

◆ Au sein de l'aire d'étude

Les principales données du recensement agricole de 2010 dans les communes de l'aire d'étude sont récapitulées dans le tableau suivant.

Commune	Exploitations agricoles		Travail dans les exploitations agricoles (en unité de travail agricole)		SAU (en ha)		Cheptel (en unité de gros bétail, tous aliments)	
	2010	2000	2010	2000	2010	2000	2010	2000
Corbehem	3	1	2	1	284	109	0	0
Brebières	9	11	14	22	715	695	158	251
Vitry-en-Artois	15	20	27	34	1136	1101	1138	820
Quiéry-la-Motte	10	10	14	20	870	614	404	480
Esquerchin	8	11	8	18	371	481	206	523
Noyelles-Godault	4	4	5	7	205	242	21	172
Hénin-Beaumont	17	20	34	27	1233	1154	414	336
Dourges	3	7	4	9	218	410	0	23
Courrières	6	6	13	13	191	256	17	13
Oignies	1	1	7	5	149	91	162	144
Carvin	12	17	14	25	648	836	17	111
Libercourt	1	0	1	0	0	0	0	0
Camphin-en-Carembault	15	13	32	42	376	363	11	77
Phalempin	6	6	16	15	199	173	198	73
Chemy	5	6	16	17	668	601	1018	552
Seclin	17	20	20	24	645	772	118	155
Avelin	21	29	53	60	799	899	584	549
Ennevelin	10	10	32	21	432	416	418	965
Templemars	4	4	9	9	195	177	493	1
Vendeville	3	4	4	7	242	271	129	81
Faches-Thumesnil	1	1	2	2	74	88	0	2
Ronchin	1	3	1	4	35	45	0	6
Fretin	11	13	10	20	628	621	229	285
Lesquin	11	14	24	17	266	291	21	39
Villeneuve-d'Ascq	13	19	25	86	331	314	63	174
Sainghin-en-Mélantois	17	22	61	46	695	737	201	315
Lezennes	1	2	1	2	20	28	2	6
Lille	3	5	7	10	323	44	0	7

Tableau 14 : Caractéristiques agricoles des communes de l'aire d'étude

Source : AGRESTE

Commune	2010	2000
Corbehem	Cultures générales (autres grandes cultures)	
Brebières	Cultures générales (autres grandes cultures)	
Vitry-en-Artois	Polyculture et polyélevage	
Quiéry-la-Motte	Cultures générales (autres grandes cultures)	
Esquerchin	Cultures générales (autres grandes cultures)	Polyculture et polyélevage
Noyelles-Godault	Cultures générales (autres grandes cultures)	Polyculture et polyélevage
Hénin-Beaumont	Cultures générales (autres grandes cultures)	
Dourges	Cultures générales (autres grandes cultures)	
Courrières	Cultures générales (autres grandes cultures)	
Oignies	Polyculture et polyélevage	
Carvin	Cultures générales (autres grandes cultures)	
Libercourt	Fleurs et horticulture diverse	-
Camphin-en-Carembault	Polyculture et polyélevage	
Phalempin	Polyculture et polyélevage	
Chemy	Cultures générales (autres grandes cultures)	
Seclin	Polyculture et polyélevage	Cultures générales (autres grandes cultures)
Avelin	Polyculture et polyélevage	
Ennevelin	Polyculture et polyélevage	
Templemars	Polyculture et polyélevage	Cultures générales (autres grandes cultures)
Vendeville	Cultures générales (autres grandes cultures)	
Faches-Thumesnil	Cultures générales (autres grandes cultures)	
Ronchin	Céréales et oléoprotéagineux	Cultures générales (autres grandes cultures)
Fretin	Cultures générales (autres grandes cultures)	
Lesquin	Polyculture et polyélevage	Cultures générales (autres grandes cultures)
Villeneuve-d'Ascq	Polyculture et polyélevage	
Sainghin-en-Mélantois	Cultures générales (autres grandes cultures)	
Lezennes	Cultures générales (autres grandes cultures)	
Lille	Polyculture et polyélevage	-

Tableau 15 : Orientation technico-économique des communes de l'aire d'étude

Source : AGRESTE

Enfin, seules les communes localisées au Sud de l'aire d'étude entre Corbehem et Esquerchin sont concernées par une IGP (Indication Géographique Protégée) « Ail fumeux d'Arleux ». Esquerchin fait l'objet d'une autre IGP « Volailles de Champagne ».

4.3.4 Tourisme et loisirs

Outres les éléments patrimoniaux (monuments historiques, patrimoine de l'Unesco), et naturels précités (Espaces Naturels Sensibles notamment), on peut citer, au sein de l'aire d'étude, les éléments en lien avec le tourisme et les loisirs suivants :

- la base de loisirs de la Tour d'Horloge à Carvin ;
- le complexe motocycliste La Montagne de Fer à Lezennes ;
- le Golf Lille Métropole qui s'étend sur 93 ha, sur les communes de Lezennes, Lesquin et Ronchin ;
- l'aérodrome de Vitry-en-Artois et l'aéroport de Lille-Lesquin ;
- le stade Pierre Mauroy (initialement Grand Stade de Lille Métropole) dont la construction s'est achevée à l'été 2012 ; il se trouve à cheval sur les communes de Lezennes et de Villeneuve-d'Ascq.

De plus, l'aire d'étude comporte plusieurs circuits de randonnée, et notamment le Grand Sentier de randonnée de Pays (GRP) « Tours du Bassin minier ».

4.4 INFRASTRUCTURES ET RESEAUX

4.4.1 Infrastructures de transport

◆ Infrastructures routières

Sources : Carte IGN Scan 100 et Scan 25
Enquête Cordon Aire Métropolitaine 2007 – Arrondissement de Lille. Octobre 2008

Les axes autoroutiers

L'autoroute A1

Le secteur d'étude est quasiment traversé du Nord au Sud par l'autoroute A1. Première autoroute desservant le Nord, elle relie Paris à Lille, d'où son nom Autoroute du Nord. La portion gratuite comprise entre l'échangeur avec l'autoroute A21 et la RN 356 est gérée par la DIR Nord. La portion payante comprise dans la partie Sud du secteur d'étude, depuis l'échangeur avec l'autoroute A21 est en revanche concédée à la Société des Autoroutes du Nord-Est de la France (SANEF).

Le trafic sur l'autoroute A1 à hauteur de Phalempin est relativement important (123 400 véhicules/j). Il est comparable à l'ensemble du trafic sur les RD entrant dans Lille. Cette comparaison montre l'importance de l'A1 dans le fonctionnement de l'agglomération lilloise.

On recense plusieurs échangeurs sur cette autoroute, nœud de propagation du trafic routier au sein du territoire. On note ainsi, au sein du secteur d'étude, du Nord au Sud :

- l'échangeur 16.1 : Beaumont ;
- l'échangeur 17 : Hénin-Beaumont ;
- l'échangeur A21 ;
- l'échangeur 17.1 : Plateforme multimodale de Dourges ;
- l'échangeur 18 : Carvin ;
- l'aire de service de Phalempin ;
- l'échangeur 19 : Seclin ;
- l'échangeur 20 : Lesquin ;
- l'échangeur A22 ;
- l'échangeur N356/A25.

Il existe un projet de requalification de l'autoroute A1 au niveau de la section Vendeville-Seclin. Ce projet de requalification comprend la mise en place de bassin de rétention des eaux de voiries ainsi que la pose de mur anti-bruit à ce niveau.

