



SCOT
DE L'ARTOIS

Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de l'Artois

Annexe :
Diagnostic Territorial

Document approuvé le 16/12/25

Sommaire

P 6 AVANT PROPOS

P 7-11 LE DIAGNOSTIC TERRITORIAL

P 7 Contexte législatif et réglementaire

P 7 Composition d'un SCoT

P 9 La hiérarchie des normes

P 10 Définition d'un diagnostic territorial

P 12-13 LE PERIMETRE ADMINISTRATIF DU SCoT

P 14-15 LE TERRITOIRE DU SCoT AU SEIN DE LA REGION

P 16-17 LISTE DES COMMUNES DU TERRITOIRE

P 18-39 DYNAMIQUES DEMOGRAPHIQUES ET MENAGES

P 19 La population

P 30 Les ménages

P 35 IDH-4



P 40-61 HABITAT

P 41 Caractéristiques du parc de logements

P 50 Occupation des logements

P 54 Ancienneté du parc et dynamique de construction



P 62-97 MOBILITE

- P 63 Les infrastructures
- P 74 Les pratiques de déplacement
- P 84 Les services de mobilité
- P 88 Le transport de marchandises



P 98-135 ECONOMIE

- P 99 Caractéristiques de l'emploi
- P 105 Emploi privé
- P 110 Population active
- P 117 Entreprises et établissements



P 124-135 COMMERCE



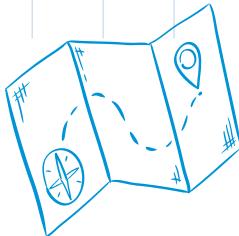
P 136-161 AGRICULTURE

- P 137 L'occupation du sol
- P 141 Les exploitations agricoles
- P 145 Les productions agricoles
- P 153 L'emploi agricole
- P 156 Les enjeux du renouvellement

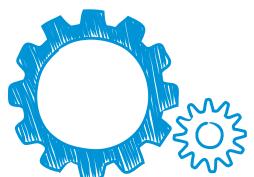


P 162-177 TOURISME

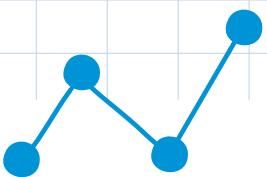
- P 163** L'offre touristique
P 171 La destination ALL
P 172 L'économie touristique

**P 178-201 EQUIPEMENTS ET SERVICES**

- P 179** Concentration des équipements et services sur le territoire
P 182 Accessibilité des équipements et services
P 184 Equipements de santé
P 195 Equipements scolaires
P 197 Le numérique

**P 202-219 ARMATURE TERRITORIALE**

- P 203** Définition et objectif
P 203 Méthode



Avant-propos

Situé au cœur d'une région au positionnement stratégique au sein de l'Europe et à proximité des pôles d'influence que sont la Métropole Européenne de Lille, l'Audomarois et Lens-Liévin-Hénin-Carvin, le territoire du SCoT de l'Artois, d'une superficie de 646 km², couvre 100 communes et comptait, en 2021, une population de 275 327 habitants.

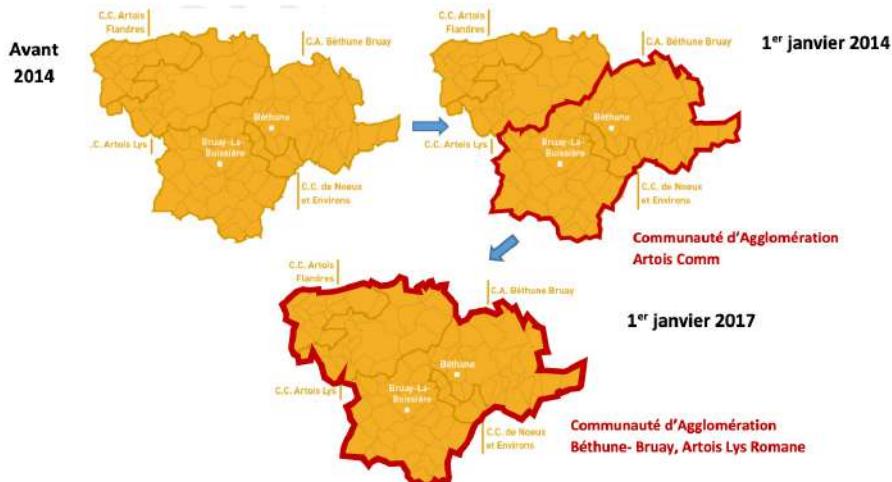
Si le périmètre du Schéma de Cohérence Territorial est inchangé depuis sa dernière approbation le 29 février 2008, les territoires le composant ont subi plusieurs fusions territoriales. La première a été entérinée le 1er janvier 2014 avec la fusion de la Communauté de Communes de Nœux et Environs avec la Communauté d'Agglomération de Béthune-Bruay (Artois Comm).

