

Sommaire

Avant Propos.....	3
I – PRESENTATION DU TERRITOIRE.....	10
1 Le Territoire communal et ses environs	11
1.1 SITUATION DE L'ARRONDISSEMENT	11
1.2 SITUATION DE LA COMMUNE.....	12
1.3 SUPERFICIE ET DENSITE DE POPULATION.....	12
1.4 UN PEU D'HISTOIRE.....	12
2 La CommunAupole de Lens Liévin	15
II DIAGNOSTIC ECONOMIQUE ET DEMOGRAPHIQUE	18
1 Données démographiques et perspectives d'évolution	19
1.1 LE POIDS DEMOGRAPHIQUE DE LIEVIN.....	19
1.2 LES EVOLUTIONS DEPUIS 1982.....	19
1.3 LA STRUCTURE PAR AGE	20
1.4 LES MENAGES	22
1.5 LA FIXITE DE LA POPULATION.....	23
1.6 CARACTERISTIQUES SOCIALES	24
2 Données sur l'habitat et perspectives d'évolution	27
2.1 LES MUTATIONS DU PARC DE LOGEMENT	27
2.2 LES GRANDES CARACTERISTIQUES DU PARC DE LOGEMENT	28
2.3 LE PARC DE LOGEMENT SOCIAL	32
2.4 LES LOGEMENTS VACANTS	34
2.5 LE MARCHE DU LOGEMENT	34
2.6 LES MECANISMES DE CONSOMMATION DU PARC ENTRE 1982 ET 1999.....	35
2.7 HYPOTHESES D'AMENAGEMENT ET PERSPECTIVES D'EVOLUTION.....	39
3 Données économiques et perspectives d'évolution	44
3.1 POPULATION ACTIVE ET EMPLOI	44
3.2 LES EMPLOIS	46
3.3 LES SECTEURS D'ACTIVITE.....	48
4 Les équipements et leurs perspectives d'évolution.....	54
4.1 LES EQUIPEMENTS FACTEUR DE LIEN SOCIAL	54
4.2 LES EQUIPEMENTS SANITAIRES ET SOCIAUX.....	58
4.3 LES LIEUX DE CULTE	59
4.4 LES PROJETS D'EQUIPEMENTS	59
5 Les déplacements	62
5.1 LE PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS.....	62
5.2 LA MOBILITE DES HABITANTS	64
5.3 LES MODES DE DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL	73
5.4 LES BRUITS ENGENDRES PAR LES GRANDES INFRASTRUCTURES.....	74
6 Synthèse : Les enjeux socio-économiques pour le territoire	77
III ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT.....	78
1 Les caractéristiques physiques du territoire.....	79
1.1 TOPOGRAPHIE	79
1.2 GEOLOGIE.....	79
1.3 LES RISQUES NATURELS LIES A LA NATURE DU SOUS-SOL	80
1.4 LE CLIMAT	83
1.5 L'EAU SUR LE TERRITOIRE	83
1.6 LA QUALITE DE L'AIR.....	90
1.7 LE TRAITEMENT DES DECHETS	91
1.8 LES RISQUES MAJEURS	92
2 L'organisation et l'évolution historique du territoire communal.....	95
2.1 HISTOIRE DE L'ESPACE URBAIN	95
2.2 ENTRE 1958 ET 1981.....	96
2.3 DEPUIS 1981 :	97
2.4 LES LIENS « PHYSIQUES » ENTRE LES ESPACES	98
3. L'Environnement urbain	100

3.1	ORGANISATION ET ARMATURE URBAINE.....	100
3.2	LES PIECES DU « PUZZLE LIEVINOIS »	101
3.3	LE PATRIMOINE BATI	108
3.4	LE PATRIMOINE ARCHEOLOGIQUE.....	110
4.	L'environnement industriel et commercial.....	112
4.1	LES ACTIVITES INDUSTRIELLES :.....	112
4.2	LES ACTIVITES COMMERCIALES :.....	112
5.	L'environnement naturel	114
5.1	LA TRAME VERTE A L'ECHELLE DE L'EX-BASSIN MINIER	114
5.2	LES LARGES ESPACES NATURELS DU SUD	115
5.3	LES ESPACES VERTS ET DE LOISIRS.....	116
5.4	LES LIAISONS VERTES ET LIAISONS ENTRE CES ESPACES	117
5.5	LA CHARTE D'ECOLOGIE URBAINE	117
6.	L'environnement agricole	119
6.1	LA PLACE DE L'AGRICULTURE	119
6.2	LES INSTALLATIONS CLASSEES PRESENTES A LIEVIN	119
7.	Le Paysage et les Perceptions du Territoire Communal	121
7.1	LES ELEMENTS MARQUANTS DU PAYSAGE	122
7.2	LA PERCEPTION DES DIFFERENTS ESPACES	125
7.3	LES PERCEPTIONS DEPUIS LES ENTREES DE VILLE	128
8.	Synthèse du Diagnostic	133
IV	LE PROJET D'AMENAGEMENT.....	136
1.	Prescriptions s'imposant	137
1.1	LES PRINCIPALES LOIS D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME	137
1.2	LES PRINCIPALES SERVITUDES ET OBLIGATION DIVERSES	145
1.3	LA LOI SRU, LA LOI UH ET LES DOCUMENTS D'URBANISME SUPRACOMMUNAUX	150
2.	Le projet d'aménagement et de développement durable	154
2.1	LES PRINCIPAUX OBJECTIFS DU PADD	154
2.2	UNE STRATEGIE TRANSVERSALE ET MULTIPOLAIRE	155
3.	Les choix retenus pour délimiter les zones et les motifs des limitations administratives	157
3.1	LES GRANDS OBJECTIFS SUIVIS POUR L'ELABORATION DU ZONAGE REGLEMENTAIRE.....	157
3.2	UN ZONAGE EN CONFORMITE AVEC LE PROJET URBAIN	160
4	Typologie des zones et règlements	171
4.1	LES ZONES URBAINES.....	171
4.2	LES ZONES A URBANISER	174
4.3	LES ZONES NATURELLES ET FORESTIERES	177
5	Superficie des zones	178
6	Les réserves foncières.....	179
7	Mise en œuvre du P.L.U.	180
7.1	LES IMPLICATIONS	180
7.2	LES ACTIONS D'ACCOMPAGNEMENT	180
V	INCIDENCES DU PROJET SUR SON ENVIRONNEMENT ET MESURES MISES EN ŒUVRE POUR SA PRESERVATION ET SA MISE EN VALEUR.....	182
1.	Les Incidences du projet sur l'Environnement et les mesures compensatoires	183
1.1	INCIDENCES SUR LE MILIEU PHYSIQUE	183
1.2	INCIDENCES SUR LE PAYSAGE	184
1.3	INCIDENCES SUR LE MILIEU NATUREL	187
1.4	INCIDENCES SUR LE MILIEU AGRICOLE.....	187
1.5	INCIDENCES SUR LE MILIEU HUMAIN	188
1.6	INCIDENCES SUR L'HABITAT	188
1.7	INCIDENCES SONORES	189
1.8	INCIDENCES SUR LA QUALITE DE L'AIR	189
1.9	INCIDENCES SUR LE RESEAU ROUTIER	190
1.10	INCIDENCES SUR LES RESEAUX, LA RESSOURCE EN EAU ET LES DECHETS.....	192
1.11	INCIDENCES DURANT LES TRAVAUX	194
2	Préservation et mise en valeur de l'environnement	195
2.1	MISE EN VALEUR DE L'ENVIRONNEMENT URBAIN.....	195
2.2	MISE EN VALEUR DE L'ENVIRONNEMENT NATUREL	197

AVANT PROPOS

LE CONTEXTE LEGISLATIF ET REGLEMENTAIRE : LES PRINCIPES FONDAMENTAUX DE LA LOI SRU

Ce sont principalement les articles :

- L.111-1-1 à L.111-11, L.121-1 à L.121-9, L.122-2, et L.123-1 à L.123-20, L.311-1 à L.311-8
- R.121-1 à R.124-8 et R.311-12

du Code de l'Urbanisme qui régissent les dispositions applicables aux documents d'urbanisme.

Les fondements de **la Loi Solidarité et Renouvellement Urbains** du 13 décembre 2000 (et son décret d'application du 31 mars 2001) et la **loi Urbanisme et Habitat** du 2 juillet 2003 sont précisés en particulier dans les articles :

- **L'article L.111-1-1 du Code de l'Urbanisme :**

(Al. 1er abrogé par L. no 2000-1208, 13 déc. 2000, art. 11, 1o).- (L. no 95-115, 4 février 1995, art. 4 et L. no 2000-1208, 13 déc. 2000, art. 11, 2o).-Des directives territoriales d'aménagement peuvent fixer, sur certaines parties du territoire, les orientations fondamentales de l'État en matière d'aménagement et d'équilibre entre les perspectives de développement, de protection et de mise en valeur des territoires. Elles fixent les principaux objectifs de l'État en matière de localisation des grandes infrastructures de transport et des grands équipements, ainsi qu'en matière de préservation des espaces naturels, des sites et des paysages. Ces directives peuvent également préciser pour les territoires concernés les modalités d'application « des dispositions particulières aux zones de montagne et au littoral figurant aux chapitres V et VI du titre IV du présent livre », adaptés aux particularités géographiques locales.

(L. no 99-533, 25 juin 1999, art. 47, 1o) Les directives territoriales d'aménagement sont élaborées sous la responsabilité de l'Etat, à son initiative ou, le cas échéant, sur la demande d'une région, après consultation du conseil économique et social régional.

(L. no 95-115, 4 févr. 1995, art. 4 et L. no 2000-1208, 13 déc. 2000, art. 11, 3o et 4o) Les projets de directives sont élaborés en association avec les régions, les départements, les communes chefs-lieux d'arrondissement ainsi que les communes de plus de 20 000 habitants et les groupements de communes compétents en matière d'aménagement de l'espace ou d'urbanisme intéressés et les comités de massifs. Leur avis est réputé favorable s'il n'est pas intervenu dans un délai de trois mois à compter de leur saisine. « Ces projets sont soumis à enquête publique dans des conditions prévues par décret. » Les directives éventuellement modifiées pour tenir compte de ces avis sont approuvées par décret en Conseil d'État.

(L. no 2000-1208, 13 déc. 2000, art. 11, 5o et 202, XII) Les schémas de cohérence territoriale et les schémas de secteur doivent être compatibles avec les directives territoriales d'aménagement et avec les prescriptions particulières prévues par le III de l'article L. 145-7. En l'absence de ces documents, ils doivent être compatibles avec les dispositions particulières aux zones de montagne et au littoral des articles L. 145-1 et suivants et L. 146-1 et suivants.

(L. no 2000-1208, 13 déc. 2000, art. 11, 5o et 202, XII) Les plans locaux d'urbanisme, les cartes communales ou les documents en tenant lieu doivent être compatibles avec les

orientations des schémas de cohérence territoriale et des schémas de secteur. En l'absence de ces schémas, ils doivent être compatibles avec les directives territoriales d'aménagement et avec les prescriptions particulières prévues par le III de l'article L. 145-7. En l'absence de ces documents, ils doivent être compatibles avec les dispositions particulières aux zones de montagne et au littoral des articles L. 145-1 et suivants et L. 146-1 et suivants (L. no 95-115, 4 févr. 1995, art. 4). Les dispositions des directives territoriales d'aménagement qui précisent les modalités d'application des articles L. 145-1 et suivants sur les zones de montagne et des articles L. 146-1 et suivants sur les zones littorales s'appliquent aux personnes et opérations qui y sont mentionnées.

- **L'article L.121-1 du Code de l'Urbanisme :**

« Les schémas de cohérence territoriale, les plans locaux d'urbanisme et les cartes communales déterminent les conditions permettant d'assurer :

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

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

3 Une utilisation économe de l'espace et équilibrée des espaces naturels, urbains, périurbains et ruraux, la maîtrise des besoins de déplacement et de la circulation automobile, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des écosystèmes, des espaces verts, des milieux, des sites et paysages naturels ou urbains, la réduction des nuisances sonores, la sauvegarde des ensembles urbains remarquables et du patrimoine bâti, la prévention des risques naturels prévisibles, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature.

Les dispositions du 1° à 3° sont applicables aux directives territoriales d'aménagement visées à l'article L.111-1-1. »

- **L'article L.123-1 (modifié par la loi Urbanisme et Habitat) :**

« Les Plans Locaux d'Urbanisme exposent le diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques et précisent les besoins répertoriés en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, de transports, d'équipement et de services.

Ils comportent un projet d'aménagement et de développement durable qui définit les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme retenues pour l'ensemble de la commune.

Les plans locaux d'urbanisme comportent un règlement qui fixe, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durable, les règles générales et les servitudes d'utilisation des sols permettant d'atteindre les objectifs mentionnés à l'article L.121-1, qui peuvent notamment comporter l'interdiction de construire, délimitent les zones urbaines ou à urbaniser et les zones naturelles ou agricoles et forestières à protéger et définissent, en

fonction des circonstances locales, les règles concernant l'implantation des constructions.(...). »

- **les prescriptions de l'article 122-2 du Code de l'urbanisme :**

Définition de la règle de constructibilité limitée : en l'absence d'un schéma de cohérence territoriale, le plan local d'urbanisme ne peut être modifié ou révisé en vue d'ouvrir à l'urbanisation d'une zone à urbaniser délimitée après le 1er juillet 2002 ou une zone naturelle.

Quand le périmètre du SCOT est arrêté : possibilité de déroger à la règle avec l'accord de l'établissement public chargé de l'élaboration du SCOT.

DU PLAN D'OCCUPATION DES SOLS AU PLAN LOCAL D'URBANISME :

La commune de Liévin est soumise aux règles du Plan d'Occupation des Sols approuvé le 5 octobre 1979 – révisé pour la dernière fois le 2 février 1995 et modifié à plusieurs reprises dont la dernière fois en date du 27 mars 2003.

La mise en œuvre du Plan Local d'Urbanisme va permettre de donner à la commune, les moyens de se développer au travers de grandes options d'aménagement tout en préservant les ressources de la commune (sociales, économiques, environnementales). **Le PLU va planifier, maîtriser et organiser le développement du territoire communal. Il va traduire l'organisation de Liévin et exprimer les objectifs de la politique de la commune en définissant son projet d'aménagement et de développement durable.**

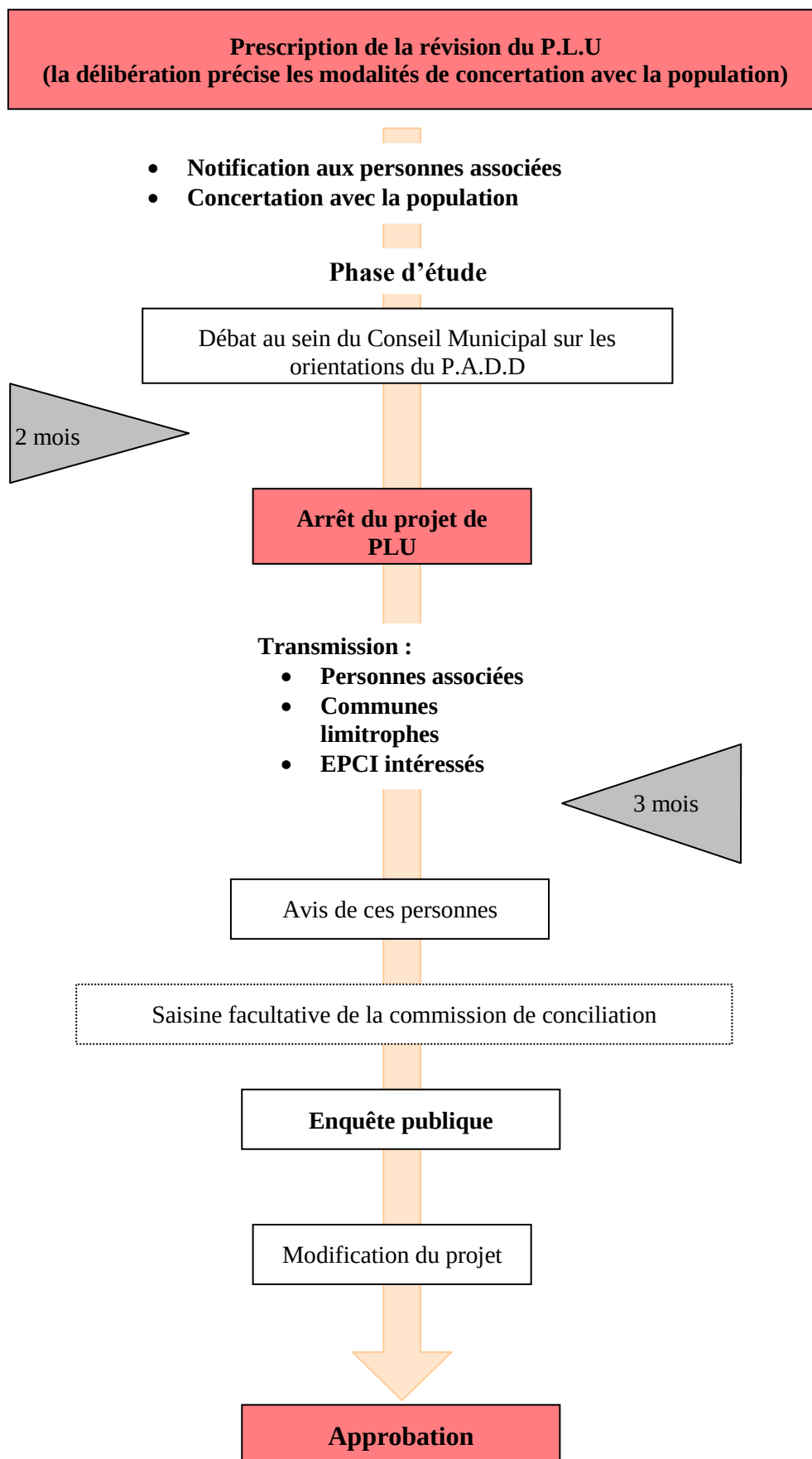
Le PLU, document d'urbanisme opposable aux tiers, est établi pour une perspective de développement s'étendant sur environ dix à quinze ans. Il est adaptable à l'évolution de la commune; ses dispositions peuvent être modifiées ou révisées afin de prendre en compte les nouveaux objectifs municipaux.

Tout au long de son élaboration ou de sa révision, le PLU trouvera son fondement juridique dans les dispositions de l'article L 121-1 du Code de l'Urbanisme.

Les documents d'urbanisme déterminent les conditions permettant d'assurer trois principes fondamentaux :

- **Equilibre entre le développement urbain et le développement rural** ; préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières, protection des espaces naturels et des paysages.
- **Diversité des fonctions urbaines et de mixité sociale dans l'habitat urbain et rural**. Cela se traduit par l'exigence d'un équilibre emploi/habitat, d'une diversité de l'offre concernant les logements. A cet égard, prévoir des capacités de construction et de réhabilitation suffisante pour la satisfaction sans discrimination des besoins présents et futurs.
- **Principe de respect de l'environnement** qui implique notamment une utilisation économe et équilibrée de l'espace (urbain, périurbain, rural et naturel) et la maîtrise de l'expansion urbaine.

LA PROCEDURE DE REVISION



CONSTITUTION DU DOSSIER PLU

Le Plan Local d'Urbanisme comprend plusieurs documents distincts :

- **Le rapport de présentation** qui rassemble de façon organisée le diagnostic global de la commune avec les grands enjeux, le projet retenu ainsi que les grandes lignes du zonage réglementaire.

Le présent rapport de présentation concerne la révision du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Liévin, lequel couvre entièrement le territoire communal.

Le rapport de présentation constitue un élément du dossier de Plan Local d'Urbanisme son contenu est précisé par l'article **R.123-2** du Code de l'Urbanisme :

« Le rapport de présentation :

1° Expose le diagnostic prévu au premier alinéa de l'article L. 123-1 ;

2° Analyse l'état initial de l'environnement ;

3° (D. n° 2004-531, 9 juin 2004, art. 2, II, 1°) Explique les choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durable, expose les motifs de la délimitation des zones, des règles qui y sont applicables et des orientations d'aménagement. Il justifie l'institution des secteurs des zones urbaines où les constructions ou installations d'une superficie supérieure à un seuil défini par le règlement sont interdites en application du a de l'article L. 123-2 ;

4° Évalue les incidences des orientations du plan sur l'environnement et expose la manière dont le plan prend en compte le souci de sa préservation et de sa mise en valeur. (D. n° 2004-531, 9 juin 2004, art. 2, II, 2°) En cas de modification ou de révision, le rapport de présentation est complété par l'exposé des motifs des changements apportés.

Les objectifs de ce rapport sont d'apporter une information générale, de déterminer les éléments susceptibles de faire ressortir les problèmes de la commune, ainsi que d'expliquer et de justifier les dispositions d'aménagement retenues.

- **Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable de la commune** (P.A.D.D) définit le plan de développement stratégique de la commune à long terme (10 à 15 ans).

L'article L 123-1 du Code de l'Urbanisme :

« Les Plans Locaux d'Urbanisme (...) comportent un **projet d'aménagement et de développement durable** qui définit les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme retenues pour l'ensemble de la commune.

Ils peuvent, en outre, comporter des orientations d'aménagement relatives à des quartiers ou à des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager. Ces orientations peuvent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durable, prévoir les actions et opérations d'aménagement à mettre en oeuvre, notamment pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune. Elles peuvent

prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics. »

- **Le plan de zonage** *« délimite les zones urbaines ou à urbaniser et les zones naturelles ou agricoles et forestières à protéger »*. Article L 123-1.

- **Le règlement** *« Les plans locaux d'urbanisme comportent un règlement qui fixe, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durable, les règles générales »*. Article L.123-1.

- **Les documents techniques annexes** concernant notamment :

- les annexes sanitaires et réseaux publics,
- les servitudes d'utilité publique et contraintes,
- la liste des emplacements réservés,
- etc...

Chaque pièce constitutive du PLU apporte des données complémentaires sur la commune et permet de définir un véritable projet à longue échéance pour la commune. Cependant, il faut préciser que seuls les orientations d'aménagement (relatives à des quartiers ou à des secteurs) du P.A.D.D, le règlement et le plan de zonage ont un caractère réglementaire opposable au tiers. Les informations comprises dans les autres documents graphiques sont inscrites à titre informatif.

I–PRESENTATION DU TERRITOIRE

1 LE TERRITOIRE COMMUNAL ET SES ENVIRONS

1.1 SITUATION DE L'ARRONDISSEMENT

La commune de Liévin s'inscrit au cœur de l'arrondissement de Lens, lui-même au cœur du bassin minier du Nord-Pas-de-Calais.

Le bassin minier correspond à la partie la plus densément peuplée. On n'y trouve pas de ville de plus de 40 000 habitants, mais autour des centres principaux (Lens, Liévin, Béthune, Bruay-la-Buissière, Hénin-Beaumont) une multitude de petites villes sont accolées les unes aux autres, formant **une vaste conurbation qui se prolonge dans le département du Nord jusqu'à Douai et Valenciennes**. Ces Agglomérations forment un ensemble presque continu de plus de **1,2 million d'habitants** (dont plus de la moitié dans le Pas-de-Calais). Par contraste, le centre et le sud du département sont très ruraux (mais tout de même relativement denses), parsemés de très nombreux petits villages et de quelques petites villes.

Situé au cœur de l'Europe industrielle regroupant 100 millions d'habitants dans un rayon de 350 km, l'Arrondissement de Lens bénéficie également d'une forte densité du réseau de communication permettant des liaisons rapides avec les principales métropoles européennes.

- L'Aéroport international de Lille Lesquin à 20 minutes ;
- L'accès aux gares TGV (Lens, Douai, Arras, Lille Europe, Lille Flandres...)
- Le Canal de la Deûle à grand gabarit
- Le lien Transmanche à 1 heure

4 autoroutes traversent l'Arrondissement :

- A1 Paris - Lille
- A26 Calais - Reims – Dijon
- A21 Aix-Noulette - Douai (via le nord de Liévin)
- A211 Lens – Arras (à quelques kilomètres au sud de Liévin)

Localisation géographique de l'arrondissement de Lens dans le Nord-Pas de Calais



1.2 SITUATION DE LA COMMUNE

Comme le montre la carte ci-jointe, Liévin est limitrophe aux communes de :

LOOS EN GOHELLE au Nord	GIVENCHY EN GOHELLE au Sud
GRENAY au Nord-Nord-Ouest	AVION au Sud-Est
BULLY LES MINES au Nord-Ouest	ELEU DIT LEAUWETTE à l'Est
AIX-NOULETTE à l'Ouest	LENS au Nord-Est
ANGRES au Sud-Ouest	

Son centre urbanisé se situe à :

- 18 km d'**Arras** par la RD 58 puis la RD 937,
- 22 km de **Béthune** par l'A21 puis l'A26,
- 37 km de **Douai** par l'A21,
- 50 km de **Lille** par l'A 21 puis l'A1,
- 208 km de **Paris** par l'A1.

1.3 SUPERFICIE ET DENSITE DE POPULATION

La superficie de la commune est de **1267 hectares**, ce qui est assez important, tant par comparaison aux moyennes départementale du Pas de Calais (745 ha), que nationale (1 500 ha).

Avec un nombre d'habitants de 33 427, Liévin est la **cinquième ville du Pas de Calais**, sa densité démographique atteint **2 604,5 habitants/km²** (pour une moyenne départementale de 216,1 habitants/km²), ce qui est très élevé, surtout lorsque l'on sait qu'on trouve des chiffres équivalents dans la commune voisine de Lens.

1.4 UN PEU D'HISTOIRE

Un village à vocation agricole

La cité existerait depuis au moins 5700 ans. Le nom de Liévin, tel qu'il existe aujourd'hui, remonterait à 1507 et viendrait du mot "**Levesano**" qui signifie "eau qui purifie, qui guérit". Jusqu'au 19^{ème} siècle, Liévin, petit village artésien, vit essentiellement de l'agriculture. En 1414, la population de "Liévin en Artois" s'élève à 150 habitants.

En 1820, Liévin est toujours un village ne comptant que 1223 habitants. La place Gambetta était encore cultivée. La population se groupait autour de la Souchez ; la Grande Rue (Rue du 4 septembre actuellement) rassemblait l'essentiel des commerçants et des artisans.

Le charbon, la deuxième révolution

En 1857, la découverte de 4 couches de houille va métamorphoser l'économie et le paysage de la commune. Liévin connaît la fièvre de la recherche houillère, la joie de la découverte et jouit d'une certaine prospérité à travers l'extraction. C'est maintenant une ville minière dont la population augmentera régulièrement jusqu'à l'aube de la première Guerre Mondiale (25 698 habitants en 1914). Le centre d'activité s'est déplacé progressivement de la Grande Rue au Grand Chemin de Liévin à Lens (l'actuelle rue Jean-Baptiste Défernez).

Un paysage nouveau était né : un magma urbain formé de noyaux de cités et de fosses, de filaments s'étirant le long des voies de communication. **Liévin est une des seules villes qui ne fut pas un grand centre urbain avant l'exploitation charbonnière.**

La grande guerre : une destruction quasi-totale



Château de Rollencourt

La Grande guerre va tout anéantir et transformer des siècles d'histoire en champ de ruines. Le Liévin du XVIII^{ème} siècle, au charme incontournable, riche de ses églises, de ses manoirs et de ses châteaux, Rollencourt (photo ci-jointe), Aronio de Romblay, Jonglez de Ligne sont totalement détruits.

Devant l'ampleur des dégâts, il faut se remettre rapidement et vaillamment à l'ouvrage : remise en état des voies de communication, routes, chemin de fer et des principaux édifices publics. En 1925, en souvenir de l'amitié franco-américaine nouée lors de la Première Guerre, des membres New-Yorkais de la Croix Rouge offrent à la Ville de Liévin la "Maison de Tous" qui abrite aujourd'hui l'Office Municipal de la Mémoire (2, rue du 4 septembre).



A nouveau dans la tourmente

La deuxième guerre mondiale n'épargne pas la commune. Dès l'attaque ennemie du 10 Mai 1940, on évacue les gens demeurant autour des fosses, par crainte des bombardements. Les Liévinos, au prix de centaines de martyrs, ne déméritent pas dans la période de Résistance.

Il faut attendre le 2 septembre 1944 pour voir la huitième armée britannique traverser la commune en un défilé triomphal auquel assiste le "tout Liévin", tandis que la fanfare de Calonne draine la population jusqu'à la Mairie. Liévin est libérée.

Avant tout, produire

Liévin n'échappe pas, dès 1945, à l'objectif de production de 100 000 tonnes par jour. Pour reconstituer son industrie et sa puissance économique, la France a besoin du charbon, première source d'énergie de l'époque. A la mine, on embauche à tour de bras, la population croît alors à vive allure. L'urgence fit naître une véritable « bataille de la construction », parallèle à la « bataille de la production » des années 1945-50. **En 15 ans on édifia, près de 20 000 maisons sur l'ensemble du territoire du bassin minier** du Pas-de-Calais, mais plusieurs orientations nouvelles avaient fait leur apparition. Les cités furent géographiquement concentrées autour des sièges les plus puissants. **On fit beaucoup plus simple et même plus sommaire que dans l'entre-deux-guerres.**

La récession minière

De 1960 à 1980, 60 puits de mine sur les 67 existants ferment dans le Nord Pas de Calais. Liévin connaît la récession. **Son dernier puits en exploitation ferme au lendemain de la catastrophe du 27 décembre 1974, à Saint-Amé.** 42 mineurs périssent dans ce terrible accident. La page de la mono-industrie est tournée.

Liévin, terre d'avenir

Les municipalités successives mènent tambour battant **une politique de reconversion économique orientée vers la diversification.** Parallèlement, il faut combler les retards pris dans les domaines sanitaires et sociaux, de l'éducation ou de l'aménagement du cadre de vie.

Aujourd'hui, Liévin, avec ses zones d'activités légères, sa zone commerciale et sa zone industrielle dispose d'un **vivier d'emplois conséquent.**

Des efforts importants ont permis de **développer l'appareil éducatif** de la maternelle à l'Université.

Le Centre Ville a été complètement repensé, **les quartiers remodelés et correctement équipés. 90 hectares de parcs et d'espaces verts ont été aménagés.**

Au fil des ans, Liévin affirme sa vocation de Ville Sportive avec son Stade Couvert Régional, son centre de préformation de football, son université du sport et son Centre Régional d'Accueil et de Formation. Forte de ses 34 000 habitants, **Liévin, 5^{ème} commune du Pas de Calais, offre l'image d'une commune dynamique, accueillante, prête à relever les défis du 21^{ème} siècle.**

2 LA COMMUNAUPOLE DE LENS LIEVIN

Si les liens qui unissent Liévin à ses communes voisines sont historiques, ils le sont aussi d'un point de vue administratif et même stratégique.



En 1968, alors que l'activité charbonnière laissait présager un avenir morose, les élus de l'Agglomération ont décidé de s'unir pour gérer ensemble des compétences que seule une commune n'aurait pu assumer. Dès lors, la culture solidaire qui fait la force du bassin minier allait se développer à l'échelle intercommunale au sein du **District de Lens-Liévin**.

Au fil des années, l'intercommunalité a progressé, dans les esprits et dans les faits.

Aussi, dans le cadre de la suite logique de la coopération intercommunale, les élus de l'Agglomération se sont prononcés pour la transformation du District de Lens-Liévin en **Communauté d'Agglomération au 1er janvier 2000**, plus riche de compétences, de moyens financiers.

Ses compétences :

➤ Le développement économique

En 1993, le District participait à l'effort engagé par les communes pour faire face aux difficultés engendrées par la disparition de l'activité minière. 7 parcs d'activités districaux étaient alors créés. Un partenariat fort était alors mis en place avec les acteurs du développement économique de l'Agglomération et notamment avec la Chambre de Commerce et d'Industrie de l'arrondissement de Lens, la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Arras, ainsi qu'avec la Chambre des Métiers du Pas-de-Calais.

Avec la création de la Communauté d'Agglomération la compétence économique est étendue aux domaines de la création, de l'aménagement, de l'entretien et de la gestion de zones d'activités industrielle, commerciale, tertiaire, artisanale, touristique, portuaire et aéroportuaire, ainsi qu'aux actions de développement économique d'intérêt communautaire.

En ce qui concerne le développement économique, des structures dynamiques existaient auparavant sur la commune de Liévin. Leurs missions rentrant dans le champ de compétence intercommunale, elles ont été intégrées par la Communauté d'Agglomération. Il s'agit :

- du Syndicat Intercommunal pour l'Aménagement de Zones Industrielles dans la région de Liévin (SMAZIL),
- du Syndicat Intercommunal pour l'Aménagement de Zones Industrielles de la Région Nord de Liévin (SINOREL),
- du Syndicat Intercommunal pour l'Aménagement et le Management des Zones d'Activités du Liévinois (SAMZAL),

- du Comité de Développement Economique (C.D.E)

➤ **L'équilibre social de l'habitat**

Parce que le logement est un facteur important d'intégration et d'insertion sociale, la Communauté d'Agglomération développe une politique globale qui peut **faciliter l'accession à la propriété à toutes les catégories de population**. Afin d'améliorer la qualité de vie de chacun, elle œuvre pour le **désenclavement des quartiers, la restructuration du bâti, le réaménagement des espaces extérieurs, ...**

➤ **La politique de la ville**

Elle englobe la mise en place de dispositifs contractuels de **développement urbain** et d'**insertion économique et sociale** d'intérêt communautaire, dispositifs locaux de **prévention de la délinquance**.

➤ **L'eau et l'assainissement**

Compétence globale qui recouvre **l'entretien, la rénovation et l'extension des réseaux**, mais aussi **la distribution en eau potable** à l'usager.

➤ **Les déchets**

Après la mise en place d'une collecte sélective des déchets végétaux en porte-à-porte dès 1995, d'une collecte sélective des matériaux recyclables en 1998 qui permet d'ores et déjà de valoriser 30 % des déchets des ménages, avec la réhabilitation de l'usine d'incinération des ordures ménagères, **la Communauté d'Agglomération se place parmi les collectivités françaises les mieux équipées et les plus avancées en matière de traitement des déchets ménagers**.

Elle confirme ainsi sa volonté d'instaurer une véritable politique environnementale, soucieuse de préserver le cadre de vie des générations futures, malgré un héritage industriel et minier encore lourd à gérer.

➤ **Lutte contre les exclusions**

Pour lutter contre les mises à l'écart des individus et contribuer ainsi au renforcement de la cohésion sociale, la Communauté d'Agglomération **soutient et participe à l'aboutissement des projets émanant des communes**.

➤ **Protection et mise en valeur de l'environnement et du cadre de vie**

Afin que le pays gris devienne un pays vert, la Communauté d'Agglomération s'attache à façonner une nouvelle image de son secteur et participe à la **reconquête des espaces dégradés et à la mise en valeur du patrimoine existant**. Grâce à la **trame verte**, l'agglomération verra à terme le développement d'un véritable poumon vert qui reliera entre elles, les zones vertes naturelles ou de loisirs.

➤ **Formation et insertion**

A travers les missions locales, les aides apportées au PLIE, la Communauté d'Agglomération contribue à lutter contre l'exclusion de jeunes et de moins jeunes éloignés du marché du travail en favorisant **la formation de tous**. Il soutient par ailleurs le développement de l'Université d'Artois.

Synthèse : Liévin à l'échelle de l'agglomération

Forte de son histoire, de ses 33 427 habitants, élément moteur d'une agglomération de plus de 250 000 personnes, Liévin est résolument tournée vers l'avenir. Son développement se situe bien sûr à l'échelle intercommunale, avec une communauté d'agglomération aux compétences multiples veillant au respect d'une cohérence territoriale (économie, eau, transport, environnement...) mais il se situe également à l'échelle de la commune. En effet, en matière d'urbanisme et d'aménagement, la commune reste compétente et plus à même de répondre à ses besoins propres.

Le P.L.U., basé sur un diagnostic social, économique, environnemental et urbain, est aujourd'hui un des moyens réglementaires les plus adaptés à la mise en place du projet de territoire, le PLU alliant de façon concrète des actions locales à une stratégie globale.

Enjeux :

- **Conforter la place de Liévin à l'échelle de l'Agglomération et renforcer son attractivité (ex : valoriser l'accessibilité multimodale du territoire),**
- **Intégrer les stratégies de développement des communes périphériques.**

II DIAGNOSTIC ECONOMIQUE ET DEMOGRAPHIQUE

1 DONNEES DEMOGRAPHIQUES ET PERSPECTIVES D'EVOLUTION

L'analyse démographique de LIÉVIN est essentiellement fondée sur les résultats du recensement de 1982, 1990 et 1999 fournis par l'INSEE.

Certaines informations peuvent apparaître non cohérentes ; les variations sont dues à l'utilisation de documents disponibles dont la précision est variable. Une distinction doit en particulier être faite entre les données exhaustives et les renseignements issus des sondages

1.1 LE POIDS DEMOGRAPHIQUE DE LIEVIN

Trente cinq communes sont rattachées à la Communauté d'Agglomération de Lens et Liévin. Les populations résidant sur ce territoire représentent **17% de la population totale du Département (250180 sur 1441422)**.

En 1999, Liévin comptait **33 427 habitants** (soit 2,3% de la population du Département) et une densité de 2 605 habitants au km².

1.2 LES EVOLUTIONS DEPUIS 1982

		1982	1982-1990	1990	1990-1999	1999
Population sans double compte	Nombre	33 096	+523	33 623	- 196	33 427
	Taux de variation annuelle		+0,20 %		-0,06 %	

(Sources INSEE / Cahiers jaunes)

La population de Liévin enregistre une augmentation de 327 habitants en 18 ans. Toutefois, on observe un changement de tendance entre 1990 et 1999, période où la commune perd près de 200 habitants, avec un taux de variation annuelle qui passe de +0,20 % à -0,06 % entre 1982 et 1999.

1.2.1 Evolution comparée de la population de Liévin

La comparaison suivante permet de mieux apprécier la nature et les caractéristiques démographiques de la commune.

	1982	1982-1990	1990	1990-1999	1999
LIÉVIN	33 096	+0,20%	33 623	-0,06%	33 427
LENS	38 244	-1,05%	35 017	+0,38%	36 206
ARRONDISSEMENT DE LENS	332 152	-0,03%	331 256	-0,15%	326 719
Département du Pas-de-Calais	1 412 413	+0,18%	1 433 203	+0,06%	1 441 568

(Source : Cahiers jaunes ; INSEE)

L'analyse des évolutions démographiques ci-avant permet de relativiser la baisse démographique de Liévin entre 1990 et 1999. On s'aperçoit, en effet, que la commune voisine de Lens a perdu plus de 2000 habitants entre 1982 et 1999 (même si la tendance s'est inversée depuis 1990) et que l'arrondissement subit sur la même période une décroissance faible mais continue (-0,09% /an).

Le département n'a, en revanche, cessé de croître entre 1982 et 1999 (+0,11% /an).

1.2.2 Analyse de l'évolution

	Population sans double compte	Taux de variation annuel	Solde naturel	Taux de variation annuel du au solde naturel	Solde migratoire	Taux de variation annuel du au solde migratoire
1982	33 096					
1982/1990	+ 523	+0,20 %	+2355	+ 0,89 %	-1822	- 0,69 %
1990	33 623					
1990/1999	-196	-0,06 %	+1918	+0,63 %	-2114	- 0,69 %
1999	33 427					

(Sources : INSEE ; cahiers jaunes)

Ce tableau offre un certain éclaircissement sur l'évolution démographique de Liévin. Avec un solde naturel nettement positif, +0,89% puis +0,69%, on s'aperçoit que la diminution de population est due à un solde migratoire important dans le sens des départs. Entre 1990 et 1999, la différence entre les départs et les arrivées est de 2114 personnes dans le sens des départs.

Entre 1982 et 1990, le solde naturel positif compensait le solde migratoire négatif alors que ça n'est plus le cas entre 1990 et 1999.

1.3 LA STRUCTURE PAR AGE

	Population totale RP 99	Population de - de 20 ans	Population de 20 à 39 ans	Population de 40 - 59 ans	population de 60 ans et plus
LIEVIN	100,0%	30,3%	27,4%	23,9%	18,5%
LENS	100,0%	26,8%	28,9%	22,1%	22,2%
Agglomération Lens Liévin	100,0%	28,8%	27,1%	23,8%	20,4%
Arrondissement de Lens	100,0%	28,9%	27,2%	23,9%	20,0%
Département 62	100,0%	27,8%	27,5%	24,7%	20,0%

(Source : Cahiers jaunes ; INSEE)

Que se soit à l'échelle de l'Agglomération, ou à celle de l'Arrondissement, on s'aperçoit de la jeunesse du territoire (avec les moins de 20 ans qui représentent près de 30 % de la population). On constate également la plus grande jeunesse des villes centre que sont Lens et Liévin, qui ont respectivement 55,7% et 57,7% de leur population qui ont moins de 40 ans.

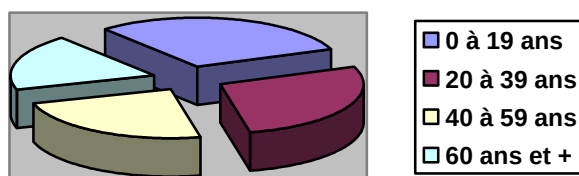
	0 à 19 ans		20 à 39 ans		40 à 59 ans		60 ans et +	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%
1982	10 986	33,16	10 224	30,86	6 993	21,11	4 929	14,88
1990	11 065	32,91	10 150	30,19	6 602	19,64	5 802	17,26
1999	10 142	30,31	9 157	27,36	7 981	23,85	6 183	18,48

(Source : Cahiers jaunes ; INSEE)

Cependant, le tableau ci-avant met, tout de même en évidence une diminution progressive de la population des plus jeunes (0 à 19 ans), depuis la dernière période intercensitaire (-2,6 points entre 1990 et 1999).

Par ailleurs, on constate un basculement de la tranche des 20-39 ans vers la tranche des 40-59 ans depuis la dernière période intercensitaire. Ce glissement indique un **léger vieillissement de la population** de Liévin.

Structure par age en 1999



En 1999, on constate une part importante de population jeune puisque environ 58% des habitants ont moins de 39 ans et **30,3% ont moins de 20 ans**. A titre de comparaison, on recense **plus de jeunes à Liévin (10142) qu'à Lens (9695)** avec une population moindre (33463 habitants à Liévin et 36192 à Lens).

Cependant, à en croire la forte croissance de la part des plus de 60 ans, + 3,6 points en 18 ans, cette proportion tend à diminuer. Liévin, qui avait une population encore très jeune en 1982 tend donc, comme son arrondissement, à rejoindre l'évolution démographique nationale.

Indice de jeunesse	1982	1990	1999
LIÉVIN	2,23	1,91	1,64
Arrondissement de Lens	-	1,77	1,48
Département du Pas de Calais	2,0	1,7	1,39
France	-	1,3	1,15

(Source : Cahiers jaunes ; INSEE)

L'examen de **l'indice de jeunesse (part des moins de 20 ans / part des plus de 60 ans)** confirme les remarques précédentes à savoir un léger vieillissement, celui-ci passant de 2,23 à 1,64 entre 1982 et 1999, mais la commune de Liévin reste encore jeune avec un indice nettement supérieur aux moyennes départementale et nationale.

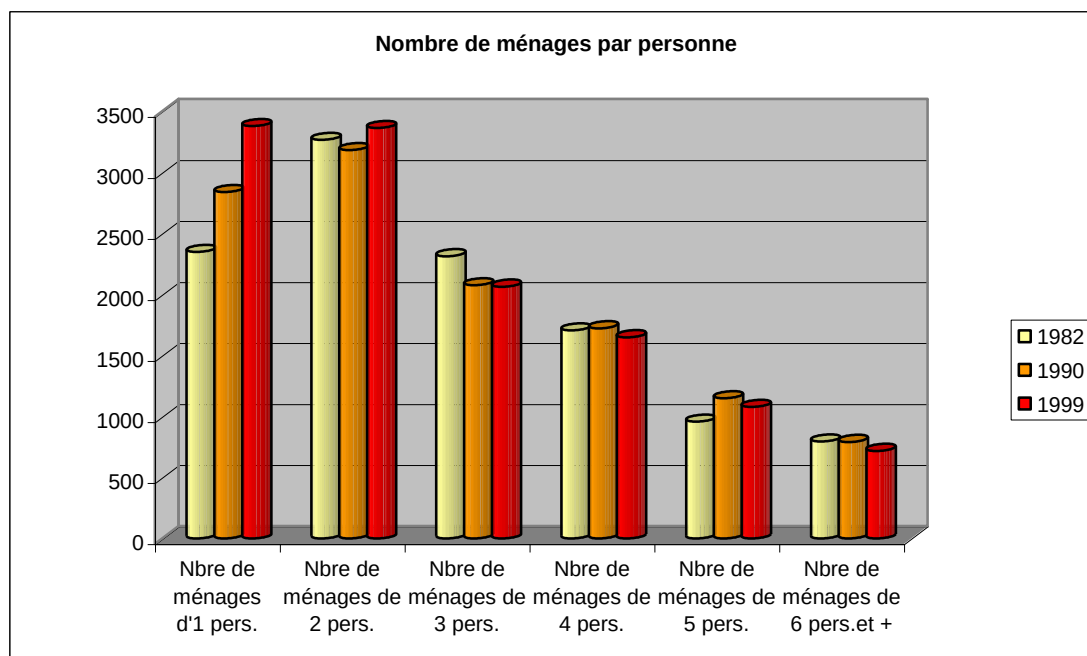
1.4 LES MENAGES*

	Total des ménages 99	ménages 1 pers	ménages 2 pers	ménages 3 pers	ménages 4 pers	ménages 5 pers	ménages 6 pers et plus
LIEVIN	100%	28%	27%	17%	13%	9%	6%
Agglomération	100%	26%	30%	17%	14%	8%	5%
Arrondissement	100%	26%	29%	17%	14%	9%	5%
Département	100%	25%	30%	18%	15%	8%	4%

(Source : Cahiers jaunes ; INSEE)

	Nbre de ménages	Nbre de ménages d'1 pers	Nbre de ménages de 2 pers	Nbre de ménages de 3 pers	Nbre de ménages de 4 pers	Nbre de ménages de 5 pers	Nbre de ménages de 6 pers et +
1982	11 388	2 349	3 267	2 313	1 706	958	795
82/90	+ 372	+ 490	- 84	- 238	+ 17	+ 191	- 4
1990	11 760	2 839	3 183	2 075	1 723	1 149	791
90/99	+ 491	+ 540	+ 180	- 12	- 74	- 70	- 73
1999	12 251	3 379	3 363	2 063	1 649	1 079	718

(Source : Cahiers jaunes ; INSEE)



* Un ménage correspond à l'ensemble des personnes vivant dans un même logement, quels que soient les liens qui les unissent. Il peut se réduire à une personne.

A contrario de l'évolution démographique générale, **le nombre de ménages reste croissant et en augmentation constante** (+491 lors de la dernière période intercensitaire). Cette situation est en partie due au développement du nombre de ménages d'une personne, tendance nationale résultant d'un éclatement des structures familiales (divorces, séparations...), du vieillissement de la population, de l'augmentation du nombre de célibataires...

On constate :

- une augmentation constante des ménages d'une personne ;
- une réaugmentation des ménages de 2 personnes entre 1990 après avoir quelque peu diminué ;
- un fléchissement des ménages de 3, 4, 5 et 6 personnes dans des taux comparables pour les trois derniers, les ménages de 3 étant quasiment stationnaires (- 12 ménages seulement).

1.5 LA FIXITE DE LA POPULATION

La fixité de la population s'évalue en mesurant le nombre d'habitants restés dans la même commune et dans le même logement d'un recensement à l'autre.

Elle traduit :

- le degré d'attachement des habitants à leur ville et à leur logement,
- l'adéquation du parc de logements avec les besoins des habitants qui évoluent notamment en fonction :
 - du nombre de logements sur le marché,
 - de la fluctuation des prix de vente et de location,
 - du type de logements disponibles, adaptés ou non à la transformation des familles (jeunes quittant le foyer familial, naissance...).

	1999			
	Pourcentage d'habitants résidant déjà en 1990			
	Même commune		Même logement	
Liévin	26 956	81,3%	18 430	55,6%

(Source :INSEE)

Les chiffres présentés dans le tableau ci-dessus laissent apparaître **un attachement certain des habitants de Liévin pour leur commune** avec, au recensement de 1999, 81,3% des habitants qui vivaient déjà dans la commune en 1990. Ce chiffre peut également mettre en avant un certain manque de ressources rendant la mobilité plus complexe.

On peut pourtant remarquer **une mobilité résidentielle très importante au sein de la commune**. En effet, on remarque une différence de plus de 25 points entre la population recensée occupant le même logement qu'en 1990 et celle habitant dans la même commune.

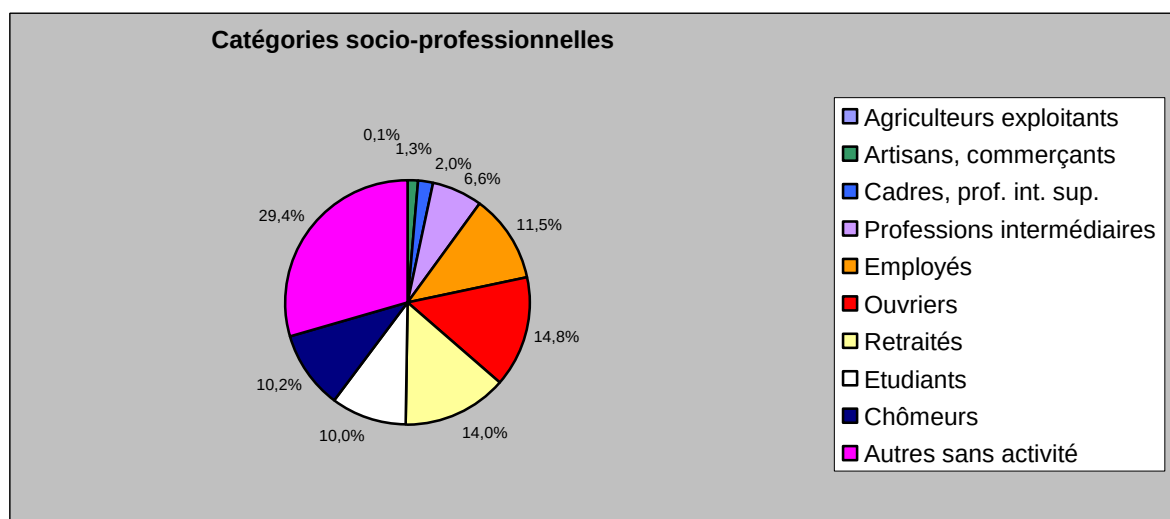
55,6% de la population recensée en 1999 occupait déjà le même logement qu'en 1990. Un peu moins d'une personne sur deux a donc changé de logement au sein de Liévin entre 1982 et 1990. Cet état de fait souligne une évolution déterminante du parc de logement (diversité et augmentation de l'offre) qui a permis de limiter la fuite de population (constatée depuis 1990).

1.6 CARACTERISTIQUES SOCIALES

1.6.1 Les catégories socio-professionnelles en 1999

Population de plus de 15 ans	Nombre sur Liévin	% sur la population de Liévin	% sur la population de Lens	% sur la population du département
Agriculteurs exploitants	20	0,1	0,0	0,8
Artisans, commerçants	433	1,3	1,7	2,1
Cadres, prof. int. sup.	648	2,0	3,0	2,7
Professions intermédiaires	2128	6,6	6,6	8,0
Employés	3 722	11,5	12,3	12,4
Ouvriers	4 784	14,8	12,8	14,8
Retraités	4 501	14,0	17,2	16,1
Autres sans activité	9 471	29,4	27,4	25,7
Etudiants de plus de 15 ans	3 232	10,0	9,5	9,9
Chômeurs	3 303	10,2	9,5	7,5
Total	32 242	100	100	100

Source : INSEE 1999



Par ces données socio-professionnelles, on constate une sous-représentation des agriculteurs (0,1% de la population des plus de 15 ans) et des « artisans, commerçants » (1,3%).

On remarque également la nette infériorité des professions intermédiaires (6,6%) et des cadres (2%) face aux ouvriers et employés (respectivement 11,5 et 14,5%).

La grande proportion des « chômeurs » et « autres sans activité » (ne prenant pas en compte étudiants et retraités) révèle assez bien un climat social tendu et la nécessité d'un redressement économique de la commune et de alentours.

