2010 et 2020, pour représenter 37 769 hectares, soit environ **60 % de la superficie du territoire en 2020**.



Principalement à dominante rurale, **ce territoire dispose de vastes terrains disponibles**, et la gestion de l'espace n'y a pas été une préoccupation majeure. Cependant, **il devient aujourd'hui crucial de freiner l'étalement urbain** afin d'éviter que les différentes polarités ne se transforment en un continuum urbain. Les zones urbaines (U) et à urbaniser (AU), destinées à accueillir de nouveaux logements/structures mais encore non bâties, excèdent largement les besoins réels.

En cohérence avec les objectifs du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET), qui visent à limiter la consommation foncière et à réduire l'artificialisation des sols, **le SCoT de l'Artois doit réduire de 67,5% la consommation foncière sur la période 2021-2031**, conformément à la loi Climat et Résilience du 22 août 2021 pour atteindre en 2050, le Zéro Artificialisation Nette (ZAN). Cela signifie donc que **la consommation annuelle actuelle, estimée à 76,5 hectares entre 2011 et 2021 n'est plus possible**.

**La maîtrise de l'étalement urbain devient donc un enjeu prioritaire pour le SCoT.**

Toutefois, **un arrêt complet de cette dynamique n'est pas envisageable, car le territoire doit continuer à développer** son parc de logements, son économie et son accessibilité. Grâce aux nouveaux modèles d'aménagement, aux densités prévues dans le SCoT, au respect de la structuration/l'armature du territoire et à une gestion optimisée des infrastructures et zones économiques, ce **développement peut être contrôlé**.

**Choix retenu :** *La poursuite des tendances actuelles (scénario "au fil de l'eau") va à l'encontre des objectifs de la loi Climat et Résilience et du SRADDET.*

*En effet, si le territoire du SCoT ne mettait pas en place une urbanisation cohérente avec l'armature territoriale, plusieurs conséquences négatives pourraient en découler, comme un étalement urbain désorganisé et déséquilibré, contribuant à la fragmentation des paysages et la destruction d'espaces naturels ou agricoles, une dépendance à la voiture plus accrue et donc une exacerbation de la pollution, une augmentation des émissions de gaz à effet de serre en raison de l'allongement des trajets, mais également une perte d'attractivité économique et résidentielle car sans polarités bien desservies et bien équipées, les investisseurs pourraient se détourner du territoire, ralentissant le développement économique, tout comme les habitants, et rendant ainsi le territoire moins résilient face aux défis futurs.*

*Le PAS du SCoT de l'Artois adopte une approche de développement urbain maîtrisé, en densifiant de façon mesurée et réfléchie le tissu urbain existant, particulièrement dans les communes structurantes où les services et l'accessibilité sont déjà bien établis, ou peuvent être facilement adaptés aux nouveaux besoins. Cette approche vise à harmoniser l'offre de logements et de services avec la proximité des infrastructures de mobilité structurantes. L'objectif est également de réduire l'impact environnemental de cette croissance.*

*Le PAS précise que ce développement sera aussi envisageable dans d'autres communes, leur offrant la possibilité de se développer au même titre que les pôles urbains majeurs.*

*L'objectif principal est donc de reconstruire la 'ville sur elle-même', en facilitant les changements d'usage, les démolitions, l'adaptation des formes urbaines et l'innovation architecturale, tout en respectant les particularités locales ainsi que les besoins actuels et futurs de la population. En outre, le PAS encourage la mixité fonctionnelle pour réduire les déplacements de longue distance.*

*Les extensions urbaines qu'elles soient dédiées aux fonctions d'habitat, d'économie ou mixtes devront rester exceptionnelles, particulièrement limitées au regard des enjeux de sobriété foncière.*

### 3/ Consolider les polarités en tant que « hubs de services et de mobilités », tout en renforçant leur connexion avec leur bassin de vie

**Les polarités représentent des zones stratégiques** dans l'aménagement du territoire, jouant un rôle essentiel **en offrant une gamme variée de services et d'équipements indispensables** à la population.

**Le diagnostic a révélé une tendance au déclin démographique et au vieillissement de la population** à l'horizon 2050-2070, tandis que la proportion des jeunes générations diminue sensiblement.

Parallèlement, **le territoire du SCoT de l'Artois doit faire face à une transformation de la structure des ménages**, avec une augmentation du nombre de foyers, mais une réduction de leur taille, en grande partie due au vieillissement de la population, à l'augmentation des personnes âgées vivant seules, aux évolutions sociétales, etc.

**Le diagnostic du SCoT souligne également que l'organisation spatiale de ce territoire ne suit pas le modèle classique d'une ville-centre** entourée de sa périphérie, mais plutôt **un réseau multipolaire de villes moyennes**, héritage du passé minier et industriel, entourées de communes périurbaines et rurales. Ainsi, **les services et équipements sont répartis sur plusieurs communes**, contrairement à la concentration habituelle observée autour des grandes villes à l'échelle nationale. **Cela entraîne un certain éloignement des services et des équipements** pour de nombreux secteurs géographiques, en particulier pour les communes rurales et certaines zones périurbaines. **Cette distance impose des contraintes**, notamment pour les populations vulnérables, qui font face à des obstacles matériels (offre de transport insuffisante, coût des déplacements) et psychologiques, limitant ainsi leur mobilité.

**La proximité des services inclut les commerces, dont les centres-villes et bourgs en ont perdu une grande partie** au profit des grandes surfaces en périphérie des villes entraînant ainsi une importante consommation foncière, et dont le développement rapide a souvent dégradé la qualité des espaces urbains et des entrées de ville. Les cœurs urbains historiquement commerçants se voient délaissés au profit des zones commerciales par les enseignes de la grande distribution. Cette diminution s'est également aggravée par la montée du commerce en ligne.

**En outre, le diagnostic a identifié un enjeu majeur en matière de santé** sur le territoire du SCoT de l'Artois. **Ainsi, assurer un accès adéquat à des équipements et services de proximité, inclusifs et adaptés aux besoins changeants de la population est donc une priorité pour le SCoT.** Pour cela, il est impératif de préserver et de renforcer les polarités identifiées précédemment.

**Le diagnostic du SCoT a également révélé que l'organisation territoriale du territoire et l'importance du phénomène de périurbanisation**, dont résulte un dispersément des lieux de vie, de commerce et d'activité, **impactent la mobilité des usagers du territoire**, tant en fréquence qu'en distance. Le territoire est peu adapté aux mobilités actives et l'usage des transports en commun y est encore faible.

Ainsi, **l'usage de l'automobile est le mode privilégié de déplacement**. Bien que **le territoire soit doté d'infrastructures et d'équipements de transport importants** qui constituent autant d'atouts pour le déplacement de personnes, on observe **une saturation du réseau routier**.

Parallèlement, avec une population vieillissante, **on anticipe une augmentation de la "démobilité"**, c'est-à-dire une réduction de la capacité à se déplacer.

Face à ces défis, renforcer les services de mobilité et développer l'intermodalité deviennent des priorités pour le territoire du SCoT. Celui-ci identifie des hubs de mobilité autour desquels il est crucial de concentrer le développement territorial, tout en améliorant les connexions entre les différentes polarités.

**Choix retenu :** *La poursuite des tendances actuelles (scénario "au fil de l'eau") va à l'encontre de la qualité de vie et compromet l'accès de proximité aux services et équipements essentiels pour la population. Elle affecte également la cohésion spatiale du territoire avec un accroissement des déséquilibres territoriaux.*

*De plus, si les polarités n'étaient pas considérées comme des 'hubs de services' et 'mobilités', cela augmenterait la congestion du réseau routier, car les habitants vivant à la périphérie devraient parcourir de plus grande distances pour accéder aux services et équipements essentiels. Cela pourrait également entraîner une augmentation de la dépendance à la voiture et le manque de transports publics ou de solutions intermodales rendrait les déplacements plus difficiles, en particulier pour les populations vulnérables.*

*Un territoire qui n'est pas organisé autour de pôles d'attractivité clairs ('hubs de services' et 'mobilités') risque de perdre en compétitivité et en attractivité. Les investisseurs et les entreprises pourraient être réticents à s'installer dans des zones mal desservies ou dépourvues d'infrastructures modernes et efficaces. Cela limiterait les opportunités économiques pour le territoire du SCoT et nuirait à sa capacité à attirer de nouveaux habitants ou entreprises, accentuant ainsi l'effet de dépeuplement et d'appauvrissement économique.*

*En réponse, le PAS du SCoT de l'Artois met l'accent sur l'identification des polarités, qui jouent le rôle de 'hubs de services' et de 'mobilités' (en particulier les gares et les principaux nœuds du réseau de transport collectif urbain) afin de renforcer l'accès aux services et notamment ceux de proximité.*

*Affirmer les polarités comme des 'hubs de services' permet de garantir que les habitants des différentes communes, y compris celles plus rurales ou éloignées, puissent accéder à des services essentiels sans avoir à se déplacer sur de longues distances. En regroupant les services et équipements autour du pôle urbain structurant et des pôles urbains intermédiaires, le territoire du SCoT de l'Artois peut améliorer la qualité de vie en réduisant les disparités d'accès aux infrastructures et services, tout en renforçant la cohésion sociale. Ce choix permet également de garantir un niveau adéquat d'équipements et de services de proximité et inclusif qui pourra s'adapter aux besoins des habitants.*

*Ce modèle de 'hub' s'applique également aux mobilités. Différents 'hubs de mobilités' ont été identifiés sur le territoire du SCoT comprenant notamment les différentes polarités afin de fluidifier les déplacements à l'échelle du territoire. Cela permet de mieux organiser les flux de transport en optimisant l'intermodalité (train, bus, vélo, voiture). Ces pôles deviennent des points névralgiques de connexion, non seulement pour les déplacements à l'intérieur de l'agglomération, mais aussi pour relier les zones périphériques aux centres d'activités économiques et sociales. Cette stratégie aide à réduire la congestion dans les centres urbains tout en offrant des alternatives de transport durable, comme les transports en commun et les pistes cyclables.*

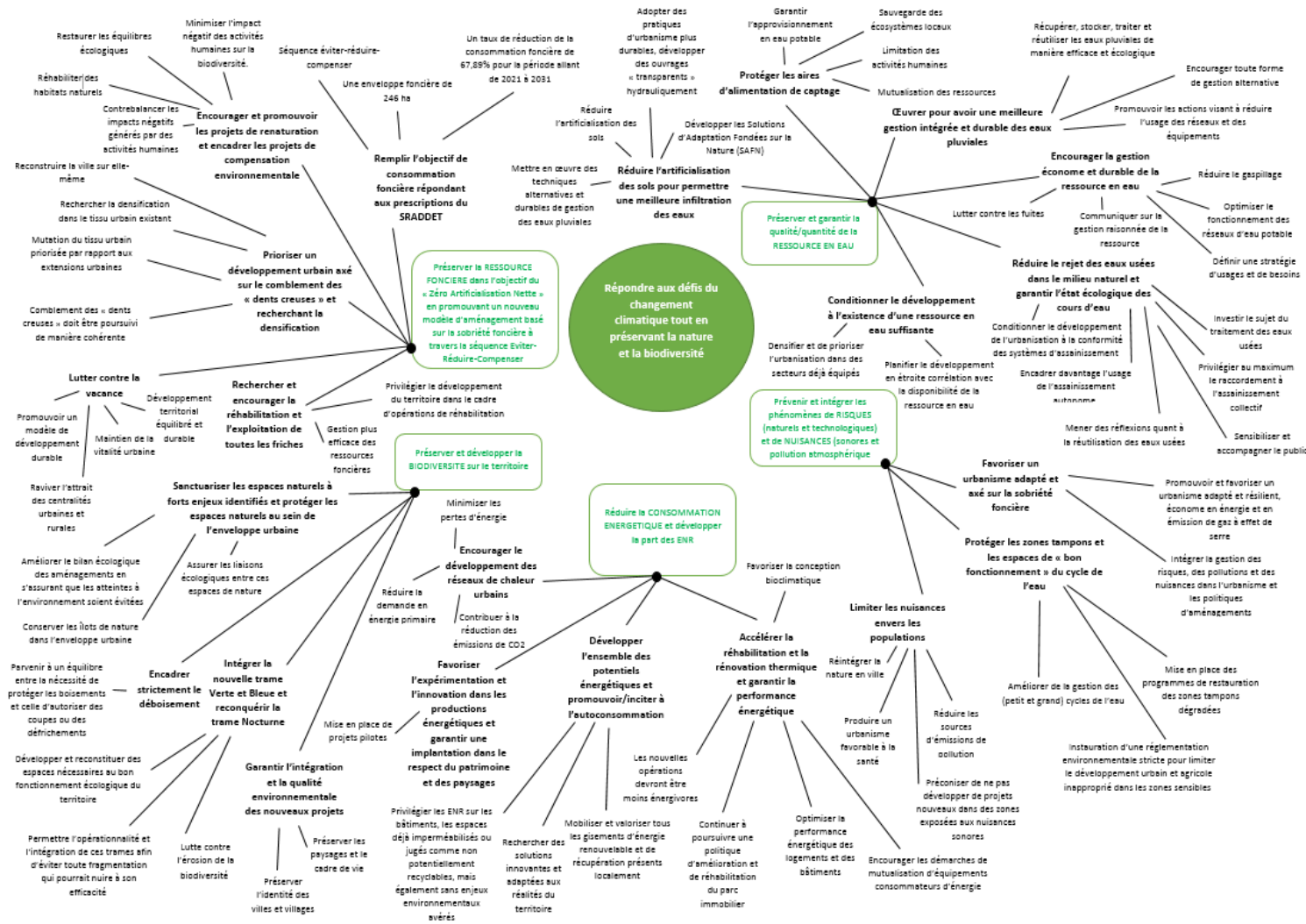
*Ces "hubs de mobilité" visent également à améliorer les connexions entre les différentes polarités et à renforcer les liens entre les bassins de vie et ces pôles, en réduisant les déplacements longs et coûteux.*

*Le dispositif privilégie aussi la mise en place de systèmes de rabattement adaptés aux spécificités de chaque polarité du territoire. Ils proposent ainsi des solutions de transport adaptées, qu'il s'agisse de transports collectifs, publics, solidaires ou privés, notamment pour les zones à faible densité mais le PAS du SCoT de l'Artois encourage également la recherche de solutions innovantes et les usages partagés de l'automobile.*

*Parmi les solutions de rabattement, le PAS du SCoT propose de développer un réseau d'aménagements cyclables facilitant l'accès vers les polarités, notamment les pôles générateurs de déplacements. Ces initiatives doivent répondre aux besoins quotidiens et s'inscrire dans la logique de la « ville du quart d'heure ».*

*Le choix du SCoT de définir des 'hubs de services' et de 'mobilités' permettent également de réduire l'impact environnemental. En encourageant l'utilisation des transports en commun, des modes de déplacement doux, et en réduisant la dépendance à la voiture individuelle, le territoire du SCoT peut limiter les émissions de gaz à effet de serre. En outre, cette approche permet de protéger les espaces naturels en **limitant l'étalement urbain** et en concentrant les efforts de développement sur des zones déjà urbanisées ou structurées.*

## Axe 2 : Répondre aux défis du changement climatique tout en préservant la nature et la biodiversité



## 1/ Préserver et garantir la qualité et la quantité des ressources naturelles (foncière, eau) et réduire la consommation énergétique

Les habitants attachent une importance croissante à leur cadre et conditions de vie, poussant les élus, urbanistes et aménageurs à **adopter des stratégies visant à répondre aux attentes** en matière de qualité de vie.

Ainsi, dans les années à venir, **les exigences sociales en matière de qualité urbaine, d'accès à des services de proximité et de transparence face aux risques devraient s'intensifier.**

Cette évolution, en favorisant une prise de conscience accrue, incitera **les collectivités à répondre de manière plus proactive.** Toutefois, elle est nuancée par la **persistance de comportements individualistes et consommateurs**, notamment en termes d'énergie, d'eau et d'espace.