Puis au 1^{er} janvier 2017, la carte intercommunale a été bouleversée de nouveau et a engendré la fusion des 3 intercommunalités qui composaient le SCoT (la Communauté de Communes Artois-Lys, la Communauté de Communes Artois-Flandres et la Communauté d'Agglomération Artois Comm) pour n'en former qu'une seule : la Communauté d'Agglomération de Béthune-Bruay, Artois Lys Romane (CABBALR).

Le périmètre de la nouvelle agglomération se confondant avec celui du SCoT de l'Artois, le SMESCOTA a été dissous le 31 décembre 2016 en application d'un arrêté préfectoral en date du 26 décembre 2016 et la Communauté d'Agglomération a repris la compétence de la révision du SCoT de l'Artois au 1^{er} janvier 2017.

C'est dans ce contexte que le SCoT a fait l'objet d'une évaluation en 2016. Sa mise en révision a été prescrite par délibération du Conseil Communautaire de la Communauté d'Agglomération Béthune Bruay, Artois Lys Romane (CABBALR) le 27 septembre 2017.

Cette révision est l'occasion d'actualiser le document aux regards des évolutions législatives et réglementaires intervenues depuis 2008 et plus particulièrement dans le cadre de ce diagnostic, d'actualiser la vision des dynamiques à l'œuvre sur le territoire et les enjeux qui en découlent et auxquels le projet politique (le Projet d'Aménagement Stratégique = PAS) déterminera un niveau de réponse qui sera décliné en règles opposables dans le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO).



Le Diagnostic Territorial

01

CONTEXTE LEGISLATIF ET REGLEMENTAIRE

De nombreuses évolutions législatives et réglementaires sont intervenues avant et après l'approbation du précédent SCoT.

En effet, avant 2016, on retrouve la loi du 12 juillet 2010 dite loi « Grenelle II » ou encore la loi n°2014 – 366 du 24 mars 2014 pour l'Accès au Logement et un Urbanisme Rénové dite loi « ALUR ».

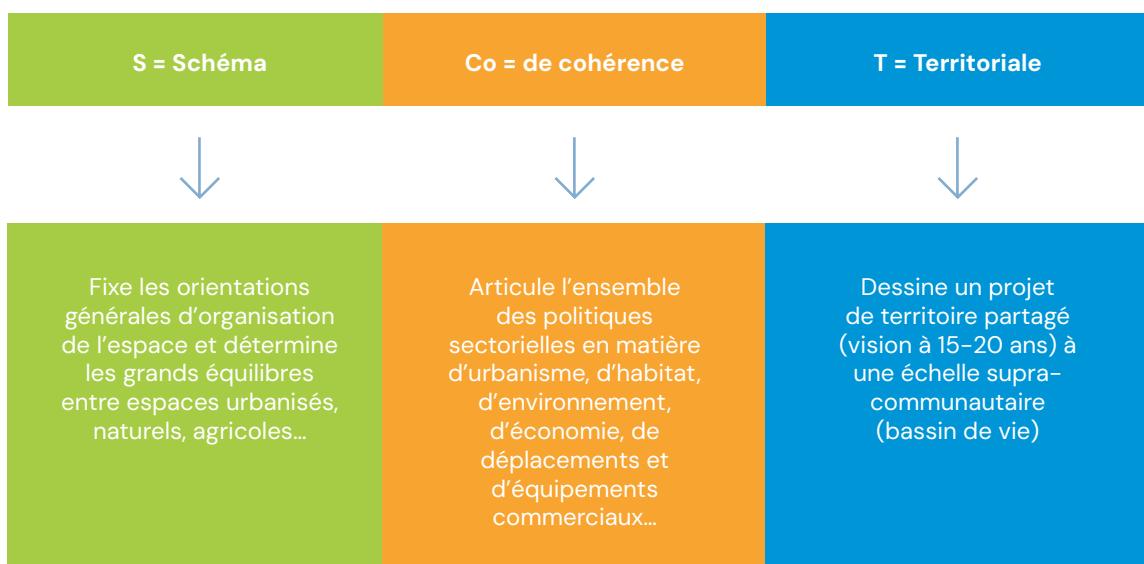
Plus récemment, l'ordonnance n°2020-744 du 17 juin, prise en application de l'article 46 de la loi 2018-1021 du 23 novembre 2018 dite loi ELAN, a été promulguée et vise à moderniser les Schémas de Cohérence Territoriale. Ses dispositions, entrant en vigueur le 1^{er} avril 2021, s'appliquent aux procédures de révision.