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

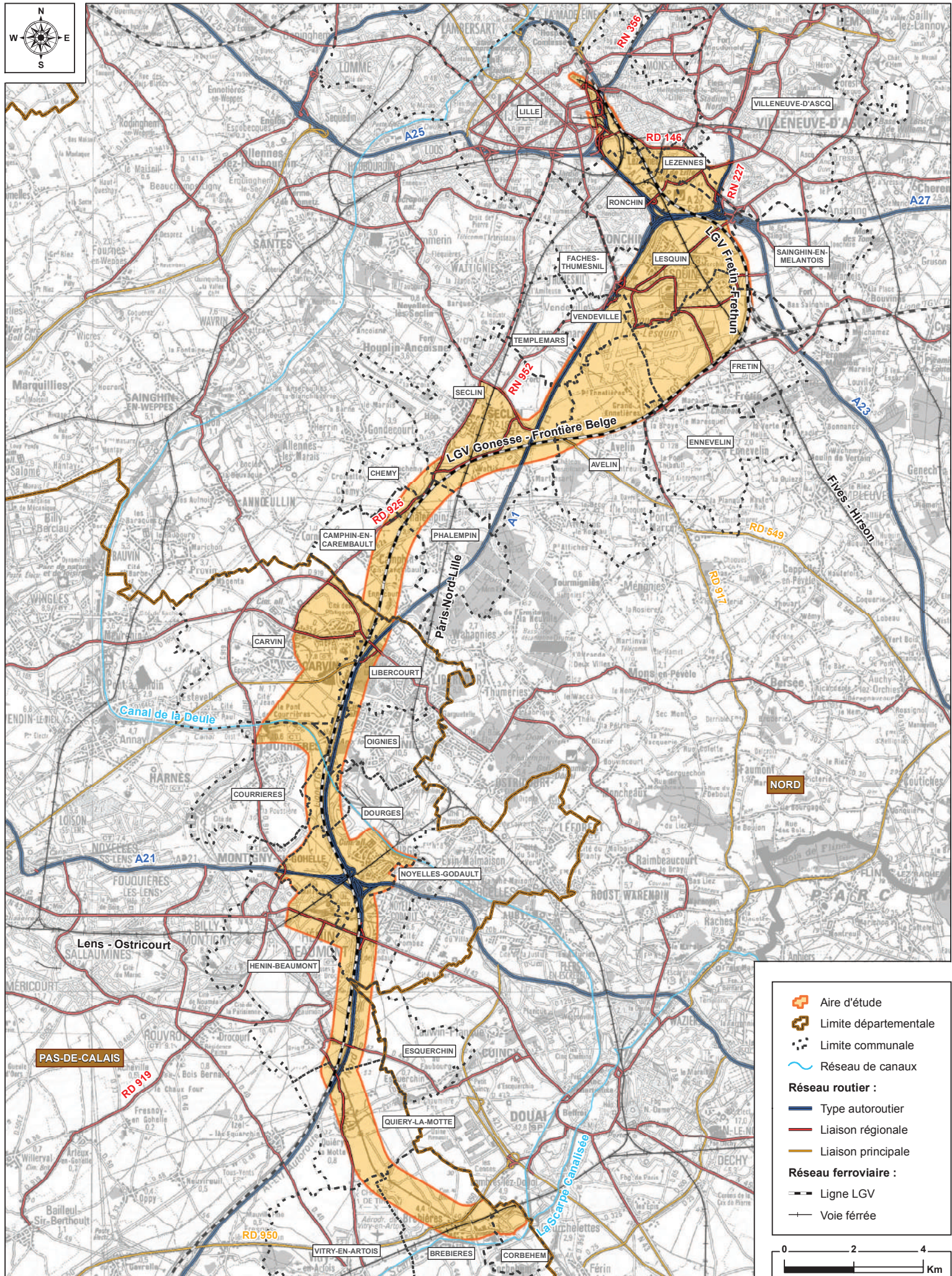




Figure 27 : Vue de l'autoroute A1

L'autoroute A21

Le secteur d'étude est traversé au niveau des communes d'Hénin-Beaumont et de Dourges par l'autoroute A21. Le tronçon compris au sein du secteur d'étude se positionne selon un axe Est-Ouest. L'autoroute A21, ou rocade minière relie l'autoroute A2 (Denain) à l'autoroute A26 (Liévin) en passant par Douai. Cette autoroute gratuite est gérée par la DIR Nord.

On recense plusieurs échangeurs sur cette autoroute au niveau du secteur d'étude. De l'Ouest à l'Est, on note ainsi :

- l'échangeur 16 : Hénin-Beaumont ;
- l'échangeur A1 ;
- l'échangeur 17 : Noyelles-Godault.

L'autoroute A27

On retrouve dans la partie Nord du secteur d'étude, l'A27 traversant le secteur d'étude au niveau des communes de Lesquin, Lezennes et Ronchin. L'A27 vient d'ailleurs se raccorder à l'A1 au niveau de la commune de Ronchin. L'A27 relie Lille à Tournai (Belgique), où elle est prolongée par l'autoroute A8 vers Bruxelles. Cette autoroute est gratuite et est gérée par la DIR Nord.

On recense au sein de l'aire d'étude l'échangeur avec l'A1 et l'échangeur avec l'A23 et la N227.

L'autoroute A25

Le secteur d'étude intègre également l'échangeur entre l'A1 et l'A25 au niveau de Lille. L'A25 relie Lille à Dunkerque. A partir de Bergues, elle est prolongée, vers Dunkerque, par la voie express RN 225. Cette autoroute est gratuite et gérée par la DIR Nord.

La RN 356

Le secteur d'étude intègre la partie Sud de la RN 356. Cette route relie le Sud de Lille, depuis l'échangeur A1 – A25 à Roubaix.

La RN 227

Le secteur d'étude intègre la partie Sud de la RN 227. Cette route relie l'A1 à l'A22, via l'A27.

Les axes routiers principaux

Les axes routiers identifiés comme principaux ont pour fonction :

- d'assurer des liaisons à fort trafic à caractère prioritaire entre agglomérations importantes ;
- d'assurer les liaisons des agglomérations importantes au réseau autoroutier ;
- d'offrir une alternative à une autoroute si celle-ci est payante ;
- de proposer des itinéraires de contournement des agglomérations ;
- d'assurer la continuité, en agglomération, des liaisons interurbaines à fort trafic quand il n'y a pas de contournement possible.

On retrouve dans la partie Sud de l'aire d'étude, la RD 950 qui relie la rocade Sud de la ville de Douai à l'autoroute A1 au niveau de Fresnes-lès-Montauban. Elle traverse le secteur d'étude au niveau de la commune de Brebières.

La RD 917 constitue également une liaison routière principale au sein du secteur d'étude. Elle relie l'autoroute A1 au niveau de la commune de Libercourt à la ville de Lens.

L'axe de la RD 549 qui relie Seclin à Pont-à-Marcq représente une liaison principale du secteur d'étude. Cet axe est également raccordé à l'autoroute A1 au niveau de Seclin.

Les axes routiers régionaux

Les liaisons régionales ont pour fonction :

- de relier des voies de vocation plus élevée ;
- de relier les communes de moindre importance entre elles (les chefs-lieux de canton en particulier) si ce n'est pas fait par des itinéraires de vocation plus élevée ;
- de proposer des itinéraires de substitution aux autoroutes payantes ;
- de proposer des itinéraires de contournement des agglomérations ;
- de desservir les localités et sites touristiques importants ;
- de desservir les échangeurs autoroutiers, de préférence à un autre itinéraire plus proche ;
- de desservir les points de passage des obstacles naturels quand ils sont peu nombreux (ponts) ;
- de structurer la circulation en agglomération.

On retrouve ainsi au niveau de Lille, dans la partie Nord de l'aire d'étude plusieurs axes structurant la circulation au sein de cette agglomération, notamment la RD 146, la RD 750 ou encore la RD 941.

Par ailleurs la RD 146, poursuivi par la RD 505 constitue la limite Nord de l'aire d'étude au niveau de la commune de Lezennes.

L'aéroport de Lille-Lesquin est également desservi par un réseau routier régional. On retrouve ainsi les RD 952, RD 145, RD 655 et RD 455 au sein de l'aire d'étude, permettant l'accès à l'aéroport et aux zones d'activités attenantes.

Le secteur d'étude est également traversé par plusieurs routes d'importances régionales ; On retrouve ainsi du Nord au Sud :

- La RD 925 partant de la commune de Carvin (rejoint la RD 919) et suivant l'axe du secteur d'étude jusqu'à la commune de Seclin (où elle rejoint la RD 549). La RD 2925 rejoint également la RD 925 au niveau de la commune de Seclin.
- La commune de Carvin est également parcourue par un réseau routier régional, à savoir les RD 919, RD 954 et RD 917 traversant la zone d'étude.

On note la présence d'un réseau routier secondaire au niveau de l'échangeur A1-A21 au niveau des communes d'Hénin-Beaumont et Noyelles-Godault. La RD 919 traverse d'ailleurs la commune d'Hénin-Beaumont tout comme la RD 47 ou la RD 39 dans sa partie Sud.

Le réseau local

Le secteur d'étude est également traversé par un réseau routier locale représenté par des axes de déplacement faiblement empruntés ou encore le réseau routier communale.

◆ Infrastructures ferroviaires

L'aire d'étude est parcourue par deux lignes à grandes vitesses :

- la ligne à Grande Vitesse n°226 000 raccordant Paris à la frontière belge (Gonesse – Frontière belge) intégrée au secteur d'étude entre les communes de Quiéry-la-Motte et Fretin ;
- ligne à Grande Vitesse n°216 000 raccordant Lille à Calais (Fretin – Fréthun) intégré dans la partie Nord du secteur d'étude entre les communes de Fretin et Lille.