Le territoire du SCoT de l'Artois, en raison de sa structure et de son développement, est caractérisé par **une dynamique importante de consommation des espaces agricoles.** Cet « étalement urbain » s'est opéré au prix d'une consommation financière importante pour agrandir les réseaux d'eau potable et d'assainissement, parfois aux détriments de l'entretien de l'ancien.

L'État Initial de l'Environnement (EIE) **dresse un diagnostic territorial en se concentrant sur les thématiques environnementales.**

Il met en lumière que **la gestion de l'eau, bien encadrée par des réglementations,** est abordée dans le cadre du SAGE de la Lys et Marque-Deûle, qui couvre l'ensemble du territoire du SCoT de l'Artois.

Le territoire, à la fois rural et urbain, est particulièrement **vulnérable dans la gestion de l'eau.**

En effet, **la gestion de la ressource en eau en quantité et en qualité est un enjeu majeur** pour le présent et l'avenir du territoire en raison des pressions qui pèsent sur la ressource.

**Le diagnostic environnemental a permis d'identifier les principaux constats liés à l'eau,** notamment :

- que les qualités écologique et chimique des cours d'eau sont altérées, ce qui affecte leurs fonctionnalités,
- qu'il existe une vulnérabilité de la nappe de la craie face aux pollutions,
- que la recharge des nappes d'eau est problématique,
- qu'il existe une problématique de rejets d'eaux usées en milieu naturel
- qu'il y a un enjeu important de ruissellement des eaux.

Si l'étalement urbain exerce une forte pression sur les espaces agricoles et naturels, il **accentue également les problèmes d'érosion et d'inondation** alors que le territoire **dispose d'un potentiel de réhabilitation de friches.**

Le **changement climatique,** combiné aux **activités humaines,** suscite des **inquiétudes croissantes concernant la gestion des ressources.**

Sur le plan énergétique, **le diagnostic révèle une dépendance persistante du territoire aux énergies fossiles,** malgré des efforts pour intégrer les énergies renouvelables. Il insiste également sur la **consommation importante des secteurs industriels, résidentiels et transports** contribuant au GES mais aussi sur la **part non négligeable de logements présentant une classe énergétique mauvaise (E, F ou G).**

**Choix retenu :** Dans le but de préserver les ressources naturelles (notamment le sol et l'eau), le PAS du territoire du SCoT de l'Artois accorde une grande importance à respecter les objectifs fixés par la loi Climat et Résilience ainsi que le SRADDET, comme mentionné précédemment.

Dans cette optique, il privilégie une réduction de l'artificialisation des sols et un développement urbain fondé sur la densification et le comblement des "dents creuses", tout en encourageant la réhabilitation et la valorisation de toutes les friches. La lutte contre la vacance est également mise en avant pour favoriser un développement territorial équilibré et durable. Le tout contribuant à une préservation des terres agricoles.

Bien que l'accent soit mis sur la densification urbaine (« construire la ville sur la ville »), afin de contrebalancer les impacts négatifs générés par les activités humaines, le PAS du SCoT soutient activement les projets de renaturation et de compensation environnementale.

Le territoire du SCoT réfléchit selon une méthode simple : E/R/C avec Eviter d'urbaniser, Réduire la consommation et Compenser l'empreinte écologique.

La réduction de l'artificialisation des sols favorisera l'infiltration des eaux, mais cet effet restera limité si aucune autre mesure n'est prise. C'est pourquoi il est essentiel pour le PAS d'intégrer des solutions visant à améliorer l'infiltration dans les projets urbains, en développant des ouvrages « transparents » d'un point de vue hydraulique, des techniques alternatives intégrées et durables de gestion des eaux pluviales, ainsi que des Solutions d'Adaptation Fondées sur la Nature (SAFN) afin d'assurer la continuité des cycles de l'eau sur le long terme.

Le PAS a pour objectif de préserver l'eau, ressource essentielle, notamment en garantissant sa qualité, de sécurisation de son accessibilité (acheminement) et sa quantité (unités de production, stockage, réduction des fuites des réseaux, etc.) pour tous les habitants et les acteurs économiques.

Se pose dans la même logique, la question de l'assainissement et de la réduction des rejets des eaux usées dans le milieu naturel afin de garantir l'état écologique des cours d'eau.

En ce qui concerne la ressource en eau potable, le SCoT encourage la gestion économe et durable de cette ressource tout en protégeant les aires d'alimentation de captage afin d'en assurer la disponibilité et sa qualité. Ressource précieuse et commune, le PAS vise à conditionner le développement du territoire à la disponibilité et la suffisance de la ressource en eau.

Face aux enjeux du changement climatique et à la nécessité d'améliorer l'efficacité énergétique, le territoire du SCoT aspire à exploiter pleinement ses potentiels énergétiques et à promouvoir l'autoconsommation et les ENR. Il souligne également l'importance de développer les réseaux de chaleur urbains, déjà présents sur le territoire et d'encourager l'innovation et l'expérimentation dans ce domaine comme par exemple en utilisant les déchets pour produire de l'énergie verte comme cela est le cas avec la nouvelle unité de production d'énergie à Labeuvrière.

Le PAS vise également à accélérer la réhabilitation et la rénovation thermique décarbonnée des passoires énergétiques (bâtiments + parc immobilier) notamment pour réduire le taux de vacance.

## 2/ Prévenir et intégrer les risques et nuisances

**Le territoire du SCoT de l'Artois est confronté à divers risques industriels, naturels et environnementaux, exacerbés par son passé industriel et minier, ainsi qu'à plusieurs nuisances.**

Comme le souligne l'EIE, **ces risques découlent aussi bien des activités humaines que de phénomènes naturels.**

Sur le plan des risques naturels, le territoire est traversé par plusieurs cours d'eau, avec certaines zones classées comme inondables, sujettes à des crues. **Ce risque d'inondation, aggravé par le changement climatique,** est susceptible de s'intensifier avec la multiplication des événements climatiques extrêmes. Cela peut également entraîner **une érosion des sols, affectant à la fois les terres et la biodiversité.**

Erosion des sols qui peut également être provoquée par le développement urbain et l'agriculture intensive fragmentant les habitats naturels et la faune locale.

De plus, certaines parties du territoire, notamment au nord, sont riches en argile, un sol particulièrement sensible aux variations de température et de précipitations. Avec le changement climatique, cela provoque **des mouvements de terrain,** accentuant les risques. À cela s'ajoute l'héritage de l'exploitation minière intensive, qui a dégradé le sous-sol, exposant certaines zones à des affaissements, ce qui représente une menace pour les constructions.

**Les risques anthropiques sont également importants.** Le territoire du SCoT de l'Artois compte de **nombreux sites et sols potentiellement pollués** issues de l'activités industrielle et minière, ainsi que **plusieurs Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE),** dont sept sites classés Seveso seuil haut, augmentant le risque d'accidents industriels.

Outre ces risques liés à la présence d'établissements, le territoire est également concerné par **les risques liés au Transport de Matières Dangereuses.**

Le territoire du SCoT est soumis à des nuisances sonores significatives en raison d'un trafic intense généré par un réseau dense d'infrastructures routières et ferroviaires. Ces nuisances sonores, causées par la circulation, constituent une source de gêne importante pour la population affectant leur qualité de vie.

Par ailleurs, les nuisances lumineuses sont également un enjeu croissant.

**L'exposition au bruit et à la lumière nocturne a des effets négatifs** sur la santé humaine et sur la biodiversité, ce qui en fait une préoccupation de plus en plus marquée.

De manière générale, sur le territoire du SCoT de l'Artois, **l'indice de qualité de l'air a été moyen** sur l'année 2023. **Le secteur « Industrie, Déchets, Energie, Construction » (IDEC) est le principal émetteur de polluants.**

**Choix retenu :** *Le PAS du territoire du SCoT de l'Artois s'engage à limiter/réduire l'exposition de la population aux divers risques et nuisances en adoptant et favorisant un urbanisme adapté et résilient afin de garantir la santé publique.*

*Le SCoT ambitionne à déployer et soutenir des actions de lutte et d'adaptation face au changement climatique, qui provoque des événements climatiques de plus en plus intenses et fréquents.*

*Cela passe par la protection des zones tampons et des espaces essentiels au bon fonctionnement du cycle de l'eau, afin de prévenir les inondations.*

*Mais également par le développement d'un urbanisme responsable, axé sur la sobriété foncière ainsi que sur l'intégration de la nature en ville.*



*L'intégration systématique de la gestion des risques et des nuisances dans les politiques d'aménagement urbain devient ainsi un enjeu crucial pour assurer un développement harmonieux du territoire, tout en respectant l'environnement et le bien-être des habitants.*

### 3/ Valoriser la qualité environnementale et préserver la biodiversité

**Le territoire du SCoT de l'Artois se distingue par une grande diversité paysagère**, répartie en quatre unités régionales : la Plaine de la Lys, le Pays d'Aire, les paysages miniers, et les belvédères artésiens avec les Vals de la Scarpe et de la Sensée.

Cette diversité se traduit également par **un paysage composite mêlant des zones agricoles et des ambiances urbaines**, plus ou moins denses.

**Les milieux naturels y sont tout aussi diversifiés**, allant des terres arables aux prairies, formations herbacées, boisements et zones naturelles et humides. **Cette richesse paysagère constitue un habitat précieux pour la biodiversité mais constitue également un support de multiples fonctionnalités pour l'environnement et les habitants du territoire.**

**Il existe plusieurs réservoirs de biodiversités** sur le territoire, avec toutefois des pressions sur les milieux naturels et semi-naturels. **Pour préserver cette biodiversité, plusieurs zonages de protection** ont été instaurés sur le territoire, comprenant notamment 8 sites classés Espaces Naturels Sensibles (ENS), 27 ZNIEFF de type 1 et 1 ZNIEFF de type 2.

**Le développement d'une Trame Verte et Bleue (TVB) a permis d'identifier et de renforcer les continuités écologiques**, contribuant à la préservation de la biodiversité tout en améliorant le cadre de vie. **En complément, une trame nocturne a été mise en place** pour identifier les zones où l'éclairage pourrait nuire à la faune nocturne et les zones à enjeux écologiques.

Parallèlement, **la nature en milieu urbain devient une priorité croissante**, comme en témoigne la présence de 500 hectares de parcs et espaces paysagers répertoriés par l'OCS2D. **Le projet de la Chaîne des Parcs apporte une nouvelle dimension aux continuités écologiques** en milieu urbain et périurbain.

**L'environnement influence également la santé des populations**, de manière positive ou négative. **L'EIE a mis en lumière plusieurs enjeux cruciaux** tels que l'amélioration du cadre de vie, la gestion et la protection des sols, la qualité et la quantité des ressources en eau, la dépollution, la réduction des nuisances sonores et olfactives, ainsi que la lutte contre le changement climatique et la qualité de l'air.

Enfin, **le territoire du SCoT de l'Artois est riche d'un patrimoine bâti diversifié**, témoin de son histoire, avec des éléments architecturaux, paysagers, culturels, mémoriels et archéologiques issus de différentes époques, qui façonnent son identité.

**Choix retenu** : *Se distinguant par sa grande diversité paysagère, le PAS du territoire du SCoT de l'Artois s'engage à garantir l'intégration harmonieuse et la qualité environnementale des nouveaux projets, afin de préserver l'identité des villes et villages, les paysages et la qualité du cadre de vie.*

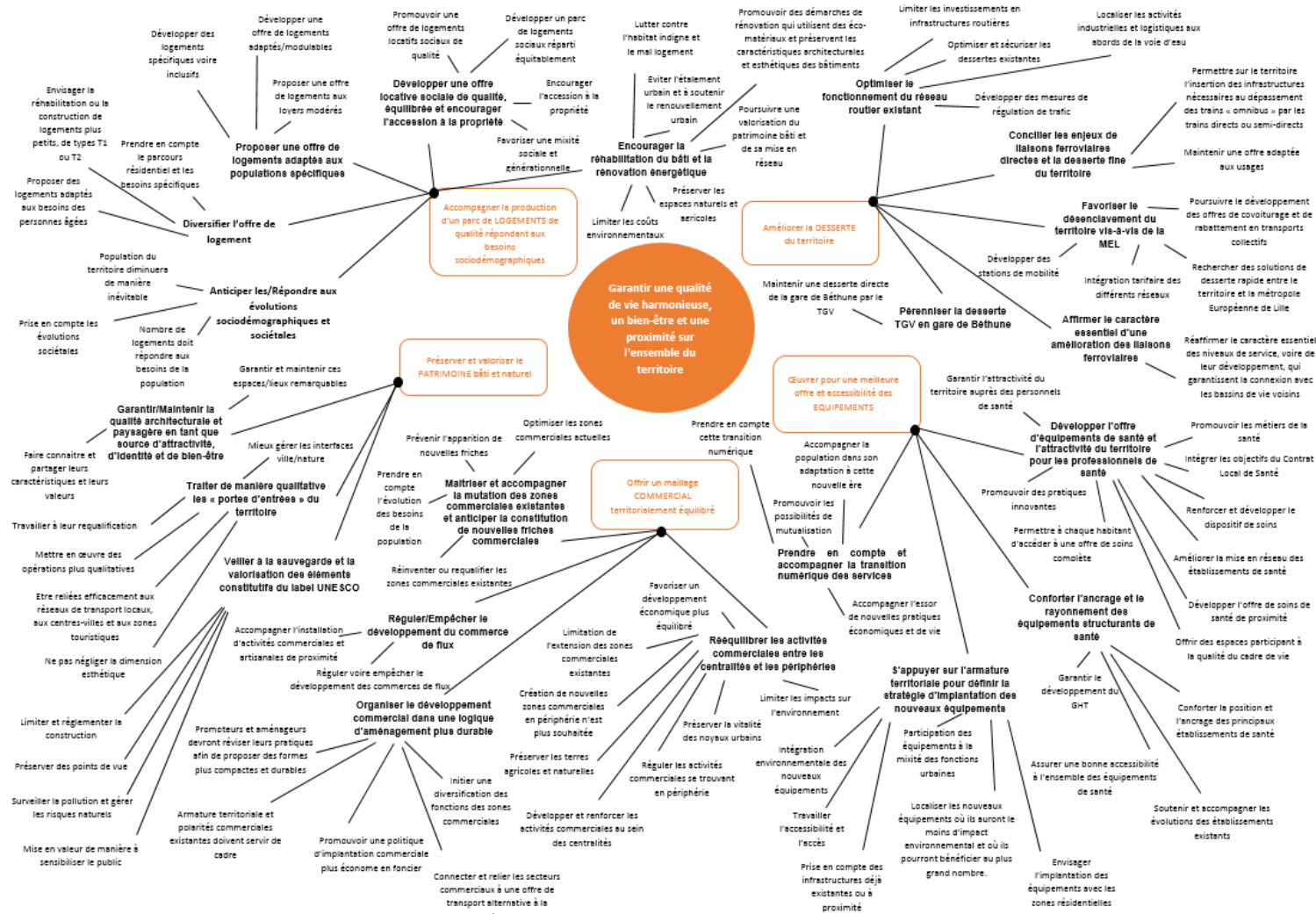
*En outre, avec de nombreux espaces forestiers fragmentés, qui jouent un rôle crucial dans la régulation climatique, la préservation de la biodiversité, la pratique de loisirs et leurs rôles dans la réduction de*

*l'érosion, le territoire souhaite encadrer strictement le déboisement, tout en permettant les coupes ou défrichements nécessaires.*

*L'intégration de la Trame Verte et Bleue, réseau écologique visant à maintenir la connectivité des écosystèmes terrestres et aquatiques, est également une priorité pour le PAS, tout comme le développement et la reconquête de la trame nocturne qui a pour objectif de limiter les nuisances lumineuses. D'ailleurs, des « corridors écologiques » bénéfiques à la faune et la flore locales seront développés.*

*Enfin, les espaces naturels identifiés comme sensibles et à forts enjeux identifiés doivent être protégés voire même sanctuarisés, qu'ils se situent à l'intérieur ou à l'extérieur des zones urbaines/de l'enveloppe urbaine. De plus, le territoire travaillera à la restauration d'espaces naturels (renaturation).*

### Axe 3 : Garantir une qualité de vie harmonieuse, un bien-être et une proximité sur l'ensemble du territoire



## 1/ Diversifier l'offre de logements et œuvrer pour une meilleure offre et accessibilité des équipements et commerces

D'un point de vue socio-démographique, le diagnostic révèle une **diminution attendue de la population dans les années à venir**, ainsi **qu'un vieillissement progressif**.