1.6.2 Les revenus fiscaux

	Nb total de foyers fiscaux	Nb total de foyers fiscaux imposés	Pourcentage de foyers imposés
Nord-Pas de Calais	2 038 900	907 640	44,5%
Pas de Calais	740 844	307 550	41,5%
Liévin	16 787	5 427	32,2%

(Source : Ministère de l'économie des finances et de l'industrie, 2000)

Tranche de revenu en Euros	Nb de foyers fiscaux de Liévin	%	Nb de foyers fiscaux du Pas de Calais	%	Nb de foyers fiscaux du Nord-Pas de Calais	%
Moins de 7 623,82 €	8 105	48,3%	301 547	40,7%	798 761	39,2%
de 7 623 à 10 672,80 €	3 141	18,7%	128 861	17,4%	349 401	17,1%
de 10 672,80 à 15 246,43 €)	2 676	15,9%	127 011	17,2%	342 090	16,8%
de 15 246 à 22 868,73 €	1 798	10,7%	100 350	13,5%	287 474	14,1%
de 22 868,73 à 38 113,63 €	807	4,8%	60 360	8,1%	184 565	9,0%
Plus de 38 113,63 €	260	1,6%	22 715	3,1%	76 609	3,8%
TOTAL	16 787	100%	740 844	100%	2 038 900	100%

(Source : Ministère de l'économie des finances et e l'industrie, 2000)

En 2000, on recense 16 787 foyers fiscaux sur la commune de Liévin dont 5 427 (soit 32,2%) sont des foyers fiscaux imposés. Lorsque l'on compare au département ou à la région, on s'aperçoit que l'imposition de Liévin est d'environ 10 points inférieure (44,5% pour la région, 41,5% pour le département).

Le revenu fiscal moyen à Liévin est de 808 euros/mois, alors qu'il est de 866 à Lens et de 1026 dans le Pas de Calais.

Ceci traduit une situation économique délicate avec une partie importante de la population qui dispose de bas revenus.

Cet état de fait est également mis en avant par le tableau ci-dessus avec une surreprésentation des tranches de revenus les plus faibles, là aussi près de 10 points supérieure aux chiffres régional et départemental, concernant la première tranche. La dernière tranche (plus de 38 113,63 euros) ne représente quant à elle que 1,6% des foyers, ce qui est de moitié inférieur à la proportion régionale.

1.6.3 La nationalité

Nombre d'étrangers	1982		1990		1999	
	Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%
Liévin	1 235	3,7%	1 077	3,2%	872	2,6%
Agglomération	-	-	-	-	8 259	3,3%
Département 62	38 688	2,7%	30 735	2,1%	22 926	1,6%
France	-	-	-	-	326 318	5,6%

La part communale de la population étrangère dans la population totale est relativement faible et ne cesse de se restreindre. Le taux de population étrangère est ainsi passé de 3,7% de la population à 2,6%. Ce taux est supérieur de 1 point à la moyenne départementale.

Synthèse : Démographie et perspectives d'évolution

Depuis 1982, la population de Liévin enregistre globalement une augmentation de 327 personnes. La population communale est ainsi passée de 33 096 personnes à 33 427 personnes de 1982 à 1999. Cependant, depuis 1990, la tendance s'est inversée avec une population qui, sous l'impulsion d'un solde migratoire négatif, commence à décroître malgré un attachement important des Liévinos à leur commune.

Par ailleurs, la population de Liévin, qui possède une part importante de personnes de plus de 60 ans, continue à vieillir. Même si l'indice de jeunesse demeure bien supérieur à la moyenne départementale depuis 1982, les équipements devront s'adapter à cette évolution.

La taille des ménages tend également à se réduire comme partout en France. Ce phénomène induit pour un nombre d'habitants constant, un accroissement nécessaire du nombre de logements pour maintenir la population.

L'étude des catégories socioprofessionnelles et des revenus fiscaux met en avant un contexte économique et social délicat qu'il convient de prendre compte dans les futurs choix d'aménagement.

Enjeux :

- Lutter contre un solde migratoire déficitaire,
- S'appuyer sur le potentiel jeune pour renforcer l'attractivité communale,
- Capturer de nouvelles populations génératrices de ressources.

2 DONNEES SUR L'HABITAT ET PERSPECTIVES D'EVOLUTION

2.1 LES MUTATIONS DU PARC DE LOGEMENT

2.1.1 Evolution en nombre entre 1982 et 1999

	Pop. totale	Pop. des R.P.	Parc total	Résidences principales	Résidences secondaires		Logements vacants		Nombre d'habitants/ logement
1982	33 096	32 888	12 168	11 406	66	0,5%	696	5,7%	2,88
1982/1990		+ 602	+ 269	+ 354	- 54		-77		
1990	33 623	33 490	12 437	11 760	12	0,1%	619	5,0%	2,85
1990/1999		-343	+ 271	+ 491	- 4		- 195		
1999	33 427	33 147	12 708	12 251	8	0,06%	424	3,3%	2,71

(Source :INSEE)

De 1982 à 1999, la commune de Liévin enregistre une augmentation de son parc de logements de 540 unités. Cette augmentation résulte principalement d'une augmentation des résidences principales (+ 845 résidences dont 491 durant la dernière période intercensitaire). La part des résidences secondaires a tendance à décroître. Ces dernières représentent moins de 1% du parc de logement total.

Enfin, on note une forte diminution des logements vacants qui passent de 696 en 1982 à 424 en 1999 (respectivement 5,7% et seulement 3,3%).

Les données IRIS (Regroupement d'îlots en fonction de facteurs socio-économiques communs) fournies par l'INSEE permettent d'affiner l'analyse à l'échelle de l'îlot.

La ville de Liévin comprend six îlots IRIS (découpés eux-mêmes en sous-parties) : Saint Albert (au nord de la voie ferrée), Saint Amé (au nord-est), les Marichelles (au centre), Calonne (à l'ouest), Riaumont (à l'est) et le centre.

La carte ci-jointe expose la répartition sur le territoire communal de la population en 1999. On s'aperçoit que celle-ci est relativement équilibrée. On observe cependant quelques îlots plus denses au sud du centre ville, les Marichelles ou encore au nord de Riaumont.

Il convient tout de même de signaler que depuis le dernier recensement, des grands ensembles ont été détruits dans la cité Léon Blum et dans la cité Jean Jaurès, diminuant donc sensiblement la densité de ce dernier (en entrée Est par la RD58).

2.1.2 Rythme de construction des logements

	nombre de logements construits	Nombre de logements/an
1975-1982	1640	234
1982-1990	1192	149
1990-1999	940	104

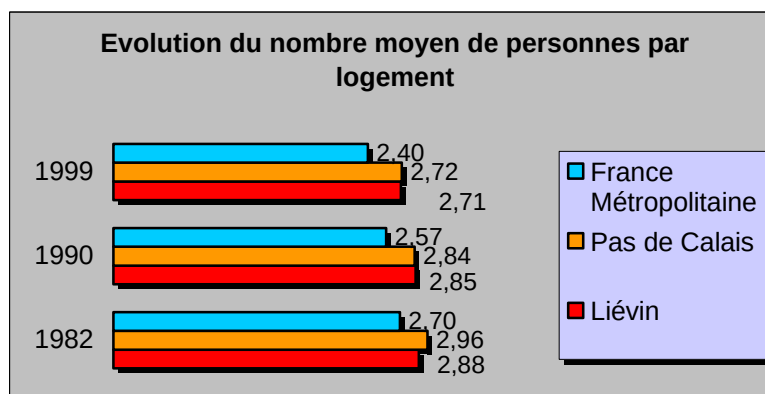
Source : INSEE

Le rythme de construction est en constante diminution depuis 1975. Cette diminution s'est surtout accentuée lors de la première période intercensitaire. En effet, après avoir enregistré la réalisation d'un nombre important de 1640 logements (soit environ 234 logements/an) durant la période 1975-1982, le rythme de construction de logements est descendu à une moyenne de 149 logements/an entre 1982 et 1990, puis à une moyenne de 104 logements/an entre 1990 et 1999.

2.2 *LES GRANDES CARACTERISTIQUES DU PARC DE LOGEMENT*

2.2.1 Taux d'occupation

Taux d'occupation	1982	1990	1999
Liévin	2,88	2,85	2,71
Département 62	2,96	2,84	2,72



A l'échelle nationale, le nombre d'occupants par résidence principale baisse. Ce phénomène traduit la transformation de la structure des ménages, l'augmentation des familles monoparentales, le vieillissement général de la population.

Sur la commune de Liévin, on retrouve ce mécanisme de décohabitation dans les mêmes proportions qu'à l'échelle départementale. Le nombre moyen de personnes par résidence principale est ainsi passé de 2,88 habitants en 1982 à 2,71 en 1999.

La carte par îlot IRIS ci-jointe montre que le taux d'occupation est compris entre 2,5 et 3 habitants par logement à l'exception du quartier Saint Amé, zone résidentielle plutôt familiale, à l'inverse du centre ville (au niveau de la rue Defernez) qui accueille plus de ménages d'une personne.

Ce taux est à prendre en compte dans les perspectives d'évolution de chaque commune. En effet, en raison de la baisse du nombre d'occupants par logement, il faut prévoir davantage de logements pour héberger une population en nombre équivalent ou en croissance.

2.2.2 Typologie des logements en résidences principales

	Total Résid Ppales		Résid ppales dans immeuble de 1 seul logt				Résid ppales dans immeuble de 2 à 9 logt				Résid ppales dans immeuble de 10 logt ou +			
	1990	1999	1990		1999		1990		1999		1990		1999	
	nbre	nbre	nbre	%	nbre	%	Nbre	%	nbre	%	nbre	%	nbre	%
Liévin	11760	12251	9354	79,54	9284	75,78	861	7,32	1104	9,01	1545	13,14	1863	15,21

La typologie des logements de Liévin, INSEE

1999	Maison individuelle		Logement dans immeuble collectif		Autre	
Liévin	9 107	74,3%	2 833	23,1%	311	2,6%
Département 62	428 513	80,2%	91 366	17,1%	14 426	2,7%

En 1999, on constate que la typologie des logements en résidence principale est assez proche de celle du département.

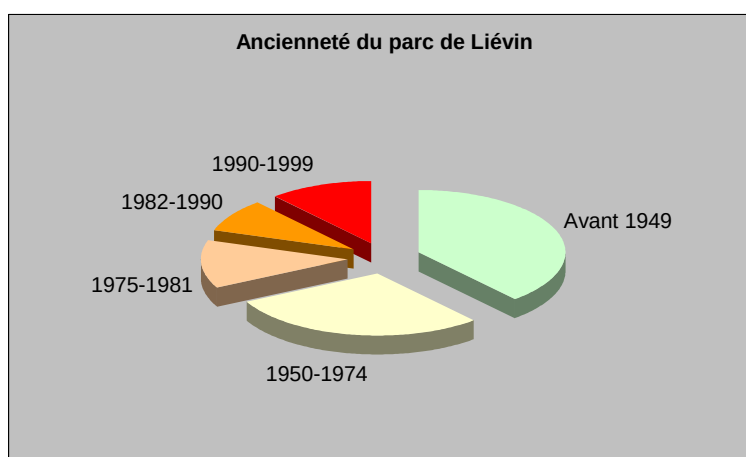
On trouve un habitat majoritairement individuel (près de 74,3% du parc en 1999) et une part d'habitat collectif qui représente un peu moins du quart du parc total de logements (23,1% en 1999). Cette part d'habitat collectif est supérieure à la moyenne départementale (17,1% en 1999) mais ne paraît pas excessive dans un centre urbain de l'importance de Liévin.

Cette faible part des logements en immeuble collectif pose d'ailleurs un problème en terme de densité et d'économie d'espace. Le développement massif d'un habitat individuel bas (exemple au niveau des Marichelles ou au nord de Saint Amé) pour faire face à la croissance démographique a induit un important étalement urbain. On recense tout de même des regroupements conséquents d'ensembles collectifs, au niveau des Marichelles, de la cité Leon Blum (à l'est) ou encore à l'ouest de la cité Rollencourt.

2.2.3 Ancienneté du parc

Date de l'achèvement de la construction	Avant 1949	1950-1974	1975-1981	1982-1990	1990-1999
Nombre de logements	5 108	3 828	1 640	1 192	940
Pourcentage de la commune	40,2%	30,1%	12,9%	9,4%	7,4%
Département 62	38,7%	29,6%	13%	11%	7,7%

(Source : INSEE)



Le parc de logement de Liévin est plus ancien que la moyenne du département, puisque quasiment 40,2% des logements ont été construits avant 1949 contre 38,7% pour le département. Il s'agit essentiellement de la reconstruction d'après-guerre (centre ville et cités minières).

On constate qu'à partir de 1975, les taux communaux sont toujours inférieurs à ceux du département.

2.2.4 Confort des Résidences Principales

Résidences Principales en 1999	avec WC intérieurs	sans baignoire ni douche	sans chauffage central
Liévin (en %)	96,6 %	2,6%	20,2 %
Département 62	84,9%	13,1%	38,2%

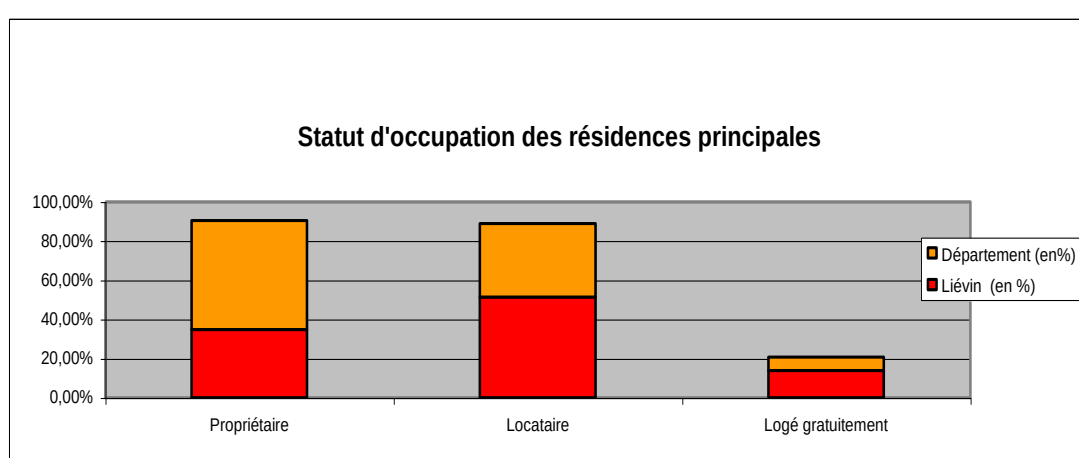
(Source : INSEE 1999)

20,2% des logements n'ont pas le chauffage central (contre 38,2% dans le département), 96,6% des logements ont un WC intérieur, contre 84,9% dans le département.

Malgré la relative ancienneté du parc constatée précédemment, les résidences principales de Liévin sont en moyenne bien plus confortables qu'à l'échelle départementale, ce qui est principalement lié à l'effort important consacré à la rénovation du parc de logements miniers.

2.2.5 Statut d'occupation des Résidences Principales

1999	Propriétaire	Locataire	Logé gratuitement
Liévin (en %)	34,8%	51,3%	13,9%
Département 62	55,6%	37,6%	6,9%



En 1999, à peine plus du tiers des résidences principales était occupé par des propriétaires (34,8%). Ce taux est très inférieur à la moyenne départementale. La part des locataires est très importante (51,4%).

Cette répartition du statut d'occupation est donc à la fois le fait de l'héritage minier (les logements issus de cette période étant en grande partie gratuits ou en location) et d'un contexte économique délicat (la faiblesse des revenus étant à mettre en relation avec la faiblesse du nombre de propriétaires).

2.3 LE PARC DE LOGEMENT SOCIAL

1999	nb de résid ppale	nb de résid ppale dont statut d'occupation propriétaire		nb de résid ppale dont statut d'occupation locataire non HLM		Nb de résid ppale dt statut d'occupation locataire HLM		Nb résid ppale dt stat d'occupation locataire meublé ou chbre d'hôtel		Nb résid ppale dt stat d'occupation logé gratuitement	
Liévin	12 251	4 258	34,76 %	2 108	17,21 %	3 984	32,52 %	200	1,63 %	1 701	13,88 %
Département	-	-	55,57 %	-	17,06 %	-	19,11 %	-	1,38 %	-	6,88 %

Statut d'occupation des résidences principales dans l'agglomération Lens Liévin, INSEE 1999

	Nb de résidences principales	Nb de résid. pcpales statut d'occup. Propriétaire	Nb de résid. pcpales statut d'occup. Locataire non HLM	Nb résid. pcpales statut d'occup. Locataire HLM	Nb résid. pcpales statut d'occup. locataire meublé ou chambre d'hôtel	Nb de résidences pcpales statut d'occup. Logé gratuitement
1990	11 760	4 098 (33,4%)	2 806 (22,9%)	2 300 (18,8%)	103 (0,9%)	2 453 (20,0%)
1999	12 251	4 258 (34,8%)	2 108 (17,2%)	3 984 (32,5%)	200 (1,6%)	1 701 (13,9%)

Statut d'occupation des résidences principales de Liévin, INSEE 1999

Le parc de logement social à Liévin connaît une hausse importante de 1990 à 1999, passant de 38,8% à 46,4% et ce, malgré une diminution de 6 points de la part des logés gratuitement.

Le parc HLM représente près du tiers du parc total. Il n'a eu de cesse d'augmenter fortement et ce phénomène se poursuivra naturellement dans la mesure où progressivement une grande part du patrimoine minier (SOGINORPA) se transforme en logement social.

D'ailleurs, au sens de la Loi SRU du 13 décembre 2000, les logements miniers sont comptabilisés dans le parc de logement social, ce qui, notamment sur Lens et Liévin, fait passer ce taux au voisinage de 50 %.

L'analyse IRIS permet de constater que les plus fortes concentrations de logements sociaux (logements individuels et collectifs) se situent au niveau des quartiers des Marichelles et de Calonne, à la différence du quartier Saint Amé. Ce dernier regroupe moins de 15% de logements sociaux alors que les quartiers cités présentent eux des îlots en ayant plus de 80%, voire plus de 90% pour les Marichelles-Ouest (grands ensembles collectifs). Si l'on ajoute le quartier Saint Albert, aux Marichelles et à Calonne, on remarque une relative dichotomie entre la moitié nord-ouest et le sud-est. Le centre, le Riaumont (à l'exception des quartiers Léon Blum et Jean Jaurès) et le quartier Saint Amé présentent, en effet, des densités de logements sociaux moins élevées.

	Avt 1915	1915- 1948	1949-1967	1968-1974	1975-1982	1982-1989	1990-1999	Total
Liévin	17	985	798	542	868	326	448	3 984
	0,43 %	24,72 %	20,03 %	13,60 %	21,79 %	8,18 %	11,24 %	
Département 62	3721	13037	17085	15250	24775	16305	11915	102 088
	3,6%	12,8%	16,7%	14,9%	24,3%	16,0%	11,7%	

Classement des logements HLM selon leur âge, INSEE 1999

Même s'il est un peu plus ancien que le parc HLM départemental moyen, **le parc HLM de Liévin est relativement récent** puisque 41% date d'après 1975 et 55 % d'après 1968.

On constate également que **le rythme des constructions de logements HLM a fortement baissé entre 1982 et 1990**, près de deux fois plus que la moyenne départementale. Mais sur la dernière période intercensitaire, il rattrape le rythme départemental, avec 11,24% des constructions.

Le parc de logement HLM est très important sur le territoire liévinois comme sur celui de l'agglomération.

Entre 1990 et 1999, à Liévin, 940 logements ont été construits dont **448 logements HLM, soit près de 50% des constructions récentes.**

En 1999, on comptait alors 3 984 logements HLM. Depuis, avec l'intégration progressive d'une partie du parc de logements miniers (SOGINORPA) et de nouvelles constructions le parc HLM a encore pris de l'importance. Comme le montre le tableau ci-dessous, **le parc de logement social a donc beaucoup progressé entre 1999 et 2003, passant de 5685 à 7169 logements sociaux.**

En 2003, le parc de logement social était ainsi partagé entre plusieurs bailleurs et une association :

NOM	NBRE DE LGT SUR LIEVIN	ADRESSE
ARTOIS LOGEMENT	80	49, place du Général de Gaulle 62300 LENS
IMMOBILIERE NORD ARTOIS	35	119, rue du 8 mai 1945 59650 VILLENEUVE D'ASCQ
LOGEMENT RURAL	183	Place des Héros 62000 ARRAS
PAS DE CALAIS HABITAT	3075	3, tour Anet 62300 LENS
S.I.A.	425	67, avenue des Potiers 59506 DOUAI
SOGINORPA	3371	207, rue Roger Salengro - BP27 62750 LOOS EN GOHELLE
Nombre de logements	7169	

On recense donc en 2003, **7 169 logements sociaux.**

2.4 LES LOGEMENTS VACANTS

Dans la commune, le parc de logements vacants a ainsi évolué :

	Nbre de logements vacants	Taux de vacance de Liévin	Parc total de Liévin	Taux de vacance départemental
1982	696	5,7%	12 168	6,6%
1990	619	5,0%	12 437	6,3%
1999	424	3,3%	12 708	4,6%

Sources : INSEE/Cahiers jaunes

De 1982 à 1999 le nombre et la proportion de logements vacants a diminué de façon continue comme le département, mais à un rythme plus élevé. En 1999, le taux de vacance communal est de 3,3% (contre 4,6% dans le département). **Ceci met en avant une pression foncière importante et qui s'accroît sur le parc de logements liévin.**

L'analyse IRIS permet de situer les espaces présentant le plus de logements vacants. Il s'agit du centre ville, de part et d'autre de la rue Defernez (plus de 45 logements vacants par îlot). La vacance en centre ville est un phénomène habituel dans les grands centres urbains. A l'inverse, le quartier des Marichelles (avec deux îlots à 1,2% et 1,8% de taux de vacance) présente un nombre de logements vacants extrêmement faible.

2.5 LE MARCHE DU LOGEMENT

Le prix des logements a fortement augmenté sur les 10 dernières années avec, en moyenne, une augmentation de +30 à +40 % et souvent davantage. Ceci étant, on peut dire qu'il s'est normalisé, tant son niveau était bas au début des années 90 et que le manque de produits de qualité a généré une certaine pression sur le marché.

La construction neuve se caractérise uniquement par des logements individuels de type pavillonnaire – lotissement - et quelques petits collectifs bénéficiant notamment des avantages fiscaux liés aux lois Périssol puis Besson. Citons, par exemple, un des plus importants programmes de logements, au nord-est de la commune, dans la ZAC de l'an 2000. Ce nouveau « quartier » s'appellera Résidence de l'Olympe et alliera 96 logements en petits collectifs (8 immeubles) et 80 logements individuels.

On remarque cependant une totale absence de produits neufs de type maison de ville, qui, à en croire la demande existante dans l'ancien, serait susceptible d'intéresser une clientèle.

2.6 LES MECANISMES DE CONSOMMATION DU PARC ENTRE 1982 ET 1999

Les variations démographiques (et notamment les diminutions) enregistrées durant les différentes périodes intercensitaires peuvent être en partie liées à l'offre de logements. Plusieurs phénomènes jouent sur le nombre de logements disponibles.

2.6.1 Le Phénomène de Renouvellement

L'évolution du parc immobilier ne correspond pas essentiellement à la réalisation d'habitations nouvelles. Parallèlement à la construction, certains logements sont démolis, abandonnés ou affectés à d'autres activités (bureaux, commerces...).

➤ Entre 1982 et 1990 :

Le parc total des logements n'a augmenté que de 269 unités, alors que dans la même période, 1192 logements ont été construits.

$$1\ 192 - 269 = 923 \text{ logements}$$

Donc, 923 logements ont été démolis, abandonnés ou affectés à un autre usage, soit 8,4% du parc de 1982 (en 8 ans), ce qui équivaut à un taux annuel de 0,95%.

➤ Entre 1990 et 1999

Le parc total des logements s'accroît de 271 unités, alors que durant la même période, 940 logements ont été construits.

La différence entre ces chiffres est de : $940 - 271 = 669$ logements

Donc, 669 logements ont été démolis, abandonnés ou affectés à un autre usage, soit 5,4 % du parc de 1990 (en 9 ans), ce qui équivaut à un taux annuel de près de 0,6%.

2.6.2 Le phénomène de Desserrement

Le parc de logements se doit également d'être suffisant pour répondre aux besoins issus des nouveaux comportements sociaux.

En effet, d'année en année, le nombre de ménage augmente. Ce phénomène n'est pas nécessairement dépendant de la croissance démographique et peut être constaté aussi bien à Liévin que dans d'autres communes du département.

Les ménages composés d'une personne ne cessent d'augmenter ces dernières années, en dépit de la baisse démographique enregistrée depuis 1990.

	Nombre de ménages d'une personne	Nombre d'habitants par résidence principale
1982	2 349	2,8833
1982/1990	+ 490	
1990	2 839	2,847
1990/1999	+ 540	
1999	3 379	2,71

Cette augmentation du nombre de ménages est issue :

- de la progression des divorces, séparations,
- de l'augmentation du nombre de personnes célibataires,
- du vieillissement de la population.

Il en résulte donc :

- une augmentation du nombre de familles monoparentales,
- une diminution du nombre de personnes par ménage.

Le nombre de résidents par logement devient ainsi plus faible et entraîne un desserrement de la population dans le parc.

Un nombre accru de résidences principales est donc nécessaire, pour faire face à l'augmentation des ménages, bien que chacun d'entre eux soit, en moyenne, composé d'un nombre de personnes de moins en moins important.

A Liévin, le phénomène de desserrement a été continu entre 1968 et 1999 passant de 3,41 à 2,71.

Le phénomène de desserrement de la population a contribué à la consommation de logements pouvant être évaluée à :

1982 – 1990 : Passage de 2,8833 à 2,847 personnes par résidences principales

$32\,888$ (population résidente de 1982) / $2,847 = 11\,551$

C'est donc 11 551 résidences principales qui étaient nécessaires en 1990 pour loger la population de 1982, suite à son desserrement.

$11\,551 - 11\,406$ (résidences principales en 1982) = **145** résidences principales.

Ainsi, entre 1982 et 1990, 145 logements étaient nécessaires pour compenser le phénomène de desserrement.

1990-1999 : Passage de 2,847 à 2,71 personnes par résidences principales.

$33\,490$ (population résidente de 1990) / $2,71 = 12\,358$

C'est donc 12 358 résidences principales qui étaient nécessaires en 1999 pour loger la population de 1990, suite à son desserrement.

$12\,358 - 11\,760$ (résidences principales en 1990) = **598** résidences principales.

Ainsi, entre 1990 et 1999, 598 logements ont été consommés uniquement pour assurer le phénomène de desserrement.

2.6.3 Le Phénomène de Vacance

L'existence d'un parc de logements vacants est indispensable pour assurer une fluidité du marché et permettre aux habitants d'une ville de changer d'habitation en fonction de leurs besoins (naissance, départ des enfants, séparation...).

Un taux équivalent à 6% du parc de logements permet d'assurer une bonne rotation de la population dans ce même parc.

Cependant, l'importance du parc de logements dans une commune est fluctuante :

- l'insuffisance du parc de logements provoque une réduction du nombre de logements vacants;
- à l'inverse, une offre abondante ou un parc comportant de nombreux logements anciens vétustes engendrent une augmentation du nombre de logements vacants.

Dans la commune le parc de logements vacants représente :

	Nbre de logements vacants	%	Parc de logements
1982	696	5,7	12 168
1990	619	5,0	12 437
1999	424	3,3	12 708

Sources : INSEE/Cahiers jaunes

De 1982 à 1999 le nombre et la proportion de logements vacants a diminué de façon continue. En 1999, le taux de vacance communal est inférieur à 6%, taux que l'on considère nécessaire pour assurer une bonne rotation de la population.

2.6.4 Les Résidences secondaires

	Nbre de résidences secondaires	%	Parc de logements
1982	66	0,5	12 168
1990	12	0,1	12 437
1999	8	0,06	12 708

Sources : INSEE/Cahiers jaunes & Communes...Profils

Les résidences secondaires sont très peu nombreuses sur Liévin. Leur baisse a été constante. En 1999, elles représentent moins de 1% du parc total de logements.

2.6.5 Récapitulatif par période intercensitaire

La construction de logements n'a pas toujours pour effet d'accroître le parc immobilier.

Les besoins endogènes nécessaires au maintien de la population, à la rénovation du parc de logements et à l'assurance d'une certaine fluidité du parc impliquent une consommation de logements.

➤ Entre 1982 et 1990

Phénomène de renouvellement	923
Phénomène de desserrement	133
Variation des logements vacants	- 77
Variation des résidences secondaires	- 54

TOTAL	937
--------------	------------

Entre 1982 et 1990, 937 logements étaient nécessaires pour compenser les phénomènes de renouvellement et de desserrement, de variation des logements vacants et des résidences secondaires.

Or, 1 192 logements neufs ont été construits durant cette période.

L'augmentation de la population a été possible grâce aux $1\,192 - 937$, soient **255 logements**.

$255 \times 2,85$ (nombre de résidents par logement en 1990) = 726 personnes

➤ Entre 1990 et 1999

Phénomène de renouvellement	669
Phénomène de desserrement	598
Variation des logements vacants	-195
Variation des résidences secondaires	- 4

TOTAL	1 068
--------------	--------------

Entre 1990 et 1999, 1 068 logements étaient nécessaires pour compenser les phénomènes de renouvellement et de desserrement, de variation des logements vacants et des résidences secondaires.

Or, 940 logements neufs ont été construits durant cette période.

Il a donc manqué : $1\,068 - 940 =$ **128 logements**.

La baisse démographique est à mettre en relation avec cette insuffisance :

$128 \times 2,71$ (nombre de résidents par logement en 1990) = 346.

Or, la population résidente a baissé, dans les mêmes proportions, soit 349 personnes durant cette période...

2.7 HYPOTHESES D'AMENAGEMENT ET PERSPECTIVES D'EVOLUTION

Les mécanismes de consommation de logements constatés au cours des périodes précédentes à Liévin ainsi que les mouvements enregistrés sur l'ensemble de la France, démontrent qu'il est nécessaire d'envisager la réalisation de nouveaux logements pour assurer ne serait-ce que le maintien de la population.

Une première estimation du nombre de logements peut être faite par le calcul et le raisonnement suivant.

2.7.1 Poursuite du phénomène de renouvellement entre 1999 et 2015

Le renouvellement du parc (abandon, démolition...) devrait se poursuivre en raison de la présence de nouveaux logements anciens. Sans atteindre le taux national de 1% par an, une reprise de renouvellement devrait s'exercer entre 1999 et 2015.

Entre 1982 et 1990, le taux de renouvellement était de 1% par an et de 0,6% par an entre 1990 et 1999.

On peut légitimement supposer compte tenu de l'ancienneté du parc atteindre un taux proche de 0,5% par an.

$12\ 708$ (parc total de 1999) $\times$ 1,0824 (intérêt composé : 0,5% sur 16 ans) = 13 755

$13755 - 12\ 708 = 1\ 047$ **logements renouvelés ou détruits soit environ 64 logements par an.**

2.7.2 Poursuite du phénomène de desserrement entre 1999 et 2015

Il y a tout lieu de penser que le phénomène de diminution de la taille des ménages et de desserrement du parc immobilier va se poursuivre.

Le mécanisme de la décohabitation a une incidence très importante sur la consommation du parc.

Au niveau départemental, le taux d'occupation est de 2,72 en 1999.

Au niveau communal il est de 2,85 en 1990 et de 2,71 en 1999

Deux hypothèses sont envisagées :

✓ Hypothèse basse :

Le nombre d'occupants par résidence principale se maintient autour de 2,65 en l'an 2015.

$33\ 147$ (habitants des résidences principales en 1999) / 2,65 = 12 508 résidences principales

$12\ 508 - 12\ 251$ (nombre de résidences principales existantes) = 257

257 résidences principales sont nécessaires pour répondre aux besoins issus du phénomène de desserrement.

✓ **Hypothèse haute :**

Le nombre d'occupants par résidence principale se maintient autour de 2,60 en l'an 2015.

$33\,147$ (habitants des résidences principales en 1999) / $2,60 = 12\,749$ résidences principales

$12\,749 - 12\,251$ (nombre de résidences principales existantes) = 498

498 résidences principales sont nécessaires pour répondre aux besoins issus du phénomène de desserrement.

2.7.3 Résidences secondaires

Le nombre de résidences secondaires devrait se maintenir au niveau actuel.

2.7.4 Logements vacants

En 1999, le taux de vacance est de 3,3%. C'est un taux insuffisant qui ne permet pas une rotation satisfaisante de la population au sein du parc .

On considère que le taux de vacance théorique va légèrement augmenter d'ici 2015 pour se rapprocher du taux de 1990 qui était de 5%, ce qui est plus proche du taux théorique de 6%.

✓ **Hypothèse basse :**

$12\,708$ (parc immobilier en 1999) + 1047 (renouvellement) + 257 (desserrement) = $14\,012$ logements (équivalent à 95% du parc)

$14\,012 / 0,95 = 14\,749$ logements

$14\,749 \times 0,05$ (taux de vacance) = 737 logements vacants en 2015

$737 - 424$ (logements vacants en 1999) = 313 logements

Le nombre de logements vacants devrait donc augmenter de 313 unités d'ici 2015.

✓ **Hypothèse haute :**

$12\,708$ (parc immobilier en 1999) + 1047 (renouvellement) + 498 (desserrement) = $14\,253$ logements (équivalent à 95% du parc)

$14\,253 / 0,95 = 15\,003$ logements

$15\,003 \times 0,05$ (taux de vacance) = 750 logements vacants en 2015

$750 - 424$ (logements vacants en 1999) = 326 logements

Le nombre de logements vacants devrait donc augmenter de 326 unités d'ici 2015.

2.7.5 Récapitulatif 1999-2015

	Hypothèse basse	Hypothèse haute
Renouvellement	+ 1 047	+1 047
Desserrement	+ 257	+ 498
Résidences Secondaires	+0	+0
Logements vacants	+ 313	+326
TOTAL	1 617	1871

Ainsi 1 617 à 1 871 logements sont à édifier pour préserver le maintien de la population résidente de 1999, sur la période de 1999/2015.

2.7.6 Actualisation des hypothèses à l'année 2003

L'estimation précédente prend pour base l'ensemble des données INSEE 1999. Or, depuis le dernier recensement, quatre années se sont écoulées et les phénomènes de renouvellement, de desserrement et de vacance se sont poursuivis.

Le rythme de construction depuis le 1^{er} janvier 2000 est exposé ci-dessous :

Année	Permis de construire pour un logement neuf
2000	17
2001	60
2002	83
2003	273
Total	433

Source : municipalité de Liévin

433 permis de construire ont donc été déposés depuis le 1^{er} janvier 2000, soit une moyenne de 108 logements par an. Parmi ceux-ci, on compte des grandes opérations comme la résidence de l'Olympe, dans la ZAC de l'an 2000 (176 logements), un lotissement au nord des Marichelles, et des opérations plus petites comme celles à l'arrière de la Cité des Brebis ou sud de la polyclinique de Riaumont. A ces constructions groupées sont à ajouter une multitude de « dents creuses » (parcelles étroites nues) comblées par des habitations.

	Hypothèse basse	Hypothèse haute
Nombre de logements nécessaires entre 1999 et 2015	1 617	1 871
Logements construits depuis 1999	433	433
Nombre de logements nécessaires entre 2003 et 2015	1 184	1 438

Il doit donc être construit 1 184 à 1 438 logements d'ici à l'an 2015 pour assurer le maintien de la population, ou une moyenne de 1 311 logements sur les 12 ans, soit entre 99 et 120 logements en moyenne par an.

Le présent PLU doit permettre une poursuite de l'effort de construction engagé avec l'ouverture de nouveaux espaces à urbaniser.

2.7.7 Besoins en terrains

Les moyennes de référence considérées sont :

- des parcelles de 500 m², auxquels il convient d'ajouter 25% nécessaires à la réalisation des VRD (Voiries et Réseaux Divers), soit une moyenne de 625 m² par parcelle ;
- 25% des logements à construire seront en petit collectif avec une densité de 1 logement pour 100 m² de terrain.

Hypothèse basse : 1184 logements (888 logements individuels +296 logements collectifs)

888 logements individuels : $888 \times 625 \text{ m}^2 = 555\,000 \text{ m}^2$

296 logements collectifs : $(296 \times 100 \text{ m}^2) = 29\,600 \text{ m}^2$

Soit un besoin en terrain de 584 600 m², **58,5 hectares.**

Hypothèse haute : 1438 logements (1078 logements individuels +360 logements collectifs)

1078 logements individuels : $1078 \times 625 \text{ m}^2 = 673\,750 \text{ m}^2$

360 logements collectifs : $(360 \times 100 \text{ m}^2) = 36\,000 \text{ m}^2$

Soit un besoin en terrain de 709 750 m², **71 hectares.**

Ce sont donc entre 58,5 et 71 hectares qui doivent être prévus pour permettre le maintien de la population sur la commune à l'horizon 2015.

D'autre part, l'opérationnalité de chaque secteur est conditionnée par la maîtrise des sols et donc la volonté des propriétaires.

Dès lors, il est nécessaire de réserver au nouveau plan de zonage des secteurs susceptibles d'accueillir les extensions à vocation d'habitat d'une superficie équivalente de 1,5 fois les surfaces définies précédemment **soit entre 87,75 hectares et 106,5 hectares.**

Synthèse : habitat et perspectives d'évolution

La mise en adéquation de ces différents facteurs montre qu'il est nécessaire d'envisager la réalisation de nouveaux logements et ce dans l'objectif de maintenir le niveau actuel de la population communale.

Il y a donc une nécessité de répondre, d'une part, à la demande des habitants actuels de Liévin, mais également de satisfaire de nouvelle population souhaitant s'installer sur la commune. Il faut prévoir davantage de logements individuels et collectifs pour une population égale et a fortiori croissante.

Dans un objectif de maintien, ou très légère croissance de la population, ce sont donc entre 1 184 et 1 438 logements qui seront nécessaires sur la période 2003-2015, compte tenu des 433 permis de construire déposés, soit entre 87,7 hectares et 106,5 hectares sur lesquels intervenir dans le nouveau PLU pour une vocation habitat soit une moyenne de 97 hectares.

Enjeux :

- Permettre le maintien de la population,
- Développer une offre diversifiée qui réponde aux attentes de population,
- Favoriser la densité et poursuivre le renouvellement urbain.

3 DONNEES ECONOMIQUES ET PERSPECTIVES D'EVOLUTION

3.1 POPULATION ACTIVE ET EMPLOI

3.1.1 La population active

L'analyse démographique précédente explique les principaux constats qu'il est possible de faire sur la population active de Liévin.

	Population de 15 ans et plus	population active totale	Taux d'activité des plus de 15 ans
LIEVIN	26234	12616	48,1%
Département	1153789	587302	50,1%

Activité des plus de 15 ans dans l'agglomération de Lens Liévin

Année	Population active totale	Taux d'activité* à Liévin	Taux d'activité départemental	Actifs hommes		Actifs femmes	
				Nbre	% d'activité	Nbre	% d'activité
1982	11 485	34,7%	37,1%	7 325	45,6%	4 160	24,3%
1990	11 660	34,7%	37,9%	7 040	43,5%	4 620	26,5%
1999	12 616	37,8%	40,7%	7 426	46,5%	5 190	29,7%

(Sources :recensement INSEE ; cahiers jaunes)

La population active totale a globalement augmenté entre 1982 et 1999 (+1 131 personnes), cependant le taux d'activité reste toujours de 3 points inférieur à la moyenne départementale. Il est également intéressant d'observer que l'augmentation du nombre d'actifs (près de 1000 actifs supplémentaires) et la nette amélioration du taux d'activité (+3 points) lors de la dernière période intercensitaire. Depuis le début des années 1990, la commune tend donc à rattraper son retard en matière d'activité.

Par ailleurs, il existe des disparités concernant l'évolution au sein de la population.

En effet, la population active masculine a enregistré une forte diminution entre 1982 et 1990 avec une perte de 285 actifs. Cette tendance s'est inversée durant la dernière période intercensitaire et l'on a enregistré un gain de 386 actifs.

C'est l'augmentation du nombre des femmes actives qui est la principale cause de la hausse des actifs entre 1982 et 1999 avec +1 030 femmes actives et un taux d'activité féminin qui a augmenté de 5,4 points.

* Taux d'activité : population active / population totale.

3.1.2 La population active ayant un emploi

Années	Total		Femmes		Hommes	
	Liévin	Département	Liévin	Département	Liévin	Département
1990	8 491	462 068	3 109	176 435	5 382	285 633
1999	8 728	482 051	3 484	194 934	5 294	287 117

(Sources : INSEE ; Cahiers jaunes 1999)

La population active occupée à Liévin est globalement en augmentation. Celle-ci est directement liée à l'augmentation de la population active et plus particulièrement au taux d'activité féminin. En effet, on constate une augmentation de 375 femmes actives occupées entre 1990 et 1999 alors que dans le même temps le nombre d'actifs masculins diminue (-88). Cette évolution à Liévin se retrouve à l'échelle départementale avec une **forte augmentation de la population active occupée féminine**.

Le taux d'actifs occupés sur le territoire de l'agglomération de Lens Liévin est de 77,6%. **Pour Liévin, seuls 73,5% des actifs sont occupés (soit une différence de près de 9 points comparée au département).**

Au sein de la commune **94%** (8728 actifs occupés sur 9 266) **des actifs occupés sont « salariés »** ce qui fait un taux supérieur de 4 points à celui du département. Par opposition, les non salariés ne représentent que 6 % des actifs occupés de Liévin.

3.1.3 Le chômage

Année	Total		Femmes		Hommes	
	Liévin	Dépt 62	Liévin	Dépt 62	Liévin	Dépt 62
1990	21,3%	15%	26,3%	20,3%	18,1%	11,4%
1999	26,5%	17,9%	24,1%	22%	30,0%	24%

(Taux de chômage 90-99, sources : INSEE ; Cahiers jaunes 1999)

Le nombre de chômeurs s'élevait en 1999 à 3 350 personnes (données INSEE) ; ce qui représente un **taux de chômage de 26,5%** de la population active et une hausse d'environ 5 points par rapport à la période 1990-1999. Il s'agit d'un chiffre très important, plus de 16 points supérieur à la moyenne nationale, et qui semble encore progresser.

Si le taux de chômage féminin tend à s'infléchir (-2 points), il n'en est pas tout à fait de même pour les hommes qui accusent un taux de chômage de 30%, 12 points de plus qu'en 1990.

Il convient cependant de noter qu'en 1999, même si le territoire présentait l'un des taux de chômage les plus élevés de la région Nord Pas de Calais, en terme d'évolution, la zone d'emploi de Lens Hénin présentait la plus forte baisse.

En 2003, la Direction Régionale du Travail (DRT) recensait à Liévin 2103 demandeurs d'emplois (1302 hommes et 801 femmes) et un taux de chômage de 14,4% pour la zone d'emploi de Lens (dont faire partie Liévin). La différence des chiffres entre INSEE et DRT (3350 chômeurs en 1999 selon l'INSEE) est due à des modes de calcul et de recensement différents.

3.2 LES EMPLOIS

✓ La création d'entreprises

	Taux de création en 1995	Part des créations pures
Zone d'emploi Lens Hénin	11,5%	55%
Région Nord Pas de Calais	10,8%	60,6%

Sur la zone d'emploi de Lens Hénin, nous relevions en 1995 un taux de création d'entreprises le plus élevé du Pas de Calais et important comparée au reste de la région. Seules les zones d'emploi de Lille et Roubaix Tourcoing présentaient un taux plus élevé avec 12% de taux de création.

On constate donc une dynamique économique positive sur le territoire qu'il convient de conforter. Mais il faut noter que **seule 55 % des créations sont des créations pures**. Ce qui peut mettre en évidence la reconversion d'un certain nombre d'entreprises.

✓ Le taux d'emploi :

	1990				1999		
	Nb d'emplois	Population active	Taux d'emploi		Nb d'emplois	Population active	Taux d'emploi
LIEVIN	8 460	11 840	0,71		9 051	12 616	0,72
LENS	19 196	12 380	1,55		20 856	13 742	1,52
ARRONDISSEMENT DE LENS	83 384	116 696	0,71		91 985	124 485	0,74

En 1999, le nombre d'emplois est de 9 051 à Liévin. Le taux d'emploi (rapport du nombre d'emplois/population active) est de 0,72. Ce taux est relativement faible pour une commune de l'importance de Liévin même s'il est en très légère augmentation depuis 1990 où il atteignait 0,71. Le nombre d'emplois était alors de 8460 pour 11 840 actifs. Cette évolution est à l'image de l'arrondissement qui est passé dans la même période d'un taux de 0,71 à un taux de 0,74. En revanche, la différence est marquante concernant la comparaison avec la ville de Lens qui possède, malgré une relative baisse durant la période intercensitaire, un taux d'emploi plus de deux fois supérieur (1,55 en 1990, 1,52 en 1999). En 1999, le taux de chômage lensois (26,7%) est pourtant supérieur à celui de Liévin (26,5%).

Notons tout de même, sur la commune de Liévin, **une croissance de près de 600 emplois en 9 ans, soit une augmentation de 7,1%**, dans une conjoncture économique nationale des plus mitigée.

✓ *Les migrations domicile-travail :*

Années	Population active de la commune travaillant dans la commune		Population active de la commune travaillant hors Liévin	
1982	3 586	37,1%	6 085	62,9%
1990	3 962	43,2%	5 209	56,8%
1999	3 557	38,4%	5 709	61,6%

Sources : INSEE/ Cahiers "Jaunes" 1982-1999

En 1999, 38,4% des actifs de Liévin travaillent dans la commune contre 43,2% en 1990. **La mobilité domicile-travail a très fortement augmenté lors de la dernière période intercensitaire.**

La population active est plus importante en 1999 qu'en 1990, mais cela ne suffit pas à compenser la demande. Les actifs sont majoritairement amenés, depuis 1990, à se déplacer dans d'autres communes du Bassin minier ou de la métropole lilloise pour trouver un emploi. Il s'agit d'un phénomène courant, mais ce qui l'est moins c'est la différence entre le nombre d'emplois sur la commune, qui est de 9 051, et le nombre de personnes, en 1999, travaillant en dehors de la commune, qui est de 5 709. Ce constat pose **un sérieux problème d'adaptation des emplois communaux avec la population locale**. Il convient donc d'étudier d'où viennent les 5 494 personnes travaillant sur la commune de Liévin.

Origine de la population travaillant à Liévin :

Secteur géographique d'origine	Nombre	Part dans les emplois liévinos
Liévin	3 557	39,3%
Pas de Calais (hors Liévin)	4899	54,2%
<i>Communes de la CALL</i>	3 258	36,0%
<i>Lens</i>	507	5,6%
Nord	540	6,0%
Picardie	10	0,1%
Région parisienne	14	0,1%
Autre secteur	31	0,3%
Total	9051	100%

Sources : INSEE – CD Mobilité 59/62 1999

On compte donc 5 494 personnes travaillant sur Liévin mais résidant dans une autre commune. Seuls 39,3% des emplois sont occupés par des Liévinois, si on totalise l'ensemble des actifs venant de la Communauté d'Agglomération, on arrive à plus de 75%, dont 5,6% viennent directement de Lens. **Il existe donc près d'un quart des emplois qui sont occupés par des personnes résidant en dehors de l'Agglomération.**

Ces personnes sont majoritairement issues de la région, **moins de 1% ne viennent pas du Nord Pas de Calais**. 6% viennent du département du Nord (parmi lesquelles près de 200 de la métropole lilloise), les personnes restantes (18,2%) sont issues du Pas de Calais (arrageois, béthunois...). Il s'agit donc majoritairement d'une population de proximité. **La commune aurait tout intérêt, d'un point de vue économique et social, à réussir à « capter » une partie de cette population qu'on appelle les « navetteurs ».**

Il faudra prendre en compte ce paramètre dans les futurs choix d'aménagement.

Comme il a été mis en avant lors des chapitres précédents, il y a, à Liévin, une sous représentation des catégories sociales traditionnellement productrices de revenus pour les communes : les cadres et professions intellectuelles supérieures et les artisans, commerçants et chefs d'entreprises.

On se situe actuellement dans une situation paradoxale où les politiques mises en place en terme de développement économique sur la commune ont pour conséquence la présence de plus de 9 000 emplois. Ce qui en fait un territoire très attractif alors que, dans le même temps, l'évolution du marché du travail s'est dégradée pour les populations qui habitent ce territoire, avec un taux de chômage qui n'a eu de cesse d'augmenter pour atteindre 24,8 %, dans l'agglomération, 26,5% à Liévin en 1999.

3.3 LES SECTEURS D'ACTIVITE

3.3.1 L'activité agricole

Le secteur primaire ne fait vivre qu'**1,5%** des salariés de la zone d'emploi de Lens-Liévin (A titre de comparaison : les taux pour le Nord-Pas de Calais : Secteur primaire=2,1%)

En comparaison des données départementales, on constate que la zone d'emploi Lens Hénin est une poche urbaine dans un département rural. A Liévin, le secteur primaire, au vu de la surface exploitée (à peine 20% de la surface communale) reste anecdotique.

Les principales caractéristiques de l'agriculture à Liévin en 2000 sont les suivantes :

Nombre total d'exploitations	5
Nombre exploitations classées	1
Exploitations professionnelles	3
Nombre de chefs d'exploitation et de coexploitants	5
Nombres d'actifs familiaux sur les exploitations	13pers
Nombre total d'actifs sur les exploitations	8 UTA
Superficie agricole utilisée des exploitations	268 ha
Terres labourables	253 ha
Superficie toujours en herbe	14 ha
Nombre total de vaches	80

(RECENSEMENT AGRICOLE 2000)

Rappelons que la commune de Liévin n'est plus une commune agricole depuis l'urbanisation massive qu'a provoquée l'ère minière. L'activité agricole devenue peu attractive sur la commune, voit son personnel décroître progressivement.

En 1988, on recensait 11 exploitations alors qu'en 2000, on en dénombrait plus que 5 dont 3 exploitations professionnelles.

3.3.2 L'industrie

Le secteur secondaire draine **24,9%** des emplois toujours sur la zone de Lens-Hénin (A titre de comparaison : les taux pour le Nord Pas de Calais : Secteur secondaire = 25,9%). En 2001, à Liévin, près de 1000 personnes travaillaient dans l'industrie, contre 785 en 2000. Cette évolution montre l'importance que garde ce secteur dans la vie économique de la commune.

Code APE	31 :12/2000		31 :12/2001	
	Nb d'entreprises	Effectif	Nb d'entreprises	Effectif
Ind alimentaires	5	274	6	277
Ind habillement	1	24	1	0
Travail du bois	2	9	2	11
Ind papier carton	1	39	1	41
Imprimerie	6	83	6	81
Ind plastique	2	85	3	95
Fab autres prod non métalliques	2	4	2	6
Métallurgie	1	4	1	4
Travail des métaux	10	178	10	190
Fab machines et équipements	3	23	5	33
Fab instruments médicaux et de précision	2	4	2	7
Industrie automobile	0	0	1	144
Fab meubles – Ind diverses	2	7	2	11
Récupération	1	4	1	3
Captage traitement et distribution d'eau	2	47	2	51
Sous total industrie	40	785	45	954
Construction	31	394	40	438
Total industrie+BTP	71	1179	85	1392

Source : CCI de Lens



Zone Industrielle de l'Alouette
Qui regroupe le principal de l'activité
industrielle de Liévin

Historiquement, l'industrie a une place déterminante dans le Bassin Minier où elle a façonné un paysage et une culture pendant près de 200 ans. La fin de l'ère minière oblige le territoire à trouver de nouvelles voies de développement avec, entre autres, une tertiarisation rapide de son économie. Mais si l'industrie n'a plus la place d'antan, elle garde une place importante, grâce à une situation géographique privilégiée et une culture qui reste encore bien présente. Avec le secteur Bâtiment et Travaux Publics, c'est, en 2001, 1392 personnes qui travaillent dans l'industrie sur le territoire de Liévin.

Si l'industrie a bien sûr un intérêt économique et social, elle peut aussi représentée des risques notamment environnementaux. Si Liévin ne compte pas dans ses rangs d'établissements classés SEVESO, en 2004, la DRIRE recensait 8 Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE), dont 4 sont situées dans la zone industrielle de l'Alouette.

Etablissement	Adresse
CARREFOUR	2, rue Liétard
Carrière de M. Dupuis André	80, rue de l'Abattoir
Cheminées Philippe	ZI de l'Alouette
EURODOUGH	1494, rue Jacob
GENERAL TRAILERS	Rue Fresnel
JAMBON LIEVINOIS	Rue Jacob
LOCAMION	ZI de l'Alouette
SPAO	29, rue du Dauphiné

L'extrême nord de Liévin est concerné par le périmètre PPI (organisation des secours en cas d'incident grave) de l'usine Grande Paroisse de Liévin.

3.3.3 Les services, le commerce et l'artisanat

Le secteur tertiaire est le secteur fort en terme d'emplois créés. **73,6%** des salariés (emplois publics et privés) travaillent dans ce secteur (à titre de comparaison : le taux pour le Nord pas de Calais est de 72%). A Liévin, si le secteur secondaire perdure, le secteur tertiaire a pris depuis le début de la crise minière une importance considérable. L'exemple du commerce alimentaire peut être cité, avec ses 1505 salariés en 2001, il est le secteur le plus représenté sur la commune en terme d'emploi.