Il existe un nœud ferroviaire entre ces voies ferrées au niveau de la commune de Fretin, à l'Est de l'Aéroport de Lille-Lesquin.

La ligne Paris Nord-Lille n° 272 000 traverse plusieurs fois le secteur d'étude, au niveau des communes de Brebières et de Corbehem dans la partie Sud du secteur d'étude, au niveau des communes Phalempin et Seclin. Elle est également intégrée au Nord du secteur d'étude au niveau de la commune de Ronchin jusqu'à la gare de Lille-Flandres.

La ligne ferroviaire Lens-Ostricourt n°284 000 traverse le secteur d'étude au niveau des communes de Dourges et d'Hénin-Beaumont. Elle se raccorde à la ligne Paris Nord-Lille au niveau de la commune d'Ostricourt.

La ligne ferroviaire Fives-Hirson n° 267 000 traverse le secteur d'étude dans la partie Nord-Est. Elle traverse le secteur d'étude selon une orientation Sud-Est – Nord-Ouest. Elle passe au niveau des communes de Fretin, Lesquin, Lezennes, Rochin, Lille.

Il existe sur l'agglomération de Lille ainsi que sur celle de Lens des projets de transports en communs ferrés (projet de Tram-Train sur l'agglomération lilloise, projet de Tram sur l'agglomération lensoise). Toutefois, à ce jour ces différents projets ont fait l'objet d'une suspension dans leur réalisation.

♦ Canaux

Le secteur d'étude est traversé par le canal de la Deûle. C'était autrefois une voie d'eau essentielle à l'essor économique des villes et aux loisirs des habitants qui s'y baignaient volontiers ; le développement des transports routier et ferroviaire lui a été fatal. Dans les années 70, quelques bateaux l'empruntaient épisodiquement pour finalement la désertier. 1985 marque le terme de la navigation. Ce canal représente une desserte fluviale importante de la région industrielle de Lille

4.4.2 Aéroport et aérodrome

Sources :	PEB de l'aéroport de Lille-Lesquin
-----------	------------------------------------

L'infrastructure de l'aéroport de Lille-Lesquin se compose de deux pistes sécantes :

- une piste revêtue de 1 580 m de long sur 30 m de large, d'orientation Nord-Est / Sud-Ouest ;
- une piste revêtue de 2 825 m de long sur 45 m de large, d'orientation Est/Ouest.

Le trafic avoisinait en 2006 les 30 000 mouvements d'avions par an. Les hypothèses de trafic sont les suivantes :

- 51 000 mouvements par an à court terme (environ 5 ans),
- 61 000 à moyen terme (dans une dizaine d'années),
- 71 000 à long terme (dans une quinzaine d'années).

4.4.3 Réseaux

Sources :	Plans de servitudes d'utilité publique annexés aux documents d'urbanisme Dossier Départemental des Risques Majeurs (DDRM) du Pas-de-Calais Diagnostic du SCOT de Lille Métropole Gestionnaire du réseau de transport d'électricité RTE
-----------	---

♦ Réseau de transport de gaz

Dans le Pas-de-Calais, le DDRM de 2012 indique que les communes suivantes de l'aire d'étude sont traversées par une canalisation de transport de gaz : Brebières, Vitry-en-Artois, Quiéry-la-Motte, Noyelles-Godault, Hénin-Beaumont, Dourges, Courrières et Carvin.

De plus, le diagnostic du SCOT de Lille Métropole, qui concerne toutes les autres communes de l'aire d'étude à l'exception d'Esquerchin, précise que sont également concernées par ce type de canalisation : Camphin-en-Carembault, Phalempin, Chemy, Seclin, Ennevelin, Villeneuve-d'Ascq, Sainghin-en-Mélantois et Lille.

La localisation de ces canalisations sera précisée dans le cadre des études ultérieures.

◆ Réseau de transport d'électricité

Plusieurs lignes électriques haute-tension sont présentes au sein de l'aire d'étude :

- lignes 90 KV : Quiéry-la-Motte, Hénin-Beaumont, Noyelles-Godault, Dourges, Courrières, Lesquin, Ronchin et Lille.
- lignes 225 kV : Dourges, Phalempin, Chemy, Seclin, Lesquin, Lezennes et Ronchin.
- lignes 400 kV : Hénin-Beaumont et Seclin

Il convient à ce titre de souligner que RTE prévoit de reconstruire à double circuit la ligne 400 000 volts Avelin-Gavrelle qui traverse l'aire d'étude sur le territoire communal d'Hénin-Beaumont. A l'issue du débat public, le corridor Est a été validé le 10 juin 2013. Celui-ci traverse notre aire d'étude sur les communes de Esquerchin, Hénin-Beaumont et Quiéry-la-Motte.

De plus, à titre d'information, des postes électriques sont recensés dans l'aire d'étude au sein des communes de Hénin-Beaumont, Carvin, Seclin (Epinette), et Lille (Mont de Terre).

◆ Réseau de transport de produits chimiques et d'hydrocarbures

De même que pour les canalisations de gaz, le DDRM du Pas-de-Calais précisent que les communes suivantes sont traversées par des canalisations de transport d'hydrogène : Vitry-en-Artois, Quiéry-la-Motte et Hénin-Beaumont.

De plus, d'après le diagnostic du SCOT de Lille Métropole :

- Camphin-en-Carembault et Phalempin disposent d'un réseau géré par Air Liquide (oxyduc et hydrogénoduc pour Camphin-en-Carembault d'après le plan de servitudes) ;
- Templemars, Fretin et Avelin disposent d'un réseau géré par Trapil (oléoduc Dunkerque-Cambrai permettant le transport d'hydrocarbures).

La localisation de ces canalisations sera précisée dans le cadre des études ultérieures.

◆ Réseaux d'assainissement

L'aire d'étude comprend plusieurs réseaux d'assainissement. Ceci est notamment le cas dans les secteurs urbanisés, dans lesquels l'ensemble des réseaux « humides » sont présents (eaux pluviales, eaux usées et eau potable).

De même, le réseau routier et autoroutier est lui aussi équipé de réseau d'assainissement. Pour les routes départementales, il s'agit de fossés enherbés.

Pour ce qui est des nationales aménagées en 2x2 voies et du réseau autoroutier, les fossés longitudinaux sont complétés par un réseau de bassins de collecte et de traitement, permettant la dépollution et la régulation des eaux avant rejet dans le milieu naturel.

Notons également qu'un réseau de fossés longitudinaux est présent le long de la LGV et du réseau ferroviaire.

4.5 URBANISME

4.5.1 Documents d'urbanisme à l'échelle supracommunale

Rappel général :

Un Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) constitue un outil de conception et de mise en œuvre d'une planification intercommunale, en orientant l'évolution d'un territoire dans le cadre d'un projet d'aménagement et de développement durable.

Un SCOT est destiné à servir de cadre de référence pour les différentes politiques sectorielles, notamment celles centrées sur les questions d'habitat, de déplacements, de développement commercial, d'environnement, d'organisation de l'espace, ... Il en assure la cohérence, tout comme il assure la cohérence des documents sectoriels intercommunaux (PLH, PDU), et des plans locaux d'urbanisme (PLU) ou des cartes communales établis au niveau communal.

Plusieurs SCoT concernent le territoire étudié :

SCoT	Intercommunalités	Communes de l'aire d'étude concernées
Osartis - Marquion	Communauté de communes Osartis	Corbehem, Brebières, Vitry-en-Artois, Quiéry-la-Motte
Lens-Liévin et Hénin-Carvin	Communauté d'agglomération d'Hénin-Carvin (CAHC)	Noyelles-Godault, Hénin-Beaumont, Dourges, Courrières, Oignies, Carvin, Libercourt
Grand Douaisis	Communauté d'agglomération du Douaisis	Esquerchin
Lille Métropole	Communauté de communes du Carembault	Camphin-en-Carembault, Chemy, Phalempin
	Lille Métropole Communauté Urbaine (LMCU)	Seclin, Templemars, Vendeville, Faches-Thumesnil, Ronchin, Fretin, Lesquin, Villeneuve-d'Ascq, Sainghin-en-Mélantois, Lezennes, Lille
	Communauté de communes du Pays de Pévèle (CCPP)	Avelin, Ennevelin

♦ PADD du Scot Osartis - Marquion

La première orientation de ce SCOT concerne la valorisation des espaces économiques pour accueillir des activités diversifiées. Ce développement se voulant peu consommateur de foncier, il se base notamment sur l'extension de zones déjà aménagées ou sur la requalification de friches industrielles existantes ou en devenir.