Même dans le scénario le plus favorable, le territoire pourrait perdre environ 7 000 habitants d'ici 2070 (par rapport à 2018).

Parallèlement, le territoire du SCoT de l'Artois doit faire face à **une évolution de la structure des ménages**, avec une augmentation du nombre de ménages et une réduction de leur taille. Ce phénomène de desserrement, bien que commun à d'autres territoires, s'explique par des changements dans la composition des ménages, le vieillissement de la population et des évolutions sociétales.

En plus de ces dynamiques, le territoire est confronté à des **défis en matière de diversité de l'offre de logements et d'accès aux équipements**.

**Le parc de logements est également marqué par une part importante de logements anciens, construit pour une grande majorité avant 1974**, date de la première réglementation thermique et donc énergétivore, ce qui nécessite pour beaucoup d'entre eux des travaux de rénovation pour améliorer leur performance énergétique et répondre aux nouvelles normes de confort.

**Le parc immobilier est varié**, allant de maisons individuelles – largement dominantes dans les zones semi-rurales et périurbaines qui sont confrontées aujourd'hui aux évolutions socio-démographiques – à des logements collectifs concentrés dans les centres urbains.

**Cependant, une forte proportion des logements est de taille moyenne à grande**, ce qui pose la question de l'adéquation de cette offre avec les besoins des ménages, qui évoluent avec les transformations démographiques.

De plus, **le territoire présente un taux de vacance élevé**, en particulier dans les anciennes cités minières et les zones en reconversion économique, illustrant un décalage entre l'offre de logements et les besoins actuels.

Avec un volume de 31 661 logements locatifs sociaux en 2023, soit environ 24% du parc total de logements recensés, le territoire dispose d'une **offre en logements locatifs sociaux importante qui se concentrent essentiellement dans les polarités du territoire ainsi que dans les communes de l'ex-Bassin Minier**. Toutefois celle-ci reste encore insuffisante pour répondre aux besoins actuels de la population puisqu'en 2023, **4 000 demandes de logement social avaient été déposées** (source SNE), dont **la moitié émanait de nouveaux demandeurs** tandis que l'autre moitié relevait de demandes de mobilité interne au parc (mutations internes). Avec **un taux de mobilité au sein du parc locatif social assez faible, de l'ordre de 6,8% au 1<sup>er</sup> janvier 2022**, l'accès à ce parc est d'autant plus difficile pour les nouveaux ménages. La question de la production de nouveaux logements locatifs sociaux se pose pour répondre aux évolutions sociétales et aux besoins d'une partie de la population aux revenus (très) modestes. A noter également que sur les 16 757 logements locatifs sociaux ayant bénéficié d'un DPE en août 2024, soit 53,3% du parc total, **un logement sur 4 avait une étiquette énergétique classée E ou supérieure**.

Enfin, de **nombreux secteurs souffrent d'un accès limité aux équipements**, notamment les communes rurales et certaines zones périurbaines. Cet éloignement, combiné à des problèmes d'offre et de coût des transports, constitue un **frein à la mobilité des populations les plus vulnérables**.

D'une manière générale, **l'offre de santé de proximité, en particulier des médecins généralistes, est sous représentée** et il est à noter que le **territoire du SCoT sera confronté, dans les cinq à dix années à venir, à un important renouvellement générationnel**. En effet, les **professionnels de santé sont aujourd'hui de plus en plus âgés**, posant la question du maintien voire de l'amélioration de l'offre de santé à terme.

Le numérique, même si de nombreux territoires le voient comme une opportunité de se développer grâce à un meilleur accès aux services (cf. la démarche Smart City de Béthune par exemple), **il faut rappeler que certains publics restent éloignés de l'outil informatique**.

**Si les centres commerciaux périphériques dominent l'offre commerciale, les commerces de proximité, bien que présents dans les centres-villes et certaines petites communes, tendent à diminuer**, surtout dans les zones les moins denses.

**Choix retenu :** *Pour répondre aux évolutions démographiques et sociétales, il est essentiel pour le territoire de garantir le bien vivre ensemble et la proximité notamment en développant un parc de logements de qualité, diversifié et adapté aux besoins spécifiques des habitants, afin que chacun puisse trouver un logement correspondant à son parcours résidentiel et cela en cohérence avec l'armature territoriale définie.*

*Afin de limiter la consommation foncière et répondre aux besoins actuels et futurs de la population, le PAS s'attache donc à limiter la construction neuve en favorisant la réhabilitation du bâti existant, la reconversion des logements et locaux vacants, ainsi que la rénovation énergétique. Ces approches responsables permettent de remobiliser le parc ancien tout en luttant contre l'insalubrité (habitat indigne et mal logement) et la consommation foncière (éviter l'étalement urbain).*

*Concernant le parc locatif social, au-delà de la production d'une offre nouvelle, il y a également lieu de s'interroger sur la répartition géographique des futures opérations de logements sociaux. Si la demande actuelle est concentrée là où le parc social est développé, le PAS s'engage à porter une réflexion sur le développement d'une offre de logements sociaux plus équilibrée à l'échelle du territoire (afin d'éviter de concentrer la production neuve dans les communes déjà bien dotées en logements sociaux). Cette offre nouvelle devra également s'adapter aux évolutions sociétales actuelles (vieillesse de la population – décohabitation – augmentation des ménages monoparentaux) et aux besoins qu'elles induisent en termes de logements. A titre d'exemple, un tiers des demandes en logement porte sur des T2 alors que les T2 ne représentent que 17% du parc total. Il y a un enjeu d'adaptation de la taille des logements aux besoins des ménages.*

*Enfin, avec un quart des logements sociaux disposant d'étiquettes énergétiques classées E et inférieures (DPE réalisés, soit 50% du parc), la poursuite de la mise aux normes thermiques du parc social est un enjeu majeur pour le PAS compte tenu de l'ancienneté d'une grande partie de ces logements et du profil des locataires aux revenus (très) modestes.*

*L'accès aux équipements et services pour la population est une priorité. Comme évoqué précédemment, le PAS s'engage à travailler sur cette question, notamment en veillant à ce que la localisation des nouveaux équipements soit pensée en lien avec les zones résidentielles et les infrastructures de desserte, tout en prenant en compte l'armature territoriale et les équipements déjà présents sur le territoire ou à proximité, dans les intercommunalités voisines.*

*Quant à l'accès à la santé et la désertification médicale, ce sont des problématiques incontournables. Ainsi, avec le vieillissement de la population et le renouvellement générationnel des médecins, le PAS préconise de développer l'offre d'équipements de santé et l'attractivité du territoire pour les professionnels de santé.*

*De nombreuses transitions sont en cours, notamment la transition numérique. Dans ce contexte, le PAS a pour objectif de soutenir la population dans cette nouvelle ère et d'accompagner l'essor de nouvelles pratiques économiques et modes de vie.*

*En ce qui concerne le commerce, le territoire s'implique à rééquilibrer les activités commerciales entre la périphérie et les centres-villes/bourgs, et à organiser le développement commercial dans une logique d'aménagement plus durable. La création de nouvelles zones commerciales en périphérie n'est donc plus souhaitée.*

*De plus, le secteur du commerce faisant face à de profondes mutations, dues à l'essor du e-commerce, aux changements sociétaux et aux évolutions des comportements d'achat associées aux objectifs de réduction de la consommation foncière et de l'artificialisation, remettent en question le modèle d'aménagement commercial actuel. Le territoire souhaite ainsi maîtriser et accompagner la transformation des zones commerciales existantes et anticiper la création de nouvelles friches.*

## 2/ Optimiser le fonctionnement du réseau routier et réduire l'usage de la voiture

L'offre de mobilité sur le territoire du SCoT se distingue par la variété de modes de transport disponibles.

Le diagnostic indique que le territoire bénéficie d'un réseau routier dense qui facilite les connexions internes et externes. Cette infrastructure routière assure une bonne accessibilité pour les déplacements en voiture, mais entraîne également une forte dépendance à l'usage de véhicules individuels, notamment dans les zones rurales où l'offre de transports en commun est limitée. La motorisation croissante et le développement des infrastructures routières ont offert de nouvelles opportunités de localisation de l'habitat, de l'emploi et des commerces, qui ont pu s'implanter à l'extérieur du tissu urbain traditionnel (=phénomène d'étalement urbain et de périurbanisation).

De plus, en raison, d'une position stratégique, au sein d'une grande région transfrontalière, le réseau routier du SCoT de l'Artois supporte quotidiennement une circulation importante en raison de la superposition du trafic de transit, des flux induits par les échanges avec les territoires voisins mais également les déplacements locaux générés par la population, comme on a pu le voir précédemment.

L'usage excessif du mode routier pour les déplacements de personnes mais également pour le transport de marchandises, génère des nuisances multiples (pollution de l'air, bruit, eaux de ruissellement polluées, etc..) et vont à l'encontre du projet de territoire et du territoire 100% durable.

Le réseau Tadao dessert une large partie du territoire, avec des lignes de bus reliant les principales villes ainsi que certaines zones périurbaines. Bien que les lignes de bus soient bien développées dans les zones urbaines, leur fréquence et leur couverture sont moins satisfaisantes dans les secteurs ruraux. De plus, le réseau Tadao propose des services de Transport A la Demande (TAD), particulièrement utiles pour les communes moins bien desservies.

Le territoire est également relié par plusieurs gares, notamment celle de Béthune, qui constitue un point central pour les trajets vers Lille, Arras ou Paris. Le réseau ferroviaire permet des liaisons rapides avec les grandes villes environnantes, mais les petites gares locales souffrent souvent d'une desserte insuffisante, surtout pour les trajets intra-territoriaux.

**Concernant les modes de transport doux**, tels que le vélo et la marche (deuxième mode de déplacement le plus utilisé), **des aménagements comme les pistes cyclables ont été réalisés, bien qu'ils soient encore inégalement répartis**, principalement dans les zones urbaines. Cette absence de réseau clairement identifiés et sécurisés (pas de continuité dans les cheminements) concoure à un usage très faible. Cependant, des projets sont en cours pour étendre ce réseau, dans le cadre des politiques visant à réduire l'impact environnemental et à améliorer la qualité de vie.

**Des initiatives de covoiturage sont également en développement** sur le territoire pour diminuer la dépendance à la voiture individuelle, mais **leur adoption reste encore limitée**.

La densité d'habitants et d'activités économiques font du territoire du SCoT de l'Artois un important générateur de trafics de marchandises. **Chaque semaine, les entreprises du territoire génèrent environ 95 000 mouvements** (Source : SILOGUES, base SIRENE). On constate ainsi des situations de congestion sur le réseau routier principal.

Ainsi, les principaux défis en matière de mobilité sur le territoire concernent donc la dépendance à l'utilisation de véhicules individuels, l'insuffisance des solutions de transport adaptées dans les zones rurales, la congestion du réseau routier et la nécessité de promouvoir davantage d'alternatives durables, telles que les transports en commun, la mobilité douce et les solutions partagées.

**Choix retenu** : *Pour répondre aux défis du territoire en la matière, le PAS du SCoT de l'Artois mise sur une densification de l'habitat, ainsi que sur une localisation des activités et des équipements générant des déplacements de personnes à proximité des réseaux de transports collectifs. Il promeut également une mixité des fonctions urbaines, encourageant ainsi l'usage de modes de transport alternatifs à la voiture.*

*Afin de faciliter les échanges et la mobilité tout en limitant les nuisances liées à un usage systématique de la route, le PAS du SCoT de l'Artois préconise de réduire les investissements dans les infrastructures routières et d'en optimiser le fonctionnement. Il propose plutôt de concilier les enjeux de liaisons ferroviaires directes et de desserte fine du territoire en maintenant une offre de mobilité adaptée aux usages.*

*Compte tenu de la proximité avec la MEL (Métropole Européenne de Lille), le SCoT privilégie le désenclavement du territoire vis-à-vis de cette entité par la mise en place de solutions de desserte rapide et de poursuivre le développement des offres de covoiturage et de rabattement en transports collectifs. À ce titre, l'amélioration et la pérennisation des liaisons ferroviaires est également soulignée et notamment la liaison TGV avec Paris.*

*Enfin, avec la réalisation du Canal Seine-Nord et la bonne desserte ferroviaire du territoire, le SCoT encourage un recours accru à ces modes de transport en localisant les activités industrielles et logistiques à proximité des infrastructures correspondantes.*

### 3/ Préserver et valoriser le patrimoine bâti et naturel

**Le territoire du SCoT de l'Artois possède un riche patrimoine bâti et naturel**, hérité d'une longue histoire et d'une grande diversité paysagère.

**Il est marqué par un patrimoine architectural et culturel varié**, lié à son passé industriel et minier, ainsi qu'à ses villes et villages historiques.

Parmi les éléments les plus emblématiques figurent les cités minières, témoins de l'exploitation charbonnière, inscrites au patrimoine mondial de l'UNESCO mais également le beffroi de Béthune.

Ce patrimoine industriel côtoie des bâtiments religieux, des châteaux, des maisons traditionnelles et des monuments historiques qui jalonnent les centres urbains et ruraux.

L'architecture se distingue par une diversité de styles issus de différentes époques, offrant un riche héritage culturel et historique.

Le territoire bénéficie également d'une grande variété de paysages naturels, allant des plaines agricoles aux collines boisées en passant par des zones humides et des cours d'eau. Parmi ces milieux, on retrouve des sites protégés, tels que des Espaces Naturels Sensibles (ENS), des Zones Naturelles d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) et des forêts disséminées.

La biodiversité locale est préservée à travers une Trame Verte et Bleue, visant à renforcer la connectivité des écosystèmes terrestres et aquatiques.

Le territoire compte également plusieurs parcs et espaces paysagers, notamment avec le développement de la Chaîne des Parcs, qui offre aux habitants et visiteurs des lieux propices aux loisirs tout en préservant la biodiversité.