Code APE	31 :12/2000		31 :12/2001	
	Nb d'entreprises	Effectif	Nb d'entreprises	Effectif
Commerce de gros	21	320	24	304
Commerce détail non spécialisé	16	420	16	469
Commerce détail alimentaire	12	29	12	28
Métiers de bouche	18	68	21	71
Autres commerce de détail	74	356	84	360
Cafés hôtels restaurants	35	260	41	273
Total commerce	176	1453	198	1505

Code APE	31 :12/2000		31 :12/2001	
	Nb d'entreprises	Effectif	Nb d'entreprises	Effectif
Commerce et réparation d'automobile	24	264	26	285
Autres réparations domestiques	5	19	5	21
Transport et activités annexes	10	221	11	286
Poste et télécommunication	0	0	1	1
Intermédiation financière	8	58	8	68
Assurances-auxiliaires fin et d ass	4	9	5	7
Activités immobilières	13	57	16	68
Location sans opérateur	4	13	4	14
Activités informatiques	1	3	2	7
Services fournis aux entreprises	39	528	48	591
Services professionnels	26	121	28	128
Sous total services	134	1293	154	1476
Autres services marchands et non marchands	126	1770	134	1766
Sous total tertiaire	310	2746	352	3242



La zone commerciale
(Carrefour-Pathé)

Comme le montrent les chiffres ci-dessus, les services, le commerce et l'artisanat représentent une part des plus importantes sur la commune. Sa progression ces dernières années vient confirmer une tertiarisation de l'économie que l'on peut constater partout en France.

On distingue aujourd'hui à Liévin deux types d'**armature commerciale** :

➤ **une armature de type supermarché**

Cela concerne cinq espaces. Le plus important d'entre eux est bien sûr le complexe Carrefour, en plein centre géographique de Liévin, au contact de son centre ville et de la RD58. Cette surface commerciale, par sa taille et son accessibilité possède une aire d'attraction supra-communale. Dans la même zone commerciale on trouve un supermarché hard discount (le long de la RD58). Les autres grandes surfaces, plus restreintes ont une clientèle plus proche, elles se situent au cœur des Marichelles, et au nord-est, l'un rue Delebecque, l'autre, rue Jules Guesde (entre Saint Amé et Saint Albert).

➤ Une armature de proximité.

Il existe une armature de type centre-ville dans le centre ancien (s'articulant le long des rues Defernez et Hugo) avec un ensemble relativement linéaire de commerces et d'artisans de proximité. On retrouve également ce type de commerces rue Jean Jaurès, en entrée de ville (en arrivant de Lens) et rue Thiers dans le quartier de Riaumont.

Lorsque l'on s'éloigne de ces petits espaces commerçants, on rencontre de façon épisodique des commerces isolés, souvent de type café ou boulangerie.

Tous ces commerces ont quelque peu souffert de l'arrivée de l'hypermarché, on trouve en centre ville des surfaces commerciales peinant à trouver repreneur, mais leur rôle en terme d'animation et de lien social demeure primordial. Ils maintiennent une vie de quartier qu'il convient de consolider.

3.3.4 Secteur public et secteur privé

Les emplois du secteur privé :

Type d'entreprise	2000		2001	
	Nombre	Effectif	Nombre	Effectif
Industrie+BTP	71	1179	85	1392
Commerce	176	1453	198	1505
Services	310	2746	352	3242
Total	557	5378	635	6139

C'est donc 6 139 personnes qui travaillent dans le secteur privé à Liévin. Le secteur public draine quant à lui 2 912 actifs, soit 32,2% des emplois de la commune. Il s'agit d'une proportion importante, liée, entre autres, à une politique d'emploi menée par la municipalité et aux grands nombres d'équipements présent sur la commune, comme les équipements d'enseignement qui nécessitent un personnel conséquent.

3.3.5 L'offre en matière de zones d'activités

Une grande partie des emplois industrielles, de commerce et de service se situe au niveau des principales zones d'activité :

- La zone Quadraparc au Nord de l'A21 (environ 23 hectares) ;
- La zone de l'Alouette au Nord Ouest (environ 59 hectares) ;
- La zone commerciale (environ 16 hectares) et les zones d'activités légères de du centre (environ 24 hectares) ;
- La zone d'activités légères de la Souchez à l'Est à cheval sur Eleu (une seule entreprise est sur Liévin, GT Trailers, ICPE).

L'ensemble de ces zones possède des espaces encore disponibles et/ou des possibilités d'extension sur Liévin, mis à part la ZAL de la Souchez où les possibilités se situeraient plutôt sur Eleu-dit-Leauwette. L'exemple le plus marquant est l'extension de l'espace d'activité central par la ZAC de l'An 2000 vers l'Est (opération en cours mixant activités, habitat et équipements).

Synthèse : économie et perspectives d'évolution

Entre 1982 et 1990, la population active, comme le taux d'activité était en légère stagnation. Mais depuis le début des années 90, on constate un rebond, un dynamisme incontestable. Entre 1990 et 1999, la population croît de 956 personnes, le taux d'activité de 3 points.

Le nombre d'emplois créés dans la même période atteste qu'il ne s'agit pas d'un phénomène purement structurel. En effet, entre 1990 et 1999, alors que la population diminuait de 196 personnes, la commune accueillait 600 emplois supplémentaires.

Malgré une industrie encore vivace, rappelons que l'on constate une progressive tertiarisation de l'économie liévine. Avec près de trois emplois sur quatre dans le commerce ou les services, le secteur tertiaire, dans toute sa diversité, a bel et bien pris le dessus. Ce phénomène devrait d'ailleurs s'accroître encore avec la création prévue, rue Léon Blum, d'un complexe tertiaire doté de 4000m² de bureaux...L'évolution de Liévin suit son cours.

Toutefois, comme l'ensemble des communes du bassin minier, la commune de Liévin n'a pas été épargnée par la crise économique qui a touché de nombreux secteurs d'activité. Ainsi, le taux de chômage enregistre une augmentation constante avec près de 26,5% de la population au chômage contre 15,8% en 1982. Si ce taux de chômage dépasse largement les moyennes départementale et nationale, rappelons que le bassin d'emploi de Lens Hénin présente un des plus importants taux de création d'entreprises de la région.

Ce paradoxe entre la création d'emplois et l'augmentation du chômage est en partie souligné par les migrations domicile-travail qui montrent une certaine inadéquation de l'offre à la demande locale.

Dans l'avenir, il s'agit d'assurer la pérennité des différents secteurs d'activités présents sur le territoire mais également de développer les secteurs porteurs d'un dynamisme. Ce développement passe par une sélection judicieuse des possibilités foncières (offre diversifiée et phasage de l'ouverture à l'urbanisation).

Enjeux :

- **Capter les navetteurs (population travaillant mais ne résidant pas à Liévin),**
- **Assurer la pérennité des différents secteurs d'activité en développant les capacités d'accueil,**
- **Favoriser la requalification des anciennes zones d'activité.**

4 LES EQUIPEMENTS ET LEURS PERSPECTIVES D'EVOLUTION

4.1 LES EQUIPEMENTS FACTEUR DE LIEN SOCIAL

L'étude des équipements présents sur la commune de Liévin est réalisée à partir du CD-ROM de l'inventaire communal de 1998 : comunoscopes et cartovisions.

L'indicateur « niveau d'équipement » permet de caractériser les moyens mis en œuvre par la commune pour satisfaire les besoins de ses administrés. Cet indicateur peut varier de 0 à 36. Il indique le nombre d'équipements présents sur la commune parmi la liste de 36 équipements définis par l'INSEE.

La commune de Liévin présente un niveau d'équipement égal à 36. C'est un niveau d'équipement très satisfaisant qui signifie que Liévin dispose des principaux équipements. Les quelques équipements manquants se trouvent soit à Lens soit sur la métropole lilloise.

Les principaux équipements recensés sont les suivants :

4.1.1 Les services généraux

La commune de Liévin est équipée :

- ✓ d'un Hôtel de Ville (rue Lamendin),
- ✓ des « Grands Bureaux » (services de la mairie, rue Edouard Vaillant),
- ✓ d'un bâtiment pour le service des fêtes (rue Littré),
- ✓ d'un Centre Technique Municipal (rue de l'abattoir),
- ✓ de serres municipales (rue du Dr Biat),
- ✓ d'un bâtiment pour le service habitat (rue des combattants de l'Union Française).

La commune possède également **13 salles municipales** :

- ✓ Chalet Lemaire (rue de l'abattoir),
- ✓ Chalet Brandt, Parc de Rollencourt (rue Delattre de Tassigny),
- ✓ Foyer municipal (rue Lamendin),
- ✓ Salle Amédée Voisin (rue de la Bruyère),
- ✓ Salle Barras (rue Emile Zola),
- ✓ Salle Chanzy (rue Chanzy),
- ✓ Salle Copernic (rue Jules Ferry),
- ✓ Salle de l'espérance (rue Jules Ferry),
- ✓ Salle Lejeune (rue Germain Delbecque),
- ✓ Salle Michel Bondeaux (rue Arthur Honneger),
- ✓ Salle Régnier (rue Montgolfier),
- ✓ Salle Cafenne (rue de la Liberté),
- ✓ Salle Mousseron (rue Monte Cassino).

La commune est également munie d'un bureau de poste, d'une caserne de pompiers, d'une gendarmerie, d'un commissariat, d'une agence A.N.P.E. et de nombreux autres services généraux.

4.1.2 les équipements scolaires

La commune de Liévin accueille des principaux équipements d'enseignements primaires et secondaires.

La commune possède également une faculté des sports, les structures d'enseignement supérieur se trouvent soit sur Lens soit dans les autres grandes villes de la région.

	Existence ou nombre
Enseignement public du 1^{er} degré	
Ecole maternelle et/ou classe enfantine :	9
Primaire	4
Groupe scolaire	7
Bus de ramassage scolaire	Non
Cantine scolaire	Oui
Garderie périscolaire	Oui
Enseignement privé du 1^{er} degré	
Structure d'accueil d'enfants de moins de 6 ans	Oui
Ecole primaire	Oui
Cantine scolaire	Oui
Enseignement du 2nd degré, premier cycle privé ou public	
Collège public	Oui
Collège privé	Non
Ramassage scolaire pour le 1 ^{er} cycle	Oui
Enseignement du 2nd degrés, second cycle privé ou public	
Lycée d'enseignement général	Oui
Lycée d'enseignement professionnel	Oui
Lycée d'enseignement agricole	Non

4.1.3 Les équipements sportifs, de loisirs et culturels

Pendant longtemps à l'écart des principales préoccupations des communes, l'équipement culturel des villes, depuis principalement une dizaine d'années, permet aujourd'hui une offre diversifiée et très ouverte sur l'extérieur.

Au sein de l'agglomération, la ville de Liévin apparaît comme la mieux équipée en la matière.

Elle accueille :



- **Le centre Arc en ciel** qui a une vocation pluridisciplinaire : Théâtre modulable et transformable en salle de concert, galerie d'art, cinéma art et essais, café théâtre. Il est un **lieu avant tout de diffusion de spectacles, d'exposition à destination de tout public** (extérieur, scolaire,...) et tous âges (atelier parent-enfant,

Contrat Local d'Education Artistique, spectacle enfant, concert rock, chorale,...). Cette offre multiple fait le particularisme du centre et, même si les conditions du marché peuvent être difficiles (Exemple du cinéma), elle nécessite d'être maintenue. Le Centre organise également certaines manifestations en collaboration avec Culture Commune ou le Stade Couvert Régional. Mais il est **également un lieu de production** avec :

- Des créations de spectacles
- Le travail des ateliers théâtres au sein de la structure mais aussi dans les quartiers « politique de la ville ». Ce travail qui dure depuis maintenant une dizaine d'années porte ces fruits. Par ailleurs, est en projet, une antenne orientée art-plastique au sein du quartier St Albert.

➤ **La Maison de la Mémoire,**

➤ **Deux bibliothèques** (une au nord et une au sud),



➤ **Le Stade Couvert Régional**, du fait des spectacles qui y sont programmés et de sa capacité, complète l'offre culturelle en s'adressant à **un public régional et national**.

➤ **Le cinéma Pathé**, ce multiplex offre 15 salles de cinéma et a accueilli 700 000 personnes en 2001. Il est un facteur d'attractivité important et, même s'il s'agit d'un équipement privé, le fait qu'il soit situé en cœur de ville (et non comme ces confrères souvent en périphérie des villes) fait de **cet équipement un point d'appui à toute restructuration de l'espace urbanisé**.

➤ **Le CCS Jules Grard et le Centre G. Carpentier**, dans une moindre mesure et davantage à l'échelle des quartiers (Marichelles et Riaumont) développent une offre culturelle. **Ils n'apparaissent pas encore aujourd'hui comme un véritable relais dans l'offre globale ;**

➤ **Le CRAF**, centre d'accueil et d'hébergement (9 salles de cours, un self service et de 120 places en hébergement pour la nuit) ;



- **L'école municipale de musique**, qui accueille et dispense des cours à de nombreux enfants ;
 - **Le CMAJ et les CLSH**, existent sur chacun des quartiers. Ils sont un **relais important entre les quartiers et la ville** et doivent conforter leur positionnement ;
 - **Le tissu associatif** est un élément constitutif important du tissu social minier. Il reste **fortement présent** sur les villes mais reste trop souvent replié sur lui-même et **développe rarement des relations** avec les structures précitées. Il est pourtant sans aucun doute un relais potentiel important.

On recense de nombreux équipements sportifs et culturels sur la commune de Liévin. En plus du Stade Couvert Régional, la commune compte 9 salles de sport (polyvalentes, Ju-Jutsu, tennis, boxe...) et 3 stades.

	Existence ou nombre
Equipements sportifs et de loisirs sur sites aménagés	
Base de plein-air et de loisirs	Oui
Sentiers, circuits sportifs, randonnée	Oui
Autres équipements sportifs et de loisirs	
Piste d'athlétisme	Oui
Terrains de grands jeux	Oui
Terrains de petits jeux	Oui
Centre équestre	Non
Installation sportive couverte	Oui
Tennis couvert ou non	Oui
Piscine couverte ou non	Oui
Equipements culturels et socio-culturels	
Ecole de musique (hors fanfare)	Oui
Salle de cinéma	Oui
Salle de spectacle	Oui
Bibliothèque fixe	Oui
Bibliothèque mobile	Non
Centre socio-culturel	Oui
Centre aéré	Oui
Foyer rural ou salle polyvalente	Oui
Musée	Oui
Activités culturelles, socio-culturelles ou sportives	
Associations sportives	Oui
Club du troisième âge	Oui
Groupe musical, de théâtre, de fanfare	Oui

4.2 LES EQUIPEMENTS SANITAIRES ET SOCIAUX

4.2.1 Fonctions médicales et paramédicales

En plus de l'AHNAC (hôpital de jour, rue Emile Combes) et l'Hôpital rue Jaurès, le principal équipement de santé de la commune est la **Polyclinique de Riaumont** établissement moderne doté de 353 lits et 32 places de jour.

La plupart des services à vocation médicale et para-médicale se trouvent sur la commune de Liévin.. Une partie de ces derniers sont répertoriés ci-dessous :

	Nombre
Dentiste	11
Infirmier ou infirmière	16
Laboratoire d'analyses médicales	4
Masseur-kinésithérapeute	28
Médecin généraliste	32
pharmacie	15

4.2.2 Action sociale pour les personnes âgées et les enfants en bas-âge

Pour les personnes âgées :

	Existence ou nombre
Aide ménagère à domicile	Oui
Portage de repas à domicile	Oui
Soins à domicile	Oui
Surveillance à domicile	Oui
Centre de soins de jour	Oui
Foyer restaurant	2
Maison de retraite	1

Pour les enfants en bas-âge

	Existence ou nombre
Crèche	1
Halte garderie	2

Autres services d'aide sociale

	Existence ou nombre
Aide ménagère à domicile (hors personnes âgées)	Oui
Soins à domicile (hors personnes âgées)	Oui
Association d'aide à la recherche d'un emploi	Oui
Institut de formation continue public ou privé	Oui

Les tableaux ci-dessus montrent l'importance du panel d'équipements sociaux (accueil, santé, emploi et formation) où toutes les catégories d'âge sont représentées.

4.3 LES LIEUX DE CULTE

Les lieux de culte présent sur la commune sont :

- ✓ Eglise Notre Dame de Grâce (rue Thiers),
- ✓ Eglise Saint Martin (rue Faidherbe),
- ✓ La Fraternité – le Temple (rue Defernez),
- ✓ Eglise Sacré Cœur (rue Zola),
- ✓ Eglise Saint Amé (rue Montgolfier),
- ✓ Chapelle Notre Dame de Lourdes (rue de la Liberté).

La commune possède également deux cimetières (Calonne Nord, rue Pasteur et cimetière de la Tourelle, rue Michelet).

4.4 LES PROJETS D'EQUIPEMENTS

La municipalité a de nombreux projets pour améliorer encore les services de proximité à la population.

Elle prévoit la reconstruction de l'école Jean Jaurès, la reconstruction partielle de l'école Lamendin, la reconstruction de la salle Barras, l'amélioration de la salle Voisin, l'aménagement d'un boulodrome, d'un centre aéré...

Des projets de plus grande ampleur sont également à l'étude comme le développement du Stade Couvert Régional, l'aménagement d'une plate-forme d'équipements sportifs au sud, la construction d'un foyer d'actions éducatives dans la Cité Calonne, un centre éducatif fermé au sud...

Le projet « Louvre Lens » :

En début d'année 2005, le Ministère de la Culture a confirmé la localisation de l'antenne décentralisée du Louvre à Lens à quelques mètres de la commune de Liévin.

Le Louvre-Lens sera un département expérimental du Louvre, une sorte de « musée d'art et d'essai » qui proposera un nouveau regard sur les oeuvres d'art. Le Louvre-Lens, ce sera « *le Louvre même, dans toutes ses facettes, dans toutes ses missions, porté par toutes ses équipes, attentif au terrain - géographique, culturel, sociologique - soucieux de s'insérer dans un réseau régional, dense et structuré. Plutôt qu'un bâtiment historique ou un palais imposant, le choix retenu est celui d'un territoire neuf, d'une architecture facilement accessible, proche du terrain et ouverte sur la nature.* »

Le site :

Le site du futur Musée est situé en centre ville sur le carreau de la Fosse Théodore Barrois, dite Fosse 9, exploitée de 1884 à 1980. D'une superficie d'une vingtaine d'hectares dont la partie ouest est arborée, encadré de cités minières intactes et souriantes, ce site surplombe les cités alentours de cinq mètres, comme une acropole, et offre des vues lointaines significatives comme les terrils et les chevalements du 11/19 de Loos en Gohelle. Son cœur est occupé

présentement par des activités légères en voie de re-localisation. La lecture du paysage urbain depuis des points privilégiés du bâtiment du Louvre, les perspectives et panoramas offerts par le site seront durablement des attractions complémentaires.

Le site bénéficie d'une très bonne accessibilité aux transports ; de plus, il est connecté par un ancien cavalier (ancienne voie ferrée des houillères) à la gare TGV de Lens, permettant un accès facile de quelques 1500 mètres pour une circulation piétonne en site propre. L'accès routier bénéficie de l'accessibilité et de la signalétique exceptionnelle du stade Bollaert, voisin. La qualité du terrain permet de répondre à deux contraintes d'implantation : le bâtiment est implanté dans de bonnes conditions pour la conservation des œuvres et la création d'un sous-sol peut se faire sans crainte de présence d'eau. Les sondages de sols, effectués en 2004, témoignent de l'importance des remblais industriels, totalement stabilisés, qui excluent la présence de vestiges archéologiques.



Calendrier prévisionnel :

Juillet 2005 : dépôt des réponses des candidats sélectionnés ;
Août 2005 : Remise des maquettes 1/200e et de la simulation en 3D ;
Septembre 2005 : choix du lauréat ;
Octobre 2005 : commencement des études ;
Début 2007 : démarrage des travaux ;
Octobre 2008 : livraison du bâtiment ;
Printemps 2009 : ouverture du musée...

Synthèse : équipement et perspectives d'évolution

La commune de Liévin dispose d'un niveau d'équipement très satisfaisant et les quelques équipements manquant sur le territoire communal se trouvent à Lens ou au-delà sur la métropole lilloise (à 30 minutes en voiture, 45 en train).

L'ensemble des équipements et projets mettent en avant le dynamisme de la ville, notamment dans le secteur sportif dans lequel elle tient lieu de référence régionale.

Au secteur sportif vient maintenant s'ajouter un volet culturel à échelle internationale : le « LOUVRE LENS ». Ce projet limitrophe avec la Cité Jean Jaurès et la ZAC de l'An 2000 offre de nouvelles perspectives à la commune de Liévin, aussi bien en termes d'image qu'en termes de renouvellement urbain. Le cœur de l'agglomération de Lens-Liévin se voit ainsi offrir un vrai rôle de centralité et de rayonnement.

Enjeux :

- **Poursuivre la communication autour des grands équipements, les mettre en scène, afin de renforcer l'attractivité du territoire ;**
- **Faire de l'implantation des nouveaux équipements des éléments participant pleinement à la recomposition des quartiers, particulièrement dans le cadre du projet Louvre-Lens.**

5 LES DEPLACEMENTS

5.1 LE PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS

Le PDU est un document obligatoire élaboré par les Autorités Organisatrices compétentes en matière de Transports Publics Urbains dans les agglomérations de plus de 100.000 habitants. Il a été instauré par la loi d'Orientation des Transports Intérieurs de 1982, modifié par la loi sur l'Air de 1996 et complété par la loi Solidarité et Renouvellement Urbain du 13 décembre 2000.

C'est un outil de planification à moyen terme (10 ans) qui vise d'une part à assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part. Une fois approuvé, le PDU est opposable au PLU. Au terme d'une période de 5 ans, le plan fait l'objet d'une évaluation et peut être révisé le cas échéant.

L'enjeu principal est de définir « les principes généraux de l'organisation des transports, de la circulation et du stationnement pour permettre une utilisation plus rationnelle de la voiture et assurer la bonne insertion des piétons, des véhicules à 2 roues et des Transports en Commun ».

Le PDU se doit, de par sa conception et les modifications apportées par la loi Solidarité et Renouvellement Urbains (S.R.U.), d'être un outil transversal qui doit prendre en compte les interactions existantes entre l'urbanisme, l'environnement, le développement économique recouvrant également la dimension touristique et les transports.

Rappel historique :

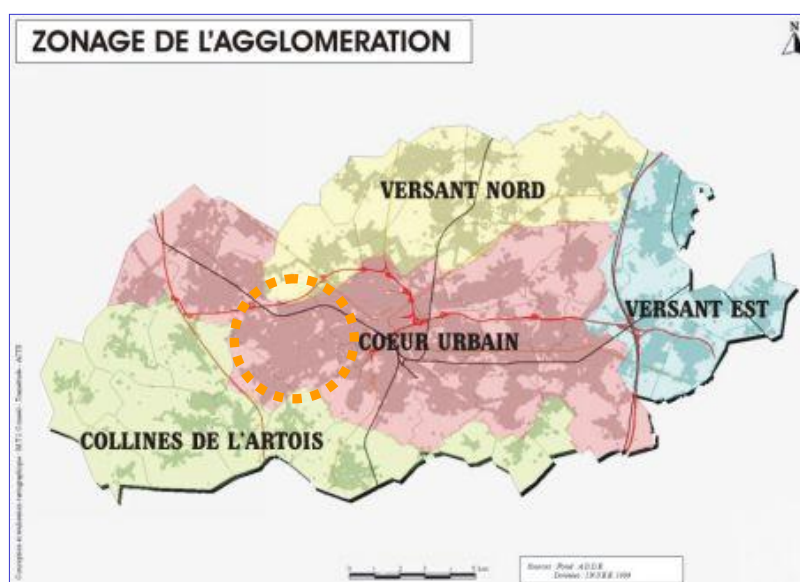
Les Communautés d'Agglomération de Lens-Liévin et d'Hénin-Carvin ont décidé de mener une démarche commune dans le cadre du PDU, afin d'assurer le développement durable du territoire. Les deux agglomérations ont également eu la volonté de tenir compte des projets extérieurs qui ne sont pas sans conséquence sur leur organisation : projets de la métropole lilloise et des autres villes du bassin minier.

Le pré diagnostic PDU a été réalisé entre 1998 et 1999. Il a permis, à travers la création de 5 groupes de travail, l'élaboration d'un premier constat, la formulation des enjeux et l'ébauche de premières pistes de travail :

- les conséquences de l'organisation du territoire sur les déplacements,
- la circulation et la hiérarchisation des réseaux,
- les transports collectifs et l'intermodalité,
- l'impact des déplacements sur l'environnement,
- les aménagements routiers et le partage de l'espace public.

La démarche actuelle :

La phase de réalisation du diagnostic a débuté en mai 2003 après la mise en place du Syndicat Mixte des Transports, autorité organisatrice des transports urbains et en charge de l'élaboration du PDU.



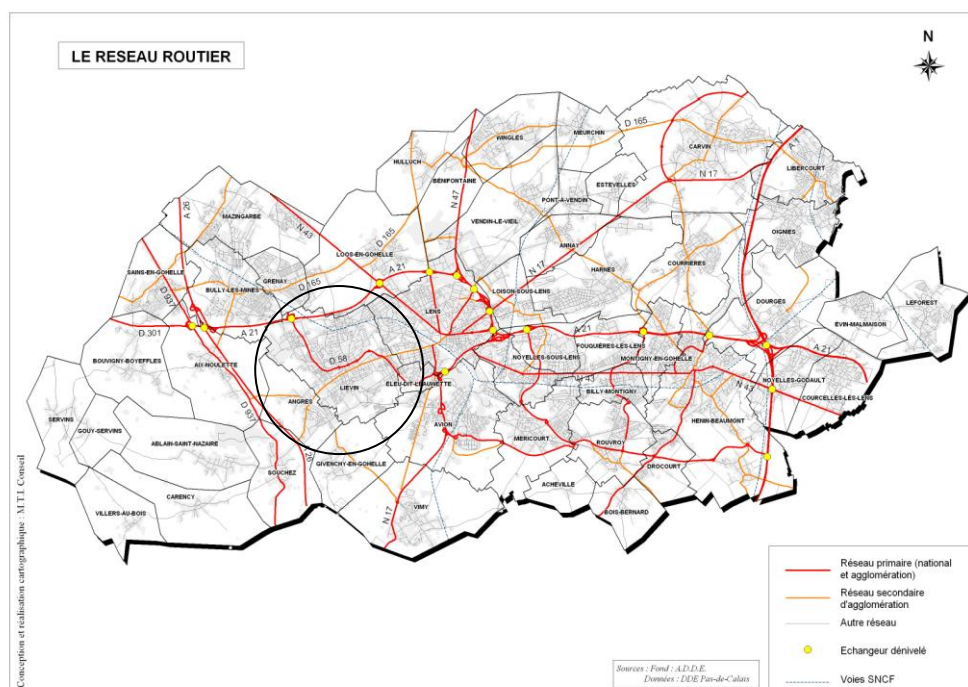
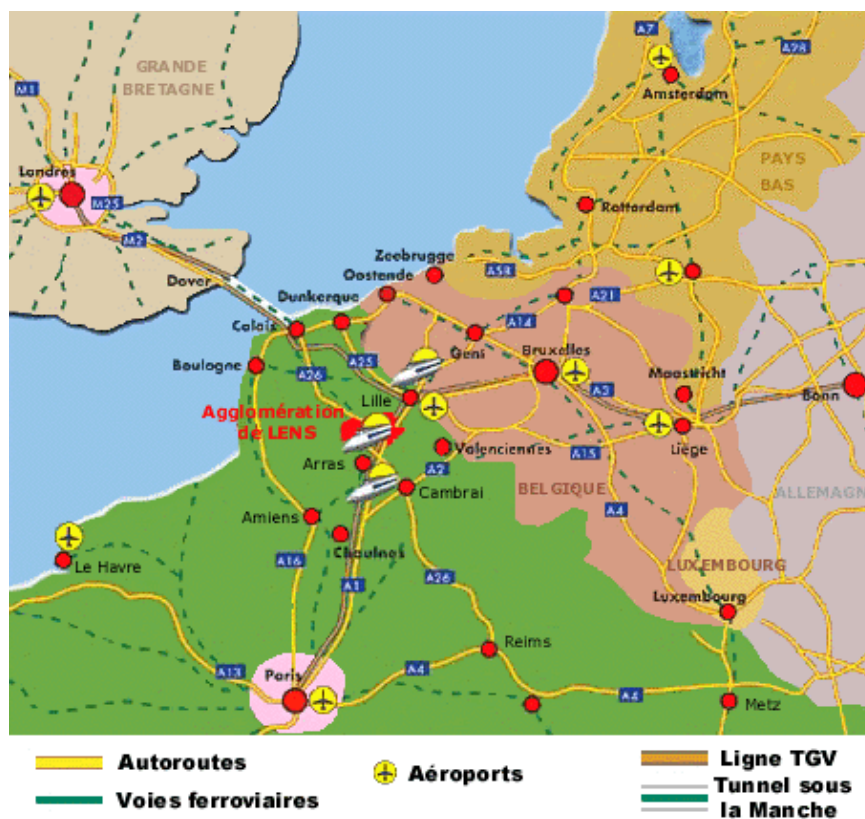
Actuellement en cours d'élaboration, plusieurs grands objectifs sont assignés à cette démarche au premier rang desquels figurent notamment :

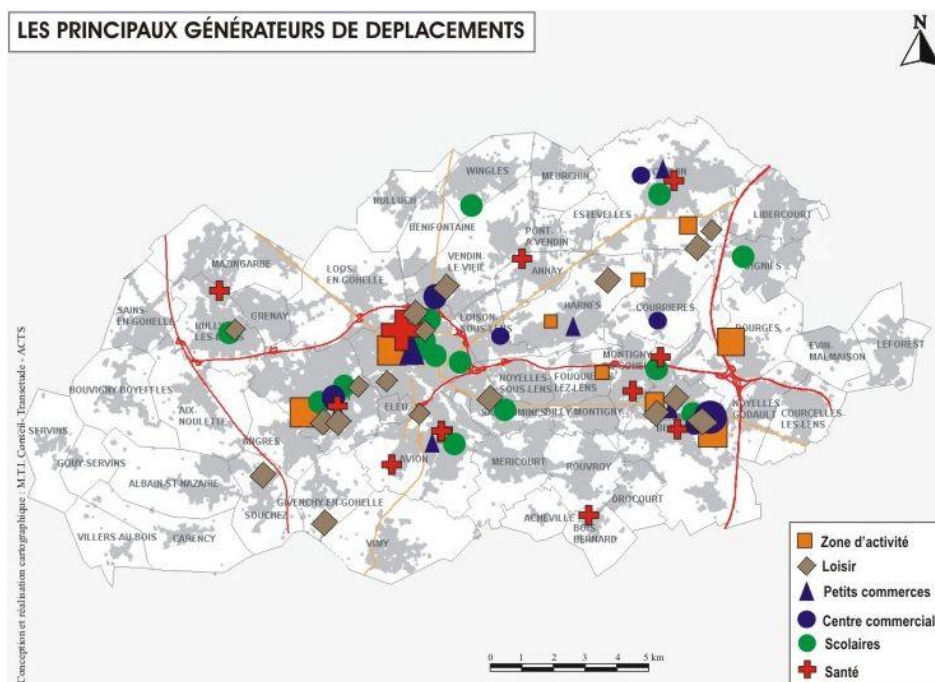
- L'**amélioration de la sécurité** de tous les déplacements ;
- La **diminution du trafic automobile** ;
- Le **développement des transports collectifs** et des moyens de déplacements économes et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;
- L'**aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération**, y compris les routes nationales et départementales ;
- L'**organisation du stationnement** sur voirie et dans les parcs de stationnement ;
- Le **transport et la livraison des marchandises**, tout en rationalisant les conditions d'approvisionnement de l'agglomération afin de maintenir les activités commerciales et artisanales ;
- L'**encouragement des entreprises et des collectivités publiques à établir un plan de mobilité** et à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports collectifs et du covoiturage ;
- La **mise en place d'une tarification et d'une billettique intégrées** pour l'ensemble des déplacements.

L'élaboration du PDU fixera les grandes orientations stratégiques de déplacement dans une logique de développement durable ; le développement de solutions alternatives au tout automobile permettra à terme d'agir sensiblement sur la pollution.

En cas de dégradation importante (dépassement de certains seuils de pollution) des mesures générales concernant la limitation des circulations (circulations interdites...) seront mises en œuvre, le cas échéant, dans le cadre de la "Loi sur l'air" (fort peu probable en dehors des grandes agglomérations françaises).

5.2 LA MOBILITE DES HABITANTS





5.2.1 Les déplacements automobiles

➤ Les principaux axes de communication

La commune de Liévin est irriguée par trois types de voies :

- L'autoroute A21 : elle irrigue le nord de l'Agglomération et permet de rejoindre l'A26 (vers Calais/Reims) à l'ouest et l'A1 (Lille/Paris).
- les axes de liaison : axes traversant le territoire communal et reliant Liévin aux communes voisines :
 - La **RD 58E**, qui traverse d'est en ouest la commune, reliant Angres à Lens en passant par le centre ville de Liévin,
 - La **RD 58** axe très passant qui relie l'A21 (reliée à l'A1) et le sud de l'agglomération. C'est une des principales artères de Liévin, elle dessert les cités de Calonne, du n°5, et la ZAC des Marichelles puis part vers le nord, vers Bully-les-Mines. Cet axe très utile pour l'Agglomération et l'accessibilité de Liévin a pour revers un certain effet frontière, parallèle à celui provoqué par la voie ferrée au Nord. Sa traversée ou sa jonction sont aménagées en huit endroits, sous la forme de ronds-points tout le long de son parcours liévinois.
 - **Projet : la RD51 (procédure en cours – projet soumis à enquête publique)**, contournement de Givenchy – en Gohelle, permettant également de desservir le futur Pôle d'Excellence Sportif.
- les axes de desserte interne : ils permettent de relier le centre et les quartiers périphériques, les quartiers entre eux. Si les RD58 et 58E forment la double colonne vertébrale de Liévin, dans un sens est-sud ouest pour la première, dans un sens est-nord ouest pour la deuxième, la desserte nord-sud est assurée par un réseau secondaire de voies larges. Les quartiers nord sont desservis par **les rues Ferry, Zola (Calonne et Marichelles) et Delebecque (Marichelles et Saint Albert)**. Les quartiers au sud des départementales, malgré une trame carrée ne dispose que d'une voie réellement

large, la **rue Victor Hugo**, qui relie le centre ville au Riaumont. La **rue Thiers** vient quant à elle relier directement Riaumont à Eleu et Lens.

➤ **Le trafic routier**

La RD 58E :

En novembre 2002: 5 529 véhicules/jour dont 6,9% de poids lourds (dans les deux sens).

La RD 58 :

En juillet 2002 : 16 696 véhicules/jour dont 4,7% de poids lourds (dans les deux sens).

Rue Emile Zola :

En septembre 2000 : 2 097 véhicules/jour dont 4,9% de poids lourds (dans les deux sens).

Rue Jules Ferry :

En septembre 2000 : 4 224 véhicules/jour dont 5,6% de poids lourds (dans les deux sens).

Rue Thiers :

En septembre 2000 : 3 338 véhicules/jour dont 3,3% de poids lourds (dans les deux sens).

Rue Montgolfier :

En septembre 2000 : 6 070 véhicules/jour dont 3,5% de poids lourds (dans les deux sens).

➤ **Le stationnement** (éléments issus du diagnostic du PDU)

L'offre de stationnement en centre ville est de 550 places.

Le taux d'occupation moyen y est de 40 % avec :

- 33% : dans les quartiers d'habitat ;
- 48 % : en centre ville ;
- 47 % : parkings ;
- 3,6 % : stationnement interdit.

VILLE	POPULATION	Nb de places (centre ville)	RATIO
LENS	36800	4840	0.13
LIEVIN	33500	550	0.02
HENIN BEAUMONT	25500	1300	0.05
CARVIN	17900	700	0.04

Les principales remarques du PDU (diagnostic stationnement Liévin) :

- **Un faible taux d'occupation du stationnement, mais localement des pressions fortes :**
 - On constate un faible taux d'occupation du stationnement dans les quartiers d'habitat en heure de pointe (après-midi). En comparaison, il est presque le double à Lens.
 - Le taux d'occupation moyen du stationnement, en centre ville et sur parking, est pratiquement le même (48%). Cependant, il varie entre 25 % et 80 % selon les localisations, ce qui montre que, localement, il peut y avoir une pression très forte de la demande de stationnement.
- **Les parkings sont assez nombreux, de petite taille, et proches des destinations des usagers.** Ils fonctionnent comme du stationnement sur voirie.
- **Le taux de stationnement interdit est faible (seulement 3,6%).**

Au vu de l'évolution actuelle de l'usage de l'automobile, du taux de motorisation des ménages, le stationnement est un élément à considérer avec la plus grande attention dans les futurs programmes d'aménagement. Le nombre de places imposées est à ajuster selon le type d'occupation projeté.

Préconisations du Syndicat Mixte des Transports :

« De façon générale, pour toutes constructions ou aménagements devront être réalisés des installations propres à assurer le stationnement des véhicules correspondant aux besoins, en dehors des voies publiques, et à l'intérieur des propriétés. Le stationnement pour les personnes à mobilité réduite devra systématiquement être prévu, notamment pour les bâtiments recevant du public.

Des stationnements réservés et adaptés aux bicyclettes et engins à deux roues motorisés devront être prévus pour tout projet de construction à usage d'équipements collectifs et publics ou à usage d'enseignement. »

➤ L'accidentologie

Les résultats sont issus des données fournies par la Cellule Départementale Exploitation Sécurité (CDES) pour la période allant de janvier 1998 à décembre 2002.

Sur ces 5 dernières années, on a recensé 157 accidents, dont 8 se sont produits sur l'A21, 19 sur la RD 58E (deux décès et 17 blessés graves) et 10 sur la RD 58 (3 blessés graves).

La majorité des accidents ont concerné des véhicules légers et se sont produits dans la partie urbaine de la commune. Les rues Jean Jaurès (RD 58E, de Lens au centre ville) et Germain Delebecque sont les axes où l'on recense le plus d'accidents sur la période 1998-2000 : Six accidents dans la rue Jean Jaurès et cinq dans la rue Delebecque. Dans cette rue figure un point noir, il s'agit du passage à niveau, permettant d'accéder aux cités Chouard et Saint Albert, où en 2000 ont eu lieu deux collisions entre une voiture et un train (quatre décès, un blessé grave).

Un autre « pôle » d'accident peut être trouvé au niveau de l'échangeur RD58/A21 à l'extrême Nord Ouest du territoire. On y recense 7 accidents entre 1998 et 2000 (5 blessés graves, 14 blessés légers). La plupart des accidents ont lieu au niveau du tourne à gauche, pour les véhicules venant de l'Est de l'A21 en direction du Nord de la RD58. Pour ces véhicules, la réserve de capacité de la bretelle de sortie est insuffisante (à peine 13%).

5.2.2 Les transports collectifs

✓ Le réseau Bus

Les transports en commun sont un vecteur potentiel de mixité sociale dans la mesure où il doit permettre une certaine proximité (en fréquence et en temps) entre toutes les populations d'un territoire et les principaux pôles de centralité et d'attractivité.

Depuis le 13 avril 2004, les sociétés STILL (Société de Transports Intercommunaux de Lens Liévin) et TUHC (Transport Urbain Hénin Carvin) ont fusionné en une seule compagnie, **TADAO**. Avec ses 57 lignes, Tadao dessert plus de 375 000 habitants sur 50 communes. L'offre s'établit à 6 millions de kilomètres par an. Plus de 200 véhicules circulent chaque jour pour Tadao en heures de pointe.

La politique tarifaire peu élevée, leur facilité d'accès et d'utilisation, les mesures prises en faveur des personnes à mobilité réduite (**Proxibus**) **confèrent à ce type de transport une dimension sociale non négligeable (n'importe qui peut utiliser les transports en commun et ce de n'importe où dans l'agglomération).**

On recense 9 lignes de transport en commun qui irriguent le territoire de Liévin. Il s'agit des lignes suivantes :

Ligne 5 : qui relie les centres ville de Liévin et de Lens (par le Nord) ;

Ligne 6 : Loos / Liévin (Stade couvert-Centre-halte ferroviaire) / Angres ;

Ligne 7 : Loos / Liévin (Stade couvert-Marichelles-Calonne) / Angres ;

Ligne 30 : Lens / Liévin / Bully / Mazingarbe ou Grenay ;

Ligne 31 : Angres / Liévin / Eleu ;

Ligne 32 : : Lens / Liévin / Angres / Givenchy.

Ligne 33 : : Lens / Liévin / Angres / ARRAS.

Ligne 34 : : qui relie le centre commercial de Liévin au centre ville d'Avion.

« **BuLLe 1** » : qui relie les centres ville de Liévin et de Lens (par l'avenue Jean Jaurès)

Les principaux points de convergence du réseau se localisent au niveau du centre ville, principalement rue Defernez, par laquelle passent 6 des lignes précédemment citées.

En plus de ce réseau déjà bien développé, Tadao a mis en place des services de proximité comme **Allobus**. Sur les lignes 31 et 33, à certaines heures de la journée, un monospace avec chauffeur vient chercher les personnes en faisant la demande pour les déposer dans le centre, là où se trouvent les correspondances, et ce, pour le même prix qu'un bus classique.

Enfin, pour parfaire son service la société de transport a mis en place **LA LIGNE BULLE** qui relie les villes de Lens et de Liévin, avec une fréquence au quart d'heure, et depuis décembre 2003 s'est ouverte la ligne buLLe Lens –Hénin.

On constate que **l'ensemble des quartiers est relativement bien irrigué mais avec encore certains secteurs mal desservis** :

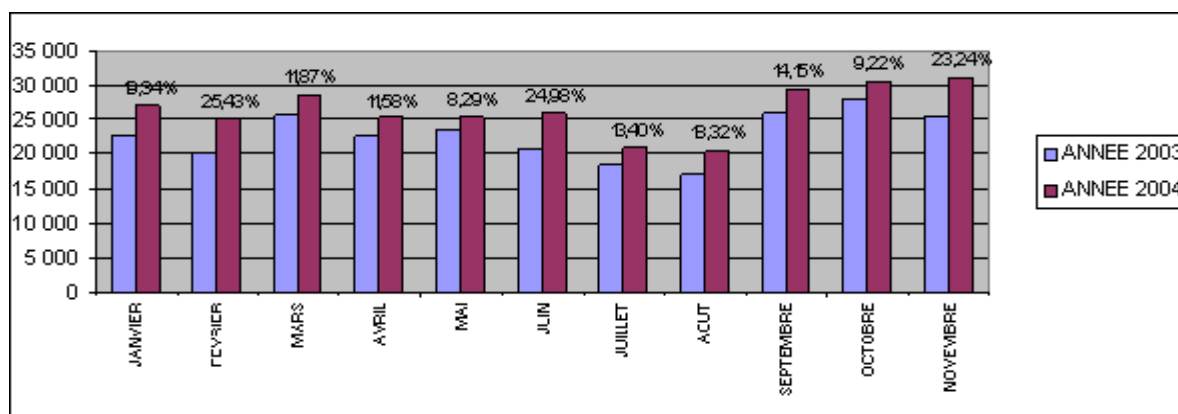
- La cité des primevères et la cité Saint Albert à Liévin : 1 seule ligne de bus avec une fréquence de 14 passages par jours.

La congestion des infrastructures intra urbaine, les accidents, les nuisances locales insupportables allant jusqu'à menacer la santé publique, le gaspillage d'énergie et la dépendance excessive vis à vis d'une ressource fossile qui se raréfiera inévitablement font des transports en commun des alternatives performantes et éprouvées à l'automobile en milieu dense.

Le réseau qui traverse le territoire communal est dense même s'il nécessite quelques compléments. Ceci étant, il n'apparaît pas aujourd'hui compétitif face à la voiture et ce principalement pour des problèmes de fréquence et de temps de transport du fait des ruptures de charge (Nombreux arrêts, changements de ligne).

En corrigeant ces éléments, on peut infléchir le comportement des ménages dans leur choix de leur mode de transport. Le réseau buLLe y contribue fortement comme le montre les récents résultats de ce dernier :

Bilan des voyages buLLe Lens-Liévin 2003/2004 : + 16,01 % de voyages supplémentaires



	TOTAL
ANNEE 2003	249 979
ANNEE 2004	289 990
ECART EN VALEUR	40 011
ECART EN %	16,01%

Une étude est actuellement en cours pour l'amélioration de la ligne et les aménagements prévus. Les principaux enjeux sont l'optimisation de cette ligne de bus à haut niveau de service, c'est-à-dire améliorer la qualité de service du point de vue de la régularité de passage, augmenter l'attractivité de la ligne, optimiser la desserte des populations en fonction de leurs besoins de déplacements et des équipements.

Il s'agira également de développer la complémentarité de cette ligne avec l'ensemble du réseau urbain, ainsi qu'avec les pôles d'échanges en prenant en compte les rabattements tous

modes, la tarification intermodale, et l'information multimodale. Ce développement devra s'articuler avec le développement urbain du territoire. Les propositions pourront envisager la mise en site propre d'un ou plusieurs tronçons de la ligne.

Le PDU en cours de réalisation devrait permettre d'améliorer encore ce service collectif. Est également à l'étude la mise en site propre de lignes stratégiques, comme celle qui viendrait desservir le futur Louvre-Lens. Cette initiative, permise par l'emprise de la RD58E, permettrait de franchir un nouveau cap en matière de déplacements urbains durables.

Une restructuration de l'ensemble du réseau de bus TADAO est prévue pour septembre 2006 (*voir cartographie – à titre informatif*).

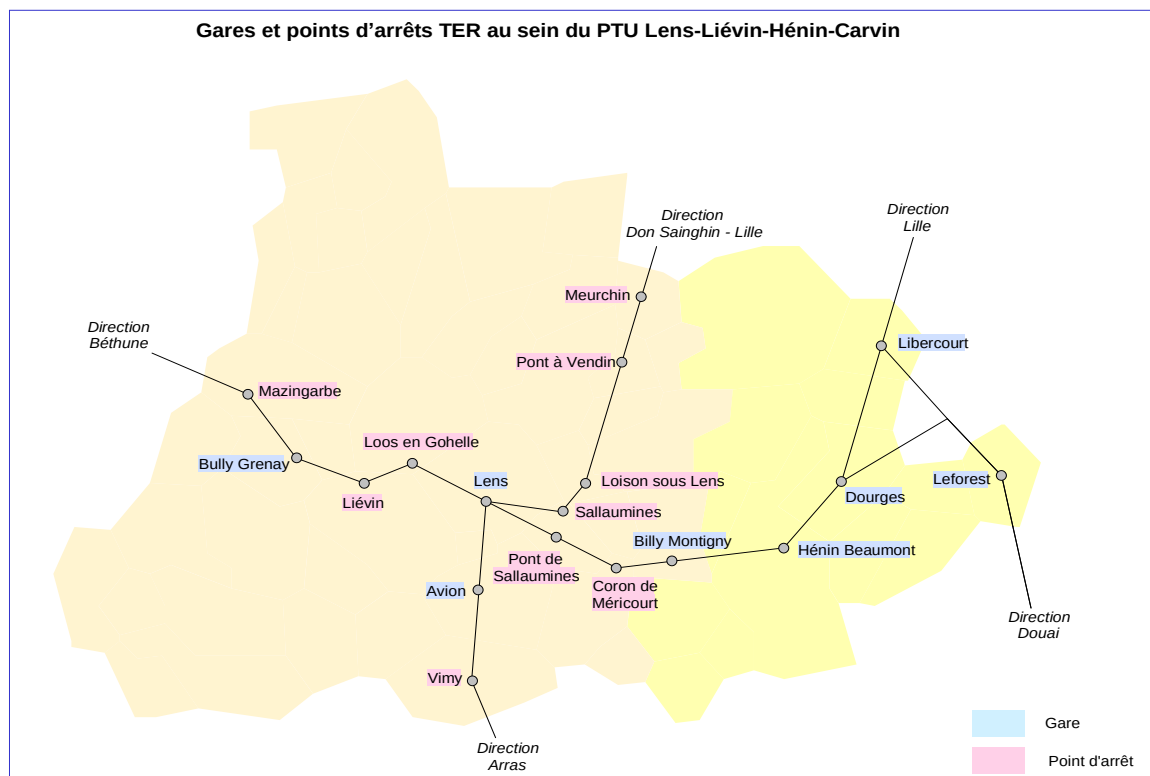
✓ Le transport ferroviaire

La commune de Liévin est desservie par une ligne de chemin de fer à vocation voyageurs et marchandises, il s'agit de la **ligne Arras-Dunkerque** qui traverse le nord du territoire. Le transport ferré permet aux voyageurs d'accéder à l'ensemble du territoire français desservi.

La commune dispose d'une halte ferroviaire, au nord, au niveau de la Cité Chouard. Elle est actuellement desservie par 11 trains par jour. Son statut et son utilisation ne correspond pas à la place de Liévin dans l'agglomération. Une seule ligne de bus la dessert (ligne 6). La commune a pour ambition, avec l'appui du Conseil Régional, de revaloriser cette halte de façon significative (avec possibilité de délocalisation plus à l'Est). Ce projet vient en complément de ceux précédemment cités, allant dans le sens d'une réelle politique volontariste de développement du transport collectif.

La gare la plus proche est celle de Lens, à 4km du centre ville. Cette gare est très facile d'accès, reliée par plusieurs lignes de bus (dont la ligne buLLe à proximité de la gare routière) et placée non loin de la RD58E traversant Liévin. Cette gare va encore gagner en importance avec le Plan de Déplacements Urbains (en cours d'élaboration) qui devrait en faire l'un des deux « *pôles d'échange régional* », avec la gare de Libercourt. Ainsi, c'est l'ensemble du réseau de transport collectif (des agglomérations de Lens/Liévin et Hénin/Carvin) qui s'organisera autour de ces deux gares.

La Région, quant à elle, étudie la possibilité d'une desserte Est/Ouest (en complément de l'axe Nord/Sud existant).



Source : SMT 2005

5.2.3 Les déplacements à deux roues et piétons

A l'heure actuelle, la circulation piétonne et cycliste n'ont pas encore assez de place sur la commune. Il existe encore assez peu de voies réservées dans ce sens, les cyclistes doivent la plupart du temps se contenter des voies empruntées par les voitures.

Cependant, les derniers aménagements montrent un réel effort d'amélioration dans ce sens. Citons, par exemple, le mail vert issu de la réhabilitation du quartier Saint Albert, qui offre une liaison piétonne très agréable et une véritable respiration au quartier. La circulation piétonne a également été bien considérée dans la zone d'activité légère du centre avec une passerelle qui mène à l'hypermarché et des voies piétonnes bien identifiées. Citons également des projets à l'étude, celui d'une traversée cyclable du Val de Souchez et l'aménagement d'une double bande cyclable le long de la rue Jaurès (RD58), qui permettrait de franchir un cap en matière de circulation douce.

Pour la promenade, restent bien sûr les espaces naturels dont les principaux sont sur la colline de Riaumont et le Val de Souchez. Citons également l'espace vert des équipages qui permet la liaison entre Nauticaa et le stade couvert régional.

Notons également la présence de la variante du GR 127 qui traverse le Sud du territoire, reliant le parc de Rollencourt et le Bois de Givenchy. Celui-ci constitue un élément à valoriser dans le cadre de la trame verte.

La charte d'écologie urbaine de Liévin fait également état d'une volonté municipale d'améliorer la circulation douce avec une réflexion sur la mise en place d'un maillage d'itinéraires de déplacements non motorisés.



Mail vert, St Albert



Balade au fil de la Souchez

Les déplacements domicile-travail des actifs résidant à Liévin s'effectuent en majorité en voiture avec 73,8% des déplacements. Ce taux est à mettre en corrélation avec les 61,6% des habitants qui travaillent en dehors de la commune.

Sources : INSEE/ CD-Rom : Communes Profils - 1999

TAUX DE MOTORISATION

Carte de la région de Valenciennes montrant le taux de motorisation par commune en 1999. La carte est colorée en fonction de cinq tranches de taux, allant du rouge (le plus élevé) au blanc (le plus faible). Les communes les plus motorisées sont Sevin (rouge) et Rieux-Vivies (rouge). Les communes les moins motorisées sont Libercourt et Oignies (blanc).

Communes colorées (du plus au moins motorisé) :

- Rouge : Sevin, Rieux-Vivies
- Orange foncé : Somain, Valenciennes, Aulnoy-lez-Valenciennes, Villers-au-Bois, Carency, Souchez, Givency-en-Gohelle, Vimy
- Orange clair : Aulnoy-lez-Valenciennes, Villers-au-Bois, Carency, Souchez, Givency-en-Gohelle, Vimy
- Jaune : Somain, Valenciennes, Aulnoy-lez-Valenciennes, Villers-au-Bois, Carency, Souchez, Givency-en-Gohelle, Vimy
- Blanc : Libercourt, Oignies

Source : POND - A.D.D.E.
Données : INSEE 1999

5.4 LES BRUITS ENGENDRES PAR LES GRANDES INFRASTRUCTURES

Les dispositions de la loi sur le bruit sont reprises par les articles L571-9 et 10 du Code de l'Environnement.