Ainsi, le SCOT prévoit une extension de la zone d'activités des Béliers à Quiéry-la-Motte et du parc de l'aérodrome à Vitry-en-Artois.

Cependant, le SCOT souhaite assurer le succès de ces futurs espaces économiques, notamment en réunissant les conditions d'attractivité nécessaires. La volonté du SCOT est de compléter les infrastructures existantes de manière à contenir le transport de marchandises sur les grands axes routiers, la voie ferrée et le réseau fluvial et d'améliorer les déplacements des personnes et leur usage de transports ferroviaires.

En parallèle, ce SCOT vise à préserver au maximum les espaces agricoles, en soutenant les projets de développement consommant le moins possible les terres agricoles.

Le SCOT vise également à engager une politique de diversification des modes de déplacements. Ainsi, le SCOT veut favoriser le « réflexe » des transports en commun, notamment en matière ferroviaire. La volonté du SCOT est de valoriser les gares. Il s'agit de faciliter l'accès par le plus grand nombre, ce qui suppose d'organiser une intermodalité autour des gares : prévoir l'aménagement d'aires de stationnement pour les voitures à proximité, promouvoir l'accès par les modes doux piétons et cycles, avec des aires de stationnement vélos sécurisés, organiser les transports bus pour assurer une coordination avec les départs et arrivées des trains.

♦ PADD du Scot Lens-Liévin et Hénin-Carvin

Le SCOT des agglomérations Lens-Liévin et Hénin-Carvin couvre le territoire des Communautés d'Agglomération de Lens-Liévin et d'Hénin-Carvin, soit 50 communes.

Ce document a été approuvé par une délibération du Conseil Syndicat du SCOT en date du 11 février 2008.

D'importantes migrations vers l'agglomération lilloise

Sur la base des données de 1999 de l'INSEE, l'étude des migrations domicile-travail montre que plus de 13 000 personnes quittent le territoire du SCOT Lens-Liévin-Hénin-Carvin pour aller travailler sur le territoire de Lille métropole. Seules 6 000 personnes font le chemin inverse.

Sur ce point, le territoire du SCOT est donc déficitaire par rapport à la métropole lilloise.



Un territoire au sein d'une aire métropolitaine

Ce SCOT repositionne également le territoire concerné dans une « aire métropolitaine », qui s'étend vers le Nord en direction de la métropole lilloise et de l'Arc Nord Belge, avec les intercommunalités de Tournai-Ath (IDETA), Mouscron-Comines-Estaimpuis (IEG), Kortrijk (Leiedal), Ieper, Roeselare (West-Vlaamse Intercommunale), en formant une métropole transfrontalière de presque 2 millions d'habitants.

Depuis plus de 30 ans, le SCOT reconnaît que divers phénomènes ont renforcé les liens entre ces territoires, en particulier l'urbanisation des espaces interstitiels et l'intensification de la mobilité, ce qui entraîne la saturation des infrastructures, notamment l'Autoroute A1.

Le SCOT fixe pour objectif d'inscrire résolument l'avenir du territoire du SCOT au sein de cette aire métropolitaine, en précisant les éléments ci-dessous :

- inscrire un positionnement du territoire cohérent en fonction de trois échelles : le cadre intercommunautaire, l'Arc Sud, l'Aire Métropolitaine ;
- envisager le devenir du territoire en partenariat avec ses voisinages ;
- trouver des complémentarités de fonctionnement dans le domaine des transports et des grands équipements de rang métropolitain (santé, formation supérieure, culture ...).

Un objectif d'amélioration des déplacements au sein du SCOT ...

L'amélioration des conditions de transports et de déplacements constitue un objectif fort du SCOT. Mais cela doit se faire :

- dans le respect des engagements internationaux en faveur du développement durable, notamment le protocole de Kyoto (lutte contre les gaz à effet de serre et réduction de la consommation d'énergie fossile) ;
- en continuité des actions déjà engagées (PDU, projets et contrats d'agglomération) avec en priorité le développement des transports en commun.

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

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

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

Aussi, le SCOT prévoit une adaptation de l'offre de transport à la demande, en diminuant le temps de parcours, notamment pour un meilleur partage modal afin de rendre les transports en commun plus compétitifs vis à vis de l'automobile.

Le développement des transports en commun, en particulier du nouvel axe de transport en site propre, pourra apporter une réponse aux problèmes de déplacements par une meilleure desserte en transports en commun le long de l'axe est-ouest du territoire (RN43) et par une implantation privilégiée des services le long de cet axe. Le SCOT propose de densifier les zones en bordure de cet axe.

De plus, des interconnexions avec les collectivités voisines devront être prévues pour le TCSP : mise en cohérence les offres de transport aux terminus du TCSP et au niveau des pôles d'échanges avec les offres à destination des agglomérations voisines.

... mais aussi au-delà

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

Le SCOT prévoit de favoriser un maillage ferroviaire, de manière à assurer des liaisons directes entre les composantes de l'Aire Métropolitaine et les capitales européennes, en s'appuyant sur le TGV et le développement des systèmes de transports ferroviaires existants ou en projet (TER-GV, inter-city ou « RER régional », tram-train).

Les échanges en transport public avec les territoires environnants doivent également être favorisés, en particulier :

- l'intégration du territoire dans un réseau Nord/Sud avec la Métropole lilloise ;
- la structuration du corridor Est/Ouest au sein du bassin minier pour une mise en réseau des centralités de « l'Arc Sud » de l'Aire Métropolitaine

De véritables pôles d'échanges doivent également être créés autour des axes structurants (Lens-Libercourt et Hénin).

Ainsi, les complémentarités entre réseaux de transports publics, réseaux routiers et modes doux doivent être développées en créant des pôles fonctionnels autour des grands points d'échange de transports publics, en particulier les gares de Libercourt, Lens et Hénin-Beaumont.

Les autres gares du territoire sont également des éléments structurants du territoire dont les communes doivent tenir compte dans leur projet communal et le rabattement de proximité y sera favorisé.

Le SCOT demande la conception d'un plan intégré de mobilité durable (voyageurs et fret), qui définirait les perspectives de développement à long terme pour l'amélioration des déplacements dans un souci de qualité de la vie dans l'Aire Métropolitaine.

Le SCOT prévoit de renforcer les chaînons actuels, en particulier ferroviaires : Lille-Don Sainghin-Lens, Lille-Libercourt et Lille-Hénin).

De même, le SCOT recommande :

- d'aménager les « chaînons manquants » routiers et ferroviaires (liaisons entre les composantes de l'Aire métropolitaine, itinéraires de contournement, optimisation de l'usage des infrastructures existantes...) en s'appuyant, notamment, sur le développement d'un modèle de trafic multimodal à l'échelle métropolitaine (prolongement de la RD 40 au sud de Liévin, suppression des passages à niveaux sur l'ex RN 43, ...) ;
- de définir un schéma d'axes structurants de transports collectifs (ferroviaire et routier) hiérarchisé, permettant d'assurer les liens entre l'ensemble des composantes de l'Aire Métropolitaine, notamment pour les liaisons Est/Ouest au sein de l'Arc Sud.

Un objectif de préservation de l'environnement et du cadre de vie

Le SCOT prévoit la maîtrise du développement urbain, de manière à préserver à préserver les ceintures agricoles autour des villes.

La vocation des espaces agricoles devra être affirmée afin de préserver « les identités » du territoire du SCOT et de valoriser cette activité auprès des habitants. Ainsi, la viabilité des exploitations agricoles devra être assurée par une gestion intelligente de la consommation du foncier.

Le SCOT prévoit également la préservation des caractéristiques paysagères du territoire, afin de valoriser le patrimoine naturel et la création d'espaces de nature. Cela vaut notamment pour l'entité agricole, qui constitue le nord du territoire du SCOT.

Ainsi, dans ce secteur, le taux de boisements devra être augmenté grâce à l'utilisation des friches et à la préservation des champs captants.

De même, tous les vecteurs de continuité écologiques (cavaliers, boisements, haies, ...) qui ont un rôle majeur dans le maintien de la faune et de la flore locale devront être préservés.

Ainsi, la mise en œuvre de la Trame Verte et Bleue du Conseil Régional sera favorisée par la création des trames vertes communautaires, par la protection des zones agricoles et par la protection des corridors écologiques et du patrimoine naturel.

♦ PADD du Scot du Grand Douaisis

Au sein de l'aire d'étude, les communes d'Esquerchin, de Lambres-lez-Douai et de Couchelettes font partie de ce SCOT.