**Choix retenu :** *La poursuite des tendances observées va à l'encontre d'une préservation des paysages, d'une préservation du patrimoine et d'une réduction de la fragmentation milieux naturels et de leurs connexions.*

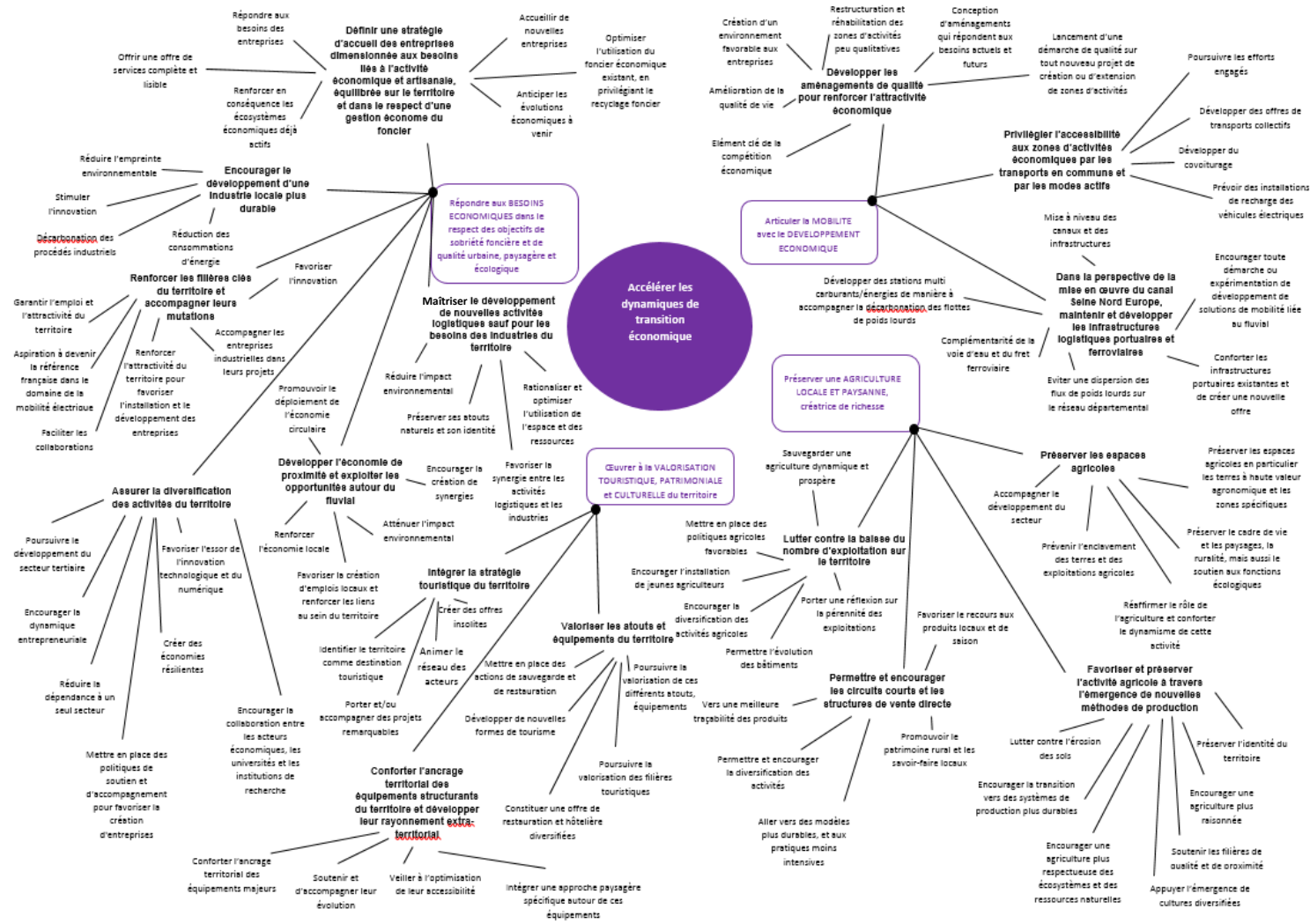
*Face à ces enjeux, le PAS du territoire du SCoT de l'Artois fait le choix de préserver son patrimoine bâti et naturel en tant que source d'attractivité notamment touristique, d'identité et de bien-être.*

*Il s'engage également à promouvoir les caractéristiques et valeurs de ce patrimoine auprès du public, à maintenir les fonctions essentielles des différents milieux naturels, et à maîtriser l'urbanisation de manière qualitative et quantitative. Cela inclut l'amélioration des pratiques architecturales et paysagères, le choix de matériaux adaptés, et la gestion des aménagements aux entrées de villes.*

*De plus, la protection et la valorisation des sites patrimoniaux et notamment labellisés UNESCO sont des priorités, afin de renforcer l'identité du territoire.*



## Axe 4 : Accélérer les dynamiques de transition économique



## 1/ Répondre aux besoins économiques et renforcer les pôles d'activités majeurs

Le territoire du SCoT de l'Artois **présente une économie en transition**, marquée par un héritage industriel fort, notamment lié à l'exploitation minière et aux industries lourdes. **Ce passé industriel a laissé des traces, avec des zones en reconversion et un tissu économique qui évolue et notamment vers de nouveaux secteurs.**

Historiquement, l'économie du territoire reposait sur l'extraction minière et les industries sidérurgiques, qui ont fortement structuré le territoire. Cependant, avec la fermeture des mines et le déclin des industries traditionnelles, **le territoire a dû s'adapter**. Des zones d'activités industrielles et logistiques existent encore, mais des efforts importants ont été faits pour réindustrialiser le territoire et **diversifier l'économie, notamment en développant de nouvelles filières** comme l'agroalimentaire, l'automobile, la plasturgie, la métallurgie, etc.. Le territoire du SCoT est considéré comme un « territoire d'industrie ».

Le développement économique du territoire repose sur un maillage préexistant des activités qui se caractérise par 4 niveaux complémentaires : un réseau de **42 Zones d'Activités Economiques (ZAE)**, situées pour la plupart en périphérie des communes, de **nombreuses activités de proximité** implantées pour l'essentiel en centre-ville et en centre-bourg, de **quelques pôles d'activités isolés** (ex. CRODA à Chocques) et du **tissu agricole** réparti sur l'ensemble du territoire.

Le territoire présente un **profil résidentiel**. En effet, le nombre d'emplois offert par le territoire est inférieur au nombre d'actifs qui y résident. Ainsi, il dépend des interactions avec ses voisins/des bassins d'emplois voisins.

Le territoire fait face à des défis en termes d'emploi, avec un taux de chômage encore élevé. Le niveau de la **population non scolarisée de 15 ans et plus est faiblement diplômée** en 2021 malgré un **bon maillage d'établissements du second degré et d'enseignement supérieur** proposant une offre de formation plutôt bien articulée avec les filières économiques présentes et développées sur le territoire. La formation et la reconversion professionnelle représentent donc des enjeux importants pour répondre aux besoins des entreprises locales, notamment dans **les secteurs économiques phares** du territoire.

**Le secteur tertiaire a pris une place croissante dans l'économie locale.**

S'il **représentait 74,7% des emplois** du territoire en 2021, il est intéressant de constater que le secteur secondaire et notamment le secteur d'activité de **l'industrie** occupe **un poids non négligeable** dans l'emploi local.

Cette spécificité se retrouve dans les **filières économiques phares** du territoire : **l'agroalimentaire, l'automobile, la plasturgie, la métallurgie, etc.**

Les services aux entreprises, le commerce et l'artisanat se développent également progressivement, bien que **certaines communes souffrent encore d'un manque de dynamisme commercial**, particulièrement dans les secteurs ruraux

Le développement du numérique et des services liés à l'innovation technologique représente également une opportunité pour l'avenir.

**Le positionnement géographique du SCoT, situé au carrefour de l'Île-de-France et de l'Europe du Nord en fait un territoire sollicité par les professionnels du secteur pour l'implantation d'activités logistiques.**

A l'échelle de l'ex-région Nord-Pas-de-Calais, les flux routiers représentent 84 % du trafic de marchandises générés (Source : Schéma Régional Climat Air Energie = SRCAE).

La densité d'habitants et d'activités économiques font du territoire du SCoT de l'Artois un important générateur de trafics de marchandises.

Grâce à la présence d'une liaison fluviale à grand gabarit, de sites de transbordement fluvial et d'une desserte ferroviaire assurée par deux lignes principales dotées d'Installations Terminales Embranchées (ITE), le territoire du SCoT dispose d'opportunités de développement pour les échanges de marchandises.

**Choix retenu :** *Le territoire du SCoT doit faire face à plusieurs enjeux économiques majeurs, liés à la nécessité de s'adapter à la reconversion industrielle, à la transition écologique et à la modernisation/requalification de son tissu économique.*

*Avec un passé industriel marqué par l'exploitation minière et l'industrie lourde, le territoire doit continuer à se réindustrialiser et diversifier son économie. L'enjeu est de continuer à accélérer la transition économique du territoire à travers de nouvelles filières axées sur l'écologie industrielle et l'économie circulaire afin de réduire la dépendance aux anciennes industries et renforcer la résilience du territoire. De ce fait, des filières stratégiques apparaissent, comme le domaine de l'électromobilité ou encore du recyclage.*

*Le territoire doit donc améliorer son attractivité pour attirer de nouveaux investisseurs, entreprises et emplois. Cela implique la mise en place d'une stratégie d'accueil des entreprises dimensionnée aux besoins liés à l'activité économique et artisanale qui passe par la promotion et l'optimisation des zones d'activités existantes, le développement d'aménagements de qualité et la mise en avant de ses atouts géographiques (proximité de grandes villes comme Lille et Arras). Il est également crucial pour le PAS de soutenir les entreprises locales dans leur croissance, afin de promouvoir l'innovation et de favoriser le développement d'une industrie locale plus durable.*

*Renforcer les filières clés du territoire et accompagner leurs mutations est également un défi pour le PAS du SCoT de l'Artois.*

*Le marché du travail du territoire est encore marqué par un taux de chômage élevé. Il est donc essentiel pour le SCoT de favoriser la création d'emplois localement, en s'appuyant sur les nouveaux secteurs en développement. Parallèlement, il est indispensable de renforcer les offres de formation professionnelle et de reconversion pour répondre aux besoins des entreprises locales et accompagner les travailleurs dans l'acquisition de compétences adaptées aux nouveaux métiers, notamment dans les domaines du numérique et des filières vertes.*

*Dans le contexte de changement climatique et de transition énergétique, le territoire doit s'adapter en promouvant des modèles économiques plus durables.*

*Cela inclut le développement de l'économie de proximité et l'exploitation des opportunités autour du ferroviaire et du fluvial notamment en lien avec le développement du Canal Seine Nord. Cependant, le développement de nouvelles activités logistiques n'est pas souhaitable sauf si elles sont en liens directs avec les besoins et les industries du territoire.*

*Enfin, le développement économique du territoire est étroitement lié à la qualité de ses infrastructures de transport et de son accessibilité. L'enjeu est de privilégier l'accessibilité aux zones d'activités économiques par les transports en commun et par les modes actifs.*

## 2/ Préserver l'agriculture locale, créatrice de richesse

Le territoire du SCoT de l'Artois est caractérisé par une forte présence de terres agricoles, qui représentent une part importante de son espace et qui sont reconnues localement, pour la plupart, pour ses qualités pédologiques et agronomiques.

La plaine de la Lys et les zones rurales environnantes abritent de nombreuses exploitations agricoles, principalement orientées vers les grandes cultures (céréales, betteraves sucrières, pommes de terre). L'agriculture joue un rôle central dans l'économie locale, en contribuant à l'aménagement du territoire et à l'entretien des paysages.

Une présence importante de l'Industrie Agroalimentaire est également à noter et doit être prise en considération dans le poids économique du secteur, tout comme les activités qui peuvent intervenir en aval de la production.

Bien que les grandes cultures prédominent, on observe une diversité d'exploitations agricoles, allant de l'élevage (bovins, ovins) au maraîchage, avec quelques exemples de pratiques d'agriculture biologique et de circuits courts. Cette diversité permet de maintenir une certaine résilience du secteur face aux fluctuations des marchés agricoles.

L'agriculture du territoire doit faire face à des enjeux liés, qu'ils soient d'ordre économique (maintien de l'emploi, des exploitations, etc.), environnementaux (protection de la ressource en eau, des sols, de la biodiversité, etc.) et foncier (préservation des terres agricoles).

Le secteur agricole du territoire est confronté à un vieillissement de la population agricole, avec un nombre croissant d'exploitants proches de la retraite. Cela soulève la question du renouvellement des générations, de la transmission des exploitations et du soutien aux jeunes agriculteurs pour qu'ils puissent s'installer dans des conditions favorables. Un autre élément vient également s'ajouter et concerne le manque de main d'œuvre qualifié dans le domaine.

L'intensification agricole, souvent associée à l'usage de produits chimiques et à la mécanisation, pose des problèmes en termes d'érosion des sols, de biodiversité et de pollution des eaux. Les exploitants sont de plus en plus appelés à adopter des pratiques agroécologiques et à participer à la lutte contre le réchauffement climatique (réduction des émissions de gaz à effet de serre, préservation des ressources en eau).

De plus, le territoire fait face à une pression foncière croissante liée à l'urbanisation, ce qui menace certaines terres agricoles. La sobriété foncière devient un enjeu clé pour préserver les terres agricoles et lutter contre l'artificialisation des sols, d'autant plus dans un contexte de développement urbain et économique et de respect des objectifs fixés par la loi Climat et Résilience ainsi que le SRADDET, comme mentionné précédemment.

L'agriculture sur le territoire du SCoT est en pleine mutation, notamment en raison de l'évolution des attentes des consommateurs, qui sont de plus en plus tournés vers des produits locaux, durables et de qualité. Cette évolution, qui ne se limite pas à ce territoire, favorise le développement des circuits courts et de la vente directe, renforçant ainsi les liens entre producteurs et consommateurs locaux.

L'agriculture demeure un pilier de l'économie locale, non seulement en tant que secteur économique, mais elle joue également un rôle essentiel dans le façonnement du territoire en créant des paysages

**ruraux diversifiés**, comprenant champs, prairies, haies et forêts. **Ces espaces agricoles contribuent à l'esthétique et à l'identité locale** tout en favorisant la biodiversité en fournissant des habitats pour de nombreuses espèces.

**Choix retenu :** *Avec l'urbanisation croissante, il est crucial pour le PAS du SCoT de l'Artois de préserver les terres agricoles de l'artificialisation. La pression foncière due à l'extension des zones urbaines menace les surfaces agricoles, ce qui pourrait menacer la filière agricole mais également réduire la capacité de production alimentaire locale.*

*Le secteur primaire est aussi en pleine mutation. C'est dans ce contexte que le PAS vise à soutenir les évolutions du système agricole mais demande également à ce que l'agriculture évolue vers des nouvelles méthodes de production pour répondre aux enjeux environnementaux mais également au changement climatique. Cela inclut l'encouragement d'une agriculture plus respectueuse des écosystèmes et des ressources naturelles, la promotion d'une agriculture plus raisonnée, de diversifier les cultures pour résister à des conditions climatiques plus extrêmes et la lutte contre l'érosion des sols.*

*Le vieillissement de la population agricole soulève des défis pour le renouvellement des générations et la préservation du nombre d'exploitations agricoles. C'est pourquoi, le PAS vise à lutter contre la baisse du nombre d'exploitation à travers différentes actions dont la mise en place d'une politique agricole favorable à cette filière.*

*Promouvoir les circuits courts et la vente directe est également un enjeu clé pour le SCoT notamment pour renforcer les liens entre producteurs et consommateurs locaux mais également pour promouvoir le patrimoine rural et les savoir-faire locaux. Cela peut également contribuer à l'économie locale et à la réduction de l'empreinte carbone liée au transport des marchandises.*

### 3/ Œuvre à la valorisation touristique

**La force touristique du territoire est incontestablement liée à la diversité de son offre** qui se décline en 4 filières majeures étroitement liées, s'entremêlant parfois sur un même site.

Tourné vers le **tourisme de mémoire, culturel et industriel**, le territoire tire également profit d'un **tourisme lié à la nature et aux loisirs** en raison notamment de la présence de grandes bases de loisirs et d'espaces verts.

Le territoire du SCoT offre de ce fait une variété de sites touristiques qui contribuent à enrichir l'expérience des visiteurs tout en mettant en valeur l'identité et l'histoire du territoire.

L'inscription UNESCO du Bassin Minier ainsi que l'ouverture du Louvre-Lens sur le territoire voisin a permis d'initier une **dynamique positive sur le tourisme culturel et industriel** du territoire.

Avec l'Office de Tourisme et sous l'égide de la Mission Louvre-Lens Tourisme, se met progressivement en place un **tourisme de courts séjours**, autour de la marque et de la destination « Autour du Louvre-Lens ».

**N'oublions pas que de l'activité minière découlent aussi des paysages particuliers** (terrils, étangs d'affaissement, carreaux de fosses, cavaliers, etc.) **amenés aujourd'hui à se trouver des nouvelles**

**vocations** ; support de la biodiversité pour la faune et la flore, lieux de pratique d'activités sportives de plein air, telles que la randonnée, le VTT ou le trail.

D'ailleurs, on peut également noter le **développement du « slow tourisme »**, nouvelle forme de tourisme consistant à prendre son temps en privilégiant les destinations proches et en utilisant des moyens de transports moins polluants.

Même si les chiffres de fréquentation des différents équipements montrent bien un développement de la filière touristique sur le territoire, les retombées économiques restent encore à conforter.