Prescriptions d'isolement acoustique : Code de l'Environnement, articles L. 571-9 et 10 :

Art. L. 571-9 .- I. La conception, l'étude et la réalisation des aménagements et des infrastructures de transports terrestres prennent en compte les nuisances sonores que la réalisation ou l'utilisation de ces aménagements et infrastructures provoquent à leurs abords.

II. Des décrets en Conseil d'État précisent les prescriptions applicables :

- Aux infrastructures nouvelles ;
- Aux modifications ou transformations significatives d'infrastructures existantes ;
- Aux transports guidés et, en particulier, aux infrastructures destinées à accueillir les trains à grande vitesse ;
- Aux chantiers.

III. Le dossier de demande d'autorisation des travaux relatifs à ces aménagements et infrastructures, soumis à enquête publique, comporte les mesures envisagées pour supprimer ou réduire les conséquences dommageables des nuisances sonores.

Art. L. 571-10 .- Dans chaque département, le préfet recense et classe les infrastructures de transports terrestres en fonction de leurs caractéristiques sonores et du trafic. Sur la base de ce classement, il détermine, après consultation des communes, les secteurs situés au voisinage de ces infrastructures qui sont affectés par le bruit, les niveaux de nuisances sonores à prendre en compte pour la construction de bâtiments et les prescriptions techniques de nature à les réduire.

Les secteurs ainsi déterminés et les prescriptions relatives aux caractéristiques acoustiques qui s'y appliquent sont reportés dans les plans d'occupation des sols des communes concernées.

Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent article, et notamment les conditions de l'information des constructeurs et du classement des infrastructures en fonction du bruit.

La commune de Liévin possède des infrastructures qui ont fait l'objet d'un classement au titre des voies bruyantes. L'**arrêté du 30 mai 1996** (joint à la liste des servitudes) définit les modalités de classement des infrastructures et l'isolement acoustique minimal des bâtiments d'habitation. Il précise les modalités de classement des infrastructures et l'isolement acoustique minimal des bâtiments d'habitation.

Le tableau ci dessous indique la largeur des secteurs affectés selon leur catégorie :

NIVEAU Sonore de référence Lacq (6h-22h) en dB(A)	NIVEAU Sonore de référence Lacq (22h-6h) en dB(A)	CATEGORIE de l'infrastructure	LARGEUR MAXIMALE Des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure (1)
L>81	L>76	1	D=300m
76<L<81	71<L<76	2	D=250m
70<L<76	65<L<71	3	D=100m
65<L<70	60<L<65	4	D=30m
60<L<65	55<L<60	5	D=10m
(1) cette largeur correspond à la distance définie à l'article 2 compté de part et d'autre de l'Infrastructure			

Pour le Pas de Calais les infrastructures ont été classées par les arrêtés préfectoraux :

- du 23/08/1999 pour les autoroutes et les voies ferrées,
- du 23/08/2002, modifié le 13/01/2003, pour les routes départementales,
- du 14/06/2005 pour les voies communales.

Classement des voies	Catégorie	Distance
Ligne SNCF Arras Dunkerque	1	300m
Autoroute A21	1	300m
RD 58	3	100m
Rue du M ^{al} De Lattre de Tassigny (RD58E)	3	100m
Rue J.B. Defernez (RD58E)	3	100m
Rue J. Jaurès (RD58E)	3	100m
Rue Carnot	3	100m
Rue Thiers	3	100m
Rue Sorriaux	2	250m
Rue d'Avion	3	100m
Rue de Cracovie	3	100m
Rue du 4 septembre	2	250m
Rue du Dr Biat	3	100m
Rue Victor Hugo	3	100m
Rue F. Courtin	2	250m
Rue G. Delebecque	2	250m
Rue Montgolfier	3	100m
Rue J. Guesde	3	100m
Rue F. Lemaire	2	250m
Rue E. Zola	3	100m
Rue W. Rousseau	3	100m
Rue Montaigne	3	100m
Chemin du Marquage	NC	-
Rue George carpentier	NC	-
Rue J. Ferry	3	100m
Rue d'Alsace	3	100m

Synthèse : Déplacements et perspectives d'évolution

La commune de Liévin possède un important réseau routier qui irrigue l'ensemble des quartiers et converge vers son centre-ville avec une double arrivée d'importance, fournie par les deux départementales. Grâce aux autoroutes et une trame organisée, Liévin bénéficie d'une grande accessibilité et un parcours aisé sur l'ensemble de son territoire.

En revanche, les circulations douces sont moins développées. Leur développement en cours dans les quartiers réhabilités et les quartiers d'extension vient pallier lentement cet état de fait.

Concernant le transport en commun, la commune est desservie quotidiennement par une ligne ferrée menant à la gare S.N.C.F de Lens, par laquelle transite le TGV, et un réseau de transport en commun important (9 lignes de bus) allié à un service dynamique.

Dans le but d'une amélioration de ce contexte un PDU à l'échelle des Agglomérations de Lens-Liévin et d'Hénin-Carvin en cours d'élaboration.

Enjeux :

- Développer les modes de transport durables (bus, cycles, piétons),
- Renforcer les liens interquartiers (renforcement de la signalétique, nouvelles liaisons),
- Améliorer la sécurité des axes accidentogènes (rues Defernez, Montgolfier, RD58,...),
- Préserver et protéger les habitations contre les nuisances sonores (fer et route) et prévoir les aménagements nécessaires pour réduire les nuisances actuelles et à venir.

6 SYNTHÈSE : LES ENJEUX SOCIO-ECONOMIQUES POUR LE TERRITOIRE

- A l'image de l'arrondissement de Lens, l'évolution démographique de Liévin présente une légère inflexion depuis 1990, essentiellement liée à un solde migratoire négatif important. La population reste très jeune (près du tiers de la population a moins de 20 ans) mais connaît un léger vieillissement et le nombre d'habitants par logement est en baisse constante (phénomène de décohabitation qui se retrouve à l'échelon national). Cette inflexion est avant tout liée à un manque de logements. Par conséquent, dans un objectif de maintenir le niveau actuel de la population communale autour de 34 000 habitants, la commune aura besoin d'offrir entre 1200 et 1400 logements supplémentaires. Pour cela, c'est sur une surface comprise entre 87,75 hectares et 106,5 hectares (selon les estimations) qu'il faut intervenir. Etant donné le potentiel foncier existant, il convient, parallèlement à l'ouverture de nouveaux espaces, de poursuivre la politique de renouvellement urbain et particulièrement de renouvellement du parc. Un parc, déjà ancien avec plus de 40% des logements qui datent d'avant 1949.
- Liévin présente un certain dynamisme sur le plan économique. La commune est le siège de nombreuses entreprises industrielles, artisanales et commerciales (635 entreprises en 2001). L'ensemble des activités économiques représente un nombre d'emplois supérieur à 9 000, presque au trois quart dans le secteur tertiaire. Le but est d'assurer la pérennité des différents secteurs d'activités présents sur le territoire mais également d'encourager des secteurs porteurs d'un dynamisme et adaptés à la demande locale pour contrer un chômage encore trop important.
- La qualité et le nombre des équipements en place sur la commune sont très intéressants. Ils offrent un niveau d'équipement supérieur à bon nombre de villes, de même importance. L'aura national de son stade couvert, l'attraction plus locale de ses autres équipements majeurs et les nombreux projets en cours attestent un réel dynamisme.
- Par ailleurs, elle possède une bonne situation géographique, au cœur d'une agglomération qui est au contact de nombreuses infrastructures de communication importantes (autoroutes, voies S.N.C.F.). Sa position, à l'interface entre les aires urbaines d'Arras et de Lille, et sa proximité de la récente plate-forme multimodale de Dourges sont des atouts pour son développement. Reste maintenant une nécessité, à la fois pratique et écologique, de développer le modes de circulation douce et continuer à promouvoir un transport en commun de qualité.

Au travers du présent P.L.U., cette stratégie globale d'aménagement et de développement durable du territoire passe par une sélection judicieuse des possibilités foncières, par une amélioration et une diversification du parc de logements, par le développement de nouvelles activités et par une gestion intégrant l'ensemble des liaisons et modes de circulation sur la commune.

III ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

1 LES CARACTERISTIQUES PHYSIQUES DU TERRITOIRE

1.1 TOPOGRAPHIE

Liévin s'inscrit dans un relief particulier qui est la plaine de Lens, au niveau de l'escarpement de faille de l'Artois. Celle-ci offre une série de petites collines, souvent boisées, orientées du Sud-Ouest vers le Nord-Est et situées pour la plupart au pied des crêtes de l'Artois dont elles sont séparées par une légère dépression. Ces petites collines s'abaissent progressivement vers le nord où elles viennent s'ennoyer dans la plaine.

L'altitude moyenne est de 57 mètres. Les altitudes varient, sur le territoire communal, de 41 mètres en centre ville à 79 mètres, en haut de la butte témoin de Riaumont (la seule de Liévin, au Nord de la butte témoin de Givenchy), quelques pas, à l'Est, du point le plus bas. Autour de celle-ci on observe donc une couronne plus plane dans laquelle vient s'inscrire la vallée de la Souchez. Cette vallée passe d'une soixantaine de mètres (au sud) à 45 mètres d'altitude en limites sud-est du territoire.

A ce faciès naturel viennent s'ajouter les terrils, dont les plus proches se situent juste au Nord, sur le territoire de Loos-en-Gohelle.

La topographie a quelque peu influencé l'implantation du centre ancien, installé dans la zone la plus basse, la plus plane, dessinée par la vallée de la Souchez (au niveau de son méandre). Le jeu des reliefs est un atout pour les quartiers Saint Albert, au Nord, et surtout des Petits Bois au Sud, qui bénéficient de vues très intéressantes. **De cette topographie, est née en ces deux endroits, une structuration du tissu urbain en « terrasse ».** D'ailleurs, les principes d'aménagement des nouveaux espaces paysagers de la Cité Saint Albert se sont inspirés largement de cette organisation.

La prise en compte de la topographie est primordiale dans les choix d'aménagement, tout particulièrement dans les sites « exposés ». Les interventions physiques sur les quartiers en terrasse au nord et au sud ou encore la butte de Riaumont devront être particulièrement attentives à des paramètres tels que l'ensoleillement et les perceptions paysagères.

1.2 GEOLOGIE

Le contexte géologique est appréhendé à partir des cartes au 1/50 000 du Bureau de Recherches Géologiques et Minières (B.R.G.M.) - feuilles de BETHUNE (XXIV-5) et d'ARRAS (XXIV-6).

Le trait majeur, au point de vue structural, est la présence de la terminaison orientale de l'axe de l'Artois. Ce bombement est accompagné de la faille de Marqueffles orientée obliquement nord-ouest / sud-est et bien visible dans la région de VIMY.

D'un point de vue géologique, le sous-sol de Liévin est essentiellement constitué par la craie blanche (notée **C4**) recouverte en assez grande partie par des limons pléistocènes (notés **LP**) qui permettent le développement des cultures.

La craie blanche du Sénonien atteint une cinquantaine de mètres. Dans la partie supérieure, la craie est très blanche - très pure - très fine et ne renferme pas de silex. La partie inférieure correspond à de la craie blanche à silex.

Les limons pléistocènes dont l'épaisseur est variable peuvent atteindre plusieurs mètres. La composition de ces limons argilo-sableux est un lœss plus ou moins évolué qui présente de légères variations en fonction de la nature des terrains qu'ils recouvrent.

Au pied des crêtes de l'Artois, la colline correspondant au Bois de Givenchy et à la colline du Riaumont (à l'Est de Liévin) est constituée de sédiments tertiaires (notés **e2b** et **e2a**). Il s'agit de sables et de grès d'Ostricourt et de sables - tuffeaux et argiles du Landénien inférieur.

Dans la région de Vimy et de Givenchy, il s'agit de sédiments de nature sablo-argileuse. Leur épaisseur est variable et peut atteindre plusieurs mètres.

Enfin, le long de la Souchez, les alluvions modernes (notées **Fz**) tapissent le fond de la vallée. Ces formations, argileuses ou sableuses, sont brunes – jaunes ou le plus souvent grisâtres en raison de la présence de matières organiques d'origine végétale.

Les limons de lavage (notés **LV**) recouvrent quant à eux les fonds de vallons secs. Ces formations récentes, argilo-sableuses, contiennent souvent des matières organiques leur donnant une teinte grisâtre. Leur épaisseur est très variable.

Au départ, le « socle naturel » de Liévin ne présente pas de difficultés particulières en terme de construction, mais, comme l'expose le chapitre ci-dessous, les conséquences physiques des guerres et de l'activité d'extraction souterraine imposent certaines précautions.

1.3 LES RISQUES NATURELS LIES A LA NATURE DU SOUS-SOL

Présence éventuelle de cavités souterraines.

Liévin ayant été gravement touchée par la guerre 1914/1918, le sous-sol est susceptible de receler des cavités souterraines ou sapes.

Ainsi, la consultation du Dossier Départemental des Risques Majeurs (D.D.R.M.) nous informe du risque de mouvements de terrain présent sur la commune.

Le D.D.R.M. de la Cellule d'Analyse des Risques et Information Préventive (C.A.R.I.P.)¹ permet d'avoir des précisions sur le type et le niveau d'exposition aux risques majeurs (naturels et technologiques) de l'ensemble des communes du département du Pas-de-Calais.

Le D.D.R.M. n'est pas un document réglementaire opposable aux tiers, il vise à apporter l'information aux populations sur les risques, les mesures et les attitudes à avoir en cas de survenance des phénomènes.

La classification du D.D.R.M. est de niveau 4 (sensibilité forte) pour Liévin qui cumule aux risques inondation et SEVESO, des **risques liés aux sapes et aux puits de mines**.

Cette classification doit obligatoirement être affinée avec les informations des documents d'urbanisme et l'avis des services compétents.

Il est donc conseillé aux aménageurs de procéder à des sondages de reconnaissance avant toute occupation du sol afin de s'assurer de sa stabilité.

¹ La C.A.R.I.P. est rattachée à la Préfecture du Pas-de-Calais – Service Interministériel Régional des Affaires Civiles et Economiques de Défense et de la Protection Civile.

Zones d'affaissement minier et activité minière :

Le sous-sol de cette zone a fait l'objet d'une exploitation charbonnière.

Localisation des puits de mines et des fosses :

Puits	Coordonnées Lambert		Zone d'intervention
	X	Y	
3 bis (parcelle BD 60)	631498	303132	15m
3 (parcelle BD 53)	631497	303092	15m
9 bis (parcelle BE 52)	632698	303377	15m
11 bis (parcelle AY 29)	631423	304462	15m
16 bis (parcelle AH 10)	630520	303681	15m
1 bis (parcelle AL 335)	631169	302715	15m
1 (parcelle AL 334)	631210	302735	15m
1 ter (parcelle AL 84)	631256	302688	15m
2 (parcelle AS 50)	629710	303674	15m
5 (parcelle AV 64)	629044	303250	15m
5 bis (parcelle AV 129)	628996	303263	15m

Source : DRIRE Nord Pas de Calais

Les mouvements à venir liés à l'exploitation charbonnière et/ou liés à l'envoyage des travaux suite à la remontée des eaux d'exhaure se distinguent difficilement du bruit de fond des mouvements naturels.

Toutefois, conformément à l'étude 3H des mouvements de sols discriminants par rapport au bruit de fond des mouvements naturels pourraient affecter la stabilité de surface et en conséquence auraient des effets sur les bâtiments en particulier dans le périmètre d'influence des chantiers pentés-remblayés proches de la surface.

De la même manière, l'étude de l'Inéris « Affaissements et déformations au-dessus des exploitations minières : mécanismes et évolution dans le temps » réalisée par P.J. Diguët et F. Wojtkowiak rappelle que des phénomènes de reprise d'affaissement ou d'instabilité de la surface peuvent se produire sous l'effet de certaines causes, telles que :

- l'ouverture ou la reprise d'exploitations minières souterraines proches (cause exogène),
- l'application de surcharge en surface induite, par la construction de bâtiments importants et lourds (cause exogène),
- la remontée des eaux dans les travaux miniers consécutives à l'arrêt des pompes d'exhaure (cause endogène).

Dans ces trois cas, le phénomène de reprise de mouvements se traduit, (sur les courbes d'évolution de mouvement des points considérés en fonction du temps) par une brutale et importante variation de l'amplitude et/ou de la vitesse d'évolution (accélération marquée du phénomène).

Par ailleurs, il faut préciser que les études reprises ci-dessus n'ont pas pris en compte d'éventuelles superpositions d'autres chantiers d'exploitation de matériaux dont l'influence pourrait se cumuler à celle des chantiers charbonniers.

En conséquence, suite aux abandons de travaux miniers relatifs aux chantiers d'extraction de charbon, une approche spécifique sera nécessaire afin d'évaluer les risques des mouvements résiduels qui pourraient être discriminés du bruit de fond des mouvements naturels avant toute occupation du sol.

1.4 LE CLIMAT

La commune de Liévin est soumise à un climat de type océanique, caractérisé par de faibles amplitudes thermiques et des pluies fréquentes mais rarement intenses.

Les données suivantes sont issues de la station météorologique de Loos en Gohelle.

La pluviométrie moyenne annuelle calculée entre 1987 et 2000 est de 679,2 mm/an. Les pluies sont fréquentes en toute saison, présentant cependant un léger maximum du mois de septembre au mois de janvier.

Le nombre moyen de jours de précipitations (> à 1 mm) atteint 121,5 jours/an.

La douceur de la température est une autre caractéristique de ce climat. La température moyenne annuelle enregistrée entre 1987 et 2000 est d'environ 10,8°C : la moyenne annuelle la plus élevée étant de 18,7°C en août, la plus faible de 3,9°C en janvier.

La moyenne des températures maximales relevées sur cette période atteint en été 23,6°C en août et la moyenne des températures minimales atteint en hiver 1,6°C en janvier.

Les jours de gelée, 36,1 jours en moyenne par an, sont fréquents de novembre à février.

Les mois les plus ventés sont en hiver, de décembre à mars. Les vents dominants sont de secteur ouest/sud-ouest.

La rafale maximale de vent relevée sur la période 1988/2000 a atteint 37 m/s en février 1990.

Les données climatiques de Liévin n'engendrent pas de difficultés particulières en terme d'aménagement.

1.5 L'EAU SUR LE TERRITOIRE

1.5.1 L'eau en région Nord Pas-de-Calais

Les ressources en eau superficielles et souterraines constituent un problème environnemental central pour la région Nord Pas-de-Calais. La région est caractérisée par l'absence de grand fleuve ou de relief important. La craie du sous-sol affleurant constitue un réservoir d'eau souterraine remarquable, qui soutient naturellement les étiages des cours d'eau. Assez facilement accessible, il n'est toutefois productif que dans les fonds de vallées.

Sur l'ensemble du territoire régional, 95% de la population est alimentée par de l'eau souterraine. Mais la qualité de cette eau est médiocre en raison de la forte teneur en nitrate d'origines agricoles, domestique et industrielle.

Les rejets dans les eaux superficielles restent très importants au regard de la modestie des cours d'eau considérés. La quantité brute de pollution émise à l'échelle de la Région Nord-Pas-de-Calais est estimée en 1996 à :

- 70% d'origine industrielle,
- 30 % d'origine domestique,
- 73 % de ces flux sont non traités.

1.5.2 Le réseau hydrographique de Liévin

La ville de Liévin est couverte par le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (S.D.A.G.E) Artois-Picardie approuvé le 20 décembre 1996. La réalisation d'un SAGE (application locale des directives du SDAGE) à l'échelle de la Deûle et de la Marque est actuellement en projet.

La commune est traversée par « la Souchez », qui change de nom en aval pour devenir : la Deûle, elle-même affluent de la Lys. La Deûle, canalisée, contribue à relier l'Escaut à la Lys, Lens, Lille, Douai, Dunkerque et la Belgique (Gand). Elle met en relation des zones d'activités très importantes (bassins houillers, sidérurgiques et industriels du Nord de la France et de la Belgique).

La Souchez traverse d'Ouest en Est la commune dans sa partie méridionale. Ce petit cours d'eau prend naissance sur la commune de Carency à environ 7 kilomètres.

La vallée de cette dernière passe successivement par le Parc de Rollencourt, le Parc des Equipages où elle disparaît. De cet endroit, elle passe en souterrain pour réapparaître à l'entrée du Val de Souchez. A ce niveau, le cours d'eau est rapidement repris par les réseaux urbains qui orientent ses eaux vers le canal de Lens. Les rives de ce cours d'eau sont aménagées et permettent une promenade le long de ses berges. Le problème de l'affaissement des berges est actuellement en cours d'étude. Cette étude fait partie d'un **vaste programme qui prévoit une série d'aménagements le long du cours d'eau. Le but est d'en assurer la protection et la mise en valeur, dans le cadre de la politique de trame verte.**

La Souchez est un élément de plus value paysagère et naturelle.



La Souchez, près de la Cité des Garennes



1.5.3 Hydrogéologie

✓ Ressources aquifères

La principale nappe aquifère de Liévin est la nappe de la craie (C4). C'est la plus importante et la plus couramment utilisée.

Le réseau aquifère est le plus riche là où la craie est fortement fissurée, c'est-à-dire dans les vallées et vallons secs alors qu'il l'est beaucoup moins sous les plateaux. Le débit des captages peut atteindre 200 à 250 m³/H.

✓ Vulnérabilité de la nappe

La vulnérabilité est l'ensemble des caractéristiques d'un aquifère et des formations qui le recouvrent, déterminant la plus ou moins grande facilité d'accès puis de propagation d'une substance dans l'eau circulant dans les pores ou les fissures du terrain.

De façon générale, quand un aquifère est de type libre, il est vulnérable. A contrario, quand il est de type captif, il bénéficie d'une protection naturelle.

Dans la majeure partie de la commune, la nappe de la craie n'est recouverte que par des formations superficielles (limons semi-perméables). L'horizon sous-jacent est affleurant, la nappe est donc libre et vulnérable aux pollutions de surface.

La vulnérabilité de la nappe captée au Sud-Ouest est donc importante.

A l'inverse, au niveau du Riaumont, la nappe de la craie est retenue captive par les horizons sus-jacents (recouvrement alluvionnaire argileux épais de huit mètres, Landénien inférieur e2a). Les répercussions d'une pollution en surface sur la qualité de la nappe est donc moindre.

Le chapitre 1.5.5 ci-après expose les contraintes liées à la protection de la ressource en eau potable sur le territoire communal.

1.5.4 Les risques liés aux inondations

La commune est exposée au risque d'inondation lié à la saturation des réseaux pluviaux. Comme l'expose la carte ci-jointe, un espace allant de l'ancien méandre jusqu'au parc du Val de Souchez est sensible aux phénomènes de remontée de nappe et de coulée de boue.

Le territoire compte quatre arrêtés de Catastrophes naturelles pour :

- Inondations et coulées de boue :
 - Du 01/08/1998 - Arrêté du 18/09/1998,
 - Du 27/08/2002 - Arrêté du 29/10/2002,
- Inondations par remontée de nappe du 15 au 31/05/2001 - Arrêté du 27/12/2001,
- Inondations, coulées de boue et mouvement de terrain du 25 au 29/12/1999 - Arrêté du 29/12/1999.

Face à ces risques, la commune a prescrit un Plan de Prévention des Risques (PPR) le 30/10/2001 (non réalisé à ce jour).

La saturation des réseaux d'évacuation des eaux pluviales se retrouve essentiellement au niveau du quartier Saint Amé.

Dans l'ancien bassin minier, l'exploitation a modifié les écoulements d'eau tant en surface qu'en sous-sol. Une **étude hydrogéologique** de la Souchez est en cours (CommunAupole).

1.5.5 L'eau dans la ville

➤ Eau potable à Liévin

L'Agence de l'Eau Artois-Picardie signale la présence de plusieurs captages sur la commune :

→ trois au lieu-dit "Les Equipages".

La Souchez passe à environ 20 mètres du site, l'habitation la plus proche est également située à 20 mètres, la station service est située à 80 mètres. Les analyses montrent des dépassements épisodiques de la norme en nitrates (50mg/L). Certaines valeurs peuvent atteindre 100mg/L. Des teneurs légèrement supérieures aux seuils, concernant le potassium, l'atrazine et les hydrocarbures polycycliques ont été détectées.

La protection de ce captage est en cours (rapport hydrogéologique du 12/02/05).

→ un captage au niveau du Parc de Rollencourt

La Souchez passe à environ 10 mètres du site, l'habitation la plus proche se situe à 100 mètres au Nord. L'eau possède globalement une qualité bactériologique et physico-chimique satisfaisante pour la consommation humaine. La teneur en nitrate actuelle est de 26 mg/L. Des traces de dibromochlorométhane (2µg/L) ont été détectées en décembre 1996, ainsi qu'une pollution bactériologique en avril 1996. Depuis, le captage a retrouvé la norme. La qualité de l'eau est jugée de bonne qualité par les services de la DDAF. Ces services précisent qu'il conviendra de vérifier l'état de l'assainissement de toute construction incluse dans le périmètre de protection rapprochée. L'utilisation des engrais et pesticides nécessaires à l'entretien des stades environnants doit faire l'objet d'une surveillance particulière et les doses utilisées doivent être calculées de telle façon que l'intégralité des substances utilisées soit absorbées par les végétaux sans qu'il y ait de résidus pouvant s'infiltrer jusqu'à la nappe de la craie.

Mis en service en 1967 et exploité par la C.G.E. de LENS, ce captage, toujours exploité, devrait bientôt bénéficier d'un périmètre de protection rapprochée (procédure en cours-rapport hydrogéologique du 12/02/05).

Depuis mai 2005, de nouveaux périmètres de protection rapprochée ont été tracés. Comme le montre la carte ci-jointe, ceux-ci concernent les deux captages cités ci-dessus.

Une fois l'enquête publique réalisée et l'ensemble des documents approuvés (par la Préfecture, la CommunAupole et les communes concernées), il s'agira d'une servitude s'imposant au P.L.U. de la commune.

Au moment de la réalisation de ce P.L.U., la procédure est en cours, elle devrait se terminer aux alentours de 2008. En conséquence, ces périmètres et les dispositions réglementaires affiliées ne peuvent être directement intégrées dans le présent P.L.U. Ils peuvent juste être mentionnés (en tant que projet) dans le plan des Servitudes et Obligation Diverses.

Néanmoins le rapport de l'hydrogéologue de février 2005, définissant les périmètres, offre de précieuses indications (voir ci-après).

Selon cet expert :

- ✓ **dans le périmètre de protection rapprochée :**
 - **devraient être interdites :**
 - « le forage des puits autres que ceux nécessaires à l'extension du champ captant et à la surveillance de la qualité,
 - l'ouverture, l'exploitation, le remblai de carrières ou d'excavations (profondeur limitée à 2m),
 - l'installation de dépôt, d'ouvrages de transport, de tous les produits et matières susceptibles d'altérer la qualité des eaux, notamment les hydrocarbures,
 - l'épandage des lisiers, des sous-produits urbains et industriels,
 - l'infiltration des eaux usées, d'origine domestique ou industrielle,
 - le stockage permanent de matières fermentescibles, de fumier, d'engrais, de produits phytosanitaires, en dehors des installations classées existantes,
 - l'implantation de nouvelles installations classées, agricoles ou industrielles,
 - l'établissement de toutes nouvelles constructions superficielles ou souterraines, même provisoires autres que celles strictement nécessaires à l'exploitation et à l'entretien du point d'eau à l'exception des dents creuses en front à rue,
 - le camping, le stationnement de caravanes, la création et extension de cimetières, la création d'étangs,
 - la création de nouvelles voies de grande communication, l'implantation de bassins d'infiltration d'eaux routières,
 - le défrichement de parcelles boisées, le retournement des prairies permanentes sauf utilisation de CIPAN – Cultures Intermédiaires Piège à Nitrates ».
 - **devraient être réglementées comme suit :**
 - « le pacage des animaux de manière à ne pas détruire la couverture végétale,
 - l'installation d'abreuvoirs ou d'abris destinés au bétail,
 - la modification des voies de communication existantes ainsi que leurs conditions d'utilisation, de manière à éviter les déversements accidentels et l'arrivée des eaux de chaussées vers les périmètres de protection immédiate,
 - les pratiques culturales de manière à ce qu'elles soient compatibles avec le maintien de la qualité des eaux souterraines,
 - pour les habitations et infrastructures existantes sont autorisées la reconstruction, les extensions de confort (sanitaire, garage, véranda, terrasse). Le changement d'activités devra rester compatible avec l'enjeu de protection des eaux souterraines. »
 - + « dans ce périmètre, l'épandage d'engrais et de fumiers sera limité aux quantités directement utiles à la croissance des végétaux. Cette limitation, qui tiendra compte des reliquats azotés, conduira à la mise en application du code de bonnes pratiques agricoles. »

- ✓ **dans le périmètre de protection éloignée :**
- « La réglementation générale devra être appliquée avec une particulière vigilance vis-à-vis des Installations, Ouvrages, Travaux, Activités (IOTA) susceptibles de porter atteinte directement ou indirectement à la qualité de l'eau distribuée, en particulier les IOTA interdites ou réglementées en périmètre de protection rapprochée.
 - Dans ce périmètre, l'épandage d'engrais, de fumiers et de lisiers sera limité aux quantités directement utiles à la croissance des végétaux, en appliquant la méthode des bilans. Le code des bonnes pratiques agricoles constitue à cet égard une référence. »

Une partie importante de ces recommandations devraient se retrouver dans le dossier final de servitudes (qui, une fois approuvé, s'imposera aux PLU d'Angres et de Liévin).

➤ **Eau potable dans l'agglomération**

L'Agglomération de Liévin subit depuis plusieurs décennies, les conséquences d'une exploitation industrielle intense liée à l'extraction du charbon. Cet héritage induit une assez mauvaise qualité de la nappe d'eau.

Depuis de nombreuses années, les élus de l'Agglomération ont donc engagé des recherches afin de pallier à cette situation. C'est notamment sur la région béthunoise qu'il a dès lors été envisagé de pomper l'eau. En effet, cette zone qui est desservie par la même nappe phréatique se trouve dépourvue de pollution par un phénomène naturel d'épuration.

A la fin de l'année 2000, la CommunAupole de Lens Liévin a lancé une enquête publique pour l'exploitation de deux nouveaux forages à Beuvry. Mais des difficultés techniques sont alors apparues. Une étude complémentaire est donc en cours de définition, en collaboration avec l'association Eau - Artois qui réunit les élus de l'Agglomération de Lens - Liévin et ceux de l'Agglomération de Béthune - Lillers.

En attendant, il a été décidé de mettre en oeuvre des **installations PROVISOIRES de dénitratisation sur les forages existants**. Après avis favorable du Conseil Départemental d'Hygiène le 17 janvier 2003, un premier site a été équipé à **Liévin**. D'autres suivront, de façon à ce que toute l'agglomération soit alimentée en eau conforme à la norme (à défaut d'être réellement de bonne qualité).

Il s'agit seulement d'ouvrages temporaires car les sites concernés sont trop vulnérables pour pouvoir bénéficier des périmètres réglementaires de protection, seuls garants de la pérennité de la ressource.

Des recherches à l'échelle de l'Agglomération, comme à une échelle plus large, sont en cours pour trouver de nouvelles ressources en eau potable.

Un Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) est en cours de réalisation.

➤ Assainissement

L'assainissement relève de la compétence de la CommunAupole de Lens Liévin (CommunAupole).

Pour faire face à la production croissante de rejets polluants et pour préserver l'environnement et les ressources, l'épuration des eaux usées est devenu depuis plusieurs années un impératif. Depuis sa création, la C.A.L.L. consacre des moyens importants pour mettre en place un réseau d'assainissement sur l'ensemble de son territoire. Outre les centaines de kilomètres de tuyaux nécessaires au transport des eaux usées, l'agglomération s'est notamment dotée, au fil des années, de quatre usines de dépollution pour traiter les effluents de la population.

Elles sont situées à :

- **Loison-sous-Lens (1993).** Elle dispose d'une capacité de traitement de 14 400 m³ par jour, soit l'équivalent des rejets de 130 000 habitants. Certains équipements sont couverts pour limiter les nuisances. Elle est dotée d'une unité de désodorisation.
- **Fouquieres-lès-lens (1990).** Elle traite 10 000 m³ par jour (80 000 habitants). Depuis peu, elle est complétée par une lagune d'épuration tertiaire située sur le territoire de Harnes.
- **Mazingarbe (2001).** Elle vient d'être mise aux normes européennes. La capacité nominale de traitement de l'ouvrage est passée à 14 400 m³ par jour.
- **Wingles (1987).** Elle verra sa capacité être modifiée dans le cadre de la mise aux normes européennes. Elle est actuellement de 2 250 m³ par jour (15 000 habitants).

La construction en 1996, du bassin de retenue de 17 000 m³ situé rue Molière à Lens, marquait la volonté des élus de faire face aux inondations. Cet ouvrage important devait être le point de départ d'une réflexion globale en la matière. Dès lors, plusieurs bassins de retenue ont vu le jour comme, par exemple, ceux de **Liévin** (10 000 m³ et 3 000 m³).

1.6 LA QUALITE DE L'AIR

L'Association pour la mise en œuvre du Réseau d'Etude, de Mesure et d'Alerte pour la prévention de la pollution atmosphérique dans le pays de l'Artois (AREMARTOIS) est l'un des principaux organismes qui contribue à la connaissance de la qualité de l'air.

Celle-ci possède plusieurs stations de mesures fixes dont celle de Liévin, située rue Descartes (à proximité du collège Descartes).

Les principaux polluants surveillés sont le dioxyde de soufre, les poussières en suspension, le dioxyde d'Azote et l'Ozone.

Le décret n°2002-213 du 15 février 2002 relatif à la surveillance de la qualité de l'air et de ses effets sur la santé et sur l'environnement fixe des objectifs de qualité de l'air - des seuils d'alerte et des valeurs limites.

→ le dioxyde de soufre SO_2

Ce polluant est émis par la combustion des combustibles fossiles, les sources fixes industrielles et les chauffages domestiques (l'hiver uniquement).

La moyenne annuelle légale à ne pas dépasser qui est de : **$50 \mu g/m^3$** .

A Liévin, la moyenne annuelle en 2002 était de **$7 \mu g/m^3$** .

→ les poussières en suspension Ps

Elles sont le plus souvent d'origine anthropique (installations de combustion du secteur résidentiel - tertiaire et industriel – les véhicules automobiles...).

La moyenne annuelle légale à ne pas dépasser qui est de : **$40 \mu g/m^3$** .

A Liévin, la moyenne annuelle en 2002 était de **$19 \mu g/m^3$** .

→ le dioxyde d'azote NO_2

Il est principalement émis par les véhicules automobiles et les installations de combustion.

La moyenne annuelle légale à ne pas dépasser qui est de : **$40 \mu g/m^3$** .

A Liévin, la moyenne annuelle en 2002 était de **$26 \mu g/m^3$** .

→ l'ozone O_3

Ce polluant secondaire, c'est-à-dire non émis directement par une source, résulte du mécanisme photochimique à partir de précurseurs (oxydes d'azote et Composés Organiques Volatils) principalement en été sous l'action du rayonnement ultra-violet solaire. Il provient essentiellement des sources mobiles (véhicules).

La teneur d'ozone en air ambiant est réglementée par la Directive Européenne N°2002/3/CE du 12/02/2002 et par le décret n°2002-213 du 15/02/2002.

Cette Directive ne fixe pas de concentration limite dans l'air ambiant mais donne des valeurs pour l'information de la population et la protection de la santé des végétaux.

La moyenne annuelle à ne pas dépasser recommandée par l'OMS est de : **$65 \mu g/m^3$** .

A Liévin, la moyenne annuelle en 2002 était de **$19 \mu g/m^3$** .

Evolution des Moyennes annuelles des polluants mesurés à la station de Liévin entre 1992 et 2002 :

	SO ₂ µg/m ³	NO ₂ µg/m ³	Ps µg/m ³	O ₃ µg/m ³
1992	3	14	-	-
1993	12	15	-	-
1994	9	21	-	-
1995	15	23	-	-
1996	13	36	-	-
1997	10	33	-	-
1998	14	29	24	28
1999	15	30	22	43
2000	9	30	18	43
2001	8	30	20	39
2002	7	26	19	46
Normes légales	50	40	40	65

Quelque soit le polluant considéré, les moyennes annuelles restent inférieures aux valeurs limites fixées par le décret n°2002-213 du 15/02/2002. Globalement, le suivi de la station montre une évolution favorable entre 1992 et 2002.

Seules les concentrations en ozone augmentent sur la même période. Le seuil d'alerte de la population n'a jamais été atteint.

1.7 LE TRAITEMENT DES DECHETS

La gestion et le traitement des déchets à Liévin sont sous la compétence de la CommunAupole de Lens Liévin. La collecte des déchets est assurée par la société Nicollin (contrat jusque fin 2004). Le ramassage a lieu 2 fois par semaine. Une déchetterie a été aménagée dans la zone Quadraparc sur le territoire de Grenay, au nord de Liévin.

Après la mise en place d'une collecte sélective des déchets végétaux en porte-à-porte dès 1995, d'une collecte sélective des matériaux recyclables en 1998 qui permet d'ores et déjà de valoriser 30 % des déchets des ménages, **avec la réhabilitation de l'usine d'incinération des ordures ménagères, la Communauté d'Agglomération se place parmi les collectivités françaises les mieux équipées et les plus avancées en matière de traitement des déchets ménagers.**

Est actuellement à l'étude, la collecte en habitat vertical (site test : la résidence « Les Oiseaux » à Liévin), la mise en place de nouvelles filières (ex : déchets des professionnels et administrations), l'aménagement d'équipements communs à la CAHC...

Un nouveau marché de « collectes et tri » a été lancé le 4 octobre 2004. Il est divisé en trois lots : « collecte ordures ménagères, sélective, végétaux » / « collecte et traitement des encombrants » / « tri ». Ce nouveau marché va permettre à la CommunAupole de bénéficier d'une meilleure qualité de service et une meilleure qualité de tri des déchets ménagers.

Depuis le 1^{er} janvier 2005, un nouveau type de collecte est mis en place sur l'ensemble de la CommunAupole. Il s'agit d'une **collecte sélective, conteneurisée et robotisée**. Pour Liévin, seul son centre ville n'a pu être conteneurisé (en raison de la densité, de la circulation, du stationnement...). Les ménages ont donc été dotés de sacs. Pour les constructions futures, des surfaces suffisantes devront être prévues pour la circulation et une configuration adaptée des espaces de tri et de stockage des déchets (un document en présentant les configurations idéales, en habitat vertical, est annexé au présent PLU).

La Communauté Aupole et la ville de Liévin confirment ainsi leur volonté d'instaurer une véritable politique environnementale, soucieuse de préserver le cadre de vie des générations futures, malgré un héritage industriel et minier encore lourd à gérer.

1.8 LES RISQUES MAJEURS

1.8.1 Les sites et sols pollués :

La DRIRE recense trois sites pollués sur le territoire communal de Liévin ce sont :

- La friche SABES, à l'angle des rues Courtin et du Maréchal Leclercq
Coordonnées Lambert X : 06312 Y : 26030

Il s'agit d'une friche industrielle sur laquelle a été exploité un ancien établissement de chaudronnerie abritant, outre les installations classiques de chaudronnerie, un atelier de peinture. **Toutes les structures aériennes (bâtiments) ont été démolies.**

Une partie des terres polluées en décharge a été éliminée. Sur le reste du site a été réalisé le confinement par un revêtement étanche. **Le site est réutilisé (complexe cinématographique).**

La qualité des eaux souterraines est surveillée.

Un dossier de servitude est en cours.

- Le site NORSKYDRO (ex HYDRO AGRI FRANCE), rue de Cracovie
Coordonnées Lambert X : 06308 Y : 26034

Il s'agit d'un site d'une superficie de **22 ha**. C'est une ancienne usine de fabrication d'engrais qui a succédé à une usine de fabrication d'essences synthétiques arrêtée depuis 1955.

Les sols et les eaux souterraines sont pollués par des hydrocarbures au droit de l'ancienne usine de fabrication d'essences synthétiques (40 000 m²).

Les zones de l'usine d'engrais sont affectées par de l'azote et des sulfates.

C'est un site très vulnérable, avec une nappe fortement contaminée.

L'arrêt complet des activités de l'usine d'engrais a eu lieu en mars 1992.

La qualité des eaux souterraines est surveillée.

Le démantèlement des installations est totalement achevé et la requalification du site par l'EPF (modélage des terrains et verdissement) a été en grande partie réalisée.

Les terres polluées par les hydrocarbures ont été traitées, les terres contaminées par les nitrates ont été confinées.

La fin des travaux a été constatée le 7 Octobre 1998.

A été réalisée en 2005, une **Etude Détaillée des Risques** pour permettre l'aménagement d'équipements sportifs. En effet, ce site est au cœur de la réflexion autour du pôle d'excellence sportif.

- Le site des anciens lavoirs et de la cokerie de Liévin, rue de Cracovie
Coordonnées Lambert X : 06308 Y : 26034

Sur une superficie du site de **38 ha**, il s'agit d'une ancienne cokerie et d'un lavoir des Houillères arrêtés en 1958.

Il existe des traces de dépôts de goudrons en différents endroits du site (extension non définie) et les sols sont pollués par des ferrocyanures.

C'est un site moyennement vulnérable : nette contamination de la nappe à l'aplomb et à l'aval par des chlorures, hydrocarbures aromatiques, phénols et sulfates.

La qualité des eaux souterraines est surveillée.

Le traitement des goudrons est en cours. Le traitement des terres contaminées par des hydrocarbures ainsi que celles contaminées par les ferrocyanures reste à effectuer

Le traitement biologique n'a pu atteindre les objectifs de dépollution. Un deuxième traitement est en cours.

Des servitudes doivent être instaurées.

De plus, à proximité du territoire communal, la DRIRE recense :

- L'ancienne fosse 4 de Liévin, Avion (au sud est de Liévin)

Coordonnées Lambert X : 06348 Y : 26016

Il s'agit d'un ancien carreau de fosse avec présence soupçonnée de goudrons mélangés à des remblais. La nappe superficielle (nappe de la craie peu protégée) est directement vulnérable, nappe de la craie peu protégée.

Présence d'un dépôt de scories et de schlamms sur une superficie de **4 ha**.

L'ensemble de ces sites est à prendre en considération dans les futurs choix d'aménagement, il s'agit d'une contrainte héritée de l'ère industrielle à laquelle il convient de trouver des réponses adaptées aux ambitions communales et aux normes sanitaires.

1.8.2 Le risque d'exposition au plomb

L'ensemble du département du Pas-de-Calais est classé en zone à risque d'exposition au plomb par l'arrêté préfectoral du 15/02/2002.

Un état des risques d'accessibilité au plomb devra être annexé par un contrôleur technique agréé pour toute promesse de vente ou d'achat d'une habitation.

1.8.3 Les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement

La DRIRE recense également 13 Installations Classées pour la Protection de l'Environnement :

Etablissement	Adresse
CARREFOUR	2, rue Liétard
Carrière de M. Dupuis André	80, rue de l'Abattoir
Cheminées Philippe	ZI de l'Alouette
EURODOUGH	1494, rue Jacob
GENERAL TRAILERS	Rue Fresnel
LOCAMION	ZI de l'Alouette
SPAO	29, rue du Dauphiné
Imprimerie Artésienne	Rue Jacob
SA Europâte	Rue Jacob
SAS Autodis	Bd F. Mitterand
SAS Autostanding	Bd F. Mitterand
SAS Y K FER	ZA Quadraparc

L'ensemble de ces établissements sont **soumis à autorisation**. Ces sites sont bien sûr à prendre en considération dans les futurs choix d'aménagement.

De plus la commune est concernée par le sud du plan particulier d'intervention (PPI, arrêté le 01/03/02) de l'usine Grande Paroisse de Mazingarbe. Ce périmètre mesure 3,5 km de rayon (« sphère d'ammoniac »). Ce plan prévoit les modalités d'intervention (information, protection, secours,...) en cas d'accident. Ce périmètre ne concerne que quelques habitations au Nord-Ouest de la commune (voir carte ci-jointe).

A l'intérieur de ce PPI, l'implantation de bâtiments difficilement évacuables : hôpitaux, maisons de retraite, prisons... n'est pas souhaitable.

Synthèse : caractéristiques physiques du territoire

La micro-topographie a quelque peu conditionné l'implantation et le développement du bourg Liévin. Les pentes du Nord et du Sud, la colline de Riaumont, font des quartiers concernés des espaces particulièrement sensibles d'un point de vue paysager. Cependant, le principal paramètre bien sûr a été l'industrie charbonnière, dont certaines traces restent prégnantes.

Les sapes de guerres et l'exploitation minière imposent la prise de précautions pour faire face aux risques liés aux cavités souterraines. En effet, si désormais, l'eau et l'air retrouvent les normes nationales, il convient de rappeler la vigilance qu'il faut avoir à l'égard des affaissements miniers. Il en va de même concernant l'activité industrielle et ses contraintes (actuelles ou héritées).

Aujourd'hui, le contexte environnemental est un élément majeur qui oriente le projet urbain de la commune. Le thème de l'eau et de la mise en valeur de la Souchez (déjà amorcée) semblent tout à fait important en terme d'écologie et de cadre de vie.

La métamorphose du territoire liévinois doit se poursuivre avec les actions de renouvellement urbain. De plus, il convient de porter une attention toute particulière dans la détermination des futures zones d'extension de manière à prendre en compte les risques et limiter les impacts sur l'équilibre naturel et paysager.

Enjeux :

- **Protéger et valoriser la ressource en eau,**
- **Limiter l'impact des risques naturels,**
- **Poursuivre le renouvellement des sites dégradés,**
- **Définir des espaces d'extension qui limitent les impacts sur les milieux naturels.**

2 L'ORGANISATION ET L'EVOLUTION HISTORIQUE DU TERRITOIRE COMMUNAL

L'histoire de la commune a influencé l'occupation actuelle du territoire. Les traces de cette histoire se retrouvent aussi bien dans la destination générale des sols que dans la typologie du bâti. Il est essentiel de prendre en compte cette organisation et les perceptions que l'on en a dans les choix d'aménagements futurs de la commune.

2.1 HISTOIRE DE L'ESPACE URBAIN

La reconstruction d'après guerre se traduit par un parc immobilier qui date pour près de la moitié (40,2%) d'avant 1948. L'essentiel se constitue aujourd'hui des nombreuses cités minières et du centre-ville. D'une certaine façon, **l'ossature historique de la ville date de cette période, laissant pour les décennies des vides à organiser afin de relier les quartiers entre-eux dans la ville.**

20 % du parc date de la période 49-68, ce qui s'explique sans doute par, dans un premier temps, les effets de la bataille du charbon qui a suivi la seconde guerre mondiale et la nécessité de loger une population ouvrière encore croissante, le besoin de logements plus grands du fait du baby boom et de l'exigence de davantage de confort,...La localisation de ces nouvelles opérations se constitue des premiers espaces vides à combler comme la cité Jean Jaurès entre Lens et Liévin.

La période qui s'étend de 1968 à 1982 (23 % des logements) a surtout vu, à Liévin, la réalisation des grandes opérations d'urbanisme de l'époque et l'apparition des grands ensembles comme **les Marichelles ou Rollencourt**. Elle s'est accompagnée des premières opérations de « lotissement » de logements individuels. **Il s'agit d'une seconde phase de comblement des espaces vides mais aussi d'une extension des limites de la zone urbanisée.**

Enfin, la période 1982-1999 (16,8%) – la fin de l'exploitation minière – a vu le rythme de construction de logements diminué fortement sur Liévin : **2100 logements en 17 ans, soit à peine 28% de plus qu'entre 1975 et 1982 (1640)**. Cette période a surtout été marquée par la restructuration du parc de logements miniers et quelques opérations de démolition-reconstruction et la réhabilitation du parc existant, le développement des opérations de logements individuels – troisième vague de comblement des vides dans l'espace central mais aussi requalification des friches industrielles -, et la densification du centre ville (ZAC Gambetta,...) et les premières opérations de promotion immobilière privées. **Le renouvellement urbain a pris tout son sens et ce depuis les années 80 : construction de 2100 logements mais un parc total qui n'a augmenté que de 540 logements depuis 1982.**

L'étude de l'évolution de l'urbanisation de Liévin repose sur l'analyse des cartes IGN (de 1958, de 1981 et celle de 1995 modifiée). Elles sont les marques les plus significatives des changements survenus à la suite de la cessation de l'activité minière.

2.2 ENTRE 1958 ET 1981

C'est principalement la disparition des constructions liées à l'activité minière et le comblement des vides qui ont offert les opportunités d'urbanisation bouleversant l'organisation ancestrale des villes minières et consacrant les efforts de liaison entre les quartiers et les centres-villes.

L'évolution marquante de Liévin et de son Agglomération, en termes d'occupation du sol, réside dans le démantèlement de l'activité minière, remplacée par d'autres types d'occupation du sol : activités, logements collectifs et en lotissement pavillonnaire, équipements d'infrastructure et de superstructure.

C'est la période :

- ✓ **Des grands projets d'habitat collectif et individuel,**
- ✓ **Du désenclavement routier de l'Agglomération,**
- ✓ **Des premiers grands équipements publics,**
- ✓ **La fin de la mono-activité et la naissance des premières zones industrielles.**

Les principales transformations spatiales entre 1958 et 1981 sur la commune de Liévin ont concerné :

- **La densification de la zone Est** de Liévin (quartier **Léon Blum, cité Jaurès**) ;
- **L'extension de Liévin dans sa partie centrale** et principalement la réalisation de la zone des Marichelles ;
- **L'extension de Liévin dans sa partie Sud** (densification entre les cités au sud du centre ville) ;

En termes d'occupation du sol, ces évolutions se déclinent par :

La réalisation au sein de l'Agglomération des infrastructures de transport suivantes :

- ✓ l'autoroute A 21 au nord et à l'est ;
- ✓ la RN 17 à l'est ;
- ✓ la pénétrante RD 58.

La réalisation à Liévin des parcs d'activités commerciales et industrielles suivants :

- ✓ la ZI de l'Alouette
- ✓ le centre commercial en bordure de la RD 58;
- ✓ des petites zones accueillant des locaux d'activités répartis sur l'ensemble du territoire (quartier St Amé ou Calonne).

La mise en oeuvre des opérations d'habitat suivantes :

- ✓ A cheval sur Lens et Liévin, la cité Jean Jaurès ;
- ✓ Les Marichelles, Vent de Bise, Salengro, Blum, Lebas,... ;
- ✓ des lotissements pavillonnaires dans les interstices du territoire communal (la cité Dinant au sud ouest du centre...).

La réalisation des équipements de superstructure suivants:

- ✓ Espaces verts : parc des équipages (sud –ouest), parc Mazarin (nord-ouest) ;
- ✓ Santé : l'EHSPAL (à la même époque que le centre hospitalier Schaffner de Lens) ;
- ✓ Scolaire et formation : Lycée, collèges, écoles maternelles et primaires (H. Darras, Condorcet, Descartes, Riaumont,...), l'AFPA,...
- ✓ Equipements sportifs : la piscine, salles de sport dans les quartiers,...

2.3 DEPUIS 1981 :

Les opérations entamées précédemment se poursuivent et se terminent. Le fait marquant de cette période est la fin du démantèlement des anciens carreaux de mines et usines qui sont reconvertis.

En terme spatial, une priorité est donnée au renouvellement urbain et au comblement des vides. Cette période, contrairement à la précédente, ne modifie pas sensiblement l'organisation du territoire.

C'est une période qui se caractérise par :

- ✓ **Le développement des sites à vocation d'accueil des entreprises et enseignes commerciales (création, extension).**
- ✓ **L'émergence d'équipements à dimension régionale : Le Stade Couvert Régional, l'Université, ...**
- ✓ **La reconversion des sites miniers en sites paysagers (Val de Souchez, début de la reconversion du terril des Pinchonvalles).**

Les évolutions de l'occupation du sol s'expriment par :

**La poursuite de la réalisation de la RD 58 et son doublement ;
L'autoroute A 26 à l'ouest.**

La réalisation des parcs d'activités suivants :

- ✓ l'extension de la zone commerciale ;
- ✓ l'extension de la zone d'activités de l'Alouette ;
- ✓ La création de la ZAL Saint Amé ;
- ✓ la création de Quadraparc ;
- ✓ ...

Le développement de l'habitat se fait principalement sur le tissu ancien et ne modifie pas fondamentalement l'occupation des sols de la période précédente.

On peut noter :

- ✓ la création d'habitats individuels de type pavillonnaire dans le prolongement de la Z.A.C des Marichelles ou encore autour du collège Curie ;

La réalisation des équipements de superstructure :

- ✓ l'extension de la **zone d'équipements sportifs** au niveau du parc de Rollencourt, notamment par la construction d'un centre de formation sportif et du stade régional d'athlétisme couvert ;
- ✓ la création de l'unité de formation et de recherche de sciences et techniques des activités physique et sportives (UFR STAPS).