Ce SCOT prévoit un développement prioritaire du territoire situé essentiellement dans une bande centrale, allant de Douai à Bruille-lez-Marchiennes. Les secteurs stratégiques de ce développement sont localisés au sein de l'agglomération douaisienne ainsi que le long de la RD 645 vers Auberchicourt.

Le SCOT indique que le réseau TER possède une fonction fondamentale dans le décroisement des marchés du travail de la région et notamment des échanges avec l'agglomération lilloise. Il s'agit d'un élément majeur pour améliorer la mobilité tout en limitant le trafic automobile et ainsi renforcer l'attractivité de Douai et du Douaisis

Il indique que les lignes Valenciennes-Orchies-Lille et de Douai vers Valenciennes, Cambrai, Arras et Lens peuvent voir leur rôle s'accroître par une urbanisation renforcée autour des principaux pôles d'échange TER : Orchies, Somain, Montigny, Cantin, Flers-en-Escrebieux. **La ligne qui relie Douai à Lille peut voir son trafic augmenter par la résorption des difficultés techniques** qui en limitent actuellement la capacité.

De manière générale, **l'amélioration de la vitesse commerciale et du cadencement vers Lille et les principales villes de l'aire métropolitaine de Lille sont de nature à renforcer l'attractivité du Douaisis et à réduire la part modale de l'automobile.**

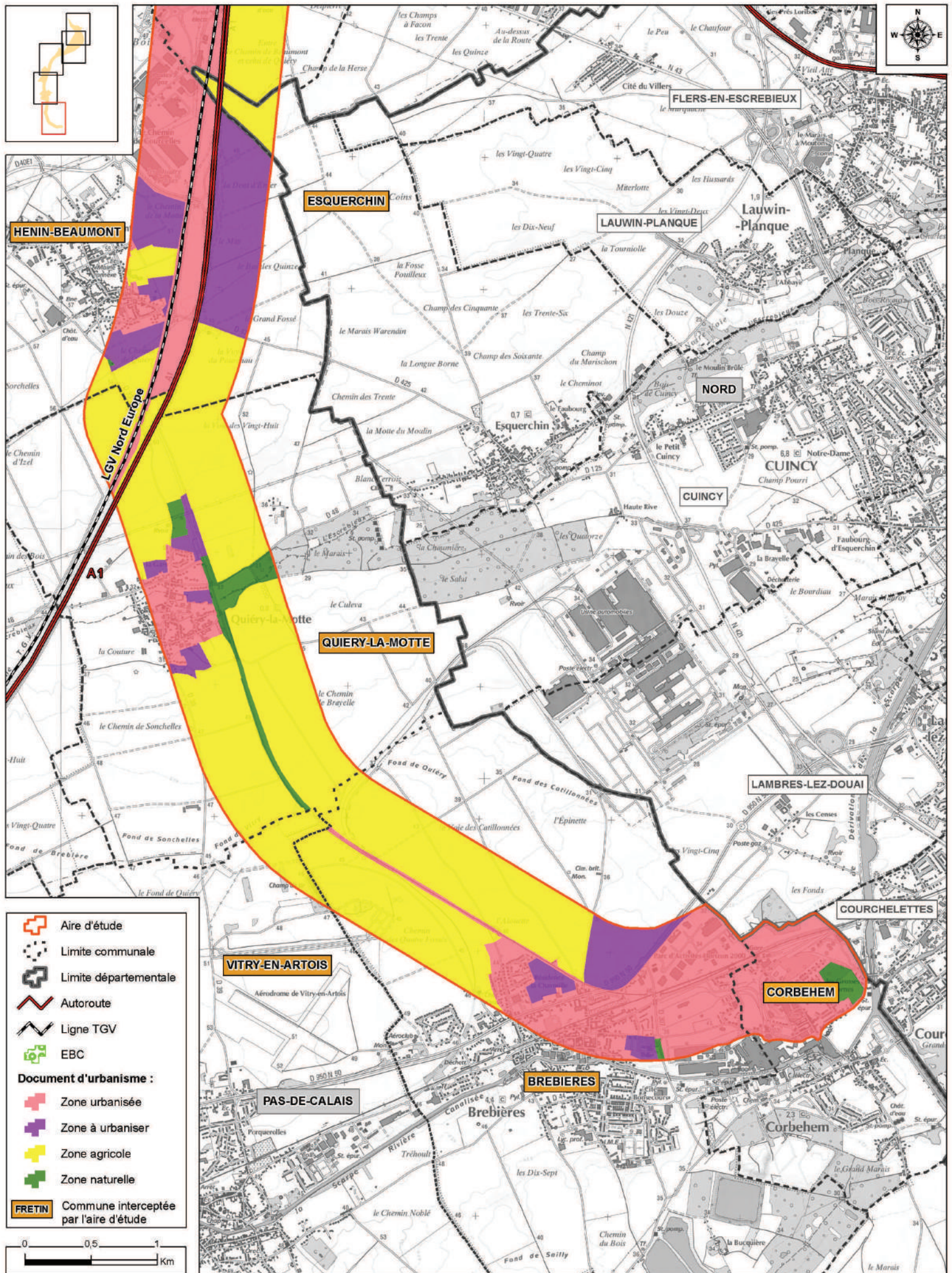
Cependant, le SCOT indique que les travaux entrepris autour des principales gares du territoire participent directement à l'augmentation de la fréquentation des TER, sans parvenir pour l'heure à concurrencer l'utilisation des véhicules personnels. L'accessibilité aux gares devient dès lors un enjeu pour l'optimisation de leur usage, à laquelle s'ajoute le cadencement.

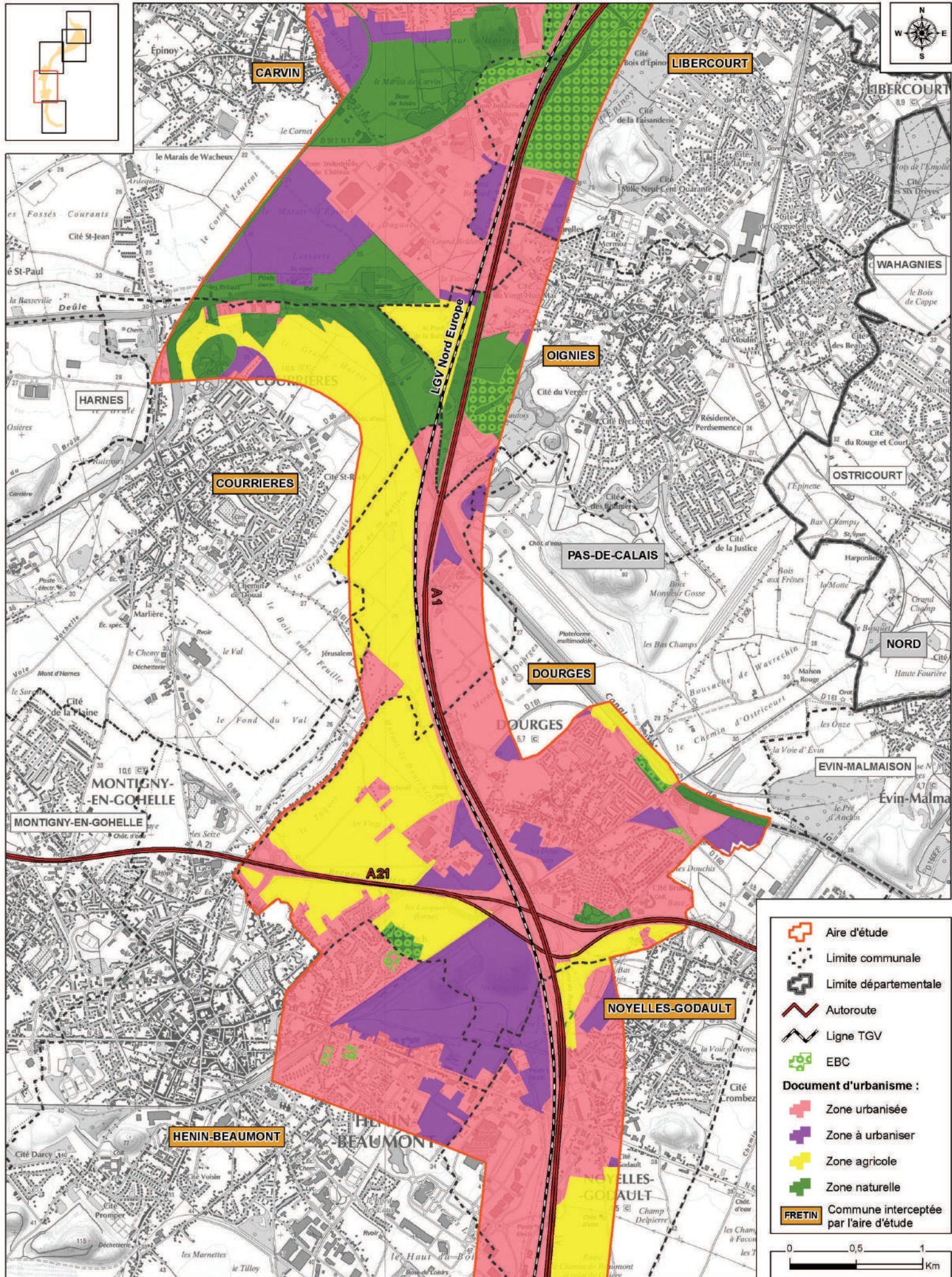
4.5.2 Documents d'urbanisme à l'échelle communale