Sur le territoire du SCoT, **l'offre d'hébergement est largement dominée par les meublés de tourisme.**

**Choix retenu :** *Le développement du tourisme sur le territoire du SCoT représente de nombreuses opportunités.*

*Depuis quelques années, la filière touristique se renforce sur le territoire notamment grâce à la stratégie touristique élaborée par le territoire et par l'Office de Tourisme. Son intégration dans le PAS du SCoT est donc une nécessité.*

*Se distinguant par des caractéristiques uniques liées à son histoire, à la richesse de son patrimoine naturel et paysager, notamment les ZNIEFF, les églises, les châteaux, les ensembles urbains, les musées et sa gastronomie, le PAS du SCoT de l'Artois vise à valoriser ses atouts et équipements.*

*De par la présence de ses équipements emblématiques tels qu'Ohlain et Loisinord, ces éléments créent une attractivité touristique indéniable pour le territoire notamment par leur rayonnement extraterritorial qu'il est essentiel de conforter et de développer.*

## **PARTIE 2 : EXPLICATION DES CHOIX RETENUS POUR ETABLIR LE DOO**

Afin de traduire le projet politique des élus du territoire du SCoT de l'Artois, le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) est organisé en miroir du Projet d'Aménagement Stratégique (PAS).

Chaque orientation du PAS (et leurs déclinaisons) trouve ainsi une traduction réglementaire dans le DOO sous forme de prescription (à valeur d'opposabilité) ou de recommandation (outils de mise en œuvre ou actions sans liens de compatibilité au SCoT).

Des schémas ont parfois été intégrés afin d'illustrer les règles concernées, présenter des cas de figure existants sur le territoire, et ce dans un rôle de pédagogie et dans un souci de compréhension de la règle.

Les tableaux suivants visent à présenter les choix opérés par les élus pour élaborer les règles du DOO.

Le DOO a vocation à être décliné via les documents de rang inférieur dans un souci de compatibilité.

Axe 1 : L'affirmation du caractère multipolaire du territoire basé sur l'articulation entre polarités et bassins de vie

**Sens de lecture :** Etat des lieux → scénario au 'fil de l'eau' → Enjeux pour le territoire → PAS → DOO

Diagnostic			PAS		DOO
Etat des lieux	Si rien n'est fait = scénario au 'fil de l'eau'	Enjeux	Orientations politiques	Déclinaison des orientations	Prescriptions
<p>Territoire de la CABBALR/SCoT de l'Artois = 2017: fusion de plusieurs intercommunalités</p> <p>Le territoire du SCoT est un vaste territoire d'une superficie de 646 km<sup>2</sup></p> <p>Organisation spatiale du territoire du SCoT de l'Artois qui se caractérise par un réseau multipolaire de villes moyennes</p>	<p>❑ Le territoire pourrait connaître un <b>étalement urbain anarchique</b>, avec une dispersion accrue des zones résidentielles, commerciales et économiques dans des secteurs périphériques.</p> <p>❑ Le territoire connaîtrait <b>une fragmentation de ses espaces</b>, rendant plus difficile la coordination des aménagements, tout en dégradant les paysages et en consommant des terres agricoles et naturelles.</p>	<p><i>Adapter le modèle urbain actuel afin de construire une nouvelle organisation territoriale adaptée aux mutations sociétales en cours</i></p> <p>– Modèle urbain actuel générateur de concurrences territoriales et d'exclusion = <b>Solidarité territoriale</b></p>	<p>Définition de L'ARMATURE TERRITORIALE reposant sur le principe d'une articulation entre polarités et bassins de vie</p>	<p>Définition de l'armature territoriale avec identification des polarités et leurs bassins de vie</p>	<p>P1 – P2 – P3 – P4</p> <p>R1 – R2</p>
<p>Le territoire du SCoT de l'Artois présente un ensemble d'espaces variés fortement marqués par l'agriculture</p> <p>100 communes membres du territoire du SCoT de l'Artois qui varient en taille et fonction</p> <p>Centres Urbains VS Communes Rurales</p>	<p>❑ Le territoire pourrait également faire face à <b>une aggravation des inégalités d'accès aux services et équipements avec des distances croissantes</b> pour accéder</p>	<p><i>Coordonner la diversité territoriale et sortir de l'opposition entre les territoires urbains et ruraux en faisant de ces contrastes une force</i> – La cohabitation et la complémentarité entre les</p>		<p>Définition des catégories de polarités en fonction des niveaux de service retenus</p>	<p>P5 – P6 – P7 – P8</p> <p>R3 – R4</p>



<p>62 communes de moins de 2.000 habitants composent le territoire du SCoT</p>	<p>aux services essentiels pour les habitants des communes rurales et périurbaines.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❑ Par ailleurs, <b>la qualité de vie des habitants serait dégradée</b> par la banalisation des aménagements, l'urbanisation excessive, l'éloignement des services et équipements et la disparition progressive des espaces naturels, agricoles et des paysages.</li> <li>❑ Sans une gestion intégrée des infrastructures de mobilité, les transports en commun resteraient <b>sous-développés dans les zones périphériques</b>, limitant les options de déplacement des habitants. <b>Cela contribuerait à l'encombrement routier</b> dans les pôles urbains et <b>accentuerait les disparités territoriales</b> en matière de mobilité.</li> </ul>	<p>centres urbains, zones péri-urbaines et espaces ruraux nécessitent une planification adaptée et différenciées aux spécificités locales. = <b>Complémentarité rurale, périurbain et urbain</b></p> <p><i>Les besoins en infrastructures, services publics, et développement économique varient considérablement entre les différents espaces qui peuvent avoir des attentes en matière de maintien des services de proximité et d'amélioration de l'accessibilité, soient se concentrent davantage sur le dynamisme économique, le logement et la mobilité = <b>Cohérence territoriale</b></i></p> <p><i>Limiter l'étalement urbain et la péri-urbanisation consommateur d'espaces pour renforcer les polarités urbaines qui perdent des habitants</i></p>		<p>Mettre en œuvre un développement et une urbanisation cohérents avec l'armature territoriale définie, notamment en ce qui concerne la complémentarité des services et des équipements</p>	<p>P9 – P10 – P11 – P12</p>
<p>Une approche différenciée de la gestion des ressources et des services</p>		<p><i>Répondre aux besoins d'équipements et de services en mettant en réseau toutes les polarités et organiser toutes les complémentarités</i></p>	<p><b>Affirmation des POLARITES comme hubs de services et de mobilités</b></p>	<p>Identification des polarités qui constituent des centralités dans lesquelles il conviendra de maintenir ou</p>	<p>P13 – P14 - P15</p> <p>R5</p>

		<i>entre elles</i> – Garantir un accès équitable aux services, notamment dans les zones rurales les plus éloignées = <b>Desserte de proximité et articulation Polarités / Bassins de vie</b>		développer un certain niveau de services et de commerces	
Des services et des équipements répartis sur plusieurs communes et non sur la ville la plus importante				Identification des hubs de mobilités autour desquels il conviendra de développer l'intermodalité et les services de mobilité	P16 – P17 – P18 – P19 – P20
Existence d'une carence de certains services en zone rurale		<i>Favoriser le développement urbain (habitat, emploi, lieux de vie) à proximité des gares et des arrêts de transports en commun pour limiter les déplacements</i>  <i>Affirmer les 'hubs de mobilité' comme des points importants de la structuration des mobilités sur le territoire</i>  <i>Accompagner le rabattement des différents modes de mobilité vers les gares et les arrêts de transports en commun pour développer leur caractère de pôles multimodaux</i>		Renforcer les connexions entre les différentes polarités du territoire	P21 – P22 – P23 – P24 – P25 – P26  R6
De nombreux secteurs géographiques sont confrontés à un relatif éloignement des équipements		<i>Améliorer la desserte en transports en commun et mobilités alternatives à la voiture pour faciliter l'accessibilité des équipements et services - Améliorer l'accessibilité aux services et équipements, tout</i>	Irrigation des BASSINS DE VIE et le renforcement de leurs connexions avec les polarités	Proposer des offres de transports collectifs adaptés aux faibles densités des secteurs à desservir avec rabattement hiérarchique vers les polarités	P27 – P28 – P29 – P30 – P31  R7 – R8

		<p>en limitant l'artificialisation des sols par de nouvelles infrastructures routières et en réduisant l'impact environnemental des déplacements.</p> <p><b>= Territoire de la ½ heure</b></p>		<p>Desservir les bassins de vie et développer l'intermodalité à différentes échelles</p>	
<p>Forte consommation foncière du territoire entre 2011 et 2021</p>		<p><b>Promouvoir la durabilité environnementale</b> – Articuler développement urbain et préservation des paysages naturels et agricoles</p>		<p>Développer un réseau d'aménagements cyclables permettant le rabattement vers les polarités et répondant aux usages du quotidien et un rééquilibrage du partage de la voirie et une sécurisation des itinéraires</p>	<p>P32 – P33 – P34 – P35 – P36 – P37</p> <p>R9 – R10 – R11 – R12 – R13</p>

DOCUMENT A

Axe 2 : Répondre aux défis du changement climatique tout en préservant la nature et la biodiversité

**Sens de lecture :** Etat des lieux → scénario au 'fil de l'eau' → Enjeux pour le territoire → PAS → DOO

Clé de lecture :

*Enjeu général*

→ *Sous – enjeu*

Diagnostic			PAS		DOO
Etat des lieux	Si rien n'est fait = scénario au 'fil de l'eau'	Enjeux	Orientations politiques	Déclinaison des orientations	Prescriptions
<i>Forte artificialisation du territoire depuis plusieurs années</i>	<input type="checkbox"/> Le territoire pourrait connaître une poursuite de l'artificialisation, qui <b>augmenterait l'imperméabilisation des sols</b> , ce qui <b>aggraverait les risques d'inondations</b> et réduirait la capacité des sols à absorber l'eau.	<p><i>L'équilibre entre l'urbanisation et le paysage</i></p> <p><i>Limiter l'étalement urbain/l'artificialisation pour éviter l'imperméabilisation excessive des sols et préserver les terres agricoles et naturelles/paysage.</i></p>	Préserver la RESSOURCE FONCIERE dans l'objectif du « Zéro Artificialisation Nette » et en promouvant un nouveau modèle d'aménagement basé sur la séquence Eviter-Réduire-Compenser	<i>Remplir l'objectif de consommation foncière répondant aux prescriptions du SRADDET</i>	<p><b>P38 – P39 – P40 – P41 – P42 – P43 – P44</b></p> <p><b>R14</b></p>
<i>Territoire qui se distingue par une grande diversité paysagère avec des marqueurs uniques et identifiés</i>	<input type="checkbox"/> L'urbanisation/l'artificialisation croissante entraînerait <b>une diminution de la biodiversité et des terres agricoles et des espaces naturels</b> , compromettant le	<p><i>La préservation du patrimoine paysager</i></p> <p><i>Préserver les identités paysagères et mettre en valeur les marqueurs identifiés</i></p>			
<i>Diversité des milieux naturels, support de biodiversité</i>					
<i>Paysage impacté par la présence humaine et le développement du territoire</i>		<p><i>Le développement/aménagement durable et écologique</i></p>			

<p>formant un paysage composite</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>❑ <b>Le changement climatique entraînera des épisodes de sécheresse plus fréquents et prolongés mais également de pluie,</b> ce qui pourrait accentuer les risques (+2°C en France d'ici 2030, 2 x plus de jours de sécheresse d'ici 2050, manque de 2 MD m3 d'eau, 20 à 30% de baisse des nappes d'ici 2070, augmentation des feux de forêts et élévation de la mer = +1 mètre d'ici 2100)</li> <li>❑ La concentration des activités humaines et industrielles sans régulation efficace pourrait <b>accroître la pollution des cours d'eau et des nappes phréatiques,</b> rendant l'eau non potable et affectant les écosystèmes aquatiques</li> <li>❑ Sans investissements dans les infrastructures de gestion des eaux pluviales, <b>les inondations deviendraient plus fréquentes,</b> augmentant</li> </ul>	<p><i>limiter les extensions urbaines et privilégier le développement urbain au sein du tissu urbain existant</i></p> <p><i>Valoriser les potentialités existantes au sein de l'enveloppe urbaine en la confortant et en utilisant les opportunités offertes par les dents creuses</i></p> <p><i>Etablir une stratégie de densification des centralités en travaillant les formes urbaines et en mobilisant les friches afin de limiter la consommation foncière et la périurbanisation mais aussi permettre de proposer des objectifs de renaturation</i></p> <p><i>Privilégier le renouvellement urbain et intervenir en priorité sur le parc existant, particulièrement le parc vacant,</i> afin de le mettre en valeur et de diminuer la consommation foncière, en le requalifiant thermiquement et énergétiquement tout en l'adaptant aux besoins et usages de la population actuelle et future</p>		<p><i>recherchant la densification dans le tissu urbain existant</i></p> <p><i>Rechercher et encourager la réhabilitation et l'exploitation de toutes les friches existantes sur le territoire</i></p> <p><i>Lutter contre la vacance commerciale et des logements</i></p> <p><i>Encourager et promouvoir les projets de renaturation et encadrer les projets de compensation environnementale</i></p>	<p><b>P54 – P55 – P56 – P57 – P58 – P59 – P60 – P61 – P62</b></p> <p><b>R15 – R16 – R17 – R18 – R19 – R20 – R21 – R22 – R23 – R24 – R25 – R26</b></p>
-------------------------------------	---	--	--	--	---

	<p>les coûts de réparation pour les collectivités et les habitants.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❑ Les anciennes zones minières et industrielles, fragilisées par l'exploitation passée, pourraient <b>subir des glissements de terrain plus fréquents, surtout sous l'effet des intempéries accrues et de la sécheresse</b></li> </ul>	<p><i>Protéger les espaces naturels, agricoles et forestiers en limitant leur artificialisation et en minimisant l'impact des projets</i> urbains par l'évitement, la réduction ou, en dernier recours, la compensation</p>			
<p><i>Territoire avec un réseau hydrographique important mais très artificialisé</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>❑ <b>L'augmentation des îlots de chaleur en milieu urbain serait exacerbée</b>, avec des conséquences sur la santé publique, notamment pour les populations vulnérables, les infrastructures (transports, réseaux d'énergie) et l'agriculture</li> <li>❑ Le cumul de ces nuisances aurait <b>un effet néfaste sur la qualité de vie des habitants</b>, risquant d'entraîner une dévaluation immobilière et des migrations de populations.</li> </ul>	<p><i>La planification urbaine et le cycle de l'eau</i></p> <p><i>Limiter l'imperméabilisation des sols afin de sécuriser d'un point de vue quantitatif la ressource en eau en lui permettant de s'infiltrer et en respectant ainsi le bon fonctionnement du cycle de l'eau.</i></p> <p><i>Améliorer la gestion des (petit et grand) cycles de l'eau et des eaux pluviales, notamment par la limitation de l'artificialisation, la gestion à la parcelle et l'utilisation des techniques alternatives (noues, toitures végétalisées ...).</i></p>	<p><b>Préserver et garantir la qualité/quantité de la RESSOURCE EN EAU</b></p>	<p><i>Réduire l'artificialisation des sols pour permettre une meilleure infiltration des eaux et ainsi favoriser la recharge des nappes</i></p> <p><i>Œuvrer pour avoir une meilleure gestion intégrée et durable des eaux pluviales</i></p>	<p><b>P63 – P64 – P65 – P66 – P67 – P69 – P70 – P71 – P72</b></p> <p><b>R27 – R28 – R29 – R36 – R37</b></p>