De ces phases bâties successives est né un territoire complexe où prévaut le paysage urbain pour lequel l'espace agricole cède de plus en plus de place. L'espace naturel s'est, au contraire, vu gagner du terrain grâce à de vastes opérations de requalification de sites industriels.

2.4 LES LIENS « PHYSIQUES » ENTRE LES ESPACES

L'espace communal de Liévin est divisé en plusieurs entités distinctes qui s'organisent autour des différents axes de circulation traversant le territoire.

Nous avons :

- L'espace urbain qui occupe la partie centrale de la commune et qui s'organise autour de la RD 58E (rues Defernez, Jaurès et de Lattre de Tassigny), de la rue Hugo ou encore Lamendin ;
- l'espace agricole presque anecdotique, principalement à l'ouest, de part et d'autre de la ZI de l'Alouette s'étend sous forme d'une frange au contact de l'espace urbain ;
- l'espace industriel qui s'est implanté soit en extrême périphérie (Alouette, ZAL de la Souchez, Quadraparc), soit en plein centre (ZAL de l'Abregain, ZAL St Amé), aux abords de l'A21 ou de la RD 58 ;
- les espaces naturels qui se localisent principalement au sud de la RD 58E.

Les liens entre ces espaces sont essentiellement des infrastructures routières. Ils peuvent être décomposés en fonction de leur importance :

- axes de liaison intercommunale : RD 58, RD 58E,
- axes de desserte interne ou de desserte des communes limitrophes : routes communales (rues Ferry, Zola, Delebecque, Mongolfier au nord, rues Hugo, de Lattre de Tassigny, Thiers, au sud).

Du fait de la faiblesse des liaisons douces, **les liens interquartiers se font majoritairement et logiquement en voiture**. Les voies citées ci-dessus divisent nettement l'espace. Par exemple, la rue Thiers sépare espace boisé (Riaumont) et espace urbain (Cité des Garennes/habitat mixte), la rue Montgolfier sépare quant à elle espace d'activité (ZAL St Amé) et espace d'habitat (Cité Saint Amé)...

L'effet de rupture le plus marquant reste tout de même celui produit par la RD 58 qui coupe en deux le territoire communal. Cet effet est moins perceptible au niveau du centre avec des possibilités de traverse plus nombreuses et adaptées aux piétons. **La RD 58 constitue un élément déterminant de l'environnement urbain de Liévin.**

La voie ferrée au nord constitue quant à elle, une frontière encore moins perméable. Elle sépare très nettement la cité Saint Albert des lotissements juste au sud (quartier Saint Amé).

La Souchez, bordée d'espaces naturels constitue une frontière verte qui isole quelque peu la cité des Petits Bois et les habitations limitrophes.

L'occupation des sols à Liévin s'est organisée principalement en fonction de l'histoire industrielle, du milieu physique (Souchez, topographie) mais également de la trame routière et ferroviaire.

Synthèse : organisation et évolution du territoire

Le territoire de Liévin s'est métamorphosé au cours des 40 dernières années. On est passé d'un espace monofonctionnel (articulé autour de l'activité minière), aux quartiers repliés sur eux-mêmes, pour parvenir à une ville plurielle, que ce soit en termes d'habitat, de services, d'activité, et avec un niveau d'équipement à la hauteur de ses ambitions.

Le renouvellement urbain et la reconversion des sites industriels ne sont pas des vains mots sur la commune de Liévin (voir carte ci-jointe). Une multitude de sites dégradés, pollués se sont vus renaître, et d'autres connaîtront bientôt le même sort.

Pour bien comprendre ce qu'est devenue Liévin, on peut l'appréhender en quatre « environnements » : l'environnement urbain (80% du territoire), bigarré et porteur d'histoire, l'environnement industriel et commercial, l'environnement agricole résiduel et enfin l'environnement naturel.

3. L'ENVIRONNEMENT URBAIN

Comme nous l'avons vu précédemment, pour comprendre l'environnement urbain il faut d'abord en comprendre son histoire, son organisation, pour percevoir la complexité. L'âge des constructions, le type d'occupation, la trame urbaine ou encore la relation entre les vides et les pleins en sont de bons indicateurs.

3.1 ORGANISATION ET ARMATURE URBAINE

➤ Une occupation plurielle

La très grande majorité du territoire de Liévin, à l'image des autres villes de l'Agglomération, est urbanisée.

Les espaces non urbanisés sont localisés à la périphérie et se constituent principalement des éléments de composition de la trame verte au sud et de terres agricoles à l'ouest.

L'occupation du territoire aggloméré laisse transparaître une forte imbrication des diverses fonctions : habitat, activité, équipement public et espaces naturels.

Même si le sentiment général est celui d'une forte mixité urbaine, la lecture de l'ancien POS laisse transparaître davantage une logique de zoning avec des espaces spécialisés laissant peu de place à la diversité des fonctions :

- ✓ Habitat
- ✓ Activité
- ✓ Equipement Public
- ✓ Espace Naturel et Agricole

L'ensemble constitue un patchwork qui sous certains aspects manque d'interpénétration. Ceci étant, on est loin de l'espace mono-fonctionnel tourné autour des activités minières encore perceptible il y a 30 ans.

➤ Une trame complexe

Par opposition à la **trame radioconcentrique de la ville de Lens**, la **trame urbaine originale de la ville de Liévin se calque selon la trame issue de l'industrialisation massive** créant un magma urbain dense aux tissus variés. Immense patchwork composé de tissus juxtaposés, la ville de Liévin est une véritable conurbation aux limites incertaines dont le centre reste relié à celui de Lens par l'axe historique, les rues De Tassigny, Défernez, Jaurès et Maes : la RD 58E actuelle.

➤ Les vides et les pleins dans le tissu aggloméré

Les pleins et les vides constituent les éléments mis en perspectives lorsque l'on traverse une Agglomération. Ils constituent en quelques sortes la carte de visite d'une ville.

Les pleins sont constitués des îlots qui forment la trame bâtie, occupée du territoire urbanisé. Ils se caractérisent par la morphologie urbaine, la typologie des constructions, l'harmonie des façades,...

Les vides quant à eux se constituent principalement de la voirie – rue, place, esplanade,...

Le rapport entre les deux est caractéristique de la densité, des rapports d'échelle, qui existent entre le domaine public et l'espace privatif pour le visiteur.

L'histoire urbaine de Liévin est marquée par un développement rapide lié à l'ère minière qui a privilégié un étalement massif en habitat individuel. Cet habitat périphérique est de type pavillonnaire. Il est organisé en cités dissociées du centre ancien, négligeant le logement collectif (à l'exception des réalisations des années 70), et fragmentant le territoire en d'étroits espaces de vie.

De fait, lorsque l'on sort du centre ville, on est frappé par la faible densité. Ceci est perceptible en terme de façade constituée, de hauteur, d'emprise au sol et l'aération du tissu urbanisé.

Bien que les surfaces urbanisées représentent 80 % sur Liévin, les pleins sont régulièrement fragmentés par des vides au sein de la trame bâtie.

3.2 LES PIECES DU « PUZZLE LIEVINOIS »

L'organisation urbaine de la commune de Liévin est étroitement liée à son histoire. Son passé a engendré un tissu urbain varié constitué de plusieurs trames. Son paysage urbain traditionnel est majoritairement constitué d'un tissu implanté à l'alignement. Le centre ville, assez peu étendu, possède une trame carrée déconnectée des cités minières (dispatchées sur l'ensemble du territoire) et qui s'oppose à une trame plus courbe, moins lisible en périphérie. Périphérie nettement marquée par l'habitat pavillonnaire (majoritairement sous forme de lotissement) et de façon moindre par l'habitat collectif.

L'environnement urbain peut être découpé en sept entités décrites ci-après :

- le centre ville ;
- les extensions anciennes ;
- les cités minières ;
- l'habitat collectif ;
- les extensions périphériques récentes ;
- les lotissements ;
- les pôles d'équipements.



le centre ville de Liévin

3.2.1 Le centre ville

Il constitue le noyau de la ville, l'espace de vie regroupant la majorité des commerces, services et fonctions administratives.

Le centre ville de Liévin se compose d'un **tissu relativement homogène d'habitat en front à rue dont la hauteur reste faible**, régulé par une trame viaire aérée, organisant le centre ville en petits îlots bâtis quadrillés par des rues au tracé régulier.

Les axes marquant bien cette vitalité sont les rues Defernez (RD 58E) et Hugo qui constituent les deux principales voies de commerce et de transit de Liévin. La rue Hugo fixe également la limite est du centre.

Les deux autres « points d'accroche » du centre sont la Place Gambetta et l'Hôtel de Ville. Ces deux espaces aux abords paysagés concentrent des équipements et constituent des éléments de repère importants. En contact avec ceux-ci, on trouve des ensembles collectifs mais l'habitat reste principalement individuel et peu élevé (majoritairement R+1+C, voire R+C).

Sur le plan architectural, on observe une diversité dans les habitations avec des différences dans les matériaux utilisés ainsi que dans les formes (toit à deux pans-quatre pans).

3.2.2 Les extensions périphériques anciennes

Le centre ancien s'est ensuite étoffé en périphérie par des quartiers d'extension ancienne qui reprennent les caractéristiques morphologiques du centre ancien avec des gabarits moins importants, comme à l'est, au niveau des Grands Bureaux, ou encore au sud, au niveau de la rue du Quatre Septembre.

L'aspect des extensions périphériques anciennes est relativement homogène. Il s'agit d'habitations du début du siècle en front à rue de type R+1+C ou R+C. Ces habitations reposent sur des parcelles relativement étroites, ce qui explique l'étroitesse des façades. Les extensions anciennes se localisent principalement sur les marges périphériques du centre ancien, le long des principales voies de communication.

De nombreuses constructions récentes alternent avec ce bâti front à rue, rompant l'homogénéité déjà relative et rendant d'autant plus complexe la lecture de l'espace urbain.

On trouve également de nombreuses extensions anciennes dont la localisation semble plus liée aux cités comme au nord au niveau de la cité du n°2.

3.2.3 Les cités minières

Ces cités constituent des éléments déterminants de l'espace urbain liévin, porteur d'une histoire forte, d'une architecture particulière. Les surfaces qu'elles représentent sont une des traces les plus marquantes du passé minier de la ville, comme de l'Agglomération.

Liévin compte encore 17 cités minières, situées globalement au Nord et à l'Est du centre ville, localisées en fonction des gisements et des disponibilités foncières de l'époque.

L'état des habitations et la qualité esthétique des habitations sont très variables selon l'endroit où l'on se trouve. Pour exemple, les cités du 5, des Brebis ou encore des Cornailles (toutes trois au Nord Ouest de Liévin) présentent en certains endroits un caractère peu esthétique avec des habitations noircies par le temps, qui mériteraient une réhabilitation.

A l'inverse, les cités Saint Amé, de la Plaine, et Saint Albert (toutes trois au Nord Est) présentent des exemples intéressants du potentiel que renferment les cités minières, c'est également le cas de la Cité des Grands Bureaux.

En effet, ces exemples mettent en avant l'efficacité de la réhabilitation de l'habitat et la valorisation de l'espace public, en terme esthétique mais surtout en terme de confort, de cadre de vie. La cité Saint Albert est pour cela un bon exemple.



Les logements construits pour les mineurs et leur famille par les compagnies, l'ont été selon **deux grands types : le coron et la cité jardin**.

Le coron est un alignement de maisons contiguës le long d'une rue, la cité jardin étant une dispersion de maisons jumelées par deux ou quatre au milieu d'espaces cultivables.

Les corons :



Le coron stricto sensu, constitue la première forme de l'habitat minier mis en place par les compagnies du Nord/Pas-de-Calais.

Il s'agit de « barres » de maisons basses accolées (10, 20 parfois 40 maisons) dont la longueur dépasse fréquemment les 100 m, les jardins individuels sur lesquels étaient installées les dépendances se situent à l'arrière de l'habitation.

On retrouve encore cette forme principalement sur les cités du 5 et de Riaumont.

Ces constructions étant sans confort sanitaire, un vaste programme de réhabilitation a été engagé depuis plus de 20 ans, complété de démolitions le cas échéant.

La rue Lechâtellier (cité de Riaumont, voir photos ci-dessus), bâtie en 1925, est un exemple de coron qui a échappé à la démolition et constitue aujourd'hui un ensemble harmonieux de petites maisons locatives.

Les cités pavillonnaires :

Elles respectent une trame viaire en damier. La surface habitable atteint en moyenne 70 et 100m², la taille des jardins dépassant parfois 500m².

Les cités forment des unités isolées. Complètement autonomes, les cités étaient dotées de bureaux de la compagnie, d'église et d'écoles, de dispensaires et « goutte de lait » (consultation des nourrissons). Ses vastes ensembles d'habitat pavillonnaire autonome situés entre ville et campagne constituent la forme dominante des cités minières liévinaises.

On la retrouve en particulier sur les cités Saint Albert, Cornailles, Rollencourt.

Elles offrent une trame et une organisation spatiale et foncière avantageuses qui permet des réhabilitations et requalifications de grandes qualités qui n'ont rien à envier aux lotissements actuels.

Des opérations de démolition-reconstruction très ponctuelles au sein de ces ensembles offrent la possibilité de compléter l'offre en matière d'habitat, d'équipement,... et de diversifier la production architecturale, sans pour autant rompre avec l'harmonie présente.

Par ces opérations, les cités pavillonnaires peuvent refléter le passage de témoin entre l'histoire passée, actuelle et future.

Le meilleur exemple aujourd'hui est sûrement celui de la Cité Saint Albert qui se caractérise par une offre nouvelle en termes d'habitat et d'équipement public, reste à améliorer la couture entre de ces deux éléments.

Exemple de la réhabilitation de la Cité Saint Albert :

Dans cette cité jardin, au nord est de Liévin, est actuellement en cours un programme de requalification dont les effets sont déjà largement perceptibles.

*Cette cité est le lieu d'opérations d'amélioration de l'habitat et de requalification de la voirie (plantations, ralentisseurs...) mais le programme ne s'arrête pas là. Ont également été réalisés des **cheminements piétons** (ex : rue Rouget de l'Isle, le long de la voie ferrée) et surtout un **mail vert** axé nord/sud qui offre à la cité un véritable espace de respiration. C'est un espace de qualité, jouant avec la topographie assez marquée du secteur.*

Afin de structurer l'ensemble et profiter des disponibilités offertes, de nouvelles constructions vont faire surface (accession à la propriété, béguinage, lotissement...) symbolisant un réel renouveau du quartier. Cette réhabilitation a un intérêt d'autant plus important qu'elle s'effectue en entrée nord est de la ville et à quelques pas du site du 11/19 (culture commune, scène nationale, Loos en Gohelle) un autre symbole fort en termes de renouvellement urbain.

Les camus :

L'apparition des **camus**, fut une première tentative pour imposer aux mineurs **un habitat collectif**. Les difficultés économiques et l'urgence rencontrées lors de la reconstruction ont engendré des projets de logements collectifs simplifiés. Ainsi sont apparus **les immeubles en béton « haut » et « bas » en fonction du nombre d'étages produits selon les méthodes modulaires**. Ces cités « camus » du nom de l'ingénieur havrais qui les avaient imaginées furent rejetées par les ouvriers **offrant aujourd'hui un véritable spectacle de désolation**.

Il existe principalement un grand ensemble de camus en bordure Nord de la RD 58E, à cheval sur les territoires de Lens et Liévin, le long des rues Jaurès et Maës : **la cité Jean Jaurès**.

Cet ensemble offre une façade très dégradée en entrée Est de Liévin, malgré un écran végétal de peupliers².

L'organisation de la trame viaire qui ne suit aucune structuration particulière, pose de nombreux problèmes de lisibilité, et isole le quartier du reste de la commune accentuée. Sa réalisation, contrainte au Nord par la voie ferrée minière disparue aujourd'hui (remplacée par la RD 58), ne

² Il ne reste aujourd'hui plus qu'un seul camus haut (dont SOGINORPA n'est plus propriétaire).

le relie à aucun autre quartier. Enfin, le parc de logements, à l'exception des modules bas qui restent fortement prisés, ne répond plus aux exigences de confort.

Son état de dégradation important, sa localisation aux abords de la RD 58E, son manque d'articulation avec le reste de la ville, sa proximité immédiate avec la ZAC de l'An 2000 permettent de comprendre pourquoi cette cité est au cœur d'une réflexion forte afin de transformer radicalement la forme et l'image de cet ensemble.

Conclusion sur le tissu mixte des cités minières :

L'analyse morphologique des différentes typologies identifiables des cités minières permet de constater :

- **Des tissus homogènes, structurés, de qualité, qui offrent une trame et une organisation spatiale avantageuse dans la mise en oeuvre de politiques de requalification de l'espace public et de diversification de l'habitat mais qui nécessitent d'être plus reliés à la ville. Il s'agit des cités pavillonnaires, cités jardins qui constituent l'essentiel des cités minières présentes sur Liévin.**
- **Des tissus homogènes – les corons - qui se caractérisent par un caractère trop répétitif dans leur organisation d'où une perte de repère. On en trouve plusieurs pour lesquels toute opération de requalification doit chercher à recomposer une identité paysagère propre à partir d'un travail sur l'espace public, la trame viaire, le paysagement, la diversification de l'habitat et de l'architecture.**
- **Un tissu déstructuré, de qualité médiocre tant sur l'architecture, l'organisation interne que l'image qu'ils offrent en tant que façade. Il s'agit de la cité Jean Jaurès.**

3.2.4 L'habitat collectif

Pendant la période 60-70, le tissu des grands ensembles collectifs marque un changement profond dans le paysage urbain de Liévin.

En totale rupture avec les tissus traditionnels des secteurs centraux qui se sont développés par stratification successive, le tissu des grands ensembles se présente sous la forme de « tours » et de « barres » illustrant un nouveau concept fonctionnaliste de logements standardisés.

Le secteur des Marichelles et du Vent de Bise montrent combien la confrontation des formes urbaines radicalement différentes (échelle démesurée, uniformité du tissu) et l'absence d'articulation de la trame viaire avec la structure environnante tendent à isoler ces quartiers. Leur marginalisation est accentuée par l'absence de cohésion sociale, le manque de commerces de proximité et des difficultés d'intégration au sein de la commune.

De cette époque, plusieurs autres ensembles collectifs ont été réalisés présentant des caractéristiques similaires mais d'une importance moindre puisque ayant été réalisés au sein du

tissu urbain dans des espaces interstitiels : C'est le cas de la Résidence Blum (en entrée de ville), Salengro et Lebas.

L'habitat collectif est disséminé sur le territoire communal. La morphologie et les caractéristiques de cet habitat sont très différentes en fonction des ensembles. La densité varie mais les hauteurs restent sensiblement faibles, oscillant entre R+3 et R+6.

C'est dans le quartier des Marichelles qu'on trouve le plus d'ensembles collectifs. Ce quartier fait l'objet d'études pour sa valorisation.

Il s'agit généralement d'un habitat en bon état. La place du végétal sur certains ensembles de collectifs comme « les quatre vents » (à l'ouest du centre ville), ou le quartier Salengro (rue Blum) est très réduite.

Dans le centre urbain, on trouve quelques blocs d'habitat collectif récents, notamment sur la place Gambetta et au niveau de l'Hôtel de Ville qui correspondent à des opérations de renouvellement urbain et de densification du centre ville.

A noter tout de même que la place de l'habitat collectif reste assez faible (23%) pour une ville de l'importance de Liévin. Ce constat explique en partie l'étalement urbain que l'on constate sur la commune.

Un programme important de logements collectifs est en cours dans la ZAC de l'an 2000, avec la résidence de l'Olympe qui accueillera 96 logements en petits collectifs.

A noter également que des actions de renouvellement urbain ont lieu dans les espaces les plus dégradés comme le quartier Léon Blum où deux tours abattues laissent leur place au pôle tertiaire de Liévin (4000 m² de bureaux en entrée Est) et, à quelques pas, dans la cité Jean Jaurès, des immeubles ont d'ores et déjà été détruits, d'autres, en cours d'évacuation sont amenés à l'être prochainement.

3.2.5 Les extensions périphériques récentes

Les extensions périphériques récentes se localisent dans la continuité des extensions anciennes ou dans les espaces interstitiels laissés entre deux groupes d'extensions anciennes. La typologie de l'habitat est là aussi hétérogène. Les hauteurs constatées sont assez peu élevées, il s'agit d'un gabarit qui se rapproche de R+1+combles ou R+combles aménagés. On trouve dans ce type d'extension de l'habitat mitoyen, semi mitoyen ou individuel. L'habitat est généralement disposé avec un retrait qui varie de 5 à 15 mètres. Au sein de ces quartiers d'extension, la place du végétal est plus importante que dans le centre ancien où le minéral domine fortement.

3.2.6 Les lotissements

On recense une grande typologie d'habitat dans les lotissements en fonction de l'époque de construction mais également de leur vocation (sociale ou résidentielle).

Les plus grandes opérations de lotissement se trouvent au nord de la RD 58 au niveau des Marichelles, cohabitant avec les ensembles collectifs, ou encore au nord de la cité Saint Amé, de part et d'autre de la rue Jules Guesde. On peut encore citer le lotissement entre le centre ville et le site du Stade Couvert Régional, la Cité Dinant (lotissement ancien, R+1+C aménagés).

Ce type d'urbanisation est très répandu à Liévin, on le retrouve sur tout le territoire avec des surfaces plus ou moins importantes et multipliant souvent les voies en impasse. Les résidents affectionnent ces impasses pour des raisons de calme et de sécurité.

Exemples de lotissement :

D'autres lotissements sont en projet ou en cours de réalisation. Ils seront eux aussi de taille variable. De petites opérations sont prévues sur l'ensemble du territoire (au contact de la Cité des Brebis, de la Cité de Riaumont, rue de Cracovie...), elles viendront combler des interstices et compléter ponctuellement la trame urbaine.

Les projets sont de plus grande ampleur :

- ✓ au niveau de la Cité du n°2 (« le Fossé à sec »),
- ✓ au contact du cimetière sud (« la Résidence du Manoir »),
- ✓ au contact des Petits Bois (au sud),
- ✓ dans la ZAC des Marichelles, à côté du nouvel Institut Médico-Educatif (IME),
- ✓ dans la ZAC de l'an 2000, où 80 logements individuels viendront compléter la résidence de l'Olympe.

Ces projets viennent souligner le rythme soutenu de la construction à Liévin. Ce sont plusieurs centaines de logements individuels qui sont sur le point d'éclorre et étendre un peu plus l'emprise urbaine de la commune, qui, parallèlement à cela, poursuit son effort de renouvellement urbain.

3.2.7 Le tissu des pôles d'équipements

Apparus pour certains dans les années 60-70 au cours de la construction des grands ensembles collectifs, les pôles d'équipements nombreux, et répartis de façon homogène et stratégique ont accompagné l'aménagement ou la restructuration des cités situées à la périphérie ou proches du centre urbain de Liévin.

La typologie singulière des pôles d'équipements se distingue de par leur taille, leur forme, leur localisation. L'architecture varie en fonction de la nature des différents programmes et de leur vocation : l'emprise de la construction est importante et proportionnelle à la taille des espaces publics utiles pour l'implantation de parkings. Le pôle d'équipement majeur de Liévin est bien sûr celui constitué par le **Stade Couvert Régional**, entouré d'équipements sportif, du CRAF (centre de formation), l'UFR des sports, le lycée Darras et le collège Descartes.

Il présente la caractéristique d'être des événements importants, des jalons dans le paysage urbain qui expliquent le territoire : un lycée, une école, un stade, une salle de sport, un centre administratif,...

Parfois enclavés ou excentrés dans les quartiers périphériques de la ville comme la piscine Nauticaa leur échelle reste celle de l'Agglomération.

Ils sont également les rares occasions d'exprimer une architecture qui plonge le visiteur dans les perspectives d'avenir. Facteur de dynamisme, ils contribuent à la valorisation de l'identité urbaine pour la ville et deviennent des éléments essentiels de restructuration urbaine.

Le site du Stade Couvert Régional fait l'objet d'un projet ambitieux de Pôle d'excellence sportive qui permet la requalification du site Norsk Hydro (et de la Cokerie des Charbonnages de France), et assoit la stratégie territoriale forte de Liévin qui voit dans le sport un des thèmes majeurs de son renouveau.

3.3 LE PATRIMOINE BATI

L'histoire récente de la commune de Liévin en raison de la **destruction presque quasi totale notamment lors du premier conflit mondial** laisse un héritage maigre de son passé industriel qui a pourtant marqué son territoire depuis près de 2 siècles.

Les choix de réhabilitation des cités, de réutilisation des équipements, ou de démolition, ont répondu jusqu'ici trop souvent à des critères fonctionnels. Or certains bâtiments ont néanmoins valeur de patrimoine historique, par leur architecture ou leur localisation (à proximité des sites d'exploitations protégés en particulier). Aussi, on pourra admettre que tous les éléments bâtis sur le territoire de Lens et de Liévin à valeur historique mais non répertoriés par les monuments historiques seront reconnus comme faisant parti du patrimoine identitaire.

De nombreux édifices publics et privés sont autant d'événements intéressants sur lesquels il convient de s'appuyer. Témoins du passé, témoins du présent, ils sont autant d'éléments de grande qualité qui pourraient participer à la transformation de l'image de la centralité s'ils servaient de point d'appui à une stratégie d'aménagement et de communication.

Il ne s'agit pas ici d'en faire une liste exhaustive mais d'illustrer le propos par de nombreux exemples probants.

➤ *Le Chevalement de la fosse n°3 des Mines de Lens*

La fosse n°3 des Mines de Lens dite fosse Saint-Amé, fut forée sur le territoire de Liévin à partir de 1858. Le chevalement métallique en poutrelles à treillis date de la reconstitution du bassin minier après les désastres de la Première Guerre Mondiale. Le chevalement, témoin de la catastrophe du 27 décembre 1974 qui fit 42 morts a été **inscrit parmi les Monuments Historiques le 6 mai 1992.**

A noter également la servitude de protection (de 500m) du chevalement du puits n°11 et de la tour d'extraction n°19 de la fosse Pierre Destombes à Loos-en-Gohelle qui débordent sur le Nord-Est du territoire communal.

➤ *Le chevalement de la fosse n°1*

La fosse n°1 fût creusée en décembre 1858 sur le territoire de Liévin pour faire concurrence à la fosse n°3 de Lens établie à proximité. Un chevalement métallique en poutrelles à treillis de type avant-carré-porteur en marque l'emplacement. Construit en 1922, il est le seul resté debout parmi les 3 que comptait cette fosse. Privé de son bâtiment de recette, il se dresse solitaire au milieu d'un grand parking.

➤ *L'Hôtel de ville, l'église Saint Martin et le Temple de l'église réformée de France*

Ces bâtiments, non protégés, sont repérés par la Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC) comme « éléments intéressants du point de vue du patrimoine architectural du XX^e siècle ».

➤ *Les Grands Bureaux*



Situés sur la colline de Riaumont, au cœur de Liévin, les « Grands Bureaux » regroupaient les services centraux, les services techniques, les services comptables, financiers, commerciaux, les services de magasin et d'entretien des mines de Liévin. La présence des 8 reliefs, sur lesquelles figurent les emblèmes du mineur, marque l'appartenance originelle de cet édifice de briques à la société des mines de Liévin. Ils offrent aujourd'hui un prestigieux centre administratif à la ville de Liévin.

➤ *Les logements des houillères*

Liévin concentre à elle seule, près de 20 cités minières aux caractéristiques architecturales très diverses et participent avec force à l'identité communale.

Parce qu'il fait partie de la mémoire de toute une génération d'hommes au service de l'industrie, le patrimoine minier mérite d'être mis en valeur et préservé lorsque cela est possible. Il doit être considéré comme faisant partie du patrimoine commun des Liévinos.

On peut citer la cité Saint Amé, la cité Saint Albert ou encore la cité de la Plaine qui offrent des exemples réussis de valorisation de ce patrimoine.

➤ *Les clochers : Hôtel de ville et églises*

Les édifices publics tels que les mairies et églises constituent autant d'éléments patrimoniaux intéressants car bénéficiant d'architectures caractéristiques des différentes époques de construction, mais aussi en tant que point de repère, du fait de clochers qui se dressent au milieu d'un tissu urbain relativement bas.

Les églises font souvent partie d'un ensemble d'équipements publics conçus comme polarité des quartiers (Ecole, place, espaces verts,...).

➤ *Les façades d'immeubles*

Il n'est pas rare également de rencontrer **des immeubles aux façades de caractère non mises en valeur**. C'est souvent le fait d'un manque d'entretien, d'un ravalement malheureux, de l'utilisation de matériaux non adaptés (exemple des menuiseries), ou un aménagement des vitrines commerciales uniquement au bénéfice du rez de chaussée sans recherche d'harmonie avec les étages ou les constructions voisines.

➤ *Les équipements publics, témoins d'une architecture contemporaine*

La trop rare expression d'une architecture contemporaine se lit principalement sur les façades des équipements publics. Elle n'est pas mise en valeur à son juste niveau et localisé dans des

espaces trop reclus et donc non perceptibles depuis les principaux axes de pénétration dans le centre ville. Le stade couvert régional n'est perceptible d'aucune voie structurante.

Le collège Descartes Montaigne a bénéficié d'une belle réhabilitation avec sa façade en verre, point d'orgue de l'angle des rues Montaigne et Descartes et qui constitue un jalon en direction du Stade Couvert.

Le patrimoine est le témoin « vivant » de la mémoire passée d'une région mais également celui de sa projection dans l'avenir.

Liévin recèle de nombreux immeubles aux qualités architecturales indéniables susceptibles de participer à la modification de son image.

Parce qu'il fait partie de la mémoire de toute une génération d'homme au service de l'industrie, le patrimoine minier mérite une qualité de mise en valeur.

Parce qu'il est le témoignage d'aujourd'hui et de la projection dans l'avenir, les architectures contemporaines méritent d'être mises en lumière.

L'exigence de qualité à promouvoir devrait s'appliquer à tous les éléments du paysage, dans le traitement des friches, l'architecture et l'intégration urbaine des zones d'activités, des lotissements, des immeubles d'habitation, du mobilier urbain, de la voirie...

3.4 LE PATRIMOINE ARCHEOLOGIQUE

Un site archéologique est recensé au niveau de la rue Victor Hugo (voir carte ci-jointe). Ceci étant, le Service Régional de l'Archéologie précise que le territoire de la commune est susceptible de receler des vestiges encore inconnus.

Par conséquent, il convient de rappeler les termes de la loi du 27 septembre 1941 (portant réglementation des fouilles archéologiques validée par l'ordonnance n°58-997 du 23 octobre 1958, le décret n°64-357 du 23 avril 1964, la loi n°80-532 du 15 juillet 1980, la loi n°89-874 du 10 décembre 1989 et le décret n°94-422 du 27 mai 1994) en particulier le titre III réglementant les découvertes fortuites et la protection des vestiges archéologiques découverts fortuitement :

« Toute découverte de quelque ordre qu'elle soit (structure, objet, vestige, monnaie...) doit être signalée immédiatement à la mairie ou à la préfecture. »

« Les vestiges découverts ne doivent en aucun cas être détruits avant examen par des spécialistes et tout contrevenant sera passible des peines prévues à l'article 332-2 du code pénal ».

Synthèse : Environnement urbain

La commune de Liévin présente une organisation urbaine complexe étroitement liée à son histoire.

Son centre ville, et ses extensions immédiates, à la trame carrée se distinguent nettement du reste de la commune.

En plus des cités minières, réparties sur l'ensemble du territoire, sont venues progressivement s'imbriquer diverses formes d'urbanisation. Liévin mêle, de façon complexe, sur l'ensemble de son territoire habitat collectif, habitat individuel (plus ou moins organisé), équipements à forte emprise (polyclinique, pôle sportif...) et activités.

A l'avenir, il conviendra de poursuivre et accentuer l'effort en terme de liaisonnement des pleins avec les vides, mais également des pleins entre eux.

Un autre enjeu est renfermé par la nécessité de densification d'un espace déjà très étalé en raison de la faible hauteur des habitations.

Enjeux :

- **Poursuivre le renouvellement urbain des quartiers et du centre ville (profiter de la présence d'espaces mutables),**
- **Travailler sur l'espace public, relier les cités et grands ensembles à la ville,**
- **Soigner l'aspect qualitatif des nouvelles constructions.**

4. L'ENVIRONNEMENT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL

En plus des rues commerçantes citées (rues Hugo, Défernez, Jaurès, Thiers) et des commerces plus isolés (le long des axes principaux) qui s'insèrent très bien dans la trame urbaine de Liévin, la commune compte d'importantes zones d'activités, industrielles et commerciales.

En tout, ces zones représentent environ 11% du territoire communal (approximativement 137 hectares). Plusieurs types d'espaces peuvent être distingués.

4.1 LES ACTIVITES INDUSTRIELLES :

Le tissu des activités industrielles est issu d'une typologie particulière spécifique à des zones d'aménagement d'opération programmée apparues dans les années 70. Leur « représentante » sur Liévin est **la zone industrielle de l'Alouette**, située au nord ouest, au contact de la Cité de Calonne (à proximité de l'A21).

Plus tard, mais avec la même logique sont apparues :

- la Zone d'Activités Légères de la Souchez (à cheval sur Eleu-dit-Leauwette, à proximité de la **RD 58**),
- les Zones d'Activités Légères au centre de la commune (à proximité de la **RD 58**)
- et récemment la zone Quadraparc (au nord de l'autoroute **A21**).

Leur **implantation stratégique près des grandes voies d'accès**, doit permettre d'assurer une rentabilité économique. Le tissu bâti est organisé de façon autonome à l'intérieur d'un secteur délimité, sur lequel sont implantées des constructions de même nature. Le tissu des activités industrielles présente une forme bâtie simplifiée. L'emprise au sol varie en fonction des installations. La hauteur est faible, engendrant une typologie de tissu sans beaucoup de qualité architecturale : l'utilisation de matériaux peu coûteux (tôle, zinc, aluminium), l'édification de structures modulaires en préfabriqué de type monobloc n'agrémentent pas le paysage.

La ZAC de l'an 2000 viendra compléter cet environnement en continuité de la ZAL Saint Amé dans un sens Est/Ouest.

4.2 LES ACTIVITES COMMERCIALES :

Comme pour l'activité industrielle, l'activité commerciale requiert une importante accessibilité. C'est le cas de **la zone commerciale de Liévin implantée en plein centre, de part et d'autre de la RD 58**. Celle-ci, située sur une ancienne friche a permis de combler un vide entre le centre et la Cité des Genettes. Ainsi un développement commercial s'est produit dans un sens Nord/Sud, complétant l'étalement commercial le long de la rue Defernez (dans un sens Est/Ouest).

La zone possède un hypermarché à l'ère d'influence intercommunale, diverses grandes enseignes et un multiplexe cinéma d'importance. L'espace repose sur un plan d'aménagement global et cohérent s'appuyant sur une armature urbaine forte, conciliant à la fois une trame urbaine fonctionnelle et accessible et une trame paysagère soignée à partir de la RD 58.

Les façades commerciales s'organisent comme une véritable vitrine attractive parfois au détriment de la qualité architecturale : à proximité du centre historique de Liévin, **certaines grandes surfaces mériteraient d'améliorer leur image commerciale par l'aménagement de bâtiments aux critères esthétiques plus ambitieux.**

Cette zone peut encore être densifiée permettant, par exemple, d'améliorer l'image en traversée et en position vitrine, le long de la RD58. La palette commerciale sera bientôt complétée par l'aménagement de la ZAC de l'an 2000.

Synthèse : Environnement industriel et commercial

Ces espaces industriels et commerciaux occupent déjà une surface importante et de par leur hauteur sont perceptibles d'assez loin. Indispensables au développement économique de Liévin, il faut en assurer la pérennité (et le développement quand cela est possible) tout en prenant garde aux paysages qu'ils déforment et aux contraintes qu'ils représentent pour les quartiers limitrophes.

Enjeux :

- Qualifier les transitions entre zone d'activité et zone d'habitat
- Mettre en valeur les linéaires commerciaux constituant des pôles de centralité (concentrer les efforts, lutter contre le mitage, qualifier les espaces publics,...).

5. L'ENVIRONNEMENT NATUREL

L'environnement dit naturel est constitué majoritairement par les espaces boisés et les espaces verts. Liévin dispose de parcs de qualité, principalement ceux gagnés sur les anciens sites miniers. Pour des raisons d'opportunités foncières, les espaces demeurent inégalement distribués sur le territoire communal. Il existe un déséquilibre entre le Nord, déficitaire et le Sud, mieux doté. Afin, entre autres, de rééquilibrer cet état de fait et rationaliser l'effort d'amélioration du cadre de vie, la commune s'est dotée en partenariat avec l'Etat et la Région, d'une Charte d'Ecologie Urbaine (2000-2005).

5.1 LA TRAME VERTE A L'ECHELLE DE L'EX-BASSIN MINIER

La Mission Bassin Minier est intervenue dans l'élaboration d'un schéma général de trame verte à l'échelle de l'ex-bassin minier.

Le premier volet, rendu public en juin 2001, s'est notamment attaché à préciser les attendus du concept de trame verte. Il s'agit d'une notion à entrées multiples :

- Outil d'aménagement du territoire, la trame verte favorise l'encadrement du développement urbain dans un souci de meilleure lisibilité des agglomérations (casser l'effet conurbation du bassin minier) et de lutte contre l'étalement urbain.
- Outil de protection, préservation et valorisation, la trame verte devient le support d'une véritable politique globale vis à vis des milieux naturels.
- Concept de développement autour du thème des loisirs, la trame verte encourage la création de pôles de loisirs et prends corps grâce à eux. C'est la mise en réseau de ces sites qui permet d'appréhender à une vaste échelle la notion de trame verte.

Dans « proposition pour un schéma de trame verte », en janvier 2003, il est exposé que la trame verte doit poursuivre deux objectifs :

- développement et protection des milieux naturels et des ressources,
- détente et loisirs.

Trois pôles apparaissent particulièrement important :

- au nord de l'agglomération, un ensemble associant le parc de Wingles et celui de la Deûle,
- le site du 7/19 sur Fouquières-lez-Lens et Harnes,
- **le Val de Souchez depuis le site de Norsk Hydro jusqu'au parc de la Glissoire.**

Les autres points d'appui de la trame verte relèveraient surtout des friches minières : terrils et carreaux de fosse tels que les terrils 58 et 58a à Greny/Mazingarbe, du 11/19 à Loos-en-Gohelle,...

Enfin, une réflexion est également menée autour des « boucles » dont l'objectif est de liaisonner les espaces entre eux et travailler sur les problèmes de rupture afin d'assurer la continuité physique et biologique de la trame verte.

5.2 LES LARGES ESPACES NATURELS DU SUD

Le bois de Riaumont

Seul véritable espace boisé au sein du tissu urbain, le **bois de Riaumont** couvre 13 hectares sur la colline du même nom. La localisation de ce bois est intéressante du point de vue paysage car sa situation surélevée permet sa perception depuis l'ensemble de l'Agglomération. Cet espace accueille « le Village d'enfants », domaine privé et jouxte la polyclinique. Pour la valorisation et la protection des arbres, un diagnostic et un plan de gestion ont été réalisés.

D'un grand intérêt faunistique (particulièrement la faune aviaire) et floristique, il s'agit également d'un réel poumon vert en cœur de ville.

Le parc de Rollencourt :

Il s'étend sur près de 10 hectares. A l'origine, cet espace était le parc du Château de Rollencourt. En plus de sa fonction de promenades et de loisirs, ce parc a principalement comme vocation d'accueillir des activités sportives. Il se situe dans le prolongement du parc des équipages et est contigu au Stade Couvert Régional, au CRAF, au Lycée H Darras et au collège Descartes. Il est traversé d'Ouest en Est par la rivière « La Souchez ». Ce parc est apprécié pour son cadre qui amène calme et repos à une infrastructure sportive qui amène l'essentiel de son public.

Les plus vastes ensembles communaux sont fournis par des anciens sites industriels :

➤ **le Val de Souchez**, traversée par la rivière du même nom, qui, avec le terri 80 d'Avion, couvrent une superficie d'environ 35 hectares. Ils accueillent des équipements sportifs et de loisir (mur d'escalade, terrain de rugby, terrain de bi-cross, parcours d'équitation,...), offrent une immense plaine qui reçoit tous les ans des manifestations de grande ampleur, la garderie Madeleine ,Brès, des itinéraires de randonnée,...



le Val de Souchez

C'est un espace de grande qualité paysagère fruit d'une reconversion réussie d'un site très dégradé. Cette reconversion n'est pas encore complètement achevée, certains terrains, particulièrement sur le terri nécessitent un aménagement.

Fait original, la partie appartenant à la ville, comme le terri de Calonne, fait l'objet d'une **gestion différenciée** (adaptation de la gestion et de l'entretien en fonction de l'espace pour une meilleure diversification de la faune et de la flore).

Ce parc se prolonge vers l'Est par le **Parc de l'Oiselet**. A citer également, non loin de là, les étangs du **Percot Liévinois** (en cours de réaménagement et dont s'occupent les services techniques municipaux).

➤ **Le site de Norsk Hydro/Cokerie CDF** (en partie sur la commune d'Angres) : espace reconquis par la nature qui vient prolonger le Bois de Givenchy- en – Gohelle, en limite sud de Liévin. Ce site industriel de taille fait l'objet d'opération de requalification et dépollution par l'EPF. Déjà en partie aménagé (sentier de promenade, plantations...) la reconversion du site est en cours, pour cela des

Etudes Détaillées sur les Risques (EDR) ont été engagées pour permettre la mise en place du pôle d'excellence sportive verdoyant.

- **Le terril de Pinchonvalles, classé ZNIEFF de type I.** Ce site d'une superficie de 99 hectares est situé essentiellement dans la commune d'Avion mais sa limite déborde légèrement sur le sud de la commune de Liévin. Les terrains concernés sont des terrains en friches (terril et pelouses). Ce site abrite une grande diversité faunistique mais également floristique, pentes à rimex scutatus, affrontement lors de la colonisation du cortège d'espèces plutôt acidophiles des terrils et du cortège d'espèces calcicoles des collines d'Artois très proches. Comme tous les terrils, ce site présente également un intérêt géologique, étant un gîte fossilifère. C'est espace est très intéressant d'autant qu'il est prolongé par le Bois de Givenchy puis par les collines de l'Artois.

5.3 LES ESPACES VERTS ET DE LOISIRS

On recense de nombreux espaces verts et de loisirs qui apportent un peu d'ouverture dans le paysage urbain de Liévin.

Au cœur du tissu urbain on identifie principalement trois espaces verts qui sont le résultat d'une reconquête :

le parc des Equipages qui prolonge le parc de Rollencourt. Traversé par la Souchez, il relie plusieurs équipements sportifs : le stade de Rollencourt, la salle de tennis et Nauticaa. Il est d'une superficie approximative de 3,5 hectares.

Le parc Mazarin au cœur de la cité de Calonne. D'une superficie d'environ 3 hectares, il est facilement identifiable grâce au terril. Il borde la RD 58 et constitue un élément marquant en entrée de ville. Il est également le plus grand espace naturel du nord de la commune. Il souffre cependant d'une assez faible fréquentation.

Le Terril de la Perche (rue Delebecque) est employé pour des activités sportives, il est également un lieu de promenade et de calme pour les habitants. Le diagnostic réalisé met en avant la nécessité d'aménagement supplémentaire (ex : valorisation du terrain de boules).

Les autres parcs urbains, on identifie principalement :



Le jardin public qui se situe à proximité de la Souchez et du bois de Riaumont, entoure la Maison de la Mémoire.

Le patrimoine végétal de tous ces espaces est constitué d'une multitudes d'essences différentes telles : le Bouleau Laciène, le Frêne pleureur, le Charme pyramidal, le Liquidambar, le Tilleul argenté, le Catalpa, le Hêtre pourpre, le Marronnier...

5.4 LES LIAISONS VERTES ET LIAISONS ENTRE CES ESPACES

Les liaisons vertes ne sont présentes qu'au sein de la trame verte sud et absentes dans le tissu urbanisé. **Il y a encore une assez faible interpénétration entre espaces verts et espaces urbains.**

Les seuls éléments de voiries intra-muros qui accueillent une composition végétale sont principalement localisés dans certaines cités minières comme la cité Saint Albert, la cité Calonne ou encore la cité des Grands Bureaux. Citons également la Place Gambetta, qui accueille le centre Arc-en-ciel en centre ville, qui allie espace de stationnement et légères compositions paysagères.

L'usage :

Les différents espaces verts décrits précédemment sont le support d'un usage important que ce soit dans le cadre d'activité de loisirs, de découverte des milieux naturels ou sportifs.

Ils participent de façon singulière à l'identité locale et à la qualité de vie des habitants.

5.5 LA CHARTE D'ECOLOGIE URBAINE

Réalisée pour la période 2000-2005, en partenariat avec l'Etat et la Région, la Charte d'Ecologie Urbaine de Liévin a pour objectif de planifier les actions environnementales sur la commune, pour une période de 5 ans. Ce document présente un diagnostic et une série de mesures à engager dans 11 thèmes stratégiques.

Ainsi, sont développés les thèmes des sols, du cadre de vie, de l'air, de l'eau, des déchets, des transports, de l'énergie, du bruit, de l'éducation, de la concertation et enfin de la planification urbaine. Pour chacun d'eux des objectifs sont fixés, allant toujours dans le sens d'une amélioration de l'existant et vers une plus grande prise en compte de l'environnement.

Parmi les actions engagées nombre d'entre-elles concernent le développement et la valorisation des espaces naturels liévinois. Ainsi, a été élaboré un « programme d'aménagement et de gestion douce des espaces verts et naturels » pour mettre au point une réelle politique de trame verte.

Une autre action importante consiste à « **valoriser la place de l'arbre en ville** ». Pour cela, un suivi sanitaire et sécuritaire est réalisé pour les plantations, la place de l'arbre est considéré pour chaque équipement de la ville et enfin, un plan de gestion du patrimoine arboré est mis en place. Celui de la moitié sud est réalisé, celui de la moitié nord est à venir.

En plus des actions engagées sur les espaces publics (création d'espaces verts, requalification des friches, valorisation des délaissées, politique de boisement...) la Charte aborde également l'espace privé.

Issu du développement horizontal de la ville, un autre élément prend une place déterminante dans la composition paysagère du territoire communal : il s'agit des **jardins privatifs** et particulièrement ceux perceptibles depuis l'espace public.

Ces jardins constituent à la fois une image positive ou négative du territoire, ce qui dépend de l'attention avec laquelle les occupants les organisent (c'est vrai à la fois pour les constructions annexes, les clôtures et le traitement végétal). Pour agir dans le sens de son amélioration paysagère, la commune s'efforce de « **stimuler le jardinage écologique** ». Pour cela, sont développés les projets « jardin de Cocagne » ou « bourse de graines ». Ils visent avant tout la sensibilisation du public et la promotion d'un espace de jardins de qualité.

Synthèse : Environnement naturel

La commune de Liévin dispose d'un milieu naturel précieux qui lui vaut l'appellation « ville verte » de l'ONF. Il est particulièrement présent au sud du territoire communal avec le vaste espace du Val de Souchez, qui, bien qu'en périphérie, contribue largement à l'amélioration du cadre de vie des habitants. En plus des nombreux autres espaces « naturels », tels le bois de Riaumont, le parc Mazarin, le parc des Equipages et les nombreux espaces verts interstitiels, la commune renferme encore un certain potentiel. Le plus important est peut être la requalification du site Norsk Hydro/Cokerie CDF au sud-ouest (intégré au Pôle d'Excellence Sportive) qui viendra compléter la palette verte dont dispose la commune et assurer une liaison intéressante avec le Bois de Givenchy.

Reste également à améliorer l'interpénétration de tous ces espaces avec le tissu urbain, notamment par le développement de liaisons douces.

La Charte de l'Ecologie Urbaine initie un mouvement à poursuivre afin d'utiliser la trame verte comme un outil de qualité de vie et d'amélioration de l'image communale. Pour cela, les services environnementaux (communaux et extra-communaux) doivent être consultés en amont des projets, l'utilisation du végétal dans l'aménagement des voiries doit être favorisée, les parcs et jardins doivent être au cœur des projets urbains...

Enjeux :

- Assurer la mise en place et le maintien de la trame verte,
- Promouvoir les essences locales,
- Penser les parcs et jardins au cœur des projets urbains,
- Favoriser l'utilisation du végétal dans l'aménagement des voiries,
- Améliorer l'interpénétration des espaces verts avec le milieu urbain (liaisons douces),
- Développer le réseau de liaisons vertes au sein même du tissu urbain,
- Mettre en cohérence des liaisons vertes avec les préconisations du PDU en cours de finalisation.

6. L'ENVIRONNEMENT AGRICOLE

6.1 LA PLACE DE L'AGRICULTURE

L'espace agricole de Liévin est relativement modeste bien qu'il couvre encore 20% du territoire communal. Cet espace se trouve de façon clairsemée en périphérie. Les superficies agricoles les plus importantes se trouvent à l'ouest, avec des terres à cheval sur les communes d'Angres, d'Aix-Noulette et Bully-les-Mines.

Il existe également quelques espaces résiduels dans le tissu aggloméré :

- ✓ Entre la RD 58 E - au niveau de son échangeur avec la RD 58 – et la cité Saint Albert : Ils sont à vocation prairiale
- ✓ De part et d'autre de la voie SNCF Paris-Dunkerque à l'Est du quartier de Calonne et à l'ouest de la cité Chouard : Ils sont à vocation culturale

Liévin n'est plus, depuis longtemps, une commune agricole, la part des agriculteurs dans la population active est y très faible. Les actifs agricoles ne représentent que 0,2 % de la population active et elle est encore amenée à reculer. En 2000, on recensait 5 exploitations agricoles dont 3 exploitations professionnelles alors qu'il y en avait 11 en 1988. L'élaboration du présent PLU a pris en compte cette activité en repérant les installations restantes pour veiller à adapter la réglementation dans le sens du maintien des exploitations existantes et de leurs éventuelles mises aux normes européennes ou reconstruction après sinistre.

6.2 LES INSTALLATIONS CLASSEES PRESENTES A LIEVIN

On recense une installation classée agricole pour la protection de l'environnement :

- M. Beaucamp Degroote J. 44 rue du 4 septembre qui compte 78 vaches laitières en 2003.

La localisation de cette installation classée agricole pour la protection de l'environnement est très importante notamment lors de la définition des espaces d'extension puisque un périmètre spécifique de non-urbanisation est instauré. Celui-ci est de 50 mètres autour du bâtiment concerné. Dans ce périmètre, on trouve une zone urbaine déjà construite et une zone naturelle longeant la Souchez.

Synthèse : Environnement agricole

Bien qu'en forte baisse, l'activité agricole est encore présente à Liévin. Outre son intérêt économique et patrimonial, cette dernière a un rôle paysager important. On trouve encore des espaces de prairies intéressants et des espaces de culture offrant de réelles respirations au sein d'un tissu dense.

Une exploitation fait l'objet d'un classement particulier dans le cadre de la protection de l'environnement. Aujourd'hui, les exploitations agricoles semblent coexister sans problème majeur au sein des espaces urbanisés.

Cependant, il est essentiel de tenir compte de leur localisation dans la définition des choix d'aménagement et d'extension de l'urbanisation afin de ne pas perturber leur activité et d'en assurer la pérennité.

Enjeux :

- **Tenir compte des exploitations existantes,**
- **Assurer une consommation raisonnée et progressive de l'espace agricole.**

7. LE PAYSAGE ET LES PERCEPTIONS DU TERRITOIRE COMMUNAL

Ancrée au cœur du bassin minier du Pas de Calais, la Commune de Liévin s'est constituée de manière définitive au cours de la seconde révolution industrielle. Jadis Lens et Liévin, deux bourgs bien distincts, étaient essentiellement ruraux. Leur origine remonte au 11ème siècle pour Lens et 12ème siècle pour Liévin. Les destructions successives engendrées par de nombreuses guerres, n'ont laissé aucune trace, permettant de dessiner la silhouette de ce que pouvaient être, autrefois, ces deux bourgs.

Son urbanisation récente calquée sur la trame industrielle fut aussi brutale que spontanée déterminant un paysage minier aux particularités diverses et spécifiques : **un étalement massif d'habitat de faible hauteur s'étire le long des voies de communication pour laisser pointer à l'horizon le profil vertical des chevalements, dernier signe du triomphalisme industriel.**

Les analyses de l'occupation des sols réalisées sur Liévin ont permis d'appréhender la commune dans sa globalité et d'évaluer ses atouts et faiblesses en terme de paysage.

Le territoire présente une organisation paysagère marquée. **Cette organisation résulte essentiellement de la combinaison de la topographie, de l'implantation du bâti et de ses extensions et des activités.**

L'image principale donnée par Liévin est celle d'une ville minière qui se singularise par un centre ancien relativement dense mais restreint, un habitat minier porteur d'un paysage particulier, autour duquel « s'enroulent » les extensions. Le sud se distingue quant à lui grâce aux espaces naturels (Bois de Riaumont, Val de Souchez).

Pour comprendre un paysage, il convient tout d'abord d'en déterminer les repères, les éléments les plus marquants qui permettent une orientation, un certain recul dans ce magma urbain.