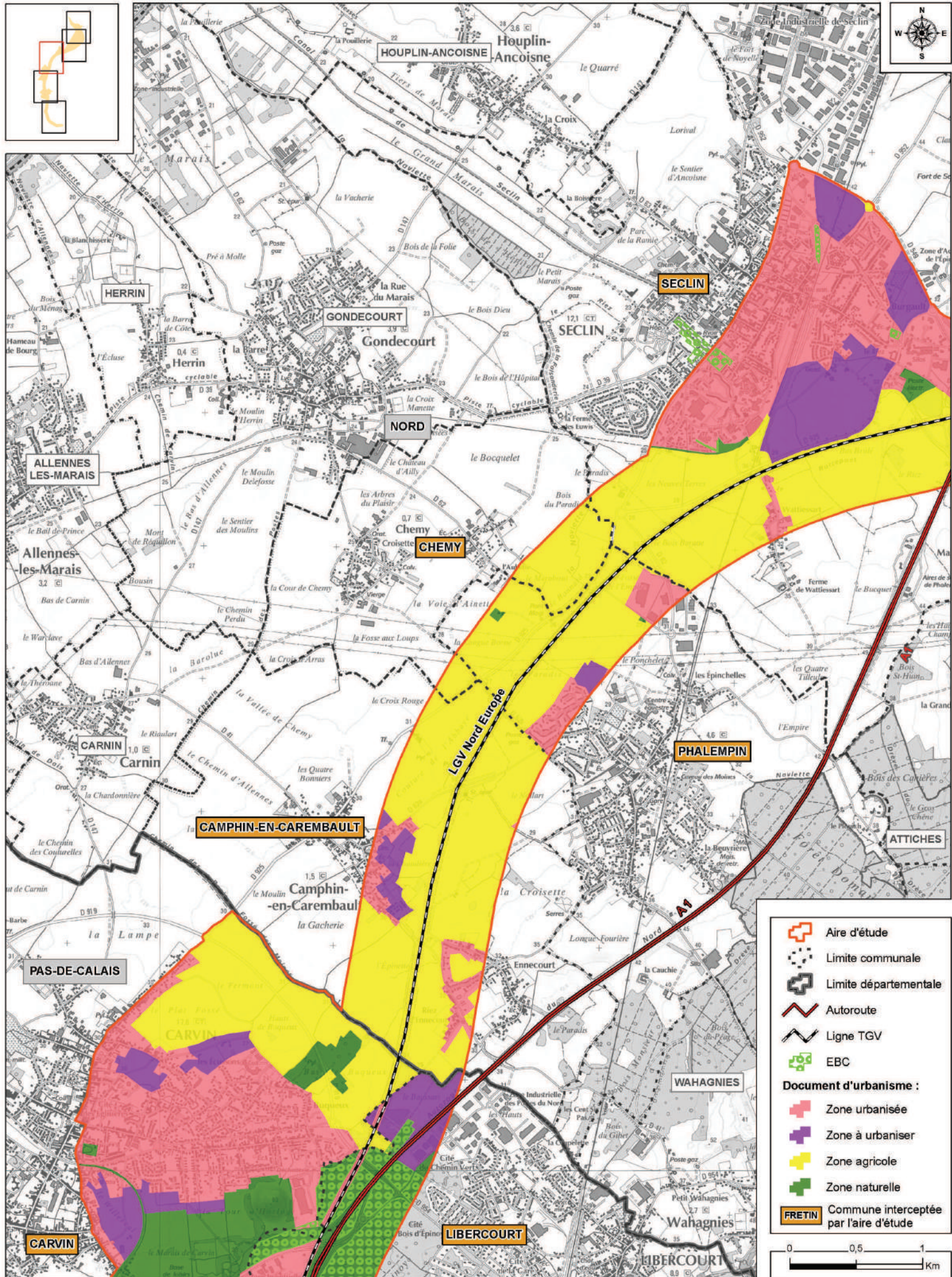
Toutes les communes de l'aire d'étude possèdent un document d'urbanisme, qu'il prenne la forme d'un Plan d'Occupation des Sols (POS) ou d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU).

Département	Commune	Type de document d'urbanisme
Pas-de-Calais	Corbehem	PLU
	Brebières	PLU
	Vitry-en-Artois	POS
	Quiéry-la-Motte	POS
	Noyelles-Godault	PLU
	Hénin-Beaumont	PLU
	Dourges	PLU
	Courrières	PLU
	Oignies	PLU
	Carvin	PLU
	Libercourt	PLU
Nord	Esquerchin	PLU
	Camphin-en-Carembault	POS
	Chemy	POS
	Phalempin	PLU
	Seclin	PLU
	Avelin	PLU
	Ennevelin	PLU
	Templemars	PLU Lille Métropole
	Vendeville	
	Faches-Thumesnil	
	Ronchin	
	Fretin	
	Lesquin	
	Villeneuve-d'Ascq	
	Sainghin-en-Mélantois	
	Lezennes	
	Lille	

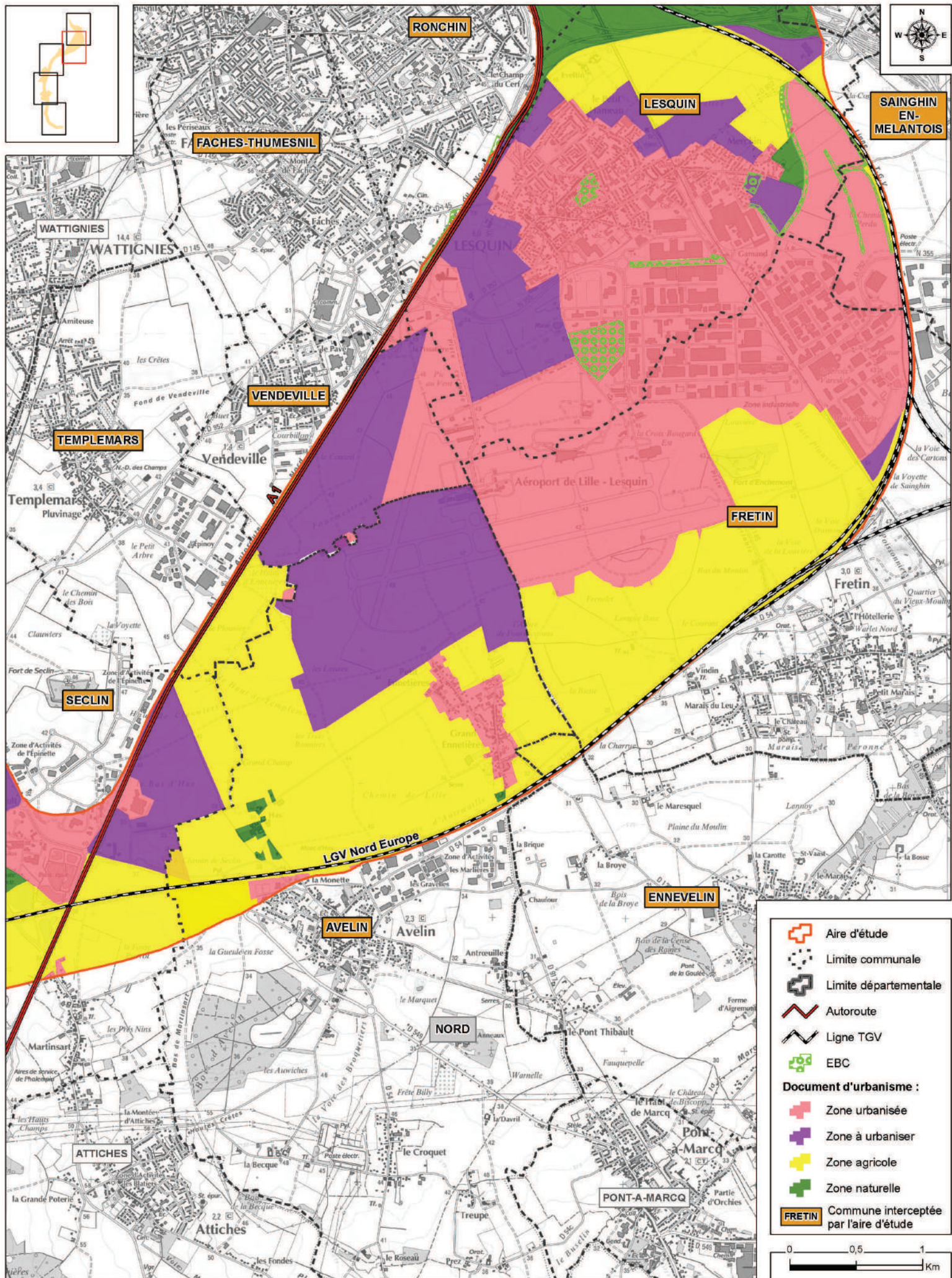
URBANISME (Planche 1/5)