On notera enfin l'apport de la loi n°2021-1104 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets du 22 août 2021, dite « loi climat et résilience » qui a introduit un objectif national visant à parvenir au Zéro Artificialisation Nette (ZAN) à l'horizon 2050 et organise sa mise en œuvre au travers des documents de planification.

Créé par la Loi SRU du 13 décembre 2000, le SCoT est un document d'aménagement et de planification qui détermine, à l'échelle d'un large bassin de vie, un projet de territoire définissant les grandes orientations d'aménagement pour les 15 à 20 années à venir.

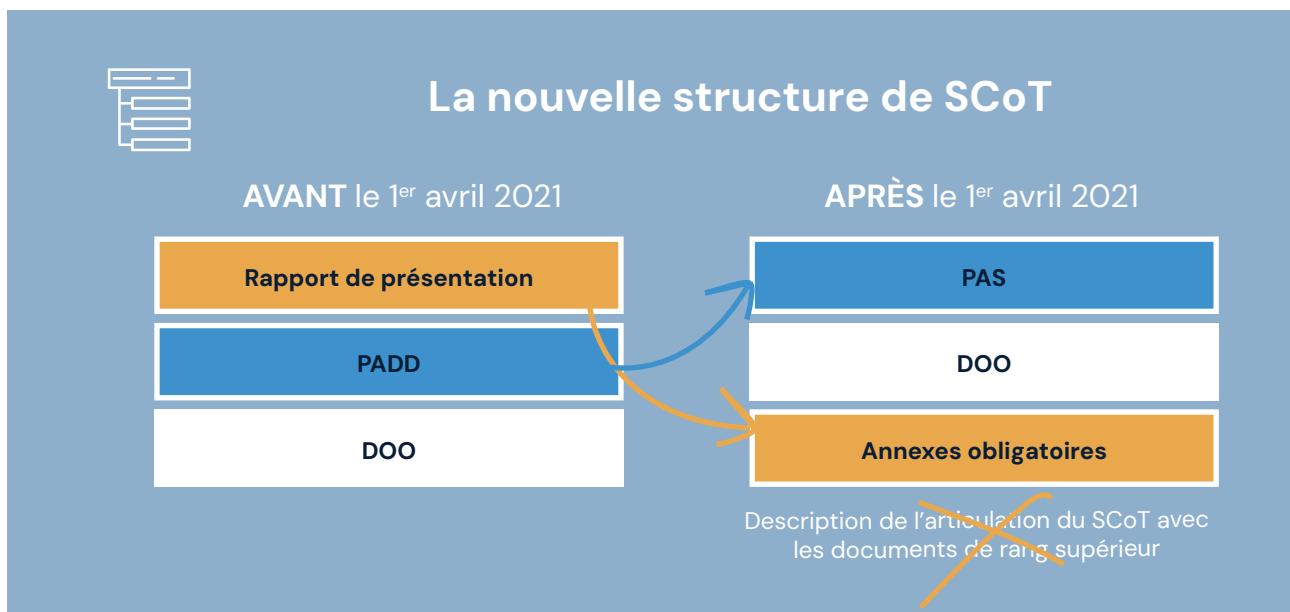
02

COMPOSITION D'UN SCOT