		<i>Promouvoir une gestion économe et durable de la ressource en eau</i>			
<i>Qualité chimique et écologique des cours d'eau altéré et mauvais état chimique des eaux souterraines</i>	<input type="checkbox"/> La poursuite de l'urbanisation et le développement des industries sans attention aux énergies renouvelables <b>accroîtraient la demande énergétique, augmentant la dépendance aux énergies fossiles et les émissions de gaz à effet de serre.</b>	<i>La gestion de l'eau potable</i>  <i>Préserver les cours d'eau en interdisant les rejets de polluant</i>		Protéger les aires d'alimentation de captage	<b>P63 – P68</b>  <b>R30 – R31 – R32 – R33 – R34 – R35</b>
<i>Vulnérabilité de la nappe de la craie face aux pollutions et recharge problématique des nappes d'eau</i>		<i>Protéger l'Aire d'Alimentation de Captage et généraliser la mise en place des périmètres de protection de captage.</i>			
<i>Problème de rejets d'eaux usées en milieu naturel</i>	<input type="checkbox"/> Une absence de transition vers les énergies renouvelables pourrait <b>exposer le territoire aux fluctuations des prix et des approvisionnements en énergie</b> , ce qui pourrait impacter l'économie locale.  <input type="checkbox"/> Le développement foncier et l'expansion des infrastructures sans prise en compte de la biodiversité conduiraient à <b>la destruction d'habitats naturels, fragmentant les</b>	<i>Les sources de pollution de l'eau</i>  <i>Développer l'urbanisation dans les zones dotées d'un assainissement collectif afin d'assurer un meilleur taux de collecte et de traitement des eaux usées.</i>  <i>S'assurer de la conformité des équipements et des performances des stations d'épuration mais également de l'assainissement non collectif.</i>		Encourager la gestion économe et durable de la ressource en eau (particuliers, pratiques agricoles, collectivités, etc.)  Réduire le rejet des eaux usées dans le milieu naturel et garantir l'état écologique des cours d'eau  Conditionner le développement à l'existence d'une ressource en eau suffisante	<b>P63 – P73 – P74 – P75 – P76 – P77 – P78 – P79 – P80 – P81 – P82 – P83</b>  <b>R38 – R39 – R40 – R41 – R42 – R43 – R44 – R45 – R46 – R47 – R48 – R49 – R50 – R51</b>
<i>Territoire confronté à divers risques naturels et environnementaux dont les risques inondations avérés</i>		<i>La gestion des risques</i>  <i>Permettre l'infiltration naturelle des eaux pluviales</i>	Prévenir et intégrer les phénomènes de RISQUES (naturels et technologiques) et de	Favoriser un urbanisme adapté et axé sur la sobriété foncière tout en	<b>P84 – P85 – P86 – P87 – P88 – P89 – P90 – P91 – P92 – P93 – P94</b>

<p>(2 communes / 3 concernées par risque inondation), les risques liés aux retraits/gonflements des argiles (=mouvement de terrain), les risques d'érosion affectant les sols et la biodiversité</p>	<p><b>corridors écologiques et menaçant les espèces locales.</b></p>	<p>afin de respecter le bon fonctionnement du cycle de l'eau et prévenir les risques d'inondations</p> <p><i>Prendre en compte la gestion des eaux pluviales à la parcelle</i> en favorisant les techniques alternatives (noues, toitures végétalisées, ...)</p> <p><i>Développer les Solutions d'Adaptation Fondées sur la Nature (SAFN)</i></p> <p><i>Préserver les zones humides</i> pour gérer naturellement, efficacement et durablement les inondations</p> <p><i>Intégrer la gestion des risques</i> dans l'urbanisme et les politiques d'aménagements</p> <p><i>Maintenir et développer au maximum une couverture végétale</i> favorisant l'infiltration de l'eau dans le sol et permettant de réduire les ruissellements</p> <p><i>Promouvoir et favoriser un urbanisme adapté et résilient</i></p>	<p><b>NUISANCES (sonores et pollution atmosphérique)</b></p>	<p><i>prenant en compte les caractéristiques du sol et permettant de lutter contre les effets des transitions climatiques</i></p> <p><i>Protéger les zones tampons et les espaces de « bon fonctionnement » du cycle de l'eau</i></p>	<p>R52 – R53 – R54 – R55 – R56 – R57 – R58 – R59 – R60 – R61</p>
<p>Risques industriels également présent avec la présence de nombreuses ICPE et sites et sols potentiellement pollués</p>					



		<p>afin de ne pas augmenter sa vulnérabilité face aux risques</p>			
<p>Le territoire du SCoT est soumis également au changement climatique (2022 = année la plus chaude depuis 1900) et aux activités humaines (émissions de GES = 1,5x sup au niveau national)</p>		<p><b>Le changement climatique et la planification</b></p> <p><b>Prendre en compte et inclure les risques liés au changement climatique</b> dans tous les aménagements et pratiques dès leur conception.</p> <p><b>Adapter le territoire aux effets du changement climatique</b> pour limiter les risques d'inondations, de glissements de terrain, de ruissellement, de canicules, et de vagues de chaleur</p> <p><b>Garantir la disponibilité des ressources en eau potable</b>, malgré les risques accrus de sécheresse et de pollution</p> <p><b>Diminuer les émissions de Gaz à Effet de Serre</b> en accentuant les réductions au niveau des secteurs les plus émetteurs</p> <p><b>Limiter les îlots de chaleur urbains en renforçant la présence de végétation et de points d'eau en ville</b>, tout en</p>			

		adoptant des aménagements appropriés			
Territoire ayant un indice de qualité d'air annuel moyen		<b>La santé publique</b>			
Territoire soumis aux nuisances sonores et lumineuses		<p>Encourager les modes de déplacements plus responsables et moins polluants</p> <p>Prendre en compte les nuisances sonores et limiter la pollution lumineuse dans chaque nouveau projet pour éviter leurs impacts sur la biodiversité et le cadre de vie</p>		<p> limiter les nuisances envers les populations (bruit, qualité de l'air, → réduction de l'impact écologique des mobilités, etc.)</p>	<p>P84 – P95 – P96 – P97 – P98 – P99 – P100 – P101 – P102 – P103</p> <p>R62 – R63 – R64 – R65 – R66 – R67 – R68</p>
Territoire dépendant des énergies fossiles avec une consommation importante des secteurs industriels, résidentiels et des transports		<b>La transition énergétique et la réduction des émissions de CO2</b>		<p>Accélérer la réhabilitation et la rénovation thermique du parc de logements et des bâtiments tertiaires et garantir la performance énergétique des bâtiments publics</p>	<p>P104 – P105 – P106 – P107 – P108 – P109 – P110 – P111 – P112 – P113 – P114 – P115 – P116 – P117 – P118 – P119 – P120 – P121</p>
Part non négligeable de logements présentant une classe énergétique mauvaise		<p>Réduire la dépendance énergétique aux énergies fossiles en développant les énergies renouvelables et en améliorant l'efficacité énergétique des bâtiments et infrastructures.</p> <p>Encourager la réhabilitation et la rénovation thermique des bâtiments insalubres et mal isolés pour lutter contre la précarité énergétique</p>	<p>Réduire la CONSOMMATION ENERGETIQUE et développer la part des ENR</p>	<p>Développer l'ensemble des potentiels énergétiques disponibles localement et promouvoir/inciter à l'autoconsommation</p> <p>Encourager le développement des réseaux de chaleur urbains</p>	<p>R69 – R70 – R71 – R72 – R73 – R74 – R75 – R76 – R77 – R78 – R79 – R80 – R81 – R82</p>

		<p><i>Devenir un territoire producteur et distributeur d'énergie propre</i></p> <p><i>Développer la production d'énergies renouvelables et de récupération présente localement (éolien, photovoltaïque, biogaz, réseau de chaleur urbain, gaz de mine, méthanisation)</i></p> <p><i>Inciter fortement à une autoconsommation totale : « transparence » énergétique</i></p> <p><i>Rechercher des solutions de production énergétique innovante et adaptée aux réalités du territoire</i></p> <p><i>Garantir une implantation des énergies renouvelables dans le respect de l'identité territoriale</i></p>		<p><i>Favoriser l'expérimentation et l'innovation dans les solutions de production énergétique et garantir une implantation dans le respect du patrimoine et des paysages</i></p>	
<p><i>Territoire riche d'un patrimoine naturel et bâti diversifié, témoin de son histoire</i></p>		<p><i>La préservation et la conservation du patrimoine historique</i></p> <p><i>Protéger et préserver les espaces naturels, agricoles et forestiers, qu'ils soient à forts enjeux ou plus ordinaires, au</i></p>	<p>Préserver et développer la BIODIVERSITE sur le territoire</p>	<p><i>Sanctuariser les espaces naturels à forts enjeux identifiés et protéger les espaces naturels au sein de l'enveloppe urbaine</i></p> <p><i>Garantir l'intégration et la qualité</i></p>	<p><b>P122 – P123 – P124 – P125 – P126 – P127 – P128 – P138 – P139 – P140</b></p> <p><b>R83 – R84 – R85 – R86 – R96 – R97 – R98 – R99 – R100</b></p>

		<p><i>sein de l'enveloppe urbaine, en favorisant leur intégration, leur restauration et leur mise en cohérence afin de renforcer la qualité écologique et le cadre de vie du territoire</i></p> <p><i>Entretien et protéger tous les éléments constitutifs du patrimoine urbain et rural</i></p> <p><i>Réaliser des projets urbains de qualité sur le plan paysager, environnemental, patrimonial, écologique, de la performance énergétique, ect.</i></p> <p><i>Respecter la logique d'implantation et les matériaux du bâti existant tout en permettant certaines constructions innovantes intégrées</i></p>		<p><i>environnementale des nouveaux projets</i></p>	
<p><i>Développement sur le territoire d'une Trame Verte et Bleue et nocturne</i></p>		<p><i>La préservation des espèces et des écosystèmes locaux</i></p> <p><i>Encadrer le développement foncier pour réduire les risques de perte de biodiversité et minimiser les impacts sur la résilience écologique du territoire</i></p>		<p><i>Intégrer la nouvelle trame Verte et Bleue et reconquérir la trame Nocturne</i></p>	<p><b>P129 – P130 – P131 – P132 – P133 – P134</b></p> <p><b>R87 – R88 – R89</b></p>

		<p><i>Préserver les habitats naturels et renforcer la Trame Verte et Bleue en restaurant les espaces indispensables à l'équilibre écologique et en réduisant la fragmentation de ces milieux</i></p> <p><i>Reconquérir la trame nocturne pour favoriser la préservation de la biodiversité</i></p> <p><i>Mettre en valeur la Chaîne des Parcs pour encourager l'accès à la nature et renforcer les liens entre ces espaces et la nature en ville</i></p>			
<p><i>Présence de plusieurs zonages de protection de la biodiversité</i></p>		<p><i>La prise en compte des zonages de protection</i></p> <p><i>Protéger et conserver l'intégrité des sites faisant l'objet d'une protection réglementaire</i></p> <p><i>Soutenir une gestion durable des espaces forestiers</i></p>		<p><i>Encadrer strictement le déboisement tout en permettant des coupes ou défrichement rendus nécessaires</i></p>	<p><b>P135 – P136 – P137</b></p> <p><b>R90 – R91 – R92 – R93 – R94 – R95</b></p>

DOC

Axe 3 : Garantir une qualité de vie harmonieuse, un bien-être et une proximité sur l'ensemble du territoire

**Sens de lecture :** Etat des lieux → scénario au 'fil de l'eau' → Enjeux pour le territoire → PAS → DOO

Clé de lecture :

**Enjeu général**

→ **Sous – enjeu**

Diagnostic			PAS		DOO
Etat des lieux	Si rien n'est fait = scénario au 'fil de l'eau'	Enjeux	Orientations politiques	Déclinaison des orientations	Prescriptions
<p><i>Territoire composé de 280.000 habitants qui connaît actuellement un recul démographique</i></p> <p><i>Une population vieillissante</i></p> <p><i>Vers une évolution de la structure familiale avec une croissance du nombre de ménages et une diminution de leur taille</i></p> <p><i>Un territoire avec un solde naturel nul et un</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> <i>Le territoire pourrait connaître une stabilisation de sa population voire une baisse</i></li> <li><input type="checkbox"/> <i>Le vieillissement de sa population continuerait</i></li> <li><input type="checkbox"/> <i>Le territoire devrait faire face à une poursuite du desserrement des ménages</i></li> <li><input type="checkbox"/> <i>Avec une population en baisse, certaines infrastructures comme les écoles, les équipements sportifs, ou les centres culturels risquent de se</i></li> </ul>	<p><i>L'attractivité démographique du territoire</i></p> <p><i>Maintenir la population actuelle et attirer de nouveaux habitants en travaillant notamment sur l'attractivité du territoire</i></p> <p><i>Produire un habitat en lien avec les évolutions démographiques</i></p> <p><i>Favoriser l'équilibre et la cohérence de l'armature territoriale</i></p>	<p>Accompagner la production d'un parc de LOGEMENTS de qualité répondant aux besoins socio-démographiques du territoire</p>	<p><i>Anticiper les/Répondre aux évolutions socio-démographiques et sociétales</i></p>	<p><b>P141 – P142 – P143</b></p> <p><b>R101 – R102</b></p>

solde migratoire déficitaire	<b>retrouver surdimensionnés</b>				
Des revenus des ménages faibles	<input type="checkbox"/> Le vieillissement de la population <b>augmentera la demande en soins de santé</b>				
<b>Une forte proportion de maisons individuelles</b>	<input type="checkbox"/> Le parc de logements actuel est en grande partie constitué de maisons individuelles, souvent mal adaptées aux personnes âgées. <b>Si le développement ne tient pas compte de ces changements, certaines zones résidentielles pourraient être désertées</b> par les seniors. Il en est de même pour les ménages de petite taille.	<p><b>L'encadrement du développement urbain</b></p> <p><i>Etablir une stratégie de densification des centralités en travaillant les formes urbaines et en mobilisant les friches afin de limiter la consommation foncière liée à l'habitat et la périurbanisation</i></p> <p><i>Veiller à la cohérence entre le développement de l'habitat, l'offre en commerces et services, les équipements structurants de transport et la mobilité des habitants</i></p>		<p>Diversifier l'offre de logement en proposant notamment des logements plus petits pour répondre au desserrement des ménages et au vieillissement de la population</p>	<p>P144 – P145 – P146 – P147 – P148 – P149 – P150 – P151 – P152 – P153 – P154</p>
Un parc de logements qui comporte davantage de logements de moyenne et grande taille	<input type="checkbox"/> Le manque d'adaptation aux nouvelles configurations familiales (personnes seules, familles monoparentales) pourrait engendrer <b>un isolement accru des habitants</b> <input type="checkbox"/> Si les développements continuent sans intégrer les besoins des jeunes ménages, <b>le territoire pourrait perdre en attractivité pour les jeunes actifs</b>	<p><b>L'adaptation des logements aux besoins de la population</b></p> <p><i>Favoriser les parcours résidentiels et la mixité sociale et intergénérationnelle dans les programmations de logements en lien avec le vieillissement de la population et les évolutions sociétales observées (desserrement des ménages – monoparentalité - etc.).</i></p> <p><i>Développer des logements adaptés pour les personnes âgées (accessibilité, sécurité) et des services à domicile pour permettre aux personnes âgées de vivre de manière autonome.</i></p>		<p>Proposer une offre de logements adaptés aux populations spécifiques</p>	<p>R 103 – R104 – R105 – R106 – R107 – R108 – R109 – R110 – R111</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>❑ La poursuite de la vacance des logements, combinée à un parc ancien non rénové, pourrait entraîner <b>la dégradation du cadre de vie et de l'attractivité</b></li> </ul>	<p><i>Proposer des logements abordables et adaptés aux familles/évolutions sociétales, ainsi que des résidences étudiantes, pour attirer les jeunes ménages et favoriser le renouvellement démographique.</i></p>		
Un taux de vacance élevé	<ul style="list-style-type: none"> <li>❑ Un parc de logements anciens non rénové est souvent énergivore, cela pourrait <b>entraîner des coûts de chauffage élevés</b> pour les résidents et <b>contribuait un peu plus aux émissions de gaz à effet de serre</b></li> </ul>	<p><i>La lutte contre la vacance résidentielle</i></p> <p><i>Lutter contre la vacance en renforçant l'attractivité du parc ancien (lutte contre les passoires thermiques et améliorations des performances énergétiques du parc – réhabilitation – etc.) et des centralités (renforcement de la qualité des espaces publics – etc.)</i></p>		
Un parc immobilier relativement ancien	<ul style="list-style-type: none"> <li>❑ Sans une stratégie de réhabilitation des logements vacants et anciens, <b>le développement risque de se concentrer en périphérie, entraînant une extension des zones urbaines</b></li> <li>❑ Si des logements neufs sont construits sans prendre en compte la vacance existante, cela pourrait <b>créer une offre excédentaire, renforçant la vacance</b> dans les zones moins attractives</li> </ul>	<p><i>La réhabilitation du parc de logements anciens</i></p> <p><i>Lutter contre la précarité énergétique/thermique et le mal logement</i></p> <p><i>Identifier et réhabiliter les logements insalubres pour protéger les populations vulnérables et garantir un logement décent à tous.</i></p> <p><i>Intégrer des critères environnementaux (construction écologique, gestion des déchets, espaces verts) pour favoriser un développement durable.</i></p>	<p><i>Encourager la réhabilitation du bâti et la rénovation énergétique tout en veillant au respect du patrimoine architectural et paysager</i></p>	<p><b>P158 – P159 – P160 – P161</b></p> <p><b>R113 – R114 – R115 – R116</b></p>
Présence de nombreux logements et bailleurs sociaux	<ul style="list-style-type: none"> <li>❑ Si le territoire ne propose pas de solutions alternatives à la voiture, il risque de connaître une</li> </ul>	<p><i>Un accès au logement pour tous</i></p>	<p><i>Développer une offre locative sociale de qualité, équilibrée sur</i></p>	<p><b>P155 – P156 – P157</b></p>