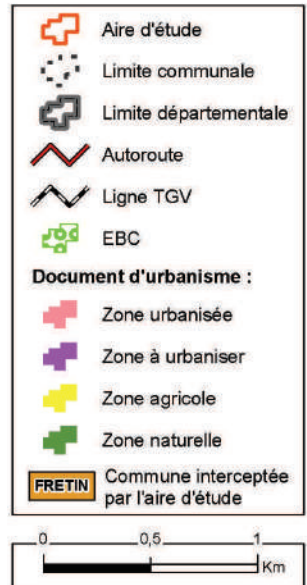
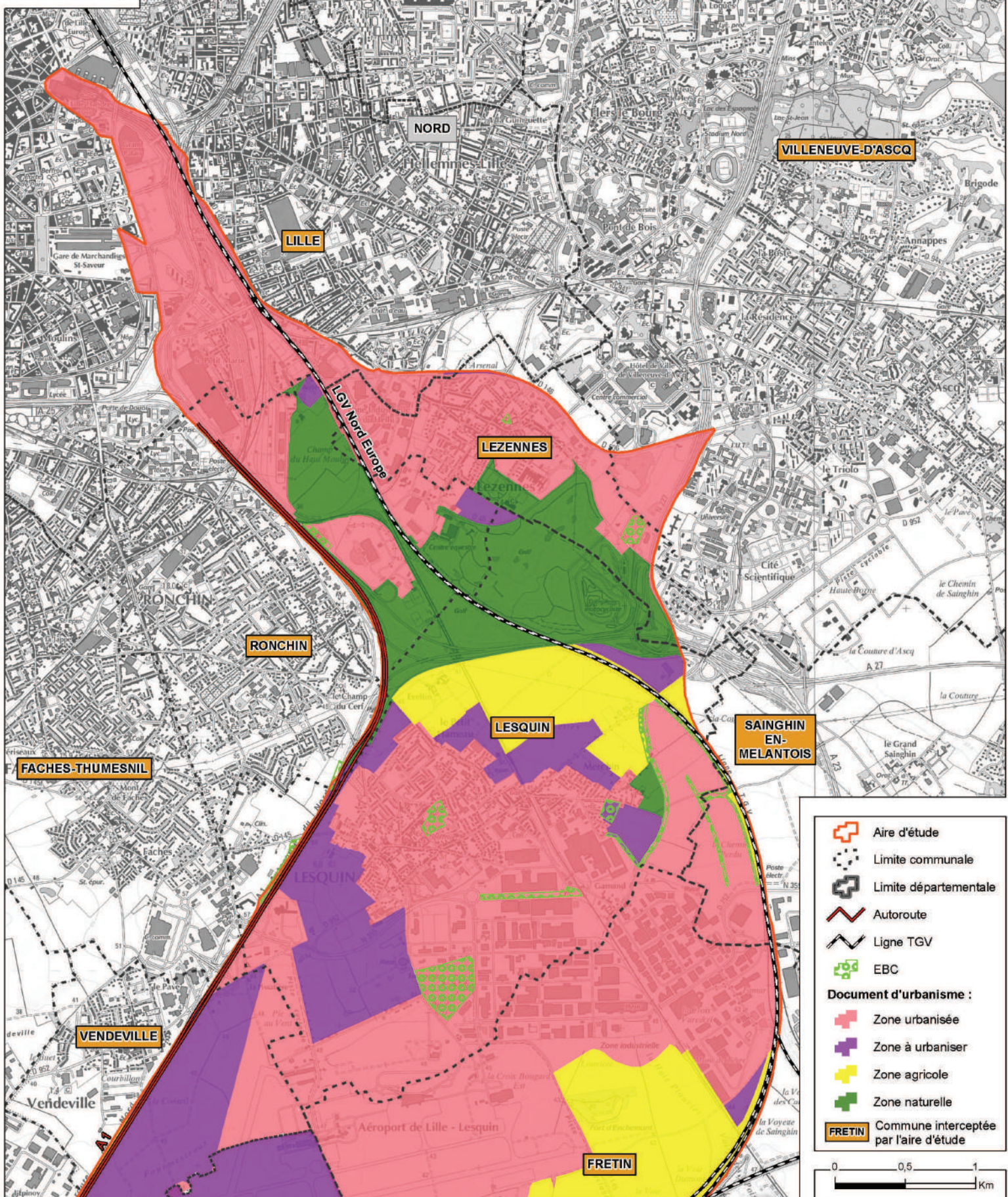






URBANISME (Planche 4/5)





Au sein de l'aire d'étude, ces documents montrent 4 grands types de zones :

- des zones urbanisées :

Elles correspondent aux bourgs des communes de l'aire d'étude ainsi qu'aux zones d'activités existantes.

Ces secteurs correspondent principalement à 6 grandes zones, que sont :

1. l'entrée Sud de Lille, où ce on retrouve principalement les infrastructures ferroviaires d'entrée Sud de l'agglomération et les zones urbanisées de Lezennes ;
2. le secteur d'activités au Nord et à l'Est de l'aéroport, sur les communes de Lesquin et Fretin, mais également les zones d'habitat de Lesquin ;
3. les zones urbanisées de Seclin ;
4. les zones urbanisées et d'activités de Carvin et Oignies ;
5. les zones d'activités de Dourges (plate-forme multimodale DELTA) et les zones urbanisées de Noyelles-Godault et Hénin-Beaumont ;
6. les zones urbanisées et d'activités de Brébières et Corbehem.

En dehors de ces principaux pôles urbanisés, l'aire d'étude comprend des zones d'habitats plus ponctuelles, correspondant à des hameaux (hameau de Grand Ennetières sur Avalin ou hameau de Wattiesart à Seclin) ou aux extrémités de bourgs situés en dehors de l'aire d'étude (extrémité Est du bourg de Camphin-en-Carembault ou extrémité Ouest des bourgs de Phalempin, Libercourt ou Oignies).

- des zones d'urbanisation future :

Ces zones correspondent majoritairement à des secteurs ponctuels, principalement accolées aux secteurs urbanisés. Leur vocation est très souvent une extension des zones d'habitats.

Cependant, quelques-unes de ces zones couvrent de grandes surfaces. Elles sont localisées autour de l'aéroport de Lesquin, et sont destinées au développement économique.

Une zone d'urbanisation future est également présente au droit du terroir Sainte-Henriette. Elle s'étend sur les communes de Hénin-Beaumont, Noyelles-Godault et Dourges.

- des zones agricoles :

Ces zones couvrent majoritairement 3 grands secteurs au sein de l'aire d'étude :

1. une bande s'étendant depuis le Sud de l'aéroport, sur Lesquin, jusqu'à Camphin-en-Carembault, où les parcelles agricoles sont situées de part et d'autre de la LGV ;
2. une bande allant de Courrières jusqu'au Nord/Est de Hénin-Beaumont, les parcelles agricoles étant localisées à l'Ouest de la LGV ;
3. une bande s'étendant du Sud de Hénin-Beaumont jusqu'à Brébières, où les parcelles agricoles sont situées de part et d'autre de l'ancienne voie ferrée.

- des zones naturelles :

Les plus grandes zones naturelles sont situées au centre de l'aire d'étude. Elles correspondent aux espaces boisés situés entre Libercourt et Carvin, notamment au terroir de la « Tour de l'Horloge », ainsi qu'aux espaces naturels longeant le canal de la Deûle sur Oignies et Courrières.