7.1 LES ELEMENTS MARQUANTS DU PAYSAGE

Les éléments permettant une lecture du paysage liévin sont de deux ordres : **topographique**, ce que le substrat donne à voir, et **anthropique**, avec les signes émergents (signes religieux, public ou encore industriel) ou **fracturant l'espace** (voie ferrée, autoroute, RD58).

7.1.1 Le jeu du relief

Globalement, l'Agglomération de Lens-Liévin se caractérise par un relief relativement faible, voir inexistant sur certains secteurs. Par ailleurs, l'urbanisation à dominante horizontale conforte cette platitude. De fait, elle génère, pour le visiteur, la mise en scène de nombreux points d'appel artificiels (Terrils, chevalet, clochers, quelques immeubles de grande hauteur tels que les immeubles des Marichelles,...).

C'est de cette planimétrie et de la multitude de points d'appel qui ponctuent l'espace que peut naître le sentiment de confusion que l'on peut éprouver en arrivant pour la première fois dans cette commune.

De cette planimétrie, perceptible surtout au centre, se dégagent trois ensembles « redressant » le paysage de liévin : les deux coteaux (nord et sud) et la colline de Riaumont.

➤ Les coteaux

Deux grands coteaux d'orientation Sud Ouest / Nord Est se dégagent de l'ensemble du territoire. Ces coteaux aux altitudes non négligeables pour la région (70 / 80 m) offrent une orientation Sud très agréable et des vues intéressantes soit sur l'Agglomération soit sur le bois de Givenchy, les collines de l'Artois et leur prolongement avec le terril de Pinchonvalle.

De l'autre côté de ces coteaux, les flancs orientés Nord présentent une situation moins agréable (moins ensoleillée) mais offrent des vues toutes aussi intéressantes.

De cette topographie, est née une structuration du tissu urbain en « terrasse » des quartiers Saint Albert et des Petits Bois, ce qui marquent fortement l'appréhension du paysage liévin et viennent rompre une certaine monotonie inhérente aux cités minières. Les cités Riaumont, Rollencourt, des Cornailles, des Garennes profitent également, mais de façon moins flagrante, de cette topographie.

➤ La colline de Riaumont

La localisation de cette colline boisée, sur laquelle se dresse la polyclinique, est intéressante du point de vue paysage car sa situation surélevée permet sa perception depuis l'ensemble de l'Agglomération. De plus, ce bois constitue un signal annonçant d'autres espaces verts de qualité : le « Val de Souchez » et le jardin public.

Elle constitue le seul espace qui est perceptible depuis la RD 58 même si cela est encore trop discret.

7.1.2 Les éléments « repère »

Au milieu d'une certaine uniformité bâtie, les points d'appel, points de repère se constituent des éléments verticaux qui rythment le paysage urbain de façon singulière de par leur silhouette haute et leur localisation. Ils ponctuent et animent le territoire de façon originale, ils sont des repères essentiels et offrent volontiers des perspectives nouvelles sur la ville.



Ce sont :

- l'ancien terril du Parc des Mazarin, terril derrière la cité de Calonne
- les chevalements des différentes fosses
- les clochers des églises, l'Hôtel de Ville,
- le château d'eau à la sortie de Liévin en direction de Bully

L'importance que devrait revêtir chacun de ces éléments dans l'organisation du territoire est de faciliter l'orientation du visiteur. **Ils sont là pour faciliter la compréhension du territoire, notamment en direction des visiteurs extérieurs.** C'est déjà le cas par exemple du château d'eau sur lequel est écrit le nom de la commune, perceptible depuis l'A21 et la RD58.

A l'inverse, le Stade Couvert Régional n'est pas repérable naturellement.

Elément extérieur :

Participent également au paysage et la perception de Liévin : les terrils jumeaux de Loos en Gohelle.



Ce sont les terrils les plus hauts d'Europe, ils émergent de la plaine et marque fortement le paysage nord de Liévin.

C'est un peu l'image commune de l'Agglomération, une tête de pont qui se présente à la fois comme un monument préservé à la mémoire des hommes qui ont fait ce territoire et du fait de son redéploiement le symbole positif de l'après charbon, de la reconversion (avec à leurs pieds le site du 11/19).

Les vues sur ces éléments repères semblent intéressantes à conserver. C'est, par exemple, le cas de l'espace prairial (vouée à être transformé) entre la rue Mongolfier et la cité Saint Albert.

Au même titre le **terril de Pinchonville**, au Sud, constitue un élément paysager très fort et à valoriser.

Les monuments et édifices

Les rares mises en scènes par la lumière concernent les principaux bâtiments et éléments présentant une certaine valeur architecturale et ou historique (chevalements, hôtel de ville, stade couvert,...). Cette attention particulière traduit la volonté de mettre en valeur le patrimoine mais sans pour autant que l'on prête une attention particulière au cheminement par un balisage approprié. Ils restent encore peu nombreux.

Il apparaît donc nécessaire de redéfinir la fonction de ces éléments, d'en trouver de nouveaux, de se donner les moyens de les préserver et les mettre en valeur (réhabilitation, jeux de lumière...) lorsqu'ils jouent un rôle de jalon évident, de lisibilité et d'orientation.

7.1.3 Les éléments de rupture

A l'inverse, certains éléments peuvent avoir un rôle limitatif en terme de perception paysagère. C'est le cas des trois plus importantes infrastructures de la commune qui sont :

- **L'A21** (à l'extrême nord), qui isole la zone Quadraparc du reste de la commune et dissèque l'espace agricole. Le fait qu'elle soit bordée d'arbres limite les effets du manque esthétique de ce type de structure mais accroît son effet frontière.
- **La voie ferrée (Paris-Dunkerque)** qui longe l'A21 et la recoupe au nord-est, engendre un effet fracture plus important car c'est un quartier entier qu'elle isole (Chouard/St Albert). La fracture est surtout urbaine, l'aspect paysager est limité du fait de son encaissement partiel (depuis l'entrée de ville).
- **La RD 58** est plus perméable mais, du fait de sa situation et de son tracé méandreux, elle est aussi plus flagrante. Reprenant une ancienne ligne de chemin de fer, elle est tantôt encaissée, tantôt surélevée. Elle est, par endroit, bordée d'arbres.

Une fois repérés les éléments marquants, les zones exposées, les repères, les ruptures, il convient de pénétrer dans les différents tissus qui constituent le paysage liévin. Paysage mêlant trame serrée, desserrée, espace ouvert, boisé...dans un jeu d'ombre et de lumière.

7.2 LA PERCEPTION DES DIFFERENTS ESPACES

Certains secteurs forment un ensemble visuel cohérent et homogène (espace bâti dense, espace agricole ouvert,...). D'autres secteurs, au contraire, sont moins clairement identifiables. Chaque secteur a une logique d'aménagement qui lui est propre, et dont il convient d'analyser finement les caractéristiques, les atouts et les handicaps paysagers.

On identifie donc sur la commune plusieurs entités dont l'importance paysagère ainsi que les vocations d'aménagement sont différentes :

- L'espace urbain fermé et minéral présent dans le centre de Liévin.
- L'espace urbain semi-ouvert à vocation d'habitat et qui correspond aux quartiers d'extensions périphériques.
- L'espace urbain semi-ouvert à vocation d'activités que l'on trouve dans la partie Nord Ouest et au centre de la commune.
- L'espace agricole majoritairement à l'Ouest du territoire.
- Les espaces naturels au Sud de la commune.

➤ L'espace urbain fermé :

L'espace urbain fermé correspond au **centre ancien de Liévin et son extension proche**. Il se caractérise par un bâti compact implanté en front à rue . Le bâti est d'une hauteur généralement comprise entre R+1+C et R+2+C. La trame orthogonale octroie au tissu relativement resserré des perspectives visuelles le long des axes de communication (Defernez, Hugo...). Ces perspectives viennent s'ajouter à celles permises autour des places publiques (Place Gambetta, Place André Stoven) et des espaces verts.

On retrouve ce paysage fermé marqué par l'alignement plus ou moins continue des façades au rythme irrégulier le long des principaux axes de transit interurbain comme les **rues Jules Guesde, Delebecque ou encore Zola**. Le bâti n'y est pas forcément à l'alignement mais la faiblesse des interstices et le rythme de construction limitent grandement les perspectives possible sur l'arrière.

Le dernier élément qui peut être considéré comme un paysage fermé est constitué par **les cités minières en corons**. Cette forme architecturale et cette organisation, en elles-mêmes, offrent un paysage répétitif au détriment d'une lisibilité de l'espace qui a été et doit être corrigés au travers des espaces publics centraux de grande qualité, une réflexion autour de la trame viaire, une diversification de l'offre d'habitat,... tel que cela a déjà été initié sur la cité Riaumont ou sur la cité Calonne.

Il arrive très fréquemment qu'au bout d'un coron, d'une voie structurée, on aperçoive les collines de l'Artois, un terroir, un chevalement ou un édifice public.

➤ L'espace urbain semi-ouvert

L'espace urbain semi-ouvert à vocation d'habitat se localise dans les zones d'extension périphériques de la commune. **Il est principalement constitué des extensions récentes, des lotissements, des ensembles collectifs et, dans une certaine mesure, les cités pavillonnaires.**

L'ouverture de cet espace est fonction principalement de la typologie du bâti et de son implantation.

Ces espaces urbains périphériques moins denses que l'espace urbain central permettent de **dégager des perspectives plus importantes** que ce soit sur les espaces agricoles environnants ou sur les espaces naturels, comme au sud où l'espace urbain laisse entrevoir les éléments constitutifs de la trame verte.

Cependant, cette ouverture est souvent très relative du fait de l'organisation de ces extensions. C'est particulièrement le cas des lotissements de plus ou moins grande envergure (exemple : dans les Marichelles ou au nord de Saint Amé) où la succession d'impasses et de voiries courbes se mêlent aux haies séparatives. De ce paysage naît souvent une certaine confusion et incompréhension de l'espace.

Les cités pavillonnaires peuvent être comprises dans le paysage dit « semi-fermé » du fait de ses ouvertures mais se distinguent du fait du rythme qu'elles induisent. Elles se caractérisent par la répétition régulière d'un module, d'éléments de constructions (linteaux, menuiseries,...) ou de traitement des accotements (plantations d'alignement, mobilier urbain,...). Cette répétition crée un effet de rythme qui induit une certaine dynamique dans la perception.

La présence de rythme dans le traitement des alignements, que se soit en paysage urbain fermé ou semi-fermé, est souvent le support d'une mise en scène d'une perspective valorisante.

Aujourd'hui, préserver, conforter ou introduire les notions de rythmes et de perspectives dans les aménagements et les constructions, sont des moyens intéressants de mise en scène du paysage urbain et du cadre de vie.

➤ L'espace urbain semi-ouvert à vocation d'activité

Ce paysage se retrouve principalement au Nord Ouest (ZI de l'Alouette et Quadraparc) et en plein centre (le long de la RD58).

Il s'agit de bâtiments métalliques de grandes tailles, d'une hauteur parfois supérieure à 15 mètres qui jouxtent des extensions anciennes à vocation d'habitat.

La vocation de ces espaces est plus vouée à une rentabilité économique qu'à une qualité architecturale. La zone de l'Alouette est particulièrement marquée par l'installation classée « Cheminées Philippe » qui avance de façon très « franche » dans l'espace agricole environnant. Ce bâtiment est perceptible depuis l'A21 et la RD 58.

Si la zone plus récente, Quadraparc (le long de l'A21), présente des bâtiments plus attractifs, un traitement paysager doit tout de même être poursuivi avec son développement pour en limiter au maximum l'impact visuel.

Il en va de même pour la zone commerciale et la zone d'activité du centre qui ne participent pas à la mise en valeur du bâti liévin et qui, au contraire, constituent une barrière visuelle, au nord comme au sud.

Le traitement paysager de la voirie et des abords des bâtiments et le choix futur des constructions constituent un facteur paysager déterminant.

➤ L'espace agricole plutôt ouvert :

Le paysage agricole, bien qu'il représente encore 20% de la surface communale, n'est que rarement ressenti à Liévin. Il se localise principalement dans l'extrême ouest du territoire.

Il existe également quelques espaces résiduels dans le tissu aggloméré : entre la RD 58 et la cité Saint Albert (ils sont à vocation prairiale) et de part et d'autre de la voie SNCF Paris-Dunkerque (à l'Est du quartier de Calonne et à l'ouest de la cité Chouard). Ces derniers sont à vocation culturelle. Ceux situés à l'Est de la voie ferrée sont voués à accueillir de l'habitat.

Quelques espaces résiduels persistent également au sud de la commune.

Ces espaces offrent des aires de respiration précieuses dans un tissu très urbanisé, ils permettent d'obtenir des perspectives intéressantes, notamment depuis « le Chemin d'Aix ». Cette petite rue qui longe la voie ferrée (encaissée) et l'A21 (bordée d'arbres) permet, du fait du jeu de relief et de l'ouverture offerte par les cultures, un panorama partiel de Liévin.

➤ L'espace naturel fermé et semi-fermé :

Le paysage naturel fermé correspond essentiellement au **Bois de Riaumont**, point d'appel de la trame verte, en haut de sa colline. Cet élément est bien sûr à conserver et à valoriser du fait de sa position en promontoire.

Le paysage naturel semi-fermé est constitué par **les parcs qui ponctuent le Nord** (Parc Mazarin, Terril de Perche essentiellement) **mais surtout par le Val de Souchez au Sud**. Cet espace qui longe la Souchez (en cours de valorisation) a un intérêt primordial dans le paysage liévin. En quasi-continuité avec le Bois de Givenchy et le Terril de Pinchonvalle très perceptibles depuis la rue Thiers longeant la colline de Riaumont, **ce parc apporte une coulée verte rompant de façon très significative avec un espace très minéral. La requalification du site de Norsk Hydro aura un rôle très important à jouer dans la valorisation de ce paysage qui marque le renouveau du sud de Liévin.**

En plus de ces éléments paysagers forts, Liévin compte une multitude d'espaces verts qui écartent l'espace urbain pour y laisser pénétrer un peu la lumière, valoriser le cadre paysager et parfois venir compléter la palette offerte par les jardins privés.

7.3 LES PERCEPTIONS DEPUIS LES ENTREES DE VILLE

Les perceptions que l'on a en entrée de ville sont primordiales dans la définition des zones d'extension et dans la définition de l'image de la ville. On peut les classer selon le gabarit de la voirie qui les dessert. La voirie a été hiérarchisée en trois niveaux, selon la fréquentation et le gabarit des voies. Ainsi nous avons le réseau primaire (autoroute, départementale à deux fois deux voies, la RD 58E), le réseau secondaire (les principaux axes de desserte communale) et le réseau tertiaire (axes de desserte secondaires).

7.3.1 Les entrées par le réseau primaire

➤ L'autoroute A21

Cette autoroute traverse l'extrême Nord de la commune. De celle-ci, on perçoit au Nord, la zone d'activité Quadraparc et ses bâtiments dont la jeunesse permet encore quelques jeux de brillance (du fait des structures métalliques). Au sud, l'espace urbain n'est pas réellement perceptible en raison des alignements d'arbres successifs (le long de l'A21 mais également le long de la voie ferrée).

Cet axe, par la vitesse des déplacements ne constitue pas réellement un axe d'entrée au niveau des limites communales. Si l'automobiliste ne prend pas la sortie Liévin, cette autoroute constitue un véritable tunnel, seul le château d'eau et son inscription toponymique marque le territoire de Liévin.

La véritable entrée se situe au niveau de l'échangeur avec la RD58 (entrée n°9 sur la carte ci-jointe).

➤ La RD 58 (entrée n°3 et n°9)

La RD 58 a été réalisée au départ pour constituer une voie de pénétration dans Liévin en reliant au Nord l'A21 et au sud la RN 17.

Dans sa section Nord, sa fonction voie de passage et le dénivelé important – au delà du centre commercial - engendre des niveaux de rupture, au sein des cités qu'elle traverse, renforcés par une différenciation du paysage urbain de part et d'autre de la voie. Le tissu bâti est plutôt dense, structuré, et organisé dans les cités Calonne et Cornailles tandis que la ZAC des Marichelles offre un tissu bâti plus aéré, dont la structure diffère fortement avec celle des cités environnantes.

Sur le reste de l'itinéraire, elle présente une certaine modernité tant dans son tracé que dans les aménagements qui l'accompagnent. Le tracé sinueux de la route permet une découverte originale des quartiers traversés.

Les sinuosités ainsi décrites par le tracé offrent des vues intéressantes et les aménagements accompagnant la voirie sont adaptés aux séquences urbaines traversées (séquences verdoyantes grands végétaux, grands espaces engazonnés) et très aérée mettant en scène le paysage lointain pour les séquences correspondant à la priorité automobile ; traitement de l'axe avec des végétaux de plus petites dimensions, mise en place de barrières, etc. pour les séquences où la priorité est donnée aux piétons comme à proximité du centre commerciale et du complexe cinématographique de Liévin.

Ceci étant, l'échelle de cet axe est celle de la vitesse. Le piéton n'y trouve pas véritablement sa place malgré les aménagements de qualité qui ont été réalisés.

Les perceptions depuis la RD 58 sont conformes aux fonctions que cette voie doit jouer (pénétrante et échange dénivelé, voie de desserte de la zone commerciale et échange à niveau avec le centre ville de Liévin). Les aménagements paysagers réalisés sont de qualité, même si l'on peut regretter un vocabulaire parfois excessivement routier.

Il n'en reste pas moins qu'elle constitue, notamment dans sa séquence Nord, une ligne de fracture entre les quartiers situés de part et d'autre.

L'entrée Nord (n°9) marquée par le château d'eau est tout aussi passante que **l'entrée Est (n°3)**, on ne comprend pas tout de suite que l'on vient de rentrer dans Liévin. Par l'Est, il faut même attendre l'intersection avec la rue du chevalier de la barre (en direction des Grands Bureaux), au centre de la commune pour voir le panneau « Liévin ». Il serait souhaitable, pour améliorer l'appréhension de l'espace communal de mieux marquer ces entrées de ville, qui figurent parmi les plus empruntées.

➤ **La RD 58E (entrée n°1 et 6)**

La RD n°58E **assure la liaison entre les centres de Lens et de Liévin**. Elle a joué le rôle d'épine dorsale sur laquelle sont venues se greffer les autres voies. Il s'agit d'une entrée principale dans le coeur de l'Agglomération.

Par l'entrée n°1 en venant de Lens (rue Jaurès), seul le jeu de relief marque le franchissement de la limite administrative entre Lens et Liévin qui coïncide avec un pic d'altitude. **Elle est surtout marquée par la cité Jaurès et ses ensembles collectifs vétustes** en cours d'évacuation. La réhabilitation de ce quartier aura fort à jouer pour revaloriser cette entrée de ville.

Le long de la RD 58E en direction d'Angres, la composition des îlots bâtis reste homogène relativement structurée au centre de Liévin, formant de part et d'autre de la voie une façade urbaine d'habitat (R, R+1), en front à rue aligné, aggloméré ou parfois aéré.

L'aménagement minéral et végétal de cet axe n'a pas fait l'objet d'une réflexion d'ensemble la transition entre Lens et Liévin se fait à la lecture des pavages des accotements ou du mobilier urbain

Seuls quelques végétaux accompagnent les habitats de type collectifs ou les activités commerciales.

L'entrée par la RD 58E en venant d'Angres (rue De Lattre de Tassigny, entrée n°6) est davantage marquée par un tissu bâti beaucoup plus **distendu et irrégulier, dans la continuité de ce que l'on observe à Angres**. Le passage d'une commune à l'autre est difficilement perceptible si on regarde vers le nord, par contre **au Sud de la voie la perspective se dégage grâce à un espace vert qui annonce le pôle sportif de Liévin**. Cette frange verte est à conserver et à valoriser.

7.3.2 Les entrées par le réseau secondaire

➤ **L'entrée par la rue Thiers en venant de Lens (entrée n°2)**

Par cette rue, très large en entrée de Liévin, le visiteur arrive sur un **espace très mixte** regroupant un échangeur de la RD 58, un terrain de football qui fait face à une cité d'Eleu, et un espace d'activité plus en arrière. Cette entrée aux limites assez floues est davantage marquée par les affichages publicitaires que par le mobilier urbain. Ce sont les premiers pignons de la cité Riaumont qui annoncent l'arrivée sur Liévin et un espace public de qualité au niveau de la **Place Jules Vallès**. Une meilleure transition agrémenterait cette entrée de ville.

➤ **L'entrée par la rue Ferry en venant de Bully les Mines (entrée n°8)**

Par la rue Ferry, on passe d'un espace agricole disséqué à un espace urbain fermé, aux façades en front à rue qui viennent réduire rapidement les perspectives possibles. Le rythme des façades et des ouvertures très discontinu et les problèmes de stationnement rendent la lecture de cet espace assez complexe. C'est une fois arrivé aux cités du n°5 et de Calonne que la vue se dégage réellement sur l'espace urbain grâce au jeu de relief. Là aussi la réhabilitation des cités minières a un rôle primordial à jouer.

➤ **L'entrée par la rue d'Alsace en venant de Loos en Gohelle (entrée n°11)**

En entrant par la cité Saint Albert on est relativement « bien accueilli », avec la présence d'un espace vert juste en forme de place autour de laquelle se dresse des bâtiments de qualité, et l'angle de la rue Saint Pierre qui permet de comprendre d'un coup d'œil l'organisation de la Cité minière. La réhabilitation de ce quartier agrmente grandement cette entrée de ville qui a un rôle important dans la transition avec l'espace emblématique du 11/19 (Loos en Gohelle). Cette entrée peut encore être améliorée par un meilleur traitement de l'espace public.

➤ **L'entrée par la rue Montgolfier en venant de Lens (entrée n°12)**

Par la rue Montgolfier, entrée du quartier Saint Amé, la qualité de l'espace urbain est d'une valeur assez relative. Elle fournit un exemple de la confusion que peut entraîner une implantation anarchique des constructions, avec le centre évangélique à l'alignement qui fait face à la Résidence le Chêne légèrement en retrait et à l'implantation oblique par rapport à la voie. C'est au niveau de l'espace de prairie un peu plus loin, d'où se dégagent les terrils jumeaux, que se situe le principal enjeu de cette entrée. En effet, cet espace est voué à évoluer et le maintien des perspectives alliées à des aménagements de qualité, semble très importants.

7.3.3 Les entrées par le réseau tertiaire

➤ L'entrée par la rue d'avion en venant d'Avion (entrée n°4)

Elle est peut être la plus « rurale » de Liévin. Après avoir quitté une casse automobile (située plus loin sur Avion) on arrive soudain dans un tissu aéré avec de l'habitat ancien diffus, des espaces agricoles, la Cité des Petits Bois dressé sur son coteau et le Val de Souchez qui s'étend au nord. Il paraît intéressant de conserver ces caractéristiques dans les choix futurs d'aménagement.

➤ L'entrée par la rue de Cracovie en venant d'Angres (entrée n°5)

L'habitat y est également diffus, il arrive peu après deux espaces voués à muter, un espace agricole au nord qui laisse apparaître l'UFR des STAPS qui annonce le développement du pôle d'excellence sportif, ce qui est également le cas au sud avec le site Norsk Hydro/Cokerie CDF, débarrassé de ses friches industrielles et bientôt près, lui aussi à participer à ce projet d'envergure. Il s'agit donc d'une entrée qui va fortement évoluer et qui devra marquer le choix stratégique du développement tourné vers le sport. L'enjeu sera de donner à voir une certaine modernité en gardant pour objectif le développement de la coulée verte.

➤ L'entrée par la rue du 8 mai en venant d'Angres (entrée n°7)

On y est « accueilli » par l'ensemble d'immeubles collectifs « les 4 vents » et quelques habitations en léger retrait. Cette entrée n'est pas la plus stratégique de Liévin (liaison secondaire Liévin/Angres) mais la présence d'une dent creuse nécessite de rappeler l'attention qu'il faut porter aux constructions en entrées de ville, d'autant que les perspectives sont déjà nettement limitées par la succession de trois « barres ».

➤ L'entrée par la rue Delebecque en venant de Loos en Gohelle (entrée n°10)

Pour y arriver, on vient soit de Loos en Gohelle, ses terrils jumeaux et ses espaces agricoles, soit par Grenay en traversant la zone Quadraparc. Après avoir traversé la voie ferrée on arrive dans un espace urbain au rythme irrégulier, avec un bâtiment d'activité à l'ouest. Accolé à ce bâtiment existe un espace en mutation sur le point d'accueillir huit logements en accession Coopertois (logement social), longeant la rue Delebecque. Ces constructions « rajeuniront » une Cité Chouard aux abords paysagers mais à la qualité architecturale très relative. Par cette entrée également on profite du jeu de relief pour entrevoir le « patchwork » liévin.

L'approche paysagère des entrées d'Agglomération doit donc se faire par une lecture globale. Il convient de ne pas considérer ces axes comme de simples itinéraires mais comme une transition entre la périphérie et le centre, de les identifier comme la vitrine des quartiers auxquels elles se rapportent.

Synthèse : paysage

Le paysage dominant la commune de Liévin est celui dressé par l'espace urbain, majoritairement fermé au sud de la RD 58E, plus ouvert au nord où la trame est plus écartée. Au sein de l'espace urbain les perspectives sont très restreintes dès que l'on quitte les artères principales. Pour se repérer dans ce magma, il faut s'appuyer sur les éléments que la faible hauteur du bâti laisse poindre à l'horizon (clochers, chevalements...).

Les perspectives vers le nord et le sud se heurtent aux coteaux exposant les quartiers Saint Albert et des Petits Bois. Vient également s'intercaler comme élément paysager fort : la colline de Riaumont qui annonce la coulée verte méridionale.

La commune de Liévin est constituée à la fois d'ensembles paysagers de qualité et d'éléments de fracture. Tous deux nécessitent une attention toute particulière et notamment lors de la définition des zones d'extension.

Un autre enjeu est renfermé dans la nécessité d'améliorer les images de Liévin que véhiculent les axes d'entrées.

Enjeux :

- Veiller à définir des espaces d'extension qui ne portent pas atteinte à la diversité des ensembles paysagers recensés,
- Améliorer les images que véhiculent les axes d'entrées,
- Préserver, conforter et introduire des codes visuels par le biais de nouveaux aménagements (trame verte, mobilier urbain, nouveaux équipements).

8. Synthèse du Diagnostic

SYNTHESE DU DIAGNOSTIC SOCIO-ECONOMIQUE

	Contraintes ou déficits	Atouts ou potentialités	Enjeux
Situation	- Au cœur d'un territoire touché par une crise économique issue du passé industriel.	- Proximité d'Arras et Lille pôles économiques et administratifs majeurs - Proximité de 4 autoroutes, 4 gares TGV, 1 aéroport, 1 plateforme multimodale...	- Valoriser l'accessibilité multimodale du territoire.
Démographie	- Légère diminution de la population entre 1990 et 1999 (- 196 personnes) avant tout liée au solde migratoire négatif. - Population jeune mais tendance au vieillissement. - Surreprésentation de la population à faible revenu.	- Une population jeune - Un attachement certain des Liévinois à leur commune	- Lutter contre un solde migratoire déficitaire, - S'appuyer sur le potentiel jeune pour renforcer l'attractivité communale, - Capturer de nouvelles populations génératrices de ressources.
Habitat	- Parc de logement assez ancien, - Baisse du taux d'occupation, - Surreprésentation des locataires, - Manque d'espaces disponibles	- Niveau de confort globalement satisfaisant, - Pression foncière importante, - Parc social déjà très développé (près de 50%), - Patrimoine de qualité en cours de réhabilitation.	- Permettre le maintien de la population, - Développer une offre diversifiée qui réponde aux attentes de la population, - Favoriser la densité et poursuivre le renouvellement urbain
Economie	- Taux de chômage important, - Inadaptation des emplois communaux à la demande locale	- Plus de 9000 emplois en 1999 (+7,1% en 9 ans), - Un taux de création d'entreprise élevé, - Une tertiarisation de l'économie mettant en avant la mutation du territoire.	- Capturer les navetteurs (population travaillant mais ne résidant pas à Liévin), - Assurer la pérennité des différents secteurs d'activités en développant les capacités d'accueil, - Favoriser la requalification des anciennes zones d'activité.
Equipements	- Des écoles et salles polyvalentes nécessitant une rénovation, - Des compléments nécessaires	- Commune très bien équipée, particulièrement aux niveaux sanitaire, scolaire, sportif et récréatif.	- Mettre en scène les grands équipements, afin de renforcer l'attractivité du territoire ; - Faire de l'implantation des nouveaux équipements des éléments participant pleinement à la recomposition des quartiers (particulièrement en ce qui concerne le futur Louvre).
Transport	- organisation des voies internes, - Circulation douce insuffisante, - Trafic très élevé, notamment sur la RD 58.	- Très bien desservi au niveau routier (2 départementales d'importance et l'A21), - Un transport collectif développé.	- Développer les modes de transport durables (bus, cycles, piétons), - Renforcer les liens interquartiers (renforcement de la signalétique, nouvelles liaisons). - Améliorer la sécurité des axes accidentogènes, - Préserver et protéger les habitations contre les nuisances sonores (fer et route) actuelles et à venir.

SYNTHESE DE L'ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

	Contraintes ou déficits	Atouts ou potentialités	Enjeux
Caractéristiques physiques	- Ressources en eau fragiles, - Risques liés aux inondations, aux cavités souterraines et à la pollution de certains sites, - Potentiel hydraulique pas toujours utilisée (partie canalisée de la Souchez)	- Topographie favorable à une forme urbaine en terrasse (aux extrémités communales) - Des espaces de qualité (majoritairement au sud), - Des espaces pollués offrant des potentialités de renouvellement, - Valorisation de la Souchez en cours.	- Protéger et valoriser la ressource en eau, - Limiter l'impact des risques naturels, - Poursuivre le renouvellement des sites dégradés, - Définir des espaces d'extension qui limitent les impacts sur les milieux naturels.
Environnement urbain	- Un étalement peu dense de l'habitat lié aux formes urbaines, - Espace sectionné par les infrastructures de transport et la morphologie urbaine, - Manque de liens interquartiers.	- Un territoire à forte identité et en pleine mutation, - Un patrimoine bâti identitaire à valoriser (cités pavillonnaires...), - Présence d'un pôle d'équipement majeur (Stade Couvert Régional), - Existence d'espaces mutables et espaces à densifier.	- Poursuivre le renouvellement urbain des quartiers et du centre ville, - Travailler sur l'espace public, relier les cités et grands ensembles à la ville, - Travailler sur l'aspect qualitatif des nouvelles constructions.
Environnement industriel et commercial	- Des linéaires commerciaux intéressants mais souvent déstructurés, - Une certaine logique de zoning, - De grands espaces d'activité parfois déconnectés des quartiers limitrophes.	- Des rues commerçantes indispensables à la vie des quartiers, - Des zones d'activités attractives, au positionnement stratégique.	- Qualifier les transitions entre zone d'activité et zone d'habitat - Mettre en valeur les linéaires commerciaux constituant des pôles de centralité (concentrer les efforts, lutter contre le mitage, qualifier les espaces publics,...).
Environnement naturel	- Des espaces à valoriser, - Une pression foncière importante, - Circulation douce à développer.	- De nombreux espaces naturels de qualité (boisement de Riaumont, Val de Souchez...), - Des sites en cours de reconversion, - Une multitude d'espaces verts et traitements paysagers, donnant une image verte à la commune.	- Développer la trame verte, - Penser les parcs et jardins au coeur des projets urbains, - Favoriser l'utilisation du végétal dans l'aménagement des voiries, - Améliorer l'interpénétration des espaces verts avec le milieu urbain (liaisons douces), - Développer le réseau de liaisons vertes au sein même du tissu urbain.
Environnement agricole	- Activité en régression. - Présence d'une installation classée au sud.	- une frange Ouest vouée à muter.	- Assurer une consommation raisonnée et progressive de l'espace agricole. - Tenir compte des exploitations existantes.
Paysage	- Problème d'identification liée aux frontières que constituent la voie ferrée et la RD 58, - Le manque esthétique de certains bâtiments dans les zones d'activité.	- Des points de repère visuels intéressants, - Environnement bâti diversifié et de qualité, - Un jeu topographique intéressant, - Une trame verte amenée à se développer.	- Veiller à définir des espaces d'extension qui ne portent pas atteinte à la diversité des ensembles paysagers, - Améliorer les images que véhiculent les axes d'entrées - Préserver, conforter et introduire des codes visuels par le biais de nouveaux aménagements

IV LE PROJET D'AMENAGEMENT

1. PRESCRIPTIONS S'IMPOSANT

1.1 LES PRINCIPALES LOIS D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME

1.1.1 Les prescriptions générales du code de l'urbanisme à prendre en compte

Conformément aux lois en vigueur le PLU de Liévin a pris en compte :

- *L'article L.110 du Code de l'Urbanisme* qui définit le cadre général de l'intervention des collectivités locales en matière d'aménagement.

« Le territoire français est le patrimoine commun de la nation. Chaque collectivité publique en est le gestionnaire et le garant dans le cadre de ses compétences. Afin d'aménager le cadre de vie, d'assurer sans discrimination aux populations résidentes et futures des conditions d'habitat, d'emploi, de services et de transports répondant à la diversité de ses besoins et de ses ressources, de gérer le sol de façon économe, d'assurer la protection des milieux naturels et des paysages ainsi que la sécurité et la salubrité publiques et de promouvoir l'équilibre entre les populations résidant dans les zones urbaines et rurales et de rationaliser la demande de déplacements, les collectivités publiques harmonisent, dans le respect réciproque de leur autonomie, leurs prévisions et leurs décisions d'utilisation de l'espace. »

Afin de répondre à l'ensemble des objectifs cités, lors de l'élaboration du PLU, ont été consultés : les services de la DDE, la DDASS, la Chambre d'Agriculture du Pas de Calais, la DDAF, le SDAP, la Circonscription militaire de Défense, le syndicat mixte en charge du SCOT, le syndicat mixte en charge du PDU, l'Education Nationale et la DIREN.

Ont également été contactés : la DRIRE, EDF GDF, France Telecom, l'Agence de l'Eau Artois Picardie, le Service Régionale de l'Archéologie, l'AREMARTOIS (pour la qualité de l'air), la DDSV (services vétérinaires), la CCI de Lens...

Chaque service a ainsi pu exprimer les dispositions qui incombent au respect de leurs enjeux respectifs. La commune a pris en compte l'ensemble des remarques effectuées.

- *L'article L. 121-1 du code de l'urbanisme* qui définit les dispositions générales communes aux documents d'urbanisme (SCOT, PLU et Cartes Communales).

Cet article repose sur trois grands principes :

- Le principe d'équilibre entre le développement urbain et le développement rural ;
- Le principe de diversité des fonctions urbaines et de mixité sociale dans l'habitat urbain et rural ;
- Le principe de respect de l'environnement qui implique notamment une utilisation économe et équilibrée de l'espace (urbain, périurbain, rural et naturel) et la maîtrise de l'expansion urbaine.

Comme l'exposent « les choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durable » (chapitre ci-après), ces trois principes ont guidé la réflexion et l'orientation du projet de territoire de Liévin.

- *Les articles R.123-1 à R.123-25 du code de l'urbanisme* qui fixent le contenu du Plan Local d'Urbanisme (Rapport de Présentation, PADD, Orientations d'Aménagement, Documents Graphiques, Règlement, Annexes).

- *Les prescriptions de l'article 122-2 du Code de l'urbanisme :*

Définition de la règle de constructibilité limitée : en l'absence d'un schéma de cohérence territoriale, le plan local d'urbanisme ne peut être modifié ou révisé en vue d'ouvrir à l'urbanisation d'une zone à urbaniser délimitée après le 1er juillet 2002 ou une zone naturelle.

Quand le périmètre du SCOT est arrêté : possibilité de déroger à la règle avec l'accord de l'établissement public chargé de l'élaboration du SCOT.

1.1.2 La loi n°91-662 du 13 Juillet 1991 d'Orientation sur la ville

Cette loi repose sur trois principes :

- La diversité : faire coexister dans chaque commune les différents types d'habitat et d'activités.
- Le partage des responsabilités entre l'État et les collectivités locales pour répondre efficacement aux besoins de diversité urbaine.
- L'association des habitants aux changements importants de leur cadre de vie.

L'État et les Collectivités Locales doivent en particulier prendre les dispositions nécessaires permettant :

- Le maintien et le développement des commerces et des autres activités de proximité ;
- L'amélioration de la vie collective dans les domaines : scolaire, social, sportif, culturel et récréatif ;
- Le développement des transports.

La recherche de l'équilibre du développement de chaque agglomération, commune ou quartier, doit également porter dans le domaine de l'emploi.

1.1.3 Dispositions législatives sur l'eau (ancienne Loi sur l'eau)

Décrets 93-742 et 93-743 du 29 mars 1993 relatifs aux procédures prévues par l'article L.211-1 du Code l'Environnement.

Elle définit une gestion équilibrée de l'eau dont les objectifs généraux sont fixés pour un sous-bassin dans le cadre du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE), avec pour objectif :

- la protection des écosystèmes aquatiques et des ressources en eau ;
- l'utilisation et la mise en valeur de ces ressources et la préservation des zones humides.

Sur l'urbanisme, les incidences de la loi sont diverses. Les plus importantes sont :

Alimentation en eau potable :

Des périmètres de protection devaient être instaurés autour de tous les captages destinés à l'alimentation en eau potable, avant le 03/01/1997.

La commune de Liévin est concernée par un projet de protection de captage en eau potable. Les périmètres de protection rapprochée et éloignée concernent l'Ouest de Liévin (parc Rollencourt, et les Equipages) et le Nord avec le projet de protection du captage de la fosse du 16 à Loos-en-Gohelle (qui pourrait servir à un usage industriel).

Le projet de protection du *captage du 16* (Loos-en-Gohelle) doit être abandonné. En revanche, celui concernant Rollencourt devrait être mené à terme. Les servitudes mises en place s'imposeront alors au PLU de Liévin.

L'Assainissement :

Dans les agglomérations de plus de 2 000 habitants, les communes ont l'obligation de collecter et de traiter les eaux usées, en mettant en place une filière complète d'assainissement collectif (selon un échéancier).

Dès la mise en service de l'égout, les communes peuvent désormais percevoir auprès des propriétaires raccordables, une somme égale à la redevance d'assainissement. Les immeubles non raccordés doivent être dotés d'un assainissement autonome.

De plus, une mission de service public en matière d'assainissement non collectif a été confiée aux communes :

- obligation de prise en charge financière des dépenses de contrôle de ce type d'assainissement,
- gestion possible comme le réseau public d'assainissement collectif.

Les collectivités locales doivent donc définir un zonage de l'assainissement, délimitant entre autres les zones d'assainissement collectif et les zones d'assainissement autonome.

1.1.4 La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (30 Décembre 1996)

Cette loi vise à prévenir, surveiller, réduire ou supprimer les pollutions atmosphériques, à préserver la qualité de l'air et, à ces fins, à économiser et à utiliser rationnellement l'énergie. Elle aborde les thèmes suivants :

- surveillance, information, objectifs de qualité de l'air, seuils d'alerte et valeurs limites,
- plans régionaux pour la qualité de l'air,
- plans de protection de l'atmosphère,
- Plans de Déplacements Urbains (obligation d'élaborer un P.D.U pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants), conformément à la loi SRU (voir p3) le PLU doit être compatible avec ce document.
- urbanisme et environnement (compléments à apporter aux études d'impacts sur la santé, création obligatoires d'itinéraires cyclables lors de la réalisation ou la rénovation de voies urbaines...),
- mesures techniques nationales de prévention de la pollution atmosphérique et d'utilisation rationnelle de l'énergie,
- dispositions financières et fiscales (incitations à utiliser des énergies renouvelables et non polluantes).

En adéquation avec la loi sur l'air, le SMT (Syndicat Mixte des Transports), autorité organisatrice des transports urbains pour les agglomérations de la Communauté de Communes d'Aupole et d'Hénin-Carvin, réalise actuellement, un Plan de Déplacements Urbains (P.D.U). Cette étude porte sur l'organisation des transports (vélos, automobiles, bus...), sur la circulation, la gestion du transport de marchandises en ville et sur le stationnement.

1.1.5 Les articles L571-9 et 10 du Code de l'Environnement, relatifs à la lutte contre le bruit

Les dispositions de la loi sur le bruit sont reprises par les **articles L571-9 et 10 du Code de l'Environnement**. Elles fixent les bases d'une politique pour se protéger contre le bruit des transports :

- Les maîtres d'ouvrages d'infrastructures doivent prendre en compte les nuisances sonores lors de la construction des voies nouvelles et la modification des voies existantes, et s'engager à ne pas dépasser des valeurs de niveau sonore ;
- Les constructeurs de bâtiments, quant à eux, ont l'obligation de prendre en compte le bruit engendré par les voies bruyantes existantes ou en projet, en dotant leur construction d'un isolement acoustique adapté par rapport aux bruits de l'espace extérieur. Pour les bâtiments d'habitation, l'isolation est déterminée par **l'arrêté du 30 mai 1996** et pour les établissements de santé, les hôtels et les bâtiments d'enseignement, il est déterminé par les trois arrêtés du 25 avril 2003.

Dans cette perspective, dans chaque département, le préfet « recense et classe les infrastructures de transports terrestres en fonction de leurs caractéristiques sonores et du trafic. Sur la base de ce classement, il détermine, après consultation des communes, les secteurs situés au voisinage de ces infrastructures qui sont affectés par le bruit, les niveaux de nuisances sonores à prendre en compte pour la construction de bâtiments et les prescriptions techniques de nature à les réduire ».

La base du classement s'effectue à partir des modalités définies par l'arrêté ministériel du 30 mai 1996.

Le tableau ci dessous indique la largeur des secteurs affectés selon leur catégorie :

NIVEAU Sonore de référence Lacq (6h-22h) en dB(A)	NIVEAU Sonore de référence Lacq (22h-6h) en dB(A)	CATEGORIE de l'infrastructure	LARGEUR MAXIMALE des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure (1)
L>81	L>76	1	D=300m
76<L<81	71<L<76	2	D=250m
70<L<76	65<L<71	3	D=100m
65<L<70	60<L<65	4	D=30m
60<L<65	55<L<60	5	D=10m
(1) cette largeur correspond à la distance définie à l'article 2 compté de part et d'autre de l'Infrastructure			

La commune de Liévin est concernée par plusieurs voies identifiées par les arrêtés préfectoraux d'avril 2002 pris sur la base des arrêtés préfectoraux du 23 août 1999, 14 novembre 2001 et du 23 août 2002, comme voies bruyantes de type 1, l'**A21** et la **ligne SNCF Arras Dunkerque**, comme voies bruyantes de type 3 les **RD 58 et 58E**.

Les espaces concernés par ces dispositions sont cités dans le règlement et situés sur le plan des servitudes d'utilité publique ainsi que sur le plan « annexe d'information ».

Pour le Pas de Calais les infrastructures ont été classées par les arrêtés préfectoraux :

- du 23/08/1999 pour les autoroutes et les voies ferrées,
- du 23/08/2002, modifié le 13/01/2003, pour les routes départementales,
- du 14/06/2005 pour les voies communales.

Classement des voies	Catégorie	Distance
Ligne SNCF Arras Dunkerque	1	300m
Autoroute A21	1	300m
RD 58	3	100m
Rue du M ^{al} De Lattre de Tassigny (RD58E)	3	100m
Rue J.B. Defernez (RD58E)	3	100m
Rue J. Jaurès (RD58E)	3	100m
Rue Carnot	3	100m
Rue Thiers	3	100m
Rue Sorriaux	2	250m
Rue d'Avion	3	100m
Rue de Cracovie	3	100m
Rue du 4 septembre	2	250m
Rue du Dr Biat	3	100m
Rue Victor Hugo	3	100m
Rue F. Courtin	2	250m
Rue G. Delebecque	2	250m
Rue Montgolfier	3	100m
Rue J. Guesde	3	100m
Rue F. Lemaire	2	250m
Rue E. Zola	3	100m
Rue W. Rousseau	3	100m
Rue Montaigne	3	100m
Chemin du Marquage	NC	-
Rue George carpentier	NC	-
Rue J. Ferry	3	100m
Rue d'Alsace	3	100m

1.1.6 La Loi du 8 Janvier 1993 sur la protection et la mise en valeur des Paysages

En application de la Loi paysage du 8 janvier 1993, le Plan Local d'Urbanisme devra assurer la préservation de la qualité des paysages et la maîtrise de leur évolution. Il convient donc d'identifier et de localiser les paysages et les secteurs à protéger.

De plus, les demandes d'occupation et d'utilisation du sol doivent désormais préciser les conditions d'insertion dans l'environnement et l'impact visuel des bâtiments, ainsi que le traitement de leurs accès et abords.

Enfin, les travaux, non soumis à un régime d'autorisation, ayant pour objet la destruction d'un élément de paysage identifié par un P.L.U. doivent faire l'objet d'une autorisation préalable.

1.1.7 La loi du 2 janvier 1995 (art. 52) sur la protection des entrées de ville

Durant ces trente dernières années, les entrées de ville ont souvent fait l'objet d'implantations anarchiques (principalement commerciales) sans souci d'aménagement, de prescriptions urbanistiques et d'intégration par rapport aux villes.

Leur existence se révèle donc parfois préjudiciable pour les villes, entravant leur fonctionnement et générant des perceptions paysagères inesthétiques ou peu valorisantes.

Pour maîtriser ce phénomène urbain, la loi du 2 janvier 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement a introduit à l'article L. 111-1-4 du Code de l'Urbanisme une mesure forte mais limitée dans l'espace.

« I - En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du Code de la voirie routière et de soixante quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation (...) Les dispositions des alinéas précédant ne s'appliquent pas dès lors que les règles concernant ces zones, contenues dans le Plan d'Occupation des Sols, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, sont justifiées ou motivées au regard notamment des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages. »

Ces mesures législatives ont pour objectif l'amélioration du traitement paysager des entrées de ville. Elles visent à limiter l'urbanisation le long des axes routiers, sans continuité avec les villes et incitent les collectivités locales à mener une réflexion d'urbanisme avant leur aménagement.

1.1.8 La Loi relative à la prévention des risques majeurs (22 juillet 1987)

Les collectivités locales ont l'obligation, dans le cadre de leurs prévisions et décisions d'utilisation de l'espace, d'assurer la salubrité publique (article L110 du Code de l'Urbanisme).

Les documents d'Urbanisme doivent déterminer les conditions permettant de prévenir les risques naturels prévisibles. Ces dispositions sont stipulées par l'article L121-1 et valent Loi d'Aménagement et d'Urbanisme.

L'article L111-1-1 du Code de l'Urbanisme impose la compatibilité entre le contenu des S.C.O.T. et des P.L.U. et les prescriptions nationales ou particulières fixées en application des Lois d'Aménagement et d'Urbanisme.

Par arrêté préfectoral du 3 décembre 2001, le Dossier Départemental des Risques Majeurs (D.D.R.M.) a été approuvé. La commune de Liévin est recensée au titre des communes à risques :

- mouvements de terrain
- inondation et coulée de boue
- transport de marchandises dangereuses
- risque industriel : PPI (Plan de Première Intervention) de SAV Mazingarbe.

Un espace allant de l'ancien méandre jusqu'au parc du Val de Souchez est sensible aux phénomènes de remontée de nappe et de coulée de boue. Le territoire compte quatre arrêtés de Catastrophes naturelles pour les événements du :

- 18/09/1998 (inondations et coulées de boue),
- 25 au 29/12/1999 (inondations, coulées de boue et mouvement de terrain),
- 15 au 31/05/2001 (inondations par remontée de nappe),
- 27/08/2002 (inondations et coulées de boue).

La commune est également sujette à la saturation du réseau d'évacuation des eaux pluviales. Ce phénomène se retrouve essentiellement au niveau du quartier Saint Amé.

1.1.9 La Loi dite "Loi Besson" – article 28 (31 mai 1990)

Dans son article 28, la Loi du 31 mai 1990 stipule que les communes de plus de 5.000 habitants doivent prévoir les conditions de passage et de séjour des gens du voyage sur leur territoire et réserver des terrains à cet effet.

En l'absence d'aire de stationnement, le maire ne peut interdire le stationnement des caravanes, sauf circonstances exceptionnelles, pour une durée inférieure à 2 jours et supérieure à 15 jours.

La révision du schéma Départemental d'Accueil des gens du voyage a récemment été approuvée le 16 avril 2002 (conjointement par le Préfet et le Président du Conseil Général). Liévin est directement concernée par l'obligation d'accueillir les gens du voyage sur un terrain aménagé (24 places long séjour en commun avec les communes de Lens et de Loos-en-Gohelle et une aire de grand passage de 200 places). Une aire d'accueil est prévue au Nord de la commune, à cheval sur la commune de Loos-en-Gohelle. Elle fait l'objet d'un zonage spécial.

1.2 LES PRINCIPALES SERVITUDES ET OBLIGATION DIVERSES

La commune de Liévin est concernée par de nombreuses servitudes d'utilité publique et obligations diverses dont il a été tenu compte dans la définition du parti d'aménagement, du plan de zonage et du règlement. Elles sont rappelées ci-après.

1.2.1 Servitudes d'utilité publique

- Servitude de protection des Monuments Historiques (AC1) :
 - Le Chevalement du Puits n°3 (rue Montgolfier, Liévin),
 - Le Chevalement du Puits n°11 et la Tour d'extraction n°19 (rue de Bourgogne, Loos en Gohelle).

- Servitude d'alignement (EL7)
 - RD58,
 - Rue de Cracovie,
 - Rue G. Carpentier.

- Servitude relative à l'établissement de canalisations de distribution et de transport de gaz (I3): canalisation Carency-Bully-Liévin (diamètre 100, GDF, DUP du 03/07/1995).

- Servitude relative à l'établissement de canalisations électriques (I4) : ligne 225kV Amiens-Montcrossette (RTE, EDF).

- Servitude de protection contre les obstacles des centres d'émission et réception (PT2)

- Servitude de protection des communications téléphoniques et télégraphiques (PT3)

- Servitude de protection des lignes ferroviaires (T1) : ligne Arras-Dunkerque.

- Projets de Servitude de protection des captages d'eau potable et minérale (AS1) : Rollencourt, Equipages et Fosse 16 (Loos-en-Gohelle)

1.2.2 Obligations diverses

- Autorisation de Défrichement (AD) : Bois de Riaumont ;
- Projet de protection eau potable (AS1p) : « les équipages » et « parc de Rollencourt » ;
- Assise de Terril (AT) :
 - Terril « Abattoir Ampère Ouest » (n°80),
 - Terril du 11 de Béthune (n°54),
 - Terril du 2 de Liévin (n°71),
 - Terril du 5 de Liévin (n°72)
- Axes Terrestres Bruyants (ATB) :
 - A21 (niveau 1),
 - RD 58 (niveau 3- largeur 100m) section du PR 13-750 au PR 20-891 (AP du 23/08/2002),
 - RD 58E 1 (niveau 3- largeur 100m- AP du 23/08/2002) Limitrophe,
 - RD B058A3 (niveau 3 - largeur 100m) section du PR 0-0 au PR 0-370 (AP du 23/08/2002),
 - RD B058A4 (niveau 3 - largeur 100m) section du PR 0-0 au PR 0-648 (AP du 23/08/2002),
 - RD B058A7 (niveau 3 - largeur 100m) section du PR 0-0 au PR 0-484 (AP du 23/08/2002),
 - RD B058B1 (niveau 4 - largeur 30m) section du PR 0-0 au PR 0-140 (AP du 23/08/2002),
 - RD B058D8 (niveau 4 - largeur 30m) section du PR 0-0 au PR 0-158 (AP du 23/08/2002),
 - Voie ferrée Arras-Dunkerque (niveau 1).
- Arrêté portant constatation de Catastrophe Naturelle (CATNAT) :
 - 18/09/1998 (inondations et coulées de boue),
 - 25 au 29/12/1999 (inondations, coulées de boue et mouvement de terrain),
 - 15 au 31/05/2001 (inondations par remontée de nappe),
 - 27/08/2002 (inondations et coulées de boue).
- Carrières et cavités souterraines (CCS) : diagnostic 2 et sapes (source : BRGM).
- Itinéraires cyclotouristiques (cyclo) : cyclo004 « les Terrils », secteur « Haut Artois », 39 km (Val de Souchez).
- Edifice à Protéger (EP) :
 - Hôtel de ville,
 - Le Temple de l'Eglise réformée de France,
 - L'église St Martin.