	<p><b>hausse continue de son usage</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>De plus, la hausse des coûts des énergies fossiles lié à l'utilisation de la voiture pourrait <b>entraîner une fracture sociale en matière de mobilité</b></li> </ul>	<p><b>Promouvoir des projets de logements diversifiés et de qualité</b> (types de logements, niveaux de loyer) qui contribue à éviter la concentration de la pauvreté et à favoriser la cohésion sociale.</p>		<p>le territoire et encourager l'accession à la propriété</p>	<p>R112</p>
<p><b>Un territoire qui bénéficie d'une position stratégique au sein de la région</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Si le territoire continue de se développer sans tenir compte de l'organisation territoriale, il y a un <b>risque de carence de certains services dans certains secteurs</b></li> </ul>	<p><b>L'amélioration de l'accessibilité</b></p> <p><b>Endiguer l'étalement urbain et la périurbanisation pour limiter les déplacements</b> et favoriser le développement urbain autour des pôles d'échanges (notamment dans la perspective de l'arrivée du SERM)</p>	<p>Améliorer la <b>DESSERTE DU TERRITOIRE</b> en garantissant la mobilité des habitants et en développant des solutions décarbonées</p>	<p>Optimiser le fonctionnement du réseau routier existant en régulant les flux et en soutenant le covoiturage afin de réduire l'utilisation individuelle de l'automobile</p>	<p>P162 – P163 – P164 - P165 – P166</p> <p>R117</p>
<p>Territoire qui dispose d'atouts indéniables en termes d'accessibilité</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Avec un nombre croissant de médecins proches de la retraite, le risque est de voir <b>une augmentation des déserts médicaux, des délais d'attente pour les consultations, un affaiblissement de l'attractivité du territoire et une augmentation des inégalités d'accès aux soins.</b></li> </ul>	<p><b>Optimiser les infrastructures routières et réguler les flux sur le réseau routier structurant</b> en lien notamment avec la MEL (gestion dynamique)</p> <p><b>Réduire l'utilisation individuelle de l'automobile</b></p>		<p>Concilier les enjeux de liaisons ferroviaires directes et la desserte fine du territoire (desserte des haltes) et maintenir une offre adaptée entre Béthune et Saint-Pol-sur-Ternoise</p>	<p>P167 – P168 – P169 – P170 – P171 - P172 – P173 – P174 – P175 – P176 – P177 – P178 – P179 – P180</p>
<p>Une desserte ferroviaire assurée par 2 lignes principales</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Si les commerces se développent sans s'adapter aux nouvelles structures familiales et aux habitudes de consommation des seniors, il est probable que <b>certaines zones</b></li> </ul>	<p><b>L'amélioration des liaisons ferroviaires</b></p> <p><b>Conforter les liaisons ferroviaires actuelles et anticiper la mise en service du SERM (2040)</b> qui va accroître l'offre ferroviaire (augmentation du nombre et du cadencement des trains dans les gares et haltes ferroviaires du territoire)</p>		<p>Favoriser le désenclavement du territoire vis-à-vis de la MEL en</p>	<p>R118 – R119 – R120 – R121 – R122 – R123</p>
<p>Le territoire bénéficie d'un réseau de bus interurbain reliant les principales polarités</p>		<p><b>Le développement des transports en commun</b></p>			

	<p><i>commerciales rencontrent des difficultés à attirer la clientèle</i></p>	<p><i>Développer le réseau de transport en commun de façon efficace pour garantir une mobilité fluide et accessible à tous</i></p>		<p><i>développant des itinéraires et des solutions complémentaires au SERM</i></p>	
<p><i>Une absence d'un réseau cyclable maillé et sécurisé</i></p>	<p>☐ <i>Le vieillissement de la population, souvent moins mobile, pourrait affecter la fréquentation des zones commerciales excentrées au profit des commerces de proximité.</i></p> <p>☐ <i>Si le territoire du SCoT poursuivait son développement sans prendre en compte le déséquilibre entre le développement des commerces périphériques et les commerces de proximité, cela pourrait entraîner un affaiblissement des centres-villes et centres-bourgs, une dépendance accrue à la voiture, une augmentation des zones commerciale sous-utilisées et un impact sur le patrimoine et l'identité locale</i></p>	<p><i>La promotion des mobilités douces</i></p> <p><i>Encourager l'utilisation des modes de transport non motorisés (vélo, marche) en développant des infrastructures adaptées (pistes cyclables, zones piétonnes) pour réduire l'empreinte carbone.</i></p> <p><i>Mettre en place des mesures pour améliorer la sécurité des usagers, notamment des aménagements routiers pour protéger les piétons et les cyclistes</i></p>		<p><i>Affirmer le caractère essentiel d'une amélioration des liaisons ferroviaires vers Lille mais également l'enjeu d'un développement des autres axes vers Lens et Arras pour les déplacements interurbains comme alternative aux grands axes routiers saturés en heures de pointe</i></p>	
<p><i>Une utilisation de la voiture prédominante</i></p>		<p><i>La réduction de la dépendance à la voiture individuelle</i></p>		<p><i>Pérenniser la desserte TGV en gare de Béthune vers Paris, essentielle à l'attractivité du territoire</i></p>	
<p><i>Une croissance de la motorisation des ménages</i></p>		<p><i>Développer les modes alternatifs à l'automobile, les mobilités douces et décarbonée (électromobilité – transport en commun – vélo - etc.)</i></p> <p><i>Développer des services de covoiturage, d'autopartage, et de vélos en libre-service pour diminuer le nombre de véhicules individuels en circulation = réduire l'autosolisme</i></p>			
<p><i>Une part importante de la population qui travaille dans les territoires voisins</i></p>		<p><i>Favoriser le développement de pôles économiques locaux pour limiter les déplacements</i></p>			

		<p><i>Développer une économie locale permettant de retenir les actifs, en créant des emplois diversifiés et adaptés aux compétences de la population.</i></p> <p><i>Adapter l'offre de services publics et les offres de transport (horaires étendus, services en ligne) pour répondre aux besoins spécifiques de la population</i></p> <p><i>Investir dans des infrastructures de transport efficaces et durables pour limiter les nuisances (embouteillages, pollution) et offrir des solutions de mobilité (transports publics, covoiturage, pistes cyclables).</i></p>			
<p><i>6 aires de covoiturage présentes sur le territoire et des bornes de recharge pour les véhicules électriques</i></p>		<p><b><i>Le développement d'infrastructures de covoiturage et de bornes de recharge</i></b></p> <p><i>Développer les nouvelles formes de mobilité (covoiturage – etc.)</i></p> <p><i>Encourager l'utilisation de véhicules électriques et hybrides par le biais d'infrastructures de recharge</i></p>			
<p><i>Territoire qui dispose d'un positionnement stratégique pour l'activité logistique</i></p>		<p><b><i>La promotion d'un développement économique facilement accessible et durable</i></b></p> <p><i>Encadrer la logistique urbaine</i></p> <p><i>Mettre en adéquation développement économique et capacité du réseau routier</i></p>			

		<p><i>Développer l'usage de la voie d'eau et valoriser les ports existants en lien notamment avec la mise en service du Canal Seine Nord Europe.</i></p>			
<p><b>Des services et équipements répartis sur plusieurs communes</b></p>		<p><b>L'accessibilité et la répartition des équipements et services</b></p>			
<p><i>De nombreux secteurs géographiques confrontés à un relatif éloignement des équipements/services</i></p>		<p><i>Renforcer l'accessibilité aux équipements et services pour les communes les plus éloignées, en particulier les communes rurales</i></p> <p><i>Assurer et maintenir une offre d'équipements et de services adaptée et diversifiée sur le territoire à l'ensemble de la population</i></p>		<p><i>S'appuyer sur l'armature territoriale pour définir la stratégie d'implantation des nouveaux équipements sportifs, culturels et récréatifs</i></p>	<p><b>P185 – P186 – P187</b></p>
<p><i>Un développement du numérique qui modifie les habitudes de vie</i></p>		<p><b>La transition numérique</b></p> <p><i>Accompagner la population et les entreprises dans les nouveaux usages du numérique</i></p> <p><i>Accompagner l'essor des nouveaux modes économiques et de vie en permettant l'implantation des nouveaux services comme le coworking, les tiers lieux, ect.</i></p> <p><i>Promouvoir les possibilités de mutualisation</i></p> <p><i>Lutter contre l'illectronisme ou la « fracture numérique »</i></p>	<p><b>Œuvrer pour une meilleure offre et accessibilité des EQUIPEMENTS médicaux, sportifs, culturels et récréatifs</b></p>	<p><i>Prendre en compte et accompagner la transition numérique des services</i></p>	<p><b>P188 – P189 – P190</b></p> <p><b>R127 – R128 – R129 – R130 – R131 – R132</b></p>

<p>Une offre de santé de 1<sup>er</sup> recours sous représenté</p>		<p><b>Le développement des services de santé et de soins</b></p>			
<p>Un renouvellement générationnel majeur des médecins est à prévoir</p>		<p>Anticiper les évolutions démographiques de la population et des professionnels de santé pour adapter l'offre en équipement de soins</p> <p>Renforcer l'attractivité du territoire envers les professionnels de santé</p>		<p>Développer l'offre d'équipements de santé et l'attractivité du territoire pour les professionnels de santé</p>	<p>P181</p> <p>R124 – R125</p>
<p>Un territoire bien équipé en équipements hospitaliers</p>		<p><b>L'accessibilité des équipements de santé</b></p> <p>Favoriser l'accès et la coordination de l'offre de soins et de santé pour conforter le maillage territorial</p>		<p>Conforter l'ancrage et le rayonnement des équipements structurants de santé du territoire</p>	<p>P182 – P183 – P184</p> <p>R126</p>
<p>Plusieurs pôles commerciaux</p>		<p><b>L'accessibilité et l'avenir des commerces</b></p> <p>S'interroger sur le devenir des zones commerciales et sur leur potentialité de mutation aux regards des évolutions sociétales dans les pratiques d'achats et les modes de consommation dans le secteur de la grande distribution</p> <p>Maintenir l'accessibilité aux commerces dans les territoires ruraux et s'interroger sur les formes innovantes de commerce et services à développer</p> <p>S'appuyer sur l'armature territoriale et les pôles commerciaux existants pour créer un maillage commercial équilibré</p>	<p>Offrir un maillage COMMERCIAL territorialement équilibré</p>	<p>Organiser le développement commercial dans une logique d'aménagement plus durable du territoire en s'appuyant sur l'armature territoriale</p>	<p>P195</p> <p>R134 – R135</p>

		<p>et cohérent, répondant aux divers besoins des ménages</p>			
<p>Une diminution de la fréquentation des centres-villes</p>		<p><b>La conciliation entre le commerce de périphérie et centre ville/bourg</b></p> <p><i>Renforcer et repenser l'attractivité des centres-villes, dont l'enjeu de redynamisation passe par une action transversale intégrant notamment le commerce et le croisant avec les autres enjeux du centre-ville (habitat, services, etc.)</i></p> <p><i>Trouver un équilibre entre le développement des zones commerciales en périphérie et le soutien aux commerces de proximité</i></p> <p><i>Limiter l'extension des zones commerciales périphériques</i></p> <p><i>Promouvoir une politique d'implantation commerciale plus économe en foncier</i></p>		<p>Rééquilibrer les activités commerciales entre les centralités et les périphéries</p>	<p>P191 – P192 – P193 – P194</p> <p>R133</p>
<p>Des nouveaux formats de vente</p>		<p><b>Le développement des nouveaux formats de vente</b></p> <p><i>Accompagner les évolutions du commerce et anticiper les impacts sur les territoires (en matière d'aménagement, d'emplois, de gestion des flux, etc.)</i></p> <p><i>Réguler voire empêcher le développement des commerces de flux</i></p>		<p>Réguler/Empêcher le développement du commerce de flux</p>	<p>P196 – P197 – P198</p> <p>R136</p>

<p>Une vacance commerciale importante</p>		<p><b>La lutte contre la vacance commerciale</b></p> <p>Adopter une approche intégrée qui combine revitalisation urbaine, soutien aux commerces locaux, diversification de l'offre et prise en compte des besoins des consommateurs</p> <p>Favoriser la mixité fonctionnelle habitat/commerce/service/équipement</p> <p>Travailler à l'optimisation de l'existant notamment en travaillant sur la densification, l'amélioration environnementale, la durabilité, ect.</p>		<p>Maitriser et accompagner la mutation des zones commerciales existantes et anticiper la constitution de nouvelles friches commerciales</p>	<p>P199 – P200 – P201</p> <p>R137 – R138</p>
<p>Un territoire bénéficiant d'un riche patrimoine naturel, industriel et historique</p>	<p>Présence de nombreux espaces naturels</p>	<p><b>La valorisation et la préservation du patrimoine naturel, historique et industriel</b></p> <p>Préserver les identités paysagères, notamment en évitant les extensions urbaines et l'urbanisation des terres agricoles</p> <p>Affirmer les identités paysagères du territoire pour renforcer l'attractivité du territoire et la qualité du cadre de vie.</p> <p>Préserver et protéger tous les espaces naturels présents sur le territoire</p>	<p>Préserver et valoriser le PATRIMOINE bâti et naturel</p>	<p>Traiter de manière qualitative les « portes d'entrées » du territoire</p> <p>Garantir/Maintenir la qualité architecturale et paysagère en tant que source d'attractivité, d'identité et de bien-être</p> <p>Veiller à la sauvegarde et la valorisation des éléments constitutifs du label UNESCO</p>	<p>P202 – P203 – P204 - P205 – P206-P207 – P208 – P209 - P210 – P211 – P212</p> <p>R139 – R140 – R141 – R142 – R143 – R144 – R145</p>

		<p><i>Garantir l'intégration des projets urbains et des grandes infrastructures dans ces paysages et limiter leurs impacts environnementaux.</i></p> <p><i>Veiller au traitement qualitatif des portes d'entrées du territoire</i></p> <p><i>Entretien et protéger tous les éléments constitutifs du patrimoine</i></p> <p><i>Mettre en valeur et préserver les éléments constitutifs du label UNESCO</i></p>			
--	--	---	--	--	--

DOCUMENT ARRÊTÉ



Axe 4 : Accélérer les dynamiques de transition économique

**Sens de lecture :** Etat des lieux → scénario au ‘fil de l’eau’ → Enjeux pour le territoire → PAS → DOO

Clé de lecture :