Une zone naturelle est également située au sud de l'agglomération lilloise. Elle correspond notamment au golf de Lille, situé sur les communes de Lezennes et Lesquin, de part et d'autre de la LGV.

4.5.3 Servitudes d'utilité publique

Sources :	Plans de servitudes d'utilité publique annexés aux documents d'urbanisme Dossier Départemental des Risques Majeurs (DDRM) du Pas-de-Calais Diagnostic du SCOT de Lille Métropole Gestionnaire du réseau de transport d'électricité RTE Direction de la sécurité de l'Aviation civile Nord
-----------	---

Les servitudes d'utilité publique, annexées aux documents d'urbanisme des communes, établissent, à l'initiative de l'administration, pour cause d'utilité publique, des limites au droit de propriété et d'usage du sol. Elles sont instituées en vertu des réglementations qui leur sont propres (arrêté ministériel, préfectoral, déclaration d'utilité publique).

Au sein de l'aire d'étude, bien que nous ne disposons pas de l'intégralité des plans de servitudes des communes traversées par l'aire d'étude, nous pouvons recenser les servitudes « majeures » à savoir notamment :

- AS1 : protection des captages d'eau potable (cf. chapitre 1.5.6) ;
- AC1 : périmètre de protection autour des monuments historiques (cf. chapitre 3.2.1) ;
- AC4 : ZPPAUP (cf. chapitre 3.2.3) ;
- I1 : protection des canalisations de transport d'hydrocarbures (cf. chapitre 4.4.3)
- I3 : protection des canalisations de transport de gaz (cf. chapitre 4.4.3) ;
- I4 : protection des lignes haute-tension (cf. chapitre 4.4.3) ;
- I5 : protection des canalisations de transport de produits chimiques (cf. chapitre 4.4.3) ;
- T1 : chemins de fer (cf. chapitre 4.4.1) ;
- T5 : servitude aéronautique de dégagement instituée par la protection de la circulation aérienne, en particulier aux abords de l'aéroport Lille-Lesquin ;
- PT1 : protection radioélectrique contre les perturbations électromagnétiques ;
- PT2 : protection radioélectrique contre les obstacles ;
- PT3 : réseaux de télécommunications.

La localisation de ces servitudes d'utilité publique sera précisée dans le cadre des études ultérieures.

PARTIE 5 : RISQUES ET SANTE PUBLIQUE

5.1 RISQUES

5.1.1 Risques naturels

Sources :	Préfectures du Nord et du Pas-de-Calais DDTM du Nord et du Pas-de-Calais Dossiers Départementaux des Risques Majeurs du Nord et du Pas-de-Calais
-----------	--

D'après les Dossiers Départementaux des Risques Majeurs (DDRM), de 2012 pour le Pas-de-Calais et 2011 pour le Nord, quatre types de risques naturels majeurs concernent l'aire d'étude :

- le risque météorologique,
- le risque sismique,
- le risque inondation,
- le risque mouvement de terrain.

♦ Risque météorologique

Les risques climatiques n'étant pas spécifiques à une aire géographique, l'ensemble de l'aire d'étude est exposé national. Une procédure de « Vigilance Météo » a ainsi été mise en œuvre en octobre 2001. Elle a pour objectif de porter sans délai les phénomènes dangereux à la connaissance des services de l'Etat, des maires, du grand public et des médias et, au-delà de la simple prévision du temps, de souligner les dangers des conditions météorologiques des 24 heures à venir.

♦ Risque sismique

Source :	http://www.planseisme.fr/
----------	---

La France dispose d'un zonage sismique divisant le territoire national en cinq zones de sismicité croissante en fonction de la probabilité d'occurrence des séismes (articles R563-1 à R563-8 du Code de l'Environnement) :

- une zone de sismicité 1 où il n'y a pas de prescription parasismique particulière pour les bâtiments à risque normal (l'aléa sismique associé à cette zone est qualifié de très faible),
- quatre zones de sismicité 2 à 5, où les règles de construction parasismique sont applicables aux nouveaux bâtiments, et aux bâtiments anciens dans des conditions particulières.

L'aire d'étude est inscrite dans une zone de sismicité 2 (aléa sismique qualifié de faible).

♦ Risque mouvement de terrain hors risque minier¹²

Carte « mouvement de terrain » page 132

Sources : Bases de données du BRGM (BD argiles, BD cavité, BD mvt)

La connaissance de ce type de risque se fait à travers des bases de données du BRGM (Bureau de Recherches Géologiques et Minières) :

- la cartographie départementale de l'aléa retrait-gonflement des argiles (BD argiles),
- le recensement des cavités souterraines abandonnées (BD cavité),
- l'inventaire des mouvements de terrain (BD mvt).

Le tableau ci-après précise, pour le département du Pas-de-Calais et du Nord, la disponibilité des inventaires.

Base de données	BD argiles	BD cavité	BD mvt
Date de la mise à jour	03/03/2011	09/01/2013	28/06/2012
Etat pour le Pas-de-Calais	Carte d'aléa réalisée et disponible	Inventaire réalisé	Moins de 100 données
Etat pour le Nord		Inventaire en cours	

Tableau 16 : Etat des bases de données sur les risques de mouvements de terrain dans l'aire d'étude

Source : BRGM

Retrait-gonflement des argiles

Les variations de la quantité d'eau dans certains terrains argileux produisent des gonflements (période humide) et des tassements (période sèche) et peuvent avoir des conséquences importantes sur les bâtiments à fondations superficielles. Une étude menée par le BRGM identifie 4 niveaux d'aléas : a priori nul, faible, moyen et fort. Comme illustré sur la carte page 132, l'aire d'étude est concernée :

- par des secteurs d'aléas a priori nuls à moyens dans le département du Pas-de-Calais ;
- par certains secteurs d'aléas forts, dans le Nord, entre les communes de Camphin-en-Carembault et Seclin, ainsi qu'à l'extrémité Nord.

Cavités souterraines

L'évolution des cavités souterraines naturelles (dissolution de gypse) ou artificielles (carrières et ouvrages souterrains hors mine) peut entraîner l'effondrement du toit de la cavité et provoquer en surface une dépression généralement de forme circulaire. Les données de la BD cavité du BRGM, qui ne sont pas exhaustives (en particulier pour le département du Nord où l'inventaire est en cours), sont récapitulées dans le tableau de la page suivante.

¹² Le risque minier est traité au sein du chapitre 0 page 44.

Commune	Nombre de cavités	Type de cavités				
		Carrières	Ouvrages militaires	Ouvrages civils	Caves	Indéterminé
Brebières	3	-	3	-	-	-
Vitry-en-Artois	10	-	5	-	-	5
Quiéry-la-Motte	1	-	1	-	-	-
Noyelles-Godault	2	-	1	1	-	-
Hénin-Beaumont	45	-	7	25	-	13
Dourges	4	-	1	3	-	-
Courrières	5	-	4	-	-	1
Oignies	1	-	1	-	-	-
Carvin	24	5	4	-	-	15
Seclin	29	21	-	-	-	8
Templemars	6	4	-	-	1	1
Vendeville	4	4	-	-	-	-
Faches-Thumesnil	47	32	1	-	-	14
Ronchin	22	17	-	1	1	3
Fretin	2	1	-	-	-	1
Lesquin	9	6	1	1	-	1
Villeneuve-d'Ascq	10	6	-	-	-	4
Lezennes	24	18	-	-	1	5
Lille	29	25	-	2	1	1

Tableau 17 : Cavités recensées en l'état actuel des connaissances au sein des communes de l'aire d'étude

Source : BRGM (mise à jour du 9 janvier 2013)

On précise ici que la cartographie page 132 ne représente que les cavités souterraines de types « carrières » ou de nature indéterminée dont la localisation est jugée correcte.

Par ailleurs, entre 1988 et 1994, plusieurs communes de l'arrondissement de Lille, dont celles de l'aire d'étude listées ci-dessous, ont vu approuver sur leur territoire un PER (Plan d'Exposition aux Risques) au regard du risque d'effondrement de terrain dû à la présence de cavités (anciennes carrières souterraines d'exploitation de craie). Ces PER ont valeur de PPR.

Commune	Date d'approbation du PER
Seclin	13 juin 1988
Templemars	4 juin 1992
Vendeville	17 février 1992
Faches-Thumesnil	25 septembre 1990
Ronchin	10 septembre 1992
Lesquin	9 avril 1993
Villeneuve-d'Ascq	17 février 1992
Lezennes	8 juin 1989
Lille	16 mai 1990

Tableau 18 : Dates d'approbation des PER concernant les communes de l'aire d'étude

Source : Préfecture du Nord