- Forages d'eau (for) (« abattoir », « bureaux centraux », fosses : 2, 3de Lens, 5de Liévin, « équipages »x3, fosses : 1, 16bis, 2, 3, 5, « lavoir central »).
- Itinéraires de Grande Randonnée (GR) : GR 127.
- Installation Classée agricole (ICPEa) : Beaucamp Degroote.
- Installations Classées industrielles (ICPE) :

Etablissement	Adresse
CARREFOUR	2, rue Liétard
Carrière de M. Dupuis André	80, rue de l'Abattoir
Cheminées Philippe	ZI de l'Alouette
EURODOUGH	1494, rue Jacob
GENERAL TRADERS	Rue Fresnel
JAMBON LIEVINOIS	Rue Jacob
LOCAMION	ZI de l'Alouette
SPAO	29, rue du Dauphiné
Imprimerie Artésienne	ZI de l'Alouette
EUROPATE	ZI de l'Alouette
SA VOLVO	RD58
SAS AUTODIS	RD58
SAS AUTOSTANDING	RD58
SAS Ya K Fer	ZAC Quadraparc
Big Bazar	ZI les Botiaux

- Voisinage de Cimetières Militaires (INT2) : Communal Cemetery Extension 689 tombes.
- Liaison des espaces naturels (LEN) : L9.
- Protection autour des puits de mine :

Puits	Coordonnées Lambert		Zone d'intervention
	X	Y	
3 bis (parcelle BD 60)	631498	303132	15m
3 (parcelle BD 53)	631497	303092	15m
9 bis (parcelle BE 52)	632698	303377	15m
11 bis (parcelle AY 29)	631423	304462	15m
16 bis (parcelle AH 10)	630520	303681	15m
1 bis (parcelle AL 335)	631169	302715	15m
1 (parcelle AL 334)	631210	302735	15m
1 ter (parcelle AL 84)	631256	302688	15m
2 (parcelle AS 50)	629710	303674	15m
5 (parcelle AV 64)	629044	303250	15m
5 bis (parcelle AV 129)	628996	303263	15m

- Zone de prévention des Risques (PPR CATNAT) : risque inondation et coulées de boue prescrit le 30/10/2001.
- Risques Technologiques Majeurs (RTM) : Grande Paroisse, Mazingarbe, SEVESO seuil haut (touchée par le PPI, AP 01/03/2002).
- Sites archéologiques (SA) : site à l'angle des rues Clovis et Hugo.
- Transport de matières dangereuses (TMD) : A21, RD58, voie ferrée.
- Zone inondée (ZI).
- Zone d'intérêt écologique, Faunistique et floristique (ZNIEFF) : terroir n°75 d'Avion (terroir Pinchonvalles).

Les espaces concernés par ces dispositions sont sur le plan des servitudes d'utilité publique et informations et obligations diverses en annexe du présent PLU.

1.2.3 La Loi n°95-101 du 02 /02/95, dite Loi Barnier, relative au renforcement de la protection de l'environnement – article L111-1-4 du code de l'urbanisme

Concernant les servitudes et obligations diverses, on peut également citer le nord du territoire de Liévin concerné par la Loi Barnier du fait du classement à grande circulation de l'Autoroute A21 (recul obligatoire de 100m).

L'article L.111-1-4 du Code de l'Urbanisme indique : « *Qu'en dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, et de 75 mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation (...).*

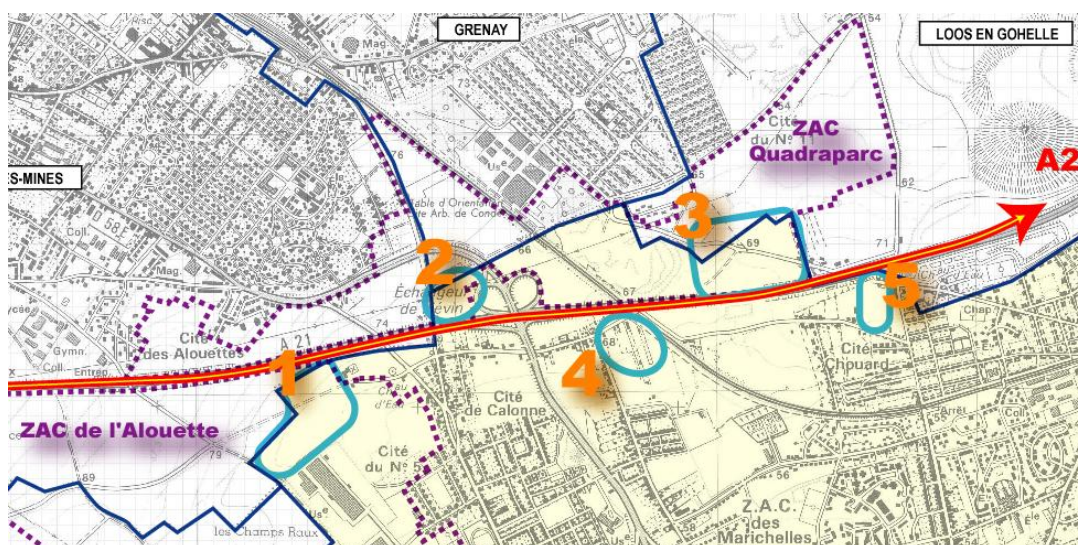
Cette interdiction ne s'applique pas aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières, aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières, aux bâtiments d'exploitation agricole, aux réseaux d'intérêt public, à l'adaptation, la réfection ou l'extension de constructions existantes (...)

Ces dispositions ne s'appliquent pas dès lors que les règles concernant ces zones, contenues dans le Plan Local d'Urbanisme ou dans un document d'urbanisme en tenant lieu, sont justifiées et motivées au regard notamment des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages. »

Afin de lever l'interdiction de construire dans la bande des 100 mètres de part et d'autre de l'A21, un dossier Loi Barnier / Amendement Dupont a été réalisé et annexé au présent PLU. Il aborde, pour les zones 1AU et 1AUe concernées :

- L'analyse de l'état existant (topographie, géologie, paysage, milieu naturel, déplacements...),
- La définition d'un projet urbain, de la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de l'urbanisme, des paysages et de l'architecture,
- La traduction réglementaire dans le Plan Local d'Urbanisme.

Les espaces concernés sont présentés sur la carte ci-jointe. Il s'agit de l'extension de l'Alouette et de Quadraparc (n°1, 2 et 3) et des zones 1AU les plus au nord (4 et 5).



Les études menées sur les ZAC de l'Alouette et Quadraparc l'ont été de façon à obtenir un urbanisme cohérent s'appuyant à la fois sur la création d'espaces publics de qualité qui forment l'ossature et qui assureront la cohérence de l'organisation urbaine des zones concernées, et sur une grande qualité paysagère et architecturale des différentes activités qui s'implanteront sur les ZAC. Pour ce dernier point, le règlement du PLU constitue la pièce maîtresse de cette démarche qui sera complétée par un examen approfondi de chaque permis de construire avant son obtention et surtout la mise en cohérence des différentes opérations projetées.

Pour les zones 1AU concernées, rappelons que la bande des 100 m concerne leur extrémité nord et dans des proportions assez faibles. Néanmoins l'élaboration de cette étude a été l'occasion de perfectionner un certain nombre de règles applicables désormais à l'ensemble des zones 1AU du PLU. Un des principaux objectifs est tenu par un souci de cohérence urbaine avec la zone Ubb adjacente. Ont donc été adaptées les dispositions relatives à l'emprise au sol, à la hauteur des bâtiments, leur aspect extérieur et le traitement des espaces libres. Ce PLU tend donc à garantir la mise en œuvre d'aménagements de qualité tant en matière architecturale qu'en matière de traitement des espaces non construits.

1.3 LA LOI SRU, LA LOI UH ET LES DOCUMENTS D'URBANISME SUPRACOMMUNAUX

Du cadre législatif découle une série d'outils réglementaires supracommunaux visant à appliquer au territoire de l'Agglomération les grands objectifs nationaux. La loi SRU vient rappeler ce cadre.

La Loi du 13 Décembre 2000 dite Loi Solidarité et Renouvellement Urbains vise à

- Renforcer la cohérence des politiques urbaines et territoriales : le PLU de Liévin a donc été réalisé en concertation avec le Syndicat Mixte en charge du **Schéma de COhérence Territoriale** (SCOT, en cours de réalisation), du **Plan Local de l'Habitat** (PLH, en cours de réalisation) et du **Plan de Déplacements Urbains** (PDU, en cours de réalisation).

1.3.1 Le Schéma de COhérence Territoriale de Lens-Liévin/Hénin-Carvin :

La région minière du Pas-de-Calais a fait l'objet d'un Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (S.D.A.U.) approuvé par arrêté du Préfet de région en 1976.

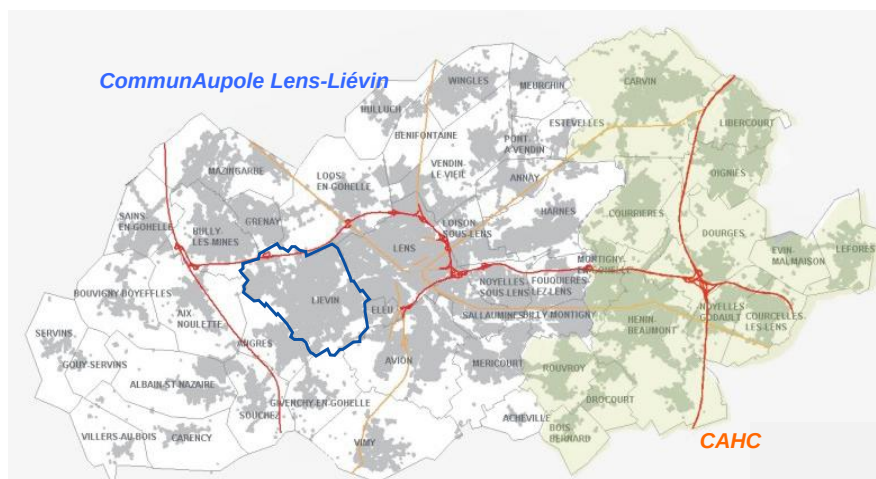
En vertu des dispositions de l'article L122-18 du Code de l'Urbanisme, le S.D.A.U. de 1976 devient caduc.

Cet article définit ainsi le statut des schémas de cohérence : *"Lorsque l'établissement public qui a établi le schéma directeur a été dissous ou n'est plus compétent en matière de schéma directeur ou de schéma de cohérence territoriale, les communes et les établissements publics de coopération intercommunale compétents constituent un établissement public en application de l'article L122-4. A défaut de la constitution de cet établissement public au plus tard le 1^{er} janvier 2002, le schéma directeur devient caduc".*

Le territoire du S.D.A.U. de 1976 est aujourd'hui scindé en deux périmètres de S.C.O.T. s'organisant respectivement autour de BETHUNE et de LENS :

- le S.C.O.T. de l'Artois géré par le **SMESCOTA** ou Syndicat Mixte d'Etudes pour le Schéma de Cohérence Territoriale de l'Artois (statut modifié par arrêté préfectoral du 07/02/2003). Il est actuellement en cours d'élaboration.

- le **S.C.O.T. regroupant les Communautés d'Agglomération d'HENIN-CARVIN et de LENS-LIEVIN** qui ont fondé par arrêté préfectoral du 13/06/2002 un Syndicat Mixte chargé de son élaboration. Il est actuellement en cours d'élaboration.



Le SCOT est aujourd'hui à la phase diagnostic mais **six orientations stratégiques** semblent se dégager :

- **Transport/Mobilité : affirmer le rôle « carrefour d'échange » du territoire :**
 - *Mettre à profit le dynamisme ambiant pour assurer son propre développement, en évitant la désagrégation locale, par une organisation en réseau de villes qui lui permettra de prendre une véritable place dans l'organisation fonctionnelle de la Région ;*
 - *Développer une alternative au tout automobile.*
- **Habitat : vers un bassin de vie devant satisfaire les besoins résidentiels de la population :**
 - *Garder les habitants, en attirer de nouveaux,*
 - *Répondre à une demande locale ou extérieure plus exigeante en offrant une gamme assez diversifiée et concurrentielle d'un habitat de qualité,*
 - *Favoriser la mixité sociale par le logement.*
- **Economie : Lutter contre le nonaccès à l'emploi et dynamiser le développement économique du territoire :**
 - *Harmonisation des stratégies de développement économique,*
 - *Complémentarité des zones d'activités,*
 - *Créer de nouvelles filières.*
- **Régénération urbaine : renouveler la ville, un enjeu pour un territoire post minier :**
 - *Réaménager le tissu urbain en recréant les vocations urbaines (cités minières, centre ville...),*
 - *Poursuivre la reconquête des espaces dégradés,*
 - *Maîtriser le foncier,*
 - *Schéma de Développement Commercial.*
- **Environnement : s'engager vers l'excellence environnementale, pour un développement durable :**
 - *Eau/Assainissement : gestion des ressources en eau potable, traitement des eaux usées, repérer les zones inondables, revalorisation et renaturation des cours d'eau,*
 - *Risques industriels/pollution : recensement des sites à risques industriels,*
 - *Agriculture/ruralité : valorisation et préservation de l'identité et des potentialités des espaces ruraux, trouver de nouvelles fonctions à l'agriculture périurbaine,*
 - *Préservation des espaces naturels et mise en valeur du paysage,*
 - *Mise en œuvre et gestion différenciée de la trame verte du bassin minier.*
- **Participation des habitants : Favoriser la démocratie participative :**
 - *Mettre en place une méthode pédagogique de suivi et de communication durant les différentes étapes de l'élaboration du SCOT afin de rendre le débat accessible à tous.*

Aujourd'hui le SCOT en est à sa phase de diagnostic et à la formalisation des enjeux qui seront validés en 2006. La rédaction du PADD devra être terminée pour le premier semestre 2006.

1.3.2 Le Plan Local de l'Habitat :

POINTS FORTS DU DIAGNOSTIC	OBJECTIFS
Une population qui diminue avec un solde migratoire négatif pour tous les types de ménage	<i>Accompagner le parcours résidentiel des ménages présents sur les deux agglomérations afin de les fixer sur le territoire</i>
Une population jeune et des ménages en majorité de petite taille	<i>Relancer la construction sur des produits bien ciblés, en rapport avec la structure et l'âge des ménages et leurs revenus</i>
	<i>Développer les outils d'aides à la construction et à la maîtrise du foncier</i>
	<i>Eviter la spécialisation excessive du territoire</i>
Une population aux revenus globalement modestes	
Une progression attendue des personnes âgées	<i>Mieux répondre aux besoins spécifiques d'une partie de la population (les personnes âgées, les jeunes, les handicapés, les personnes et les familles en situation d'urgence, les gens du voyage...)</i>
Des situations de précarité très marquées sur les secteurs anciennement miniers	
Une demande en logement social importante	<i>Favoriser l'accès au logement des jeunes</i>
	<i>Favoriser l'accès au logement des plus démunis</i>
Une construction neuve, privée méconnue	<i>Garantir un niveau de reconstruction au moins égal aux démolitions</i>
Des enjeux de rénovation urbaine importants	<i>Doter le territoire d'outils d'observation, d'analyse et de suivi de l'offre et de la demande</i>
Un foncier libre, important et réglementairement prêt à être urbanisé	

Le PLU devra intégrer ces orientations une fois qu'elles seront approuvées.

1.3.4 Le Plan de Déplacements Urbains :

Le PDU est un document obligatoire élaboré par les Autorités Organisatrices compétentes en matière de Transports Publics Urbains dans les agglomérations de plus de 100.000 habitants. Il a été instauré par la loi d'Orientation des Transports Intérieurs de 1982, modifiée par la loi sur l'Air de 1996 et complété par la loi Solidarité et Renouvellement Urbain du 13 décembre 2000.

C'est un outil de planification à moyen terme (10 ans) qui vise d'une part à assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part. Une fois approuvé, le PDU est opposable au PLU. Au terme d'une période de 5 ans, le plan fait l'objet d'une évaluation et peut être révisé le cas échéant.

Le Syndicat Mixte des Transports a été créé par arrêté préfectoral du 22 janvier 2003. Il est l'autorité organisatrice des transports urbains et en charge de l'élaboration du Plan de Déplacements Urbains.

Rappel des grands objectifs du PDU :

- L'**amélioration de la sécurité** de tous les déplacements ;
- La **diminution du trafic automobile** ;
- Le **développement des transports collectifs** et des moyens de déplacements économes et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;
- L'**aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération**, y compris les routes nationales et départementales ;
- L'**organisation du stationnement** sur voirie et dans les parcs de stationnement ;
- Le **transport et la livraison des marchandises**, tout en rationalisant les conditions d'approvisionnement de l'agglomération afin de maintenir les activités commerciales et artisanales ;
- L'**encouragement des entreprises et des collectivités publiques à établir un plan de mobilité** et à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports collectifs et du covoiturage ;
- La **mise en place d'une tarification et d'une billettique intégrées** pour l'ensemble des déplacements.

L'élaboration du PDU fixera les grandes orientations stratégiques de déplacement dans une logique de développement durable ; le développement de solutions alternatives au tout automobile permettra à terme d'agir sensiblement sur la pollution.

En cas de dégradation importante (dépassement de certains seuils de pollution) des mesures générales concernant la limitation des circulations (circulations interdites...) seront mises en œuvre, le cas échéant, dans le cadre de la "Loi sur l'air" (fort peu probable en dehors des grandes agglomérations françaises).

Ces orientations ne sont pas encore arrêtées et opposables aux P.L.U. des communes des deux agglomérations mais, comme il est présenté dans les chapitres suivants, le projet de territoire de Liévin ainsi que les documents réglementaires qui en découlent (zonage et règlement) s'inscrivent dans les mêmes perspectives, que se soit au niveau du transport, de l'habitat, de l'économie ou bien encore de l'environnement.

Les axes stratégiques du PLU de Liévin sont tout à fait compatibles avec les grandes orientations du SCOT, du PLH et du PDU des Agglomérations de Lens-Liévin et d'Hénin-Carvin.

2. LE PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE

2.1 LES PRINCIPAUX OBJECTIFS DU PADD

L'objectif global assigné au Projet d'Aménagement et de Développement Durable de Liévin est de fixer les perspectives d'évolution et d'aménagement de la commune, tant sur le plan des espaces bâtis à vocation d'habitat ou d'activités, des équipements publics, des déplacements, que pour la protection de l'environnement et du paysage.

L'élaboration du diagnostic général de la commune a permis de cerner l'ensemble des enjeux qui se jouent sur le territoire.

La stratégie adoptée est de penser le développement de Liévin en misant sur un développement exogène, c'est à dire faire converger les moyens permettant d'attirer des populations et des activités extérieures sur le cœur du territoire en s'appuyant sur les ressources locales.

Les axes stratégiques

Pour cela, quatre axes stratégiques qui trouvent leur traduction dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable de la commune sont apparus prioritaires :

Ce projet global se décline en axes stratégiques de développement :

Axe n°1 : Poursuivre la promotion du territoire et les actions de nature à favoriser l'attractivité de Liévin,

Axe n°2 : Allier un développement urbain de qualité au développement social,

Axe n°3 : Assurer la vitalité du territoire en poursuivant la dynamique économique,

Axe n°4 : Garantir un cadre de vie de qualité

Les objectifs

Chacun des quatre axes d'actions stratégiques trouve une déclinaison en terme d'objectifs et d'actions à mettre en œuvre :

Axe 1. Poursuivre la promotion du territoire et les actions de nature à favoriser l'attractivité de Liévin :

- **Objectif 1 :** Promouvoir l'accessibilité du territoire et l'attractivité de Liévin,
- **Objectif 2 :** Se servir des pôles d'attractivité du territoire (équipements structurants sportifs, culturels...),
- **Objectif 3 :** Donner et promouvoir une image valorisée de la ville (population jeune, patrimoine bâti et naturel, action sur l'espace public).

Axe n°2 : Allier un développement urbain de qualité au développement social :

- **Objectif 1 :** Renouveler l'espace urbain et repenser les quartiers en difficulté (cités minières, ensembles collectifs, traitement des coupures...),
- **Objectif 2 :** Accompagner le renouvellement en améliorant l'offre d'équipement,
- **Objectif 3 :** Conforter la structure existante et permettre l'accueil de nouvelles populations (renouvellement et extension)

Axe n°3 : Assurer la vitalité du territoire en poursuivant la dynamique économique,

- **Objectif 1 :** Valoriser et développer le territoire économique,
- **Objectif 2 :** Valoriser et développer le territoire commercial,
- **Objectif 3 :** Développer le secteur des services.

Axe n°4 : Garantir un cadre de vie de qualité

- **Objectif 1 :** Préserver et mettre en valeur l'environnement naturel et paysager :
 - Protéger et valoriser la trame verte,
 - Accompagner la trame verte en améliorant l'offre d'équipement,
 - Profiter de la donne paysagère (topographie, cônes de vue).
- **Objectif 2 :** Inscrire les déplacements au cœur de la thématique cadre de vie :
 - Valoriser les voies structurantes et promouvoir le transport collectif,
 - Poursuivre le développement des circulations douces.
- **Objectif 3 :** Intégrer l'existence de risques et de protections particulières :

2.2 UNE STRATEGIE TRANSVERSALE ET MULTIPOLAIRE

Le projet de territoire de Liévin s'attache à mettre en place une cohérence entre les projets, une réponse adaptée aux multiples besoins, aux multiples contraintes qu'engendrent un grand centre urbain.

La diversité des thèmes traités (allant de la démographie au paysage, de l'économie aux déplacements...) **met en avant la transversalité de ce projet.**

La carte de synthèse (dernière carte du PADD) permet d'illustrer la philosophie, les traits dominants du projet de Liévin. En plus de **l'importance du renouvellement urbain**, il en ressort une certaine **multipolarité d'action**. En effet, si le projet concerne l'ensemble du territoire communal, il s'organise selon **trois séries de pôles thématiques** :

Les Pôles Equipement :

Ce sont tout d'abord le Pôle d'excellence sportif et la polyclinique, auxquels on peut ajouter **le futur Louvre Lens** et la base du 11/19 située à quelques mètres de Liévin. Ces équipements assurent à Liévin et ses alentours un rayonnement à l'échelle de

l'agglomération comme à l'échelle nationale, mettant le phare sur son **dynamisme** et sa **qualité de vie**.

Les Pôles Activité :

Ce sont les vastes zones d'activité marquant le Nord-Ouest, le centre et l'Est de Liévin. Ces pôles concentrent la majeure partie des 9000 emplois liévinos. Leur valorisation et leur développement sont des points incontournables du maintien de la **vitalité économique**.

Les Pôles Nature :

Ce sont les principaux espaces naturels et de loisirs définis par la politique de trame verte de l'ex-bassin minier. Le « Pôle Val de Souchez » concerne sur Liévin le bois de Riaumont, le Val de Souchez et le Percot Liévinois. Un quatrième pôle peut être cité, il s'agit du terroir de Pinchonvalles qui « flirte » avec les limites communales sud de Liévin et marque son paysage. Le PADD s'attache à défendre cette **politique de protection du patrimoine naturel et de mise en valeur du cadre de vie**.

Est repris également sur la carte la volonté de « boucle » reliant les différents éléments de la trame verte, dans un esprit de qualité de vie, d'union des territoires.

Un autre point important permet d'en renforcer la cohérence il s'agit du :

Travail sur la liaison des espaces :

Le projet est caractérisé par une volonté et des actions visant à **lier ces pôles à l'ensemble de la dynamique urbaine**, à travers l'organisation des déplacements et des interventions sur les espaces publics, en général, sur les axes de circulation (RD58/58E, axes Nord/Sud, liaisons douces...), en particulier.

3. LES CHOIX RETENUS POUR DELIMITER LES ZONES ET LES MOTIFS DES LIMITATIONS ADMINISTRATIVES

3.1 LES GRANDS OBJECTIFS SUIVIS POUR L'ELABORATION DU ZONAGE REGLEMENTAIRE

3.1.1 Un zonage fidèle au projet urbain

La commune de Liévin, animée par une dynamique forte de grands projets, a élaboré une stratégie de développement via son Projet d'Aménagement et de Développement Durable.

Ce document, qui décline l'ensemble des grands projets que Liévin souhaite engager, nécessite une adaptation du zonage réglementaire.

La philosophie qui a guidé l'élaboration du zonage réglementaire se veut par conséquent **fidèle au projet urbain** défini dans le P.A.D.D.. C'est pourquoi, le zonage réglementaire donne à la collectivité les moyens d'offrir un cadre réglementaire à l'ensemble de ses projets par le biais d'un zonage adapté. Par ailleurs, afin de ne pas se pénaliser et d'avoir une vision à long terme, la collectivité a privilégié, sur certains secteurs, des zones évolutives aussi bien en terme d'affectation (large possibilité d'utilisation des sols) qu'en terme de phasage (court terme/long terme).

3.1.2 Un zonage simplifié

L'analyse du P.O.S. en vigueur a mis en exergue l'existence d'un découpage parfois complexe avec des similitudes réglementaires entre de nombreuses zones (zone UA/zone UB, zone UC/zone UD). Une **simplification** du zonage des zones urbaines à vocation principale d'habitat a donc été opérée, passage de 4 zones urbaines (avec un sous-secteur) à 2 zones urbaines avec deux sous-secteurs. La zone 10UH, jadis consacrée à l'exploitation ferroviaire, a été supprimée, à la demande des Réseaux Ferrés de France, les espaces concernés ont été intégrées aux zones adjacentes.

3.1.3 Un zonage adapté aux évolutions urbaines récentes

Le passage du POS en PLU a également été l'occasion de prendre en compte les évolutions récentes du tissu urbain et réglementaire. Aussi, le zonage a été adapté en conséquence. Cette prise en compte correspond notamment à une intégration des espaces récemment urbanisés en zone U ou encore l'intégration de zones réglementairement floues ou complexes en zones mieux adaptées à la réalité urbaine et au souci de clarté de la municipalité.

➤ L'intégration des quelques espaces récemment urbanisés en zone U

Sur Liévin, au cours de ces vingt dernières années, très peu de nouvelles zones d'extension ont été réalisées. L'ajustement s'est par conséquent réalisé aux marges de l'espace urbain et a

concerné des espaces très limités, réalisés principalement dans les dents creuses aux abords de la rue du 4 septembre : « la Résidence du Manoir » ou encore « la Résidence du Clos du Gué », au Sud de la commune.

➤ **L'intégration des Z.A.C. dans le P.L.U.**

La loi SRU a introduit un nouveau dispositif en matière de Z.A.C.. Désormais, selon l'article R.311-6 du code de l'urbanisme : *« l'aménagement et l'équipement de la zone sont réalisés dans le respect des règles d'urbanisme applicables. Lorsque la commune est couverte par un plan local d'urbanisme, la réalisation de la zone d'aménagement concerté est subordonnée au respect de l'article L123-3. »*

L'application de cette nouvelle législation a conduit la collectivité à entreprendre un travail de concertation avec les différents concessionnaires pour permettre d'intégrer ces dernières dans le P.L.U..

Les zones d'aménagement concerté ont donc dû être intégrées au zonage P.L.U. après l'accord des concessionnaires. Elles peuvent être divisées en deux catégories : celles à vocation économique et celles à vocation plus mixte. Dans les deux cas une multitude de secteurs et règlements affiliés avaient été créés, rendant très complexe la lecture du POS auquel l'ensemble des pièces était annexé. Le travail a consisté à trouver une « grille de lecture » plus homogène et plus adaptée à l'ensemble de ces espaces. Le règlement et le zonage s'en sont vus alors nettement clarifiés.

L'espace économique est divisé en zones UE (avec un découpage en secteurs quand il s'avère nécessaire) et 1AUe (zone d'extension économique à court terme), c'est le cas de :

- la Z.A.C. de l'Alouette au sud de l'A21 ;
- La ZAC Quadraparc au nord de l'A21 ;
- La ZAC de l'An 2000 à l'est, le long de la RD58.

L'espace plus mixte des ZAC restantes est adapté à son mode d'occupation et à la nomenclature mise en place par le PLU, zone U (A ou B selon la densité, la hauteur...) pour l'habitat (ou activités compatibles), UH pour les équipements, c'est le cas de :

- la Z.A.C. des Marichelles, vaste programme de logements et d'équipement des années 60-70 (au nord du centre ville) qui a nécessité la création de secteurs UBc concernant les ensembles collectifs d'une hauteur importante ;
- La ZAC Gambetta, elle concerne l'hypercentre de Liévin. Elle a donné lieu à la création du secteur UAa permettant des hauteurs plus grandes et un certain nombre d'autres dispositions techniques, architecturales assurant le rôle central de la place Gambetta et ses abords immédiats.

➤ **La disparition des zones NC (zones réservées à l'agriculture)**

Comme il l'a été précisé dans les chapitres consacrés à l'agriculture, Liévin n'est plus, depuis longtemps, une commune agricole, la part des agriculteurs dans la population active est y très faible (0,2 % de la population active). L'élaboration du présent PLU a pris en compte cette activité en repérant les installations restantes pour veiller à adapter la réglementation dans le sens du maintien des exploitations existantes et de leurs éventuelles mises aux normes européennes. La zone N (Naturelle) permet une extension conditionnée des installations existantes. Les besoins importants de la commune en termes d'urbanisation (pour son simple maintien démographique et son attractivité économique) ont conduit à classer en zone AU (à urbaniser) les dernières zones NC restantes à l'Ouest de la rue Ferry. Le classement en

1AU/2AU permet une acquisition par phase, il a pour effet de répartir dans le temps la consommation de l'espace. D'autres mesures compensatoires sont exposés dans le chapitre V.

➤ **La transition POS / PLU en tableau :**

Outre une dimension stratégique accrue, la transition du POS vers le PLU a également conduit à un changement dans l'appellation des zones :

Type de zone	Appellation POS :	Appellation PLU :
Zone urbaine à vocation principale d'habitat	UA, UB, UC, UD...	UA, UB...
	La différenciation se faisait selon les caractéristiques physiques (architecture, densité, hauteur, recul par rapport à la voirie...). Un nombre important de zones était alors développait ne facilitant pas la compréhension du document.	La différenciation se fait selon les mêmes critères mais une division en secteurs est privilégiée (UAa, UBb). Celle-ci permet d'alléger le règlement et de faire apparaître distinctement les différences entre les secteurs.
Zone urbaine à vocation principale d'activité	UI	UE
Zone d'exploitation ferroviaire	10UH	Intégrée aux zones adjacentes
Zone urbaine vouée aux équipements publics	20UH	UH
Zone d'extension à vocation mixte	30NA : vocation habitat à court terme, 40NA : vocation équipement à court terme 50 NA : long terme	1AU : vocation mixte à court terme, 2AU : long terme
Zone d'extension à vocation activité	20NA	1AUe
Zone naturelle	30ND : vocation espaces verts/sport/Loisirs 50ND : coupure verte	N Création d'un secteur Ns permettant l'accueil d'équipements sportifs et de loisirs
Les Zones d'Aménagement Concerté	ZAC Quadraparc ZAC de l'Alouette ZAC des Marichelles ZAC Sabès ZAC Gambetta ZAC de l'An 2000	Désormais les ZAC (périmètre+règlement qui se surajoutaient au PLU) sont intégrées directement dans le zonage et le règlement. Exemple : en UE quand il s'agit d'une zone économique (ZAC de l'An 2000=UEc).

L'objectif global de la révision a donc pour finalité de mettre en place un zonage qui traduit le projet urbain, qui définisse des priorités, qui simplifie le découpage existant et qui permette aux nombreux projets de pouvoir évoluer.

3.2 UN ZONAGE EN CONFORMITE AVEC LE PROJET URBAIN

Les objectifs définis précédemment conduisent à un parti d'aménagement dont les principales mesures concernent :

- la mise en place d'un zonage en conformité avec la situation actuelle et les perspectives d'évolution maîtrisée ;
- le développement de l'activité ;
- le développement et la valorisation d'un cadre de vie.

3.2.1 La mise en place d'un zonage en conformité avec la situation actuelle et les perspectives d'évolution maîtrisée

➤ Rappel du contexte bâti

La configuration générale du territoire ainsi que l'historique de la commune présentent des spécificités qui conditionnent son aménagement.

Aussi il s'avère indispensable de rappeler les différents éléments qui ont présidé au choix du zonage :

L'organisation urbaine de la commune de Liévin est étroitement liée à son histoire. Son passé a engendré un tissu urbain varié constitué de plusieurs trames. Son paysage urbain traditionnel est majoritairement constitué d'un tissu implanté à l'alignement. Le centre ville, assez peu étendu, possède une trame carrée déconnectée des cités minières (disparchées sur l'ensemble du territoire) et qui s'oppose à une trame plus courbe, moins lisible en périphérie. Périphérie nettement marquée par l'habitat pavillonnaire (majoritairement sous forme de lotissement) et de façon moindre par l'habitat collectif.

L'environnement urbain peut être découpé en sept entités :

- le centre ville ;
- les extensions anciennes ;
- les cités minières ;
- l'habitat collectif ;
- les extensions périphériques récentes ;
- les lotissements ;
- les pôles d'équipements.

➤ Une structure urbaine confortée :

L'un des objectifs définis dans le cadre du projet urbain est de conforter la structure urbaine existante. Pour ce faire, le découpage des zones urbaines s'est appuyé sur l'analyse morphologique de la commune. Celle-ci a permis de définir deux grands types de zones urbaines qui correspondent aux grandes étapes de sa constitution. Au sein de chaque zone, des dispositions réglementaires spécifiques (sur les hauteurs, l'implantation par rapport à l'emprise publique, l'emprise au sol....) veilleront à conforter cette structure urbaine.

- **Une zone urbaine centrale correspondant au centre historique : UA**

Le centre historique de Liévin délimité par la RD58 au nord et la butte Riaumont au sud reçoit un zonage UA. Cette zone a pour artère principale la rue Delattre de Tassigny/Defernez. La place Gambetta, qualifiée « d'hypercentre » fait l'objet d'un secteur spécifique **UAa**.

La zone UA englobe également la cité Jean Jaurès plus à l'Est, qui correspond au centre géographique de la conurbation Lens/Liévin, appelé à muter de façon significative avec l'arrivée du Louvre-Lens.

La zone UA se caractérise par une densité du bâti importante, des hauteurs élevées et un patrimoine bâti monumental et non monumental varié. (Hôtel de Ville, Grands Bureaux, patrimoine minier...).

- **Les quartiers d'extension anciens : UB**

Ces quartiers d'extensions anciens se caractérisent par une forme urbaine plus lâche, présentant des hauteurs et des gabarits moins importants que dans la zone UA. L'implantation du bâti généralement front à rue explique, pour partie, l'aspect de densité qui caractérise cette zone d'habitat.

Cette zone regroupe principalement les anciens « faubourgs » et cités minières denses. On les retrouve le long de la RD58 : cité Riaumont et au niveau des rues du 4 septembre et Degréaux.

Le règlement de la zone UB, en relation immédiate avec le centre, vise à conserver la structure urbaine existante (réglementation spécifique sur les hauteurs, l'implantation des bâtiments sur une même propriété, le stationnement, l'aspect extérieur des constructions....).

- **Les cités minières et quartiers d'extension plus récents : UBb**

Cette zone est la plus importante en termes de superficie. Elle concerne les autres cités minières, majoritairement sous la forme de cités pavillonnaires, et les extensions plus ou moins récentes de Liévin.

Constituant une sorte de couronne périphérique jouxtant le centre ancien (à trame carrée), les quartiers d'extension récents présentent une trame urbaine plus aérée. Ces quartiers périphériques d'après guerre rompent avec l'urbanisation traditionnelle. Une partie de cette urbanisation s'est opérée sous forme d'opérations d'aménagement (lotissements, opérations groupées). Deux principales formes urbaines se distinguent : un habitat pavillonnaire généralement bas, disposé en retrait de l'alignement, des limites séparatives et des ensembles d'habitat collectif dont les hauteurs varient fortement en fonction des secteurs. Globalement, de part le type de construction développé, ce secteur urbain présente une physionomie différente du centre ancien et de ses extensions anciennes que le P.L.U. se doit de prendre en compte.

- L'habitat collectif des Marichelles : UBc

Des distinctions en sous secteurs ont été réalisées pour certains ensembles d'habitat collectif des Marichelles (issus de la ZAC du même nom).

Deux sous secteurs ont été identifiés : un secteur UBc1 et UBc2 en fonction de critères de hauteur, de recul et d'aspect extérieur. Des programmes de renouvellement et de résidentialisation sont prévus sur ces ensembles.

➤ Une ville renouvelée sur elle-même

La thématique du renouvellement urbain a une importance toute particulière dans les villes de l'ex-bassin minier. Parallèlement à la réalisation de ce document, la commune mène des programmes soumis à l'ANRU, Agence Nationale de Renouvellement Urbain, découlant de la démarche déjà ancienne de Grand Projet de Ville (GPV). Le présent PLU les prend en compte avec une compatibilité réglementaire des projets de rénovation et destructions/reconstructions. Citons pour exemple les cités Chouard, Pasteur, 2/5 (étendue par une zone 1AU), les Marichelles...

Citons également la préconisation du PLH d'une densité minimale de 30 logements à l'hectare dans les secteurs en renouvellement urbain. Pour y arriver en préservant le cadre de vie du territoire, une urbanisation de type « maisons de ville » est par exemple préconisée.

Les zones AU du présent PLU figuraient d'ailleurs, dans leur grande majorité, dans le POS précédent en zones ouvertes à plus ou moins long terme à l'urbanisation. Ceci met en avant un usage raisonné des réserves foncières communales et prouve l'importance donnée au renouvellement urbain depuis une vingtaine d'années sur le territoire liévin.

➤ Les extensions du bâti sur Liévin

Les objectifs municipaux impliquent de définir les conditions d'accueil de nouvelles populations et de nouveaux services ou d'équipements.

Rappel démographique :

Pour un maintien de la population, ce sont entre 1 184 à 1 438 logements qui seront nécessaires sur la période 2004-2015 soit entre 87 et 106 hectares à vocation d'habitat soit une moyenne de 97 hectares pour permettre le maintien de la population.

Une partie des espaces, nécessaires pour satisfaire ces projets, se trouve dans l'espace urbain existant que ce soit par le confortement de celui-ci (densification par le biais opérations démolition/reconstruction, urbanisation des parcelles vides, reconquête ponctuelle de friches urbaines....) ou par des opérations de renouvellement urbain globales.

La création de nouveaux logements implique également la consommation de terrains. Il est donc nécessaire de prévoir, dans le PLU, des zones d'extension suffisantes pour recevoir des projets d'aménagement d'ensemble.

Le choix de ces zones s'est fait selon les objectifs suivants :

- permettre une extension et une densification maîtrisée des zones urbanisées,
- permettre une extension au contact immédiat avec les zones déjà urbanisées,
- tenir compte des différentes contraintes liées à l'environnement de Liévin (infrastructures importantes, secteurs miniers...),
- tenir compte de la nature et de l'importance des milieux naturels et essayer de les préserver au maximum.

Ces zones font l'objet d'un classement en 1AU et 2AU (court et long terme).

Les principales sont :

- « Le Fossé à sec ». Il se situe au nord-ouest sur des terres agricoles, à proximité de la cité du 2, enclavées par la voie ferrée. Cet espace à vocation à accueillir à très court terme une opération d'ensemble d'habitat individuel. Il devra prendre en compte la proximité de la voie ferrée et du cimetière nord limitrophe.
- Les abords de la rue Dumas. Situés à l'Est de Liévin, ces deux zones ont vu leur niveau stratégique accroître avec l'arrivée du Louvre-Lens à Lens à quelques lieues de-là. Une nouvelle jonction est possible entre les rues Montgolfier et Dumas. Celle-ci est une occasion unique de qualifier la zone avec des déplacements doux de qualité et un point de mire hors normes : les terrils jumeaux de Loos-en-Gohelle (les plus hauts d'Europe).
- L'ouest liévinois, en arrière de la rue Carpentier. Cet espace de forme longitudinale permet de densifier de manière phasée (1AU/2AU) la zone ouest et mettre en cohérence la Cité des Brebis (projet ANRU), la ZAC de l'Alouette (vouée à s'étendre du côté d'Aix-Noulette) et la Cité Vent de Bise, au nord du Stade Couvert Régional.
- « La Sablière ». Au sud, au contact avec la Cité des Petits Bois, cet espace est concerné par un projet d'habitat intégrant un Etablissement Hospitalier pour Personnes Agées Dépendantes (EHPAD) et « jouant » avec la topographie, assez importante en cet endroit. L'aspect paysager est ici des plus importants du fait des perspectives lointaines que l'on peut avoir du site (au niveau de la butte Riaumont par exemple). On trouve une autre zone 1AU, de plus faible superficie, de l'autre côté de la Cité des Petits Bois. Ici la topographie est moins marquée mais le fait d'être placé face au Val de Souchez (espace naturel principal de la commune) mérite une attention particulière quant à la qualité architecturale et paysagère du ou des projets qui y seront développés.
- Les autres zones 1AU. Elles parsèment le nord du territoire communal. De faible superficie, elles viennent combler les dents creuses présentes rue Thilly et le long du chemin d'Aix. Deux d'entre-elles sont accompagnées d'un ou plusieurs emplacements réservés visant à leur garantir un accès suffisant.

Rappelons que la quasi-totalité des zones ouvertes à l'urbanisation l'était déjà dans le précédent POS. Leur forme a été adaptée à l'évolution et aux possibilités foncières actuelles, leur réglementation a été améliorée.

3.2.2 Conforter l'activité économique, l'attractivité de Liévin et se doter de nouvelles capacités d'accueil

Le projet économique de Liévin est à placer en grande partie dans le cadre d'un aménagement à l'échelle de l'agglomération, avec une volonté de mise en place de sites complémentaires mais non concurrents. Cette politique, coordonnée par la CommunAupole de Lens-Liévin, tend à harmoniser progressivement l'ensemble des dispositifs d'accueil des entreprises et à renforcer leur capacité d'attraction.

Le programme de développement économique a pour but :

- de **participer au changement d'image de marque** du bassin minier en constituant une vitrine économique aux portes de l'agglomération, dans un cadre de qualité. Cela consistera à concentrer les efforts sur quelques sites qui permettent de mieux promouvoir l'agglomération. La qualité de ces sites permettra d'attirer des entreprises soucieuses de leur image de marque,
- de **résorber des sites dégradés**, quand cela est possible ou tout du moins de permettre la reconversion d'espaces enclavés qui sinon, seraient voués à un avenir de friche urbaine. Cela permettra de limiter la consommation des terres agricoles et de favoriser la restructuration de l'agglomération,
- d'**empêcher le mitage du paysage**, par la création spontanée et désordonnée de zones d'activités, en concentrant les activités dans des sites complémentaires et de qualité (traitement paysager),
- de **lutter contre le taux chômage important** (26,5% à Liévin, 20,5% à Bully-les-Mines...), en accueillant de nouvelles entreprises. L'implantation de nouvelles entreprises permettra de dynamiser le secteur, la taxe professionnelle étant répartie de manière proportionnelle entre les communes (péréquation de la taxe professionnelle),
- de **permettre une meilleure adéquation entre emploi et formation** :
 - en favorisant les relations "école-entreprise",
 - en organisant la gestion prévisionnelle de l'emploi,
 - en apportant aux organismes de formation professionnelle les éléments d'appréciation permettant d'adapter leurs stages,

Liévin est particulièrement concernée par ce programme avec :

- La zone Quadraparc au Nord de l'A21 (environ 23 hectares) ;
- La zone de l'Alouette au Nord Ouest (environ 59 hectares) ;
- La zone commerciale centrale (environ 16 hectares) et les zones d'activités légères du centre (environ 24 hectares) ;
- La zone d'activités légères de la Souchez à l'Est à cheval sur Eleu (une seule entreprise est sur Liévin, Benalu, ICPE).

L'ensemble de ces zones possède des espaces encore disponibles et/ou des possibilités d'extension sur Liévin, mis à part la ZAL de la Souchez où les possibilités se situeraient plutôt sur Eleu-dit-Leauwette. L'exemple le plus marquant est l'extension de l'espace d'activité central par la ZAC de l'An 2000 vers l'Est (opération en cours mixant activités, habitat et équipements).

L'ensemble de ces zones possède un classement en UE pour les zones aménagées et 1AUe pour leurs futures extensions. Le dispositif réglementaire mis en place vise à maintenir leur

compétitivité en garantissant un minimum de considérations paysagères et architecturales. Ce afin d'en garantir l'intégration dans leur environnement, particulièrement concernant les zones du centre (classement en UEa).

Rappelons également que les extensions futures des deux principales zones d'activités que sont Quadraparc et l'Alouette sont soumises à la **loi Barnier*** : inconstructibilité dans la bande des 100 mètres de part et d'autre de l'axe de l'A21. Ceci les oblige donc à créer un dossier « Amendement Dupont », permettant de réduire ce recul sous des conditions bien particulières (analyse du site, définition d'un projet urbain, analyse des critères de qualité de la future zone urbanisée au regard des nuisances, de la sécurité, de l'urbanisme et des paysages, de l'architecture, et traduction réglementaire). Ce qui a été réalisé dans le cadre de ce PLU.

3.2.3 Améliorer le cadre de vie

Des actions participant à l'amélioration du cadre de vie, concernant tant le patrimoine architectural que le patrimoine paysager, ont été définies en complément des interventions envisagées dans le domaine de l'habitat et de l'économie.

➤ La protection du patrimoine minier

Du fait de son passé riche, la commune de Liévin est constituée de trames urbaines diversifiées avec des détails architecturaux très nombreux. Elle dispose d'un patrimoine bâti de qualité, tant monumental que mineur, et des ensembles urbains remarquables à préserver.

Dans ce cadre, le PLU de Liévin a mis en place un **cahier de recommandations architecturales**. Celui-ci dresse un état des lieux et présente un certain nombre de recommandations pour l'ensemble des cités minières de Liévin, parmi lesquelles : Saint Albert, les Petits Bois, La Plaine...

Ces recommandations ont trait à l'implantation des bâtiments, à la forme des extensions, à la toiture, aux clôtures ou encore aux jardins.

Cette pièce est annexée au présent PLU.

➤ La protection des alignements d'arbres

Répondant à la volonté communale de renforcer la présence du végétal dans la ville et de développer de véritables cheminements verts, des alignements d'arbres significatifs ont fait l'objet d'un recensement. Pour l'instant, uniquement la partie sud a été précisément diagnostiquée.

L'ensemble des arbres recensés ainsi que les emplacements vides repérés sont présentés sur un plan annexé au présent PLU.

* Loi n°95-101 du 02 /02/95 relative au renforcement de la protection de l'environnement – article L111-1-4 du code de l'urbanisme

➤ Protéger et valoriser le patrimoine naturel

• Les espaces naturels

Les espaces naturels sont nombreux et variés :

- **Le bois de Riaumont**

Seul véritable espace boisé au sein du tissu urbain, le **bois de Riaumont** couvre 13 hectares sur la colline du même nom. D'un grand intérêt faunistique (particulièrement la faune aviaire) et floristique, il s'agit également d'un réel poumon vert en cœur de ville.

- **Le parc de Rollencourt :**

Il s'étend sur près de 10 hectares. En plus de sa fonction de promenades et de loisirs, ce parc a principalement comme vocation d'accueillir des activités sportives. Il se situe dans le prolongement du parc des équipages et est contigu au Stade Couvert Régional. Il est traversé d'Ouest en Est par la rivière « La Souchez ».

- **Le Val de Souchez,** traversée par la rivière du même nom, qui, avec le terri 80 d'Avion, couvrent une superficie d'environ 35 hectares. Ils accueillent des équipements sportifs et de loisir, offrent une immense plaine qui reçoit tous les ans des manifestations de grande ampleur, la garderie Madeleine Brès, des itinéraires de randonnée,...

- **Le site de Norsk Hydro/Cokerie CDF** (en partie sur la commune d'Angres) : espace reconquis par la nature qui vient prolonger le Bois de Givenchy- en – Gohelle, en limite sud de Liévin. Ce site industriel de taille fait l'objet d'opération de requalification et dépollution par l'EPF. Déjà en partie aménagé (sentier de promenade, plantations...) la reconversion du site est en cours, pour cela des Etudes Détaillées sur les Risques (EDR) ont été réalisées.

- **Le terri de Pinchonvalles, classé ZNIEFF de type I.** Ce site d'une superficie de 99 hectares est situé essentiellement dans la commune d'Avion mais sa limite débord légèrement sur le sud de la commune de Liévin. Les terrains concernés sont des terrains en friches (terri et pelouses). Ce site abrite une grande diversité faunistique mais également floristique.

• Les espaces verts :

Au cœur du tissu urbain on identifie principalement quatre espaces verts (dont les trois premiers sont le résultat d'une reconquête) :

- **le parc des Equipages** qui prolonge le parc de Rollencourt. Traversé par la Souchez, il relie plusieurs équipements sportifs (superficie approximative de 3,5 hectares).

- **Le parc Mazarin** au cœur de la cité de Calonne. D'une superficie d'environ 3 hectares, il est facilement identifiable grâce au terri. Il borde la RD 58 et constitue un élément marquant en entrée de ville.

- **Le Terril de la Perche** (rue Delebecque) est employé pour des activités sportives, il est également un lieu de promenade et de calme pour les habitants.
- **Le jardin public** qui se situe à proximité de la Souchez et du bois de Riaumont, entoure la Maison de la Mémoire.
- **Le parc de l'Oiselet** (rue Ampère), vient compléter la trame verte au sud de la commune (jouxant le Val de Souchez).

Le P.L.U. conforte ces espaces à travers l'instauration de plusieurs dispositions adaptées aux projets qui leur sont affiliés :

- zone UH lorsqu'il s'agit d'importants projets d'équipements. Cela concerne le Parc Rollencourt en relation directe avec le Stade Couvert Régional ou le Bois de Riaumont en relation avec la polyclinique. Les deux boisements sont protégés par un classement supplémentaire en « Espace Boisé Classé ».
- zone Ns ou 1AUes : zone naturelle à vocation sport et loisirs (pour améliorer l'offre d'équipement sans trop urbaniser). Cela concerne le Val de Souchez (projet d'un bâtiment d'accueil pour journalistes...), et surtout les sites Norsk Hydro / Pinchonvalles au sud-ouest, toujours dans le cadre du « *pôle d'excellence sportive verdoyant* » (1AUes).
- Zone N : zone à vocation strictement naturelle (occupations du sol très limitées). Cela concerne le jardin public et une partie des rives de la Souchez (dont la ripisylve est également en « Espace Boisé Classé »).

➤ **Les dispositions complémentaires :**

- **Le maintien des espaces boisés classés**

Les espaces boisés constituent des éco-systèmes particuliers, contribuant de façon importante à la qualité des paysages urbains et naturels. Ils sont de tailles et de caractéristiques diverses. Certains d'entre eux, vastes et ouverts au public, constituent également des espaces récréatifs importants pour la population.

Comme cités précédemment, les espaces classés se localisent au sud, le long de la Souchez (Rollencourt, jardin public, Val de Souchez) et sur la butte Riaumont.

La superficie totale des espaces boisés à protéger est de 20,89 hectares soit 1,65 % de la superficie communale. Ils sont soumis aux dispositions des articles L 310-1 et suivants du Code de l'Urbanisme. Cette mesure de classement a pour conséquence d'interdire tout changement d'affectation sur ces terrains, susceptible de compromettre la conservation de ces boisements.

La demande d'autorisation de défrichement est rejetée de plein droit. Tout abattage ou coupe d'arbre est soumis à autorisation express. Les terrains concernés sont pratiquement inconstructibles. Le classement interdit tout changement d'affectation ou tout mode

d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création de boisements

Seule une procédure de révision peut supprimer ou réduire un tel secteur.

3.2.4 Prendre en compte les risques particuliers dans le projet

➤ Les risques technologiques

La commune est concernée par le sud du plan particulier d'intervention (PPI, arrêté le 01/03/03) de l'usine SAV de Mazingarbe. Ce plan, actuellement en révision (comme le PPRt), prévoit les modalités d'intervention (information, protection, secours,...) en cas d'accident. Ce périmètre ne concerne que quelques habitations au Nord-Ouest de la commune. Ce périmètre est annexé au PLU (servitudes d'utilité publique et obligations diverses).

➤ Le risque inondation

Un espace allant de l'ancien méandre jusqu'au parc du Val de Souchez est sensible aux phénomènes de remontée de nappe et de coulée de boue. Le territoire compte quatre arrêtés de Catastrophes naturelles pour les événements du :

- 18/09/1998 (inondations et coulées de boue),
- 25 au 29/12/1999 (inondations, coulées de boue et mouvement de terrain),
- 15 au 31/05/2001 (inondations par remontée de nappe),
- 27/08/2002 (inondations et coulées de boue).

Face à ces risques, la commune s'est prémunie d'un Plan de Prévention des Risques (PPR), prescrit le 30/10/2001. Il n'a pas encore été réalisé. La zone humide n'est pas reprise par le plan de servitudes délivré par l'Etat. Cependant, selon les maisons concernées (dont les propriétaires ont fait connaître leurs dégâts des eaux), la zone humide (qui suit la Souchez, y compris au niveau de son ancien méandre) se localise essentiellement en zone N ou Ns dans ses parties non urbanisées. Le reste est déjà classé en zone U. Aucune zone 1AU n'y est recensée.

La saturation des réseaux d'évacuation des eaux pluviales se retrouve essentiellement au niveau du quartier Saint Amé. Il s'agit d'un secteur déjà urbanisé, aucune zone 1AU n'y est recensée. La CommunAupole de Lens-Liévin est chargée de l'entretien et l'amélioration du réseau d'assainissement.