**Enjeu général**  
→ **Sous – enjeu**

Diagnostic			PAS		DOO
Etat des lieux	Si rien n’est fait = scénario au ‘fil de l’eau’	Enjeux	Orientations politiques	Déclinaison des orientations	Prescriptions
<p><b>Un territoire qui compte 78 779 emplois en 2021 avec une légère baisse de ces derniers</b></p> <p>L’emploi est principalement concentré dans les activités tertiaires</p> <p>Les ouvriers et les employés représentent 60% de la population active</p> <p>Présence de 42 Zones d’Activités Economiques (ZAE)</p>	<p>☐ Si le territoire n’est pas perçu comme dynamique sur le plan de l’emploi, il pourrait avoir du mal à attirer de nouvelles entreprises, notamment dans les secteurs à forte valeur ajoutée, ainsi que des talents qualifiés</p> <p>☐ Un manque d’opportunités économiques et d’emploi pourrait aggraver le déclin démographique, notamment en accélérant le départ des jeunes vers des territoires plus</p>	<p><b>Développement d’un environnement favorable aux entreprises</b></p> <p>Développer l’attractivité du territoire pour favoriser l’implantation et le développement des entreprises</p> <p><b>Intégration de la durabilité dans les pratiques économiques</b></p>	<p>Répondre aux BESOINS ECONOMIQUES dans le respect des objectifs de sobriété foncière et de qualité urbaine, paysagère et écologique</p>	<p>Définir une stratégie d’accueil des entreprises dimensionnée aux besoins liés à l’activité économique et artisanale, équilibrée sur le territoire et dans le respect d’une gestion économe du foncier</p> <p>Interdire le développement de nouvelles activités logistiques sauf pour les besoins des industries du territoire</p>	<p><b>P213 – P214 – P215 – P216 – P217 – P227</b></p> <p><b>R146 – R156 – R157</b></p>

	<p>dynamiques et mieux structurés économiquement.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❑ Le territoire devrait faire face à une pénurie de main d'œuvre adaptée et qualifiée</li> <li>❑ Le territoire pourrait faire face à <b>une tertiarisation de son économie</b></li> <li>❑ <b>Les secteurs clés du territoire pourraient se développer de manière désordonnée</b>, entraînant une dilution des ressources et des financements</li> <li>❑ Sans action du territoire, le territoire pourrait voir <b>croître le chômage structurel</b> si les secteurs créateurs d'emplois nécessitent des compétences numériques, écologiques ou techniques spécifiques sans qu'un accompagnement à la formation ne soit proposé.</li> </ul>	<p><b>Développer et optimiser les 42 Zones d'Activités Economiques</b> notamment en valorisant les potentialités foncières ou en mutualisant certains espaces</p> <p><b>Maitriser la consommation foncière en réduisant le mitage des</b> activités sur le territoire et en mettant en place une stratégie de gestion économe du foncier, en particulier pour les activités commerciales et logistiques</p> <p><b>Favoriser le réemploi des friches de façon prioritaire</b> sur la consommation d'espaces agricoles ou naturels</p>			
<p>Le territoire présente un profil résidentiel</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>❑ L'absence d'entreprises innovantes et de jeunes talents <b>freinerait la diversification du tissu économique</b></li> </ul>	<p><b>Création d'emplois locaux</b></p> <p><b>Stimuler l'entrepreneuriat et développer l'économie de proximité</b></p> <p><b>Exploiter les opportunités offertes par le transport fluvial</b></p> <p><b>Favoriser le développement de pôles économiques locaux</b></p>		<p>Encourager le développement d'une industrie locale plus durable</p> <p>Développer l'économie de proximité et exploiter les opportunités autour du fluvial</p>	<p><b>P218 – P219 - P220 – P221 – P223 – P224 – P225 – P226</b></p> <p><b>R147 – R148 – R153 – R154 – R155</b></p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>❑ En l'absence de diversification et d'une vision économique, <b>le territoire deviendrait vulnérable aux crises économiques.</b></li> <li>❑ <b>Le secteur de la logistique se développerait</b> sans pour autant permettre un gain d'emplois pour le territoire ni un bénéfice</li> </ul>	<p>pour réduire les déplacements vers les territoires voisins</p> <p><i>Développer une économie locale permettant de retenir les actifs</i>, en créant des emplois diversifiés et adaptés aux compétences de la population.</p>			
<p>Présence de plusieurs filières économiques phares : agroalimentaire, automobile, plasturgie métallurgie etc.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>❑ Le développement urbain et industriel pourrait entraîner une urbanisation excessive, <b>fragmentant et/ou réduisant les terres agricoles de bonne qualité</b></li> <li>❑ L'expansion urbaine sans concertation <b>pourrait entraîner des conflits</b> entre les activités agricoles et les projets d'aménagement</li> <li>❑ Le territoire <b>connaîtrait un vieillissement critique des chefs d'exploitation</b></li> <li>❑ <b>Les chefs d'exploitation continueraient à diminuer et les exploitations aussi</b> mais les exploitations restantes <b>pourraient s'agrandir de plus en plus</b></li> </ul>	<p><i>Promotion des secteurs clés et encouragement à l'innovation</i></p> <p><i>Accompagner la transformation et le développement des filières économiques innovantes</i> du territoire pour répondre et anticiper les évolutions technologiques à venir</p> <p><i>Favoriser la réindustrialisation du territoire</i>, notamment autour de « la vallée de la mobilité électrique »</p> <p><i>Tendre vers une « écologie » industrielle et une décarbonation de l'économie</i></p> <p><i>Stimuler la création d'entreprises innovantes et start-ups</i> pour générer de nouveaux emplois.</p>		<p>Renforcer les filières clés du territoire et accompagner leurs mutations</p>	<p>R149</p>

<p>Taux de chômage importante</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>❑ Les nouveaux agriculteurs pourraient rencontrer des obstacles majeurs pour accéder à des terres cultivables, limitant ainsi le renouvellement des générations et la dynamisation du secteur agricole.</li> <li>❑ La spéculation foncière pourrait entraîner une hausse des prix des terres agricoles, rendant leur acquisition prohibitive pour de nombreux exploitants.</li> </ul>	<p><b>Taux de chômage et dynamisme économique</b></p> <p>Réduire le taux de chômage</p> <p>Assurer la diversification des activités du territoire en poursuivant le développement des activités artisanales, productives et tertiaires</p> <p>Soutenir les filières clés et émergentes et les petites entreprises du territoire</p>			
<p>Une population non scolarisée de 15 ans et plus faiblement diplômée</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>❑ Les exploitations devraient continuer à se diversifier pour pérenniser leur exploitation</li> </ul>	<p><b>Formation et la qualification des travailleurs</b></p> <p>Proposer une offre de formation initiale cohérente sur le territoire</p>			<p>P222</p>
<p>Un bon maillage d'établissements du second degré et d'enseignement supérieur</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>❑ Si pas de feuille de route sur le tourisme, le territoire risquerait de ne pas exploiter pleinement son potentiel touristique, entraînant une perte d'opportunités économiques</li> <li>❑ Les initiatives touristiques pourraient se développer de manière désordonnée, avec un manque de</li> </ul>	<p>Développer la formation continue et l'apprentissage</p> <p>Adapter les offres de formation aux besoins du marché pour renforcer l'employabilité des habitants et répondre aux exigences des entreprises</p>		<p>Assurer la diversification des activités du territoire en poursuivant le développement du secteur tertiaire, en encourageant la dynamique entrepreneuriale et le développement de l'innovation technologique et du numérique</p>	<p>R150 – R151 – R152</p>
<p>Territoire qui bénéficie d'un tissu associatif et d'initiatives en économie sociale et solidaire</p>		<p><b>Cohésion sociale et territoriale</b></p>			

	<p>synergie entre les différents acteurs</p> <p>❑ Un développement touristique insuffisamment structuré <b>pourrait entraîner une création d'emplois limitée dans le secteur du tourisme</b>, freinant ainsi l'économie locale.</p> <p>❑ Le territoire risquerait de <b>ne pas s'adapter aux évolutions des tendances touristiques</b>, comme l'écotourisme, le tourisme responsable ou les séjours thématiques, réduisant ainsi son attractivité</p>	<p><i>Favoriser des initiatives qui renforcent le tissu social et encouragent la participation des habitants au développement économique</i></p> <p><i>Attractivité pour les entreprises et les investisseurs</i></p> <p><i>Travailler sur des aménagements de qualité pour maintenir les entreprises et les investisseurs déjà présents et en attirer d'autres</i></p> <p><i>Optimiser l'utilisation des espaces existants et offrir à l'ensemble des zones un environnement diversifié</i></p> <p><i>Poursuivre un traitement urbain et paysager valorisant des zones d'activités</i></p>			
<p>L'accessibilité aux zones économiques du territoire du SCoT peut être qualifiée de relativement bonne, grâce à plusieurs infrastructures de transport et un réseau bien développé</p>		<p><i>Intermodalité et facilitation des déplacements</i></p> <p><i>Renforcer l'interconnexion entre les différents modes de transport (routier, ferroviaire, transports en commun) pour améliorer l'accessibilité globale des zones économiques</i></p>	<p>Articuler la MOBILITE avec le DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE</p>	<p>Développer les aménagements de qualité pour renforcer l'attractivité économique</p>	<p>P228 – P229</p>
				<p>Privilégier l'accessibilité aux zones d'activités économiques par les transports en communs et par un raccordement de ces dernières par les modes actifs (piéton, vélo) au tissu urbain</p>	<p>P230 – P231 – P232</p> <p>R158 – R159 – R160</p>

		<p><i>Assurer et promouvoir une bonne accessibilité tous modes pour les usagers des zones d'activités notamment en accordant une place importante pour les TC et les mobilités actives</i></p> <p><i>Mettre en adéquation développement économique et capacité du réseau routier</i></p> <p><i>Encourager l'utilisation de véhicules électriques et hybrides par le biais du développement d'infrastructures de recharge</i></p>			
		<p><i>Développement durable et réduction de l'empreinte carbone</i></p> <p><i>Favoriser des pratiques logistiques plus écologiques et locales</i></p> <p><i>Privilégier le développement des activités économiques proche du réseau ferré</i></p> <p><i>Développer l'usage de la voie d'eau et valoriser les ports existants en lien notamment avec la mise en service du Canal Seine Nord Europe</i></p>		<p><i>Dans la perspective de la mise en œuvre du canal Seine Nord Europe, maintenir et développer les infrastructures logistiques portuaires et ferroviaires permettant le report modal du fret et le développement de solutions logistiques de proximité</i></p>	<p><b>P233 – P234 – P235</b></p> <p><b>R161 – R162 – R163</b></p>

<p><b>Territoire fortement marqué par l'agriculture</b></p>		<p><b>Préservation des terres agricoles</b></p>			
<p>Diminution importante de la Surface Agricole Utile</p>					
<p>Une bonne qualité pédologique et agronomique des terres agricoles</p>		<p><b>Maitriser la consommation foncière</b> en réduisant le mitage des activités sur le territoire et en mettant en place une stratégie de gestion économe du foncier, en particulier pour les activités commerciales et logistiques</p> <p><b>Favoriser le réemploi des friches de façon prioritaire</b> sur la consommation d'espace agricole ou naturel</p> <p><b>Protéger les terres agricoles et renforcer la vocation des espaces dédiés à l'agriculture</b> afin de préserver l'identité du territoire et valoriser son image auprès des habitants et des visiteurs</p> <p><b>Affirmer la vocation des espaces agricoles</b> afin de préserver l'identité du territoire et valoriser son image auprès des habitants et des extérieurs</p> <p><b>Lutter contre l'érosion des sols et le ruissellement</b></p>	<p>Préserver une AGRICULTURE LOCALE ET PAYSANNE, créatrice de richesse</p>	<p>Préserver les espaces agricoles, éléments structurants des paysages, des fonctions écologiques et du développement économique du territoire (notamment les terres à haute valeur agronomique et les secteurs spécifiques : maraîchage par ex.)</p>	<p>P236 – P237 – P238 – P239 – P240 – P241</p> <p>R165 – R166 – R167</p>

Un nombre d'exploitations en diminution et notamment celles de petites tailles		<b>Renouvellement des générations et attractivité du métier</b>		Lutter contre la baisse du nombre d'exploitation sur le territoire	P243 – P244 – P245  R175
Vers un agrandissement des exploitations agricoles		Favoriser la pérennité et la transmission des exploitations agricoles			
Des chefs d'exploitation en diminution		Encourager l'installation de jeunes agriculteurs			
Un territoire qui doit faire face à un vieillissement de la population agricole		Améliorer la cohabitation entre les différents usages			
Un renouvellement générationnel majeur des exploitants/chefs d'exploitation est à prévoir					
Un territoire de grande culture		<b>Résilience économique</b>			
Un territoire qui présente une diversité de productions agricoles		Encourager les exploitations diversifiées pour assurer une résilience économique			
Un augmentation des surfaces en prairie		Exploiter des filières complémentaires comme la production de plantes aromatiques ou le maraîchage, qui peuvent ouvrir de nouveaux débouchés économiques pour le territoire			
Une présence importante des Industries Agro-alimentaire	<b>Economie locale et développement des filières agricoles</b>	Favoriser et préserver l'activité agricole à travers l'émergence de nouvelles méthodes de production (agriculture raisonnée, etc.)	R168 – R169 – R170		



		<p><i>Préserver une agriculture dynamique</i> qui favorise la présence sur le territoire d'une industrie agroalimentaire forte et diversifiée</p>			
Un faible déploiement de l'agriculture bio		<p><i>Transition agroécologique et adaptation au changement climatique</i></p> <p><i>Promouvoir des pratiques agricoles respectueuses de l'environnement,</i> comme l'agroécologie, l'agriculture biologique ou la permaculture, pour préserver la qualité des sols, de l'eau et de la biodiversité.</p> <p><i>Encourager la mise en place d'une agriculture raisonnée</i></p>			
Des exploitations agricoles qui se diversifient		<p><i>Soutien à la diversification agricole</i></p> <p><i>Encourager l'innovation et la diversification des activités agricoles</i></p>		Permettre et encourager les circuits courts et les structures de vente directe	<p>P242</p> <p>R171 – R172 – R173 – R174</p>
Une force touristique incontestablement lié à son offre		<p><i>Valorisation et développement des différentes formes de tourisme</i></p> <p><i>S'appuyer sur la dynamique de développement</i></p>	Œuvrer à la VALORISATION TOURISTIQUE, PATRIMONIALE et CULTURELLE du territoire	Valoriser les atouts et équipements du territoire pour développer de nouvelles activités économiques et l'attractivité touristique	<p>P246 – P247 – P248 – P249 – P250 – P251 – P252 – P253 – P254</p> <p>R176 – R177 – R178 – R179</p>

		<p><i>touristique pour renforcer l'attractivité du territoire</i></p> <p><i>Conforter le tourisme de proximité et attirer un public extérieur au territoire</i></p> <p><i>Valoriser les différents atouts, équipements (petit patrimoine vernaculaire, édifices religieux, etc.) ainsi que les filières touristiques</i></p>		<p><i>Conforter l'ancrage territorial des équipements structurants du territoire (Parc d'Ohlain, Arena Béthune-Bruay, ...) et développer leur rayonnement extra-territorial</i></p>	
<p><i>Une mise en place progressive d'un tourisme de courts séjours</i></p>		<p><i>Développement d'un tourisme de courts séjours</i></p> <p><i>Encourager le développement d'un tourisme de court séjour et de passage en prenant appui sur l'histoire et la richesse patrimoniale du territoire</i></p> <p><i>Diversifier l'économie locale en intégrant davantage l'activité touristique</i></p>		<p><i>Intégrer la stratégie touristique du territoire</i></p>	<p><i>P255 – P256 – P257 – P258</i></p> <p><i>R180 – R181 – R182 – R183 – R184</i></p>
<p><i>Un développement d'une nouvelle forme de tourisme : le slow tourisme</i></p>		<p><i>Promotion du tourisme local et des circuits courts</i></p> <p><i>Diversifier l'offre touristique et valoriser les savoir-faire du territoire à travers une nouvelle forme de tourisme : le slow tourisme</i></p>			

<p><i>Une offre d'hébergement largement dominé par les meublés de tourisme</i></p>		<p><i>Amélioration de l'accueil et de l'hébergement</i></p> <p><i>Encourager le développement d'une offre touristique en hébergement et restauration variée et insolite, vecteur de développement économique</i></p>			
--	--	--	--	--	--

DOCUMENT ARRÊT PRO



**SCOT**  
DE L'ARTOIS

*Créateur d'AvenirS*



**AULA**  
AGENCE D'URBANISME  
DE L'ARTOIS



Communauté d'Agglomération

**Béthune-Bruay**  
Artois Lys Romane