Dans l'ancien bassin minier, l'exploitation a modifié les écoulements d'eau tant en surface qu'en sous-sol. Une *étude hydrogéologique* de la Souchez a été réalisée (pour la CommunAupole Lens-Liévin).

➤ **Le risque lié aux cavités souterraines et aux sapes de guerre**

Evoquées précédemment dans le diagnostic, de nombreuses sapes, liées en particulier à la première guerre mondiale, et des cavités souterraines, liées à l'exploitation minière, ponctuent la quasi-intégralité de la zone urbaine de Liévin.

Aussi, l'information disponible n'étant pas totalement exhaustive, un rappel de l'existence de ce risque est notifié aux maîtres d'ouvrage à l'entête de chaque zone réglementaire.

➤ **Les sites pollués**

La DRIRE recense trois sites pollués sur le territoire communal de Liévin ce sont :

- La friche SABES, à l'angle des rues Courtin et du Maréchal Leclercq

Il s'agit d'une friche industrielle sur laquelle a été exploité un ancien établissement de chaudronnerie. **Toutes les structures aériennes (bâtiments) ont été démolies.**

Une partie des terres polluées en décharge a été éliminée. Sur le reste du site a été réalisé le confinement par un revêtement étanche.

Le site est réutilisé (complexe cinématographique).

La qualité des eaux souterraines est surveillée.

Un dossier de servitude est en cours.

- Le site NORSKYDRO (ex HYDRO AGRI FRANCE), rue de Cracovie

Il s'agit d'un site d'une superficie de **22 ha**. C'est une ancienne usine de fabrication d'engrais qui a succédé à une usine de fabrication d'essences synthétiques arrêtée depuis 1955.

Les sols et les eaux souterraines sont pollués par des hydrocarbures au droit de l'ancienne usine de fabrication d'essences synthétiques (40 000 m²).

Les zones de l'usine d'engrais sont affectées par de l'azote et des sulfates.

C'est un site très vulnérable, avec une nappe fortement contaminée.

L'arrêt complet des activités de l'usine d'engrais a eu lieu en mars 1992.

La qualité des eaux souterraines est surveillée.

Le démantèlement des installations est totalement achevé et la requalification du site par l'EPF (modelage des terrains et verdissement) a été en grande partie réalisée.

Les terres polluées par les hydrocarbures ont été traitées, les terres contaminées par les nitrates ont été confinées.

La fin des travaux a été constatée le 7 Octobre 1998.

A été réalisée en 2005, une **Etude Détaillée des Risques** pour permettre l'aménagement d'équipements sportifs. En effet, ce site est au cœur de la réflexion autour du pôle d'excellence sportif (1AUes). ***Un dossier de servitudes est en cours de réalisation pour établir clairement les dispositions à prendre et les utilisations du sols interdites.***

- Le site des anciens lavoirs et de la cokerie de Liévin, rue de Cracovie
Coordonnées Lambert X : 06308 Y : 26034

Sur une superficie du site de **38 ha**, il s'agit d'une ancienne cokerie et d'un lavoir des Houillères arrêtés en 1958.

Il existe des traces de dépôts de goudrons en différents endroits du site (extension non définie) et les sols sont pollués par des ferrocyanures.

C'est un site moyennement vulnérable : nette contamination de la nappe à l'aplomb et à l'aval par des chlorures, hydrocarbures aromatiques, phénols et sulfates.

La qualité des eaux souterraines est surveillée.

Le traitement des goudrons est en cours. Le traitement des terres contaminées par des hydrocarbures ainsi que celles contaminées par les ferrocyanures reste à effectuer.

Le traitement biologique n'a pu atteindre les objectifs de dépollution. Un deuxième traitement est en cours.

Des servitudes doivent être instaurées, un dossier est également en cours.

Une fois les dossiers servitudes validés par la Préfecture, ils s'imposeront au dossier PLU de Liévin.

4 TYPOLOGIE DES ZONES ET REGLEMENTS

En cohérence avec les objectifs et les options décrites dans ce rapport de présentation, le Plan Local d'Urbanisme découpe le territoire de la commune de Liévin en trois types de zones distinctes :

- Les zones urbaines, qui correspondent à des secteurs déjà équipés.
- Les zones à urbaniser qui correspondent à des zones naturelles destinées à être ouvertes à l'urbanisation.
- Les zones naturelles et forestières qui permettent la protection des sites en raison de leur qualité, des milieux naturels et paysages...

Chaque zone est soumise à des règles propres conformes aux objectifs d'aménagement.

A chaque zone correspond un règlement de 14 articles qui définit les règles d'occupation du sol.

Le Plan Local d'Urbanisme prévoit d'autre part, les emplacements réservés pour la réalisation d'équipements futurs, cohérents avec le développement de la commune.

4.1 LES ZONES URBAINES

Article R-123-5 du Code de l'Urbanisme :

« Les zones urbaines sont dites "zones U". Peuvent être classés en zone urbaine, les secteurs déjà urbanisés et les secteurs où les équipements publics existants ou en cours de réalisation ont une capacité suffisante pour desservir les constructions à implanter. »

L'ensemble des zones U présentées ci-après répondent à cette définition.

4.1.1 Zone UA

Le centre historique de Liévin délimité par la RD58 au nord et la butte Riaumont au sud reçoit un zonage UA. Cette zone a pour artère principale la rue Delattre de Tassigny/Defernez.

Il s'agit du secteur où l'on trouve le plus de commerce de proximité et d'équipements administratifs (services municipaux, commissariat, UT DDE...).

La zone UA englobe également la cité Jean Jaurès plus à l'Est, qui correspond au centre géographique de la conurbation Lens/Liévin, appelé à muter de façon significative avec l'arrivée du **Louvre-Lens**.

La zone UA se caractérise par une densité du bâti importante, des hauteurs élevées et une implantation majoritairement à l'alignement. Le règlement de la zone UA intègre donc cette morphologie de type centre ville.

La place Gambetta, qualifiée « d'hypercentre » fait l'objet d'un secteur spécifique **UAa**. Il permet de renforcer ce statut avec une hauteur conséquente de 26 mètres maximum, une obligation de s'implanter à l'alignement et des contraintes architecturales supplémentaires.

Au total, la zone UA a une superficie de 71,78 hectares dont 3,56 hectares pour le secteur UAa.

	UAa	UA
Art. 6 Implantation / emprise publique	Alignement	Alignement ou 5 mètres
Art. 10 Hauteur maximum	26 mètres	20 mètres
Art. 12 Stationnement	1 pl/logement	1 pl/logement

4.1.2 Zone UB

Ces quartiers d'extension **UB**, plus ou moins anciens, se caractérisent par des formes plus variées (plus de mixité individuel/collectif). Ils correspondent à certains quartiers périphériques de Liévin assez denses (Cité Riaumont et au niveau des rues du 4 septembre et Degréaux). Les règles qui leur sont applicables permettent la construction d'habitations individuelles mais également de logements collectifs.

Le règlement de la zone UB, en relation immédiate avec le centre, vise à conserver la structure urbaine existante (réglementation spécifique sur les hauteurs, l'implantation des bâtiments sur une même propriété, le stationnement, l'aspect extérieur des constructions....).

Cette zone possède deux types de secteur : **UBb et UBc**.

- **Les cités minières et quartiers d'extension plus récents : UBb**

Cette zone est la plus importante en terme de superficie. Elle concerne les autres cités minières, majoritairement sous la forme de cités pavillonnaires, et les extensions plus ou moins récentes de Liévin. Elle a pour vocation principale : l'habitat individuel (et activités compatibles).

Ce secteur présente une trame urbaine plus aérée, ce que le règlement du présent PLU prend en compte.

Une partie du secteur UBb est concerné par une servitude au titre de l'article L111-10 du code de l'urbanisme.

- **L'habitat collectif des Marichelles : UBc**

Des distinctions en sous secteurs ont été réalisées pour certains ensembles d'habitat collectif des Marichelles (issus de la ZAC du même nom).

Deux sous secteurs ont été identifiés : un secteur UBc1 et UBc2 en fonction de critères de hauteur, de recul et d'aspect extérieur. Des programmes de renouvellement et de résidentialisation sont prévus sur ces ensembles.

Au total, le secteur UB représente une superficie de 695,26 hectares dont :

- **66,57 hectares en UB,**
- **618,56 hectares en UBb,**
- **12,24 hectares en UBc**

	UB	UBb	UBc
Art. 6 Implantation / emprise	Alignement ou 5 mètres		UBc2 : L=H
Art. 9 Emprise au sol	70%		
Art. 10 Hauteur	10m 18m en collectif	10m 12m en collectif	UBc1 : R+4 UBc2 : R+12
Art. 12 Stationnement	2 pl/logement		

Une partie des zones UBb et UBc1 sur les secteurs Chouard-Pasteur et Europe-Oiseaux est concernée par des **Cahiers de recommandations architecturales** annexés au présent dossier PLU.

4.1.3 Zone UH

Ces zones couvrent des terrains occupés par des bois ainsi que des équipements publics et forment deux ensembles importants autour du parc de Rollencourt d'une part, et de la polyclinique Riaumont d'autre part. Au cœur de l'agglomération, elles se prêtent à l'aménagement d'ensembles publics cohérents.

Les règles de ces zones tendent à :

- permettre la réalisation d'équipements publics complémentaires à l'exclusion de toute autre construction ;
- favoriser l'aménagement d'espaces verts ;
- assurer la protection des plantations existantes, à savoir : les Equipages, Rollencourt et le bois de Riaumont.

Le secteur UHa correspond aux parcelles occupées par un équipement de caractère social localisé dans le bois de Riaumont. Règles strictes limitant les emprises au sol et protégeant les plantations.

Le secteur UHb correspond au site du Stade Couvert Régional, les dispositions sur le stationnement y sont moins strictes du fait des projets d'aires de stationnement juste au sud du site, en lien avec le Pôle d'Excellence Sportif.

Le secteur UHc correspond à une aire d'accueil des gens du voyage et de regroupement familial.

	UH
Art. 6 Implantation / emprise	5 mètres minimum
Art. 10 Hauteur maximum	H=L
Art. 12 Stationnement	Adapté aux types d'occupation

Au total, la zone UH a une superficie de 91,88 hectares

4.1.4 Zone UE

Il s'agit d'une zone destinée à recevoir des activités artisanales, industrielles et tertiaires ainsi que des activités commerciales et leurs dépôts. Cette zone rassemble les principaux espaces d'activités économiques localisés principalement au Nord-Ouest et au centre de la commune.

Compte tenu de la vocation de la zone, les habitations (sauf celles nécessaires à la sécurité et au fonctionnement des installations) sont interdites. Il en est de même pour les installations et établissements soumis ou non à autorisation ou déclarations préalables qui, par leur nature, leur importance, leurs nuisances, leur aspect ou leur localisation pourraient présenter une gêne ou un danger inacceptable pour le voisinage, le milieu naturel ou la circulation.

La zone UE correspond aux zones d'activité de l'Alouette et Quadraparc, toutes deux en bordure de l'A21.

Elle comprend un secteur **UEa**, occupant le centre de la commune (activités légères compatibles avec la proximité d'habitations), et un secteur **UEc** (ZAC de l'An 2000) dans sa continuité Est.

L'ensemble de la zone UE est concernée par un **Cahier de recommandations architecturales** annexé au présent dossier PLU et une partie du secteur UEa est concerné par une servitude au titre de l'article L111-10 du code de l'urbanisme.

L'aspect extérieur des constructions est réglementé, notamment au niveau : des volumes, de l'architecture, des clôtures, des dépôts...

Le paysagement de la zone, notamment les marges de recul et les aires de stationnement est réglementé.

La superficie totale de la zone UE est de 129,15 hectares dont 44,05 hectares en UEa et 8,16 hectares en UEc.

	UE	UEa	UEc
Art. 1 Occupations interdites	Installations type SEVESO	Installations type SEVESO et autorisation	Installations type SEVESO
Art. 6 Implantation / emprise publique	35m de l'A21 Industrie : 20m/voie primaire 12/voie secondaire Autres : 8m	8 m/RD58 3 m/autres voies	
Art. 9 Emprise au sol	80%	80%	60%
Art. 12 stationnement	Adapté aux types d'occupation		

4.2 LES ZONES A URBANISER

4.2.1 Zone 1AU

Cette zone à caractère naturel non équipée est une zone à vocation mixte destinée à être ouverte à l'urbanisation à court terme.

Les opérations d'aménagement sont autorisées dans la mesure où le financement de tous les équipements nécessaires est assuré par l'aménageur, conformément aux prescriptions du Code de l'Urbanisme et sous réserve de ne pas compromettre l'aménagement ultérieur de la zone.

La réglementation de la zone 1AU adoptera une densité moyenne et des gabarits proches de ceux existants dans les zones bâties périphériques.

La superficie totale de la zone 1AU représente 104,5 hectares environ.

	1AU
Art. 6 Implantation / emprise publique	Alignement ou 5 mètres
Art. 9 Emprise au sol	70%
Art. 10 Hauteur maximum	10 mètres Equipements et habitat collectif : 15m
Art. 12 stationnement	3 pl/logement

4.2.2 Zone 1AUe

Il s'agit d'une zone naturelle non équipée destinée à être urbanisée à court terme sous forme d'opérations d'ensemble à vocation d'activités économiques. Cette zone correspond à l'extension de la ZAC de l'Alouette, de Quadraparc et de la zone économique centrale.

	1AUe
Art. 1 Occupations interdites	Installations aux risques et nuisances incompatibles avec la proximité de l'habitat
Art. 6 Implantation / emprise publique	Industrie : 20m/voie primaire 12/voie secondaire Autres : 8m
Art. 9 Emprise au sol	80%
Art. 12 stationnement	Adapté aux types d'occupation

Cette zone comprend un secteur **1AUes** voué à l'accueil d'équipements et d'activités en lien avec le « Pôle d'Excellence Sportif ». Ce secteur comprend un **sous-secteur 1AUes2** qui correspond à un site pollué où les affouillements et les exhaussements des sols sont interdits. Un dossier servitudes en cours de réalisation précisera les contraintes affiliées au site.

La vocation de cet espace reste une zone de loisirs et de sport où les espaces verts et paysagers, publics ou privés, domineront l'occupation du sol.

Article 2 du secteur 1AUes :

« Sont autorisés exclusivement :

- *Les activités économiques et de loisirs liées aux sports, ainsi que leurs activités connexes : hôtel, commerce, restauration, services et santé.*
- *Les constructions à usage d'habitation exclusivement destinées au logement des personnes dont la présence permanente est nécessaire pour assurer la direction, la surveillance, la sécurité ou l'entretien des établissements et services généraux.*
- *Les bâtiments et installations liés aux services et équipements publics.*
- *Les affouillements et les exhaussements des sols directement liés aux travaux de construction ou à l'aménagement paysager des espaces non construits conformément à la réglementation en vigueur. »*

Secteur 1AUes2 : même règlement sauf « *Les affouillements et les exhaussements des sols, autres que ceux liés à l'aménagement de la RD51 et ses installations connexes, sont soumis à autorisation de la DRIRE en raison de la pollution des sols. »*

La superficie totale de la zone 1AUe est de 72,24 hectares dont 41,06 hectares en 1AUes (qui a une vocation plus « verte »).

4.2.3 Zone 2 AU

Elle correspond à une zone actuellement non équipée destinée à recevoir des opérations d'ensemble lorsque les équipements publics auront été réalisés. Cette zone ne pourra être urbanisable qu'après une procédure de modification du Plan Local d'Urbanisme.

Elle totalise une superficie de 23,17 hectares.

Précisions sur les zones AU :

Article R-123-6 du Code de l'Urbanisme :

« Les zones à urbaniser sont dites "zones AU". Peuvent être classés en zone à urbaniser les secteurs à caractère naturel de la commune destinés à être ouverts à l'urbanisation. Lorsque les voies publiques et les réseaux d'eau, d'électricité et, le cas échéant, d'assainissement existant à la périphérie immédiate d'une zone AU ont une capacité suffisante pour desservir les constructions à implanter dans l'ensemble de cette zone, les orientations d'aménagement et le règlement définissent les conditions d'aménagement et d'équipement de la zone. Les constructions y sont autorisées soit lors de la réalisation d'une opération d'aménagement d'ensemble, soit au fur et à mesure de la réalisation des équipements internes à la zone prévus par les orientations d'aménagement et le règlement.

Lorsque les voies publiques et les réseaux d'eau, d'électricité et, le cas échéant, d'assainissement existant à la périphérie immédiate d'une zone AU n'ont pas une capacité suffisante pour desservir les constructions à implanter dans l'ensemble de cette zone, son ouverture à l'urbanisation peut être subordonnée à une modification ou à une révision du plan local d'urbanisme. »

L'ensemble des zones AU présentées ci-après répondent à cette définition :

- Les zones 1AU disposent des réseaux (voirie, eau potable, assainissement, électricité) suffisants sur zone ou à proximité immédiate (**voir notice explicative des annexes sanitaires du présent PLU – pièce n°6.1 – et les plans de réseaux joints - pièces n°6.2 et 6.3**),
- Les zones 2AU ne sont pas desservies de manière suffisantes pour être classées en 1AU. La zone 2AU au nord de la voie ferrée (21,7 Ha) est desservie par une voirie très étroite et ne dispose pas de l'assainissement collectif. Les zones 2AU à l'ouest ne dispose d'aucun réseau.

4.3 LES ZONES NATURELLES ET FORESTIERES

Ces zones correspondent essentiellement au jardin public, à la vallée de la Souchez et à un ancien site industriel désaffecté à reconquérir.

Ces zones ont vocation d'espaces verts. Les bois y sont protégés.

Le **secteur Ns** y autorise les activités de sport et de loisirs.

Cette zone comprend également les abords de l'A21 et de la RD58 (au nord). Elle est destinée à constituer une bande verte d'isolement en bordure de ces voies. Toute construction y est interdite.

Au total, la superficie totale de la zone est de 91,6 Ha dont 59,8 Ha en secteur Ns.

	N	Ns
Art. 2 Occupations autorisées	Possibilités très restreintes	Equipements liés aux activités sportives et de loisirs

5 SUPERFICIE DES ZONES

Zones et secteurs : Avant révision du P.L.U. (en hectares)		Zones et secteurs : Après révision du P.L.U. (en hectares)	
UA	29,20	UA	71,78
UB	41,50		
ZAC Gambetta	10,90	UAa	3,56
UC	97,84	UB	66,57
UD	437,49	UBb	618,56
31NA	19,50	UBc	12,24
ZAC Marichelles	111,00		
10UH (emprise ferrée)	5,60	Emprise ferrée	Intégrée aux zones adjacentes
20UH	79,00	UH	91,88
dont 20UHa	5,20	Dont UHa	5,18
		Dont UHb	28,5
		Dont UHc	1,45
UI	62,90	UE	129,15
dont UIa	26,60	Dont UEa	44,05
ZI Alouette	37,70	Dont UEc	8,16
ZAC Sabès	6,16		
Total des zones urbaines	937,79 ha	Total des zones urbaines	990,59 ha
20NA	55,90	1Aue	72,24
		Dont 1Aues	41,06
30NA	45,90	1AU	104,5
40NA	26,40		
50NA	28,62	2AU	23,17
Total des zones à urbaniser	156,82 ha	Total des zones à urbaniser	202,13 ha
10NC	48,70	A	0
Total des zones agricoles	48,70 ha	Total des zones agricoles	0 ha
30ND	103,42	N	91,6
50ND	36,80	Dont Ns	59,80
Total des zones naturelles	140,22 ha	Total des zones naturelles	91,6 ha
TOTAL Commune	1284,53 ha	TOTAL Commune	1284,53 ha

6 LES RESERVES FONCIERES

Le parti d'aménagement induit la réalisation de nouveaux aménagements afin de faciliter l'interconnexion des nouveaux quartiers au reste de la ville ou l'aménagement d'une nouvelle infrastructure au sud.

L'élaboration du Plan Local d'Urbanisme est l'occasion de préciser les besoins, de préciser des projets et de prévoir les réserves foncières nécessaires à la réalisation des objectifs définis.

Ainsi plusieurs emplacements réservés ont été définis dans le domaine de la voirie notamment pour garantir les accès aux zones 1AU.

Au total, ce sont **2 emplacements réservés** qui ont été créés.

Emplacements réservés au profit de la municipalité :

N°	DESTINATION	BENEFICIAIRE	SUPERFICIE
ER 2	Aire de stationnement (sud de la rue Jaurès)	Commune	2 554 m²

Emplacement réservé au profit du Département

ER 3	Déviations de la RD 40 (RD51)	Conseil Général du Pas-de-Calais	27 088 m²
------	-------------------------------	-------------------------------------	-----------

7 MISE EN ŒUVRE DU P.L.U.

Les ambitions du Plan Local d'Urbanisme de Liévin trouvent véritablement leur forme à travers le Projet d'Aménagement et de Développement Durable de la commune.

Aujourd'hui le P.L.U., véritable outil d'aménagement à long terme, n'a plus uniquement un caractère réglementaire et de contrôle de l'organisation de l'espace, il fonde un véritable projet qui définit le cadre général et durable de l'aménagement du territoire de Liévin.

Cependant, celui-ci ne peut résoudre l'ensemble des problèmes d'urbanisme se posant sur la commune. Sa complète réussite implique un certain nombre d'actions complémentaires qui concourent toutes à l'amélioration du cadre de vie des habitants.

7.1 LES IMPLICATIONS

L'aménagement et le développement durable du territoire développé par le Plan Local d'Urbanisme nécessitent une vigilance renforcée de la part de la municipalité.

Les implications financières de cette politique d'équipement doivent en particulier être examinées avec soin. L'obligation d'acquérir des terrains inscrits en emplacements réservés pour la création d'équipement et la nécessité de prévoir et de réaliser les réseaux d'infrastructure pour les zones urbanisables peuvent entraîner des charges importantes pour le budget de la commune.

L'ouverture à l'urbanisation des zones d'extension de l'agglomération peut en particulier nécessiter un renforcement d'équipements publics, que la commune devra prendre en compte et qui pourra conduire à la proposition de dépenses d'investissement.

Les zones réservées à l'urbanisation future devront faire l'objet d'une vigilance particulière.

7.2 LES ACTIONS D'ACCOMPAGNEMENT

Les qualités urbaine et du cadre de vie d'une commune résultent surtout d'efforts constants d'entretien et d'amélioration de l'environnement existant.

Divers domaines font partie des priorités d'actions de la municipalité :

- **La promotion de l'architecture et de l'aménagement urbain. Cet objectif peut être assuré de plusieurs façons :**
 - Par le biais de constructions neuves de qualité dans le cadre d'opérations d'ensemble ou opérations individuelles,
 - Par le contrôle exercé sur le permis de construire et par le biais d'une politique d'information et d'incitation à une meilleure qualité architecturale,
 - Par les conseils du CAUE du Pas de Calais.
- **L'entretien et l'amélioration des infrastructures, voiries et réseaux divers.**

- **Le respect et la mise en valeur de l'environnement grâce à :**
 - La protection des espaces naturels du Val de Souchez ;
 - La protection des espaces boisés par leur maintien en espaces classés ;
 - L'entretien et la rénovation du mobilier urbain, des équipements publics et de leurs abords.

- **La promotion, l'entretien et le développement des liaisons douces piétonnes ou cyclables.**

V INCIDENCES DU PROJET SUR SON ENVIRONNEMENT ET MESURES MISES EN ŒUVRE POUR SA PRESERVATION ET SA MISE EN VALEUR

1. LES INCIDENCES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET LES MESURES COMPENSATOIRES

L'élaboration du PLU est l'occasion pour un territoire d'avoir une réflexion globale sur son environnement. L'ensemble des grandes thématiques a été considéré.

1.1 INCIDENCES SUR LE MILIEU PHYSIQUE

1.1.1 Les impacts sur le sous-sol et la topographie :

Sur le sous-sol :

Aucun élément contradictoire n'est apparu à la lecture de la carte géologique du BRGM (Bureau de Recherches Géologique et Minières). Le site et les extensions envisagées reposent sur des formations crayeuses recouvertes de limons.

Toutefois, liés à l'exploitation minière d'antan, de nombreuses cavités souterraines ont été réalisées principalement aux alentours des anciens puits de mine. Les opérations de renouvellement urbain et d'extension du bâti envisagées devront prendre en compte cet aspect.

Par ailleurs, des sapes de guerre sont disséminées de façon diffuse dans l'espace urbain. L'urbanisation des nouveaux espaces d'extension devra intégrer ce risque.

Topographie :

Liévin présente une topographie marquée par la présence d'une butte témoin (Riaumont) et un paysage relativement encaissé le long de la Souchez (pour remonter progressivement vers le nord et vers le sud). Les espaces d'extension définis se situent dans des secteurs relativement plats, excepté au sud, à l'ouest des Petits Bois où la topographie est plus marquée. L'urbanisation de ce secteur est susceptible d'avoir des impacts sur le paysage.

1.1.2 Les mesures compensatoires :

Sur le sous-sol :

Le pétitionnaire est informé du risque à l'entête de chaque chapitre du règlement. Il y est « *vivement recommandé, préalablement à toute construction, de faire procéder à des sondages de reconnaissance* ».

Pour la topographie :

Là où la topographie est plus marquée (franges nord et sud), l'aménageur pourra s'inspirer de ce qui a déjà été réalisé au niveau de Saint Albert et des Petits Bois. Les quartiers sont organisés en terrasses, tissu y est aéré, les jardins privatifs y tiennent un rôle primordial.

Pour les autres sites, la topographie est peu marquée, et n'est donc pas de nature à contraindre réellement l'implantation de constructions nouvelles.

1.2 INCIDENCES SUR LE PAYSAGE

1.2.1 Impacts sur le paysage

La définition de nouveaux espaces d'extension va engendrer inévitablement des impacts, pas forcément négatifs, sur les paysages. La constitution de nouvelles zones habitées va modifier les perceptions paysagères que l'on a sur certaines portions du territoire.

Aussi, en fonction des priorités définies dans le projet et de la qualité des paysages en présence, les impacts vont être très variables d'une entrée à l'autre.

1.2.2 Une sensibilité variable en fonction des entrées de ville

➤ Des perceptions à forte sensibilité au Nord (entrées 8, 9 et alentours) :

Le Nord du territoire communal de Liévin est fortement marqué par les infrastructures de transport : **A21, RD58 et leur échangeur**. Cette accessibilité rend les espaces très attractifs pour certains secteurs d'activité (notamment la logistique particulièrement développée dans le secteur). Même si ces axes offrent des entrées à statut particulier, avec une vitesse importante et exclusivement réservés au transport automobile (véhicules légers et poids lourds), l'aménagement de leurs abords, classés en partie en zone 1AUe doit faire l'objet d'une attention particulière.

Mesures compensatoires :

Les extensions futures des deux principales zones d'activités que sont **Quadrarparc et l'Alouette** sont soumises à la loi Barnier (loi n°95-101 du 02 /02/95 relative au renforcement de la protection de l'environnement – article L111-1-4 du code de l'urbanisme) : inconstructibilité dans la bande des 100 mètres de part et d'autre de l'axe de l'A21. Ceci les oblige donc à créer un dossier « Amendement Dupont », permettant de réduire ce recul sous des conditions bien particulières (analyse du site, définition d'un projet urbain, analyse des critères de qualité de la future zone urbanisée au regard des nuisances, de la sécurité, de l'urbanisme et des paysages, de l'architecture, et traduction réglementaire).

➤ Des perceptions à forte sensibilité aux entrées Sud (n°4 et 5) :

On entre par ces entrées, rues d'Avion et de Cracovie (réseau tertiaire) dans la partie communale la plus verte de Liévin. A l'Est, on longe le Val de Souchez, à l'ouest du site Norsk Hydro permettent des vues sur le Terril des Pinchonvalles et le Bois de Givenchy.

Mesures compensatoires :

En entrée 4 : on arrive sur une zone 1AU faisant face au Val de Souchez. Cette zone devra être aménagée en cohérence avec la Cité des Petits Bois qu'elle jouxte et préserver au maximum l'aspect qualitatif offert par le Val de Souchez.

En entrée n°5 : on arrive sur le futur « Pôle d'excellence sportif » qui aura à cœur de mettre en avant sa vocation verte. Cet espace devra rester ouvert, son paysagement être de grande qualité et des perspectives sud devront être préservées au maximum.

➤ Par la RD 58E, en venant de Lens : sensibilité forte (entrée n°1)

La RD 58E assure la liaison entre les centres de Lens et de Liévin. Elle a joué le rôle d'épine dorsale sur laquelle sont venues se greffer les autres voies. Il s'agit d'une entrée principale dans le cœur de l'Agglomération.

Par l'entrée n°1 en venant de Lens (rue Jaurès), seul le jeu de relief marque le franchissement de la limite administrative entre Lens et Liévin qui coïncide avec un pic d'altitude. **Elle est surtout marquée par la cité Jaurès et ses ensembles collectifs vétustes** en cours d'évacuation. La réhabilitation de ce quartier a fort à jouer pour revaloriser cette entrée de ville.

Mesures compensatoires :

Actuellement marquée par les « camus hauts » désaffectés, **cette entrée est celle qui devrait connaître la mutation la plus importante**. En effet, la rénovation de la Cité Jaurès en lien avec l'arrivée (en limite Est) du Louvre Lens marquera de façon forte le renouveau de l'agglomération. Le présent PLU anticipe cet aménagement avec un classement en UA permettant des gabarits supérieurs à ceux existant. Y sont attendus des aménagements de qualité alliant habitat, commerce, services et espaces publics.

➤ Les autres entrées de villes : sensibilité faible

Les autres entrées de ville ne sont pas directement concernées par de nouveaux espaces ouverts à l'urbanisation et donc par une modification profonde des paysages qui en découle.

Malgré tout, certaines feront ou font déjà l'objet d'une amélioration paysagère comme l'entrée 11 au nord-est qui profite de la réhabilitation de la cité St Albert, l'entrée 10 (rue Delebecque) qui profitera de la rénovation de la cité Chouard (ANRU), l'entrée 6 (en venant d'Angres) qui profitera de la réhabilitation de la RD58E, bordée de bandes cyclables...

➤ **Recommandations paysagères d'ordre général**

Quelques recommandations de bon sens concernant l'aménagement extérieur des zones 1AU et à plus long terme 2AU peuvent déjà être faites ici :

- L'utilisation de l'enduit blanc sur les pignons est déconseillée afin d'éviter d'avoir des masses claires trop importantes dans le paysage,
- Les clôtures devront présenter une simplicité d'aspect et être traitées en harmonie avec les façades des constructions,
- Les espaces libres devront faire l'objet d'un traitement paysager, par le biais d'engazonnement et de plantation d'arbustes et d'arbres de haute tige et régulièrement entretenus.

L'entretien paysager du cadre de ces zones devra être assuré. Il en dépend son intégration au milieu naturel environnant et la persistance de l'image de marque de ces espaces qui se situent à la frange immédiate du centre bourg.

Il est donc essentiel de préserver la végétation présente voir de replanter certains espaces. Pour cela, il est nécessaire de respecter une certaine harmonie végétale et de choisir des essences locales ou adaptées au site de Liévin.

Pour les arbres de haute ou moyenne tige :

- essences traditionnelles : frêne et hêtre (très grands), charme, orme, merisier, saule blanc, noyers....
- essences faciles à introduire : tulipier, micocoulier de Virginie, orme de Sibérie...

Pour les arbustes de basse tige :

- essences traditionnelles : aubépine en arbre, alisiers...
- essences facile à introduire : cerisier du Japon, pommiers d'ornement; cytise en arbre....

Il est en revanche déconseillé d'utiliser les espèces suivantes : thuyas, cyprès, lauriers palmes, prunus, acacias boules, forsythias,...

1.3 *INCIDENCES SUR LE MILIEU NATUREL*

1.3.1 Les impacts

Les espaces d'extension envisagés ont été choisis dans la continuité du tissu urbain existant, sur des espaces influencés par les activités humaines et par conséquent présentant un intérêt moindre au niveau naturel. De plus, ces zones d'extensions sont inféodées en grande partie au milieu agricole et de ce fait, il présente un aspect naturel relativement restreint. Les impacts sont par conséquent très limités.

1.3.2 Les mesures compensatoires

La collectivité s'est efforcée dans l'ensemble de ces projets d'extension de préserver ses espaces naturels.

Par ailleurs, l'installation de logements, d'activités ou l'aménagement de nouveaux espaces publics et plantés sur ces zones permettront le développement d'une flore et d'une faune nouvelles.

1.4 *INCIDENCES SUR LE MILIEU AGRICOLE*

Les sites concernés sont pour la plupart occupés par des terres à vocation agricole.

1.4.1 Les impacts :

Les impacts résultant du changement de vocation seront de deux ordres :

- Mutation de terrains en culture,
- Désorganisation foncière et perturbation des cheminements agricoles.

1.4.2 Mesures compensatoires :

Les mesures pour compenser la consommation d'espaces agricoles peuvent être de différentes natures :

- Une acquisition par phase a pour effet de répartir dans le temps la consommation de l'espace ;
- Des échanges peuvent être réalisés entre les agriculteurs concernés et la collectivité locale.

La consommation des terres agricoles programmée répond aux stricts besoins nécessaires pour maintenir la population et permettre un renforcement des capacités d'accueil d'activités indispensables à son attractivité.

La mutation des terrains sera progressive. Elle se fera au fur et à mesure des besoins, laissant encore pour les années à venir certains espaces d'extension en zone cultivable. Les incidences sur les terres agricoles des exploitations concernées se feront donc progressivement et de façon étalée dans le temps.

Des problèmes d'accès et de protection des récoltes peuvent se poser ponctuellement. C'est pourquoi, il faut rester attentif au maintien des possibilités d'accès, de la circulation des engins agricoles et assurer par des mesures simples (clôtures adaptées) la protection des récoltes.

1.5 INCIDENCES SUR LE MILIEU HUMAIN

1.5.1 Impacts :

Le projet PLU dans son ensemble a pris en compte la satisfaction des besoins de la population en terme d'équipements (fonctionnels, récréatifs, enseignement...) et de diversité du parc de logement.

Le principal impact sur le milieu humain résulte de l'arrivée d'une population supplémentaire du fait de la création de nouveaux logements et de nouvelles activités.

1.5.2 Mesures compensatoires :

Le développement de l'urbanisation devrait permettre d'enrayer les pertes migratoires et ainsi maintenir la population résidente de 1999.

L'apport de logements devrait être progressif car il est en effet impossible d'envisager le remplissage soudain et complet des zones ouvertes à l'urbanisation.

L'urbanisation projetée sur l'ouest étant conséquente, il devra certainement être envisagé la réalisation de nouveaux équipements publics.

Sur l'intégralité du territoire et au fur et à mesure des besoins, les équipements communaux pourront être améliorés.

1.6 INCIDENCES SUR L'HABITAT

1.6.1 Impacts

Les zones d'extension de l'habitat permettront de répondre ponctuellement aux besoins en terrains, nécessaires au maintien de la population résidente de 1999.

Ainsi ce sont entre **1 184 à 1 438 logements** qui sont à édifier pour permettre le maintien de la population résidente entre 2004 et 2015, **soit entre 99 et 120 logements en moyenne par an.**

La réalisation de ces nouveaux projets de construction aura une incidence sur la demande en logement sur la commune.

1.6.2 Mesures compensatoires

L'espace urbanisé ne sera pas perturbé par les changements d'occupation du sol envisagés en périphérie. En effet, les zones mixtes prévues ne modifieront pas radicalement l'aspect et l'urbanisation de Liévin puisqu'elles se situent aux franges du bâti dans les espaces restés vides.

De plus, les dispositions prises dans l'article 11 du règlement devraient permettre une construction soignée, de qualité et en accord avec le bâti existant sur la commune de Liévin. L'intégration, s'étalant sur de nombreuses années, devrait se faire sans difficulté.

1.7 INCIDENCES SONORES

1.7.1 Impacts :

Le bruit des infrastructures de transport terrestre a été pris en compte. Les principales zones concernées, situées sur le plan de servitudes et le plan « annexe d'information », sont citées dans le règlement (en préambule) et font l'objet de prescriptions acoustiques. L'ensemble des voies concernées est repris dans un tableau : dans le rapport de présentation, en annexes du règlement et dans les annexes du PLU (liste des servitudes et obligations diverses).

1.7.2 Mesures compensatoires :

Le projet de développement s'est attaché à éviter au maximum un développement des zones d'habitat au contact des infrastructures bruyantes de transport.

Dans les secteurs soumis à des nuisances sonores, il revient aux maîtres d'ouvrages de prendre en compte les dispositions techniques applicables suite aux différents arrêtés ministériels et préfectoraux.

1.8 INCIDENCES SUR LA QUALITE DE L'AIR

1.8.1 Impacts :

Le projet devrait apporter des modifications mineures à la qualité de l'air actuelle par :

- l'installation des habitations et leur système de chauffage,
- l'installation de nouvelles activités,
- l'apport d'une nouvelle circulation automobile.

La circulation routière provoque des impacts directs sur la qualité de l'air par émission de polluants issus du trafic routier : dioxyde d'azote, composés organiques volatiles, poussières en suspension, ozone, benzène, monoxyde de carbone...

L'augmentation des émissions polluantes atmosphériques liée à l'augmentation du trafic généré par le projet n'aura qu'un effet très limité sur la qualité de l'air.

1.8.2 Mesures compensatoires :

➤ Déplacements :

La Communauté de Lens-Liévin a engagé une réflexion globale et volontaire sur l'organisation et la gestion des déplacements via la réalisation d'un Plan de Déplacement Urbain.

Actuellement en cours de réalisation, le PDU en est à la phase de diagnostic. Celui-ci souligne, par exemple, la faible compétitivité du bus (temps de parcours moyen trois fois supérieur à la voiture).

Parmi les enjeux soulignés figure la volonté de :

- *Renforcer l'attractivité du réseau de transports urbains ;*
- *Diminuer la part modale de la voiture particulière ;*
- *Favoriser les modes de déplacements alternatifs ;*
- *Optimiser le réseau de voirie existant ;*
- *Limiter les nuisances liées aux activités et au trafic.*

L'élaboration du PDU fixera les grandes orientations stratégiques de déplacement dans une logique de développement durable ; le développement de solutions alternatives au tout automobile permettra à terme d'agir sensiblement sur la pollution.

En cas de dégradation importante (dépassement de certains seuils de pollution) des mesures générales concernant la limitation des circulations (circulations interdites...) seront mises en œuvre, le cas échéant, dans le cadre de la "Loi sur l'air" (fort peu probable en dehors des grandes agglomérations françaises).

1.9 INCIDENCES SUR LE RESEAU ROUTIER

1.9.1 Impacts sur les accès et desserte

La réalisation des différentes zones d'extension (habitat et activité) a pour effet de faire croître le trafic automobile et de modifier sensiblement le réseau de voiries et la circulation sur l'ensemble de la commune.

Des impacts positifs vont découler de ce projet. La réalisation de plusieurs axes manquants et engendrant aujourd'hui des parcours complexes pourront être réalisés : une réserve a été dressée pour la future RD51 (**projet soumis à enquête publique**, permettant le contournement de Givenchy – en Gohelle, et la desserte du futur Pôle d'Excellence Sportif), et la forme de la zone 1AU au sud de St Albert permet la réalisation d'un barreau de liaison entre les rues Dumas et Montgolfier.

1.9.2 Les mesures compensatoires projetées

L'ouverture progressive des espaces d'extension permettra à la population de s'habituer à l'évolution du réseau viaire.

De plus, les extensions seront principalement desservies dans un souci de continuité et de bouclage du réseau viaire. Les projets d'urbanisation veilleront à limiter les voies en impasse.

Des dispositions relatives à la voirie figurent dans l'article 3 du règlement de chaque zone.

1.9.3 Impacts sur le stationnement

De la même façon, la réalisation des différents projets entraîne un besoin supplémentaire en zones de stationnement sur la commune. Que ce soit pour les nouveaux résidents de Liévin mais également afin de satisfaire l'accueil des populations fréquentant les différents sites d'activité ou de loisirs de la commune.

1.9.4 Les mesures compensatoires projetées

Le problème de stationnement et de son impact peut être résolu par des dispositions réglementaires adaptées. Difficilement applicable dans le centre (zone UA) et dans un souci de favoriser le développement et l'utilisation des modes de circulations alternatifs, la collectivité a décidé d'imposer un minimum d'une place de stationnement par logement construit (plus **une place par tranche de 5 logements** à l'usage des visiteurs pour l'habitat collectif et les opérations d'ensemble).

Dans les autres zones, le règlement fixe des normes de stationnement plus importantes à respecter lors des dépôts de permis de construire. Les dispositions relatives au stationnement figurent dans l'article 12 du règlement de chaque zone :

- 2 places par logement en UB (plus **une place par tranche de 5 logements** à l'usage des visiteurs pour l'habitat collectif et les opérations d'ensemble),
- 3 places par logement en 1AU (plus **une place par tranche de 5 logements** à l'usage des visiteurs pour l'habitat collectif et les opérations d'ensemble).

De plus, quatre secteurs sont susceptibles d'accueillir un **parking relais**. Les quatre sites envisageables sont :

- la Place Gambetta,
- le Coron Fernand (emplacement réservé à cet effet),
- un site à proximité du Stade Couvert Régional (départ du BuLLe),
- au niveau du pôle d'excellence sportif.

Par ailleurs, soucieux d'inciter l'usage des vélos un tableau a été intégré au règlement de l'ensemble des zones urbaines et à urbaniser, comme suit :

LOCAUX	PLACE DE VELOS
<i>Logement collectif et opération groupée, résidence universitaire, foyer</i>	1 par logement
<i>Lieu de travail</i>	1 pour 10 emplois
<i>Ecole, collège, lycée</i>	5 pour 10 élèves situés à moins de 5 km
<i>Université</i>	3 pour 10 étudiants
<i>Administration</i>	2 par guichet
<i>Equipement culturel</i>	1 pour 10 utilisateurs simultanés
<i>Equipement sportif</i>	2 pour 10 places de vestiaires
<i>Cinéma, théâtre</i>	1 pour 50 places assises
<i>Commerce de centre</i>	1 pour 100m ² de vente
<i>Commerce de périphérie</i>	1 pour 250 m ² de vente
<i>Gare ou arrêts</i>	5 pour 300 voyageurs

1.10 INCIDENCES SUR LES RESEAUX, LA RESSOURCE EN EAU ET LES DECHETS

1.10.1 Les impacts :

Dans le cadre de son projet d'aménagement, le développement des espaces d'extension aura un impact, à terme, sur l'assainissement de la commune, la réalisation des réseaux divers et le traitement des ordures ménagères. C'est à dire :

- une augmentation des volumes à traiter,
- une extension des zones de ramassage,
- une extension des réseaux divers,...

1.10.2 Mesures compensatoires :

➤ Assainissement et réseaux divers

Des précautions seront prises afin d'assurer dans de bonnes conditions la desserte et l'alimentation des nouvelles zones (eau potable, EDF, GDF, France Télécom, éclairage public) ainsi que l'évacuation des eaux pluviales et usées en respectant les caractéristiques du réseau public (séparatif ou pseudo-séparatif).

L'infiltration des eaux pluviales se fera sur place, à la parcelle, pour éviter l'engorgement des réseaux existants.

Des dispositions particulières fournies par les responsables techniques de la CommunAupole Lens- Liévin ont été intégrées à l'article 4 du règlement.

De plus, certaines zones à urbaniser nécessitent dès à présent une extension des différents réseaux, elles ne pourront être ouvertes à l'urbanisation que sous condition de leur réalisation.

Pour ce qui concerne l'alimentation en eau potable, toute construction ou installation nouvelle qui, de par sa destination, nécessite une utilisation d'eau potable, doit être raccordée au réseau public de distribution d'eau potable par un branchement sous pression et de caractéristiques satisfaisantes.

➤ Le traitement des ordures ménagères

La gestion et le traitement des déchets à Liévin sont sous la compétence de la CommunAupole de Lens Liévin. La collecte des déchets est assurée par la société Nicollin (contrat jusque fin 2004). Le ramassage a lieu 2 fois par semaine.

Une déchetterie a été aménagée dans la zone Quadraparc sur le territoire de Grenay, au nord de Liévin.

Après la mise en place d'une collecte sélective des déchets végétaux en porte-à-porte dès 1995, d'une collecte sélective des matériaux recyclables en 1998 qui permet d'ores et déjà de valoriser 30 % des déchets des ménages, avec la réhabilitation de l'usine d'incinération des ordures ménagères, la Communauté d'Agglomération se place parmi les collectivités françaises les mieux équipées et les plus avancées en matière de traitement des déchets ménagers.

Est actuellement à l'étude, la collecte en habitat vertical (site test : la résidence « *Les Oiseaux* » à Liévin), la mise en place de nouvelles filières (ex : déchets des professionnels et administrations), l'aménagement d'équipements communs à la CAHC...

Un nouveau marché de « collectes et tri » a été lancé le 4 octobre 2004. Il est divisé en trois lots : « *collecte ordures ménagères, sélective, végétaux* » / « *collecte et traitement des encombrants* » / « *tri* ». Ce nouveau marché permet à la CommunAupole de bénéficier d'une meilleure qualité de service et une meilleure qualité de tri des déchets ménagers.

Depuis le 1^{er} janvier 2005, un nouveau type de collecte est mis en place sur l'ensemble de la CommunAupole. Il s'agit d'une ***collecte sélective, conteneurisée et robotisée***. Pour Liévin, seul son centre ville n'a pu être conteneurisé (en raison de la densité, de la circulation, du stationnement...). Les ménages ont donc été dotés de sacs. Pour les constructions futures, des surfaces suffisantes devront être prévues pour la circulation et une configuration adaptée des espaces de tri et de stockage des déchets (un document en présentant les configurations idéales, en habitat vertical, est annexé au présent PLU).

Ainsi, dans chaque zone pouvant accueillir de l'habitat collectif, il est noté dans l'article 11 du règlement :

« Les immeubles d'habitat collectif doivent prévoir un « espace propreté » réservé au stockage et à la précollecte des ordures ménagères de taille suffisante. Ces espaces devront être accessibles aux personnes à mobilité réduite et intégrés au bâtiment. En cas d'impossibilité technique justifiée, les « espaces propreté » pourront être extérieurs au bâtiment).

Dans tous les cas, la surface minimale des « espaces propreté » est ainsi mesurée :

Si le nombre d'habitants est inférieur à 50 :

$$5,5 + (0,14 \times \text{nombre d'habitants})^3$$

Si le nombre d'habitants est supérieur à 50 :

$$8 + (0,09 \times \text{nombre d'habitants})^3$$

Un référentiel pour la mise en place de la collecte sélective en habitat vertical sur la CommunAupole de Lens-Liévin est joint en annexes du présent PLU. »

1.11 INCIDENCES DURANT LES TRAVAUX

1.11.1 Les impacts :

La réalisation de zone d'extension du bâti ou de construction isolée engendre généralement des effets négatifs et temporaires.

En effet, le chantier génère pendant toute sa durée des désagréments aux populations habitant à proximité de l'itinéraire d'accès au chantier et également aux populations riveraines.

Elles seront soumises à des nuisances pendant les heures d'activité du chantier et de passage des camions, comme par exemple :

- nuisances sonores,
- dégradation ponctuelle de la qualité de l'air,
- augmentation des risques sur la santé des populations concernées par le transit poids lourds,
- production de poussières,
- dégradation des chaussées et des abords des routes empruntées,...

1.11.2 les mesures compensatoires

Les bruits liés aux travaux sont en grande partie inévitables. Par contre, il faut veiller à :

- Limiter les perturbations dans les réseaux divers ;
- Assurer la sécurité des usagers de la voirie, du personnel de chantier, du bâti et des équipements environnants ;
- Eloigner la circulation des camions des zones d'habitat ;
- Assurer une surveillance permanente des travaux.

Pour restreindre au maximum la durée de la gêne occasionnée, il serait souhaitable qu'une concertation avec les riverains concernés par les travaux, et entre les différents intervenants, s'établisse afin qu'un chronogramme général des travaux soit établi.

Il pourrait prévoir de :

- Réaliser certains travaux simultanément ;
- Donner la priorité à certains travaux ;
- Limiter les périodes d'attente entre phases.

Le cahier des charges des entreprises pourrait d'ailleurs intégrer ces contraintes de temps afin que le chronogramme soit respecté au mieux.

En complément des mesures citées ci-dessus et pour limiter les principaux effets négatifs, une politique volontaire d'information semble nécessaire.

Les habitants, les riverains, les commerçants, les usagers de la voirie doivent connaître les raisons des travaux, leur incidence et la durée approximative des gênes.

2. PRESERVATION ET MISE EN VALEUR DE L'ENVIRONNEMENT

L'attention portée à la mise en valeur de l'environnement s'est faite aussi bien au niveau urbain qu'au niveau naturel, l'ensemble de ces éléments concourant à une qualité de vie sur Liévin.

2.1 MISE EN VALEUR DE L'ENVIRONNEMENT URBAIN

2.1.1 Dispositions générales

- **Les dispositions prévues au règlement du PLU** (notamment les articles 1, 6, 10, 11 et 13)

Elles permettront d'aboutir à une urbanisation maîtrisée et cohérente, gage d'une qualité architecturale et paysagère.

Une attention générale a été portée sur la forme urbaine (qualité des matériaux, dimension) et sur l'organisation des aménagements selon la localisation géographique, selon le type d'occupation des sols...

De plus, afin de compenser au maximum les impacts sur le paysage liés à l'implantation de ces zones, un traitement paysager des espaces libres, voiries et stationnements, sera réalisé. Il conviendra d'être vigilant afin d'aboutir à des espaces urbanisés de qualité.

Sur l'ensemble des zones urbaines, une attention particulière doit être donnée au traitement qualitatif des espaces publics et du stationnement.

- **Respect de l'identité minière**

- Réalisation d'un Cahier de Recommandations Architecturales pour la réhabilitation et l'amélioration des cités minières.

- **Accompagner l'aménagement des zones d'activités**

- Réalisation d'un Cahier de Recommandations Architecturales pour les zones d'activité ;
- Réalisation d'un dossier Loi Barnier^{*}-Amendement Dupont pour les espaces d'extension longeant l'A21.

- **Quelques recommandations sur l'aménagement extérieur concernant les zones 1AU et à plus long terme 2AU peuvent déjà être faites ici :**

^{*}Loi n°95-101 du 02 /02/95 relative au renforcement de la protection de l'environnement – article L111-1-4 du code de l'urbanisme

- Les clôtures devront présenter une simplicité d'aspect et être traitées en harmonie avec les façades des constructions,
- Les clôtures de haies, doublées ou non d'un grillage, sont vivement conseillées (se reporter aux dispositions du règlement),
- Les espaces libres devront faire l'objet d'un traitement paysager, par le biais d'engazonnement et de plantation d'arbustes et d'arbres de haute tige et régulièrement entretenus.
- L'entretien paysager du cadre de ces zones devra être assuré. Il en dépend son intégration au milieu naturel environnant et à la commune.

2.1.2 Le Renouvellement urbain

L'utilisation économe et équilibrée de l'espace implique le développement de politiques de renouvellement urbain. La collectivité, dans ce contexte, a pour objectif de conforter l'espace urbain dans sa position centrale, dans sa forme compacte et dans ses fonctions de commerces de proximité et d'équipements.

Pour cela, il est nécessaire d'encourager un développement à travers la densification et l'urbanisation des espaces encore disponibles ou potentiellement mutables.

Parallèlement à la réalisation du PLU, la municipalité mène une étude pour obtenir le soutien de l'Agence Nationale de Rénovation Urbaine (ANRU). Ainsi, sont l'objet de projets de rénovation/réhabilitation :

- la cité du 2/5,
- la cité Pasteur,
- la cité Chouard,
- les Brebis,
- les Marichelles,
- la cité Riaumont,
- le quartier Blum,
- et bien sûr la cité Jaurès (projet Louvre-Lens)...

2.2 MISE EN VALEUR DE L'ENVIRONNEMENT NATUREL

Les espaces naturels correspondent à des espaces variés et divers, marquant le cadre de vie de Liévin. Il s'agit de préserver les secteurs naturels et de loisirs présentant un intérêt paysager et écologique et ayant une vocation récréative pour la population.

En plus des projets d'aménagement et de mise en valeur du milieu naturel (**zones N**), la commune a décidé d'utiliser certains outils légaux complémentaires : **tous les articles 13** du règlement portent une obligation de planter (une liste des essences locales recommandées est fournie en fin de règlement) et les boisements de Riaumont et de la Souchez sont préservés en **espaces boisés classés**.

Au sein de la politique menée par la commune en matière d'environnement, on peut également citer un certain nombre d'actions qui accompagnent ce dispositif réglementaire :

- Valorisation des parcs urbains (Mazarin, Val de Souchez, Percot Liévinois ...), technique de gestion différenciée (accroissement de la biodiversité) pour le Val de Souchez et le terail de Calonne,
- Diagnostic arboré de la commune (en cours de réalisation),
- Amélioration de l'offre d'équipement au sein des espaces verts (intégration du pôle d'excellence sportif à la trame verte, construction d'une salle à vocation sportive,...)
- Aménagement de jardins familiaux : rue Fresnel (10 jardins)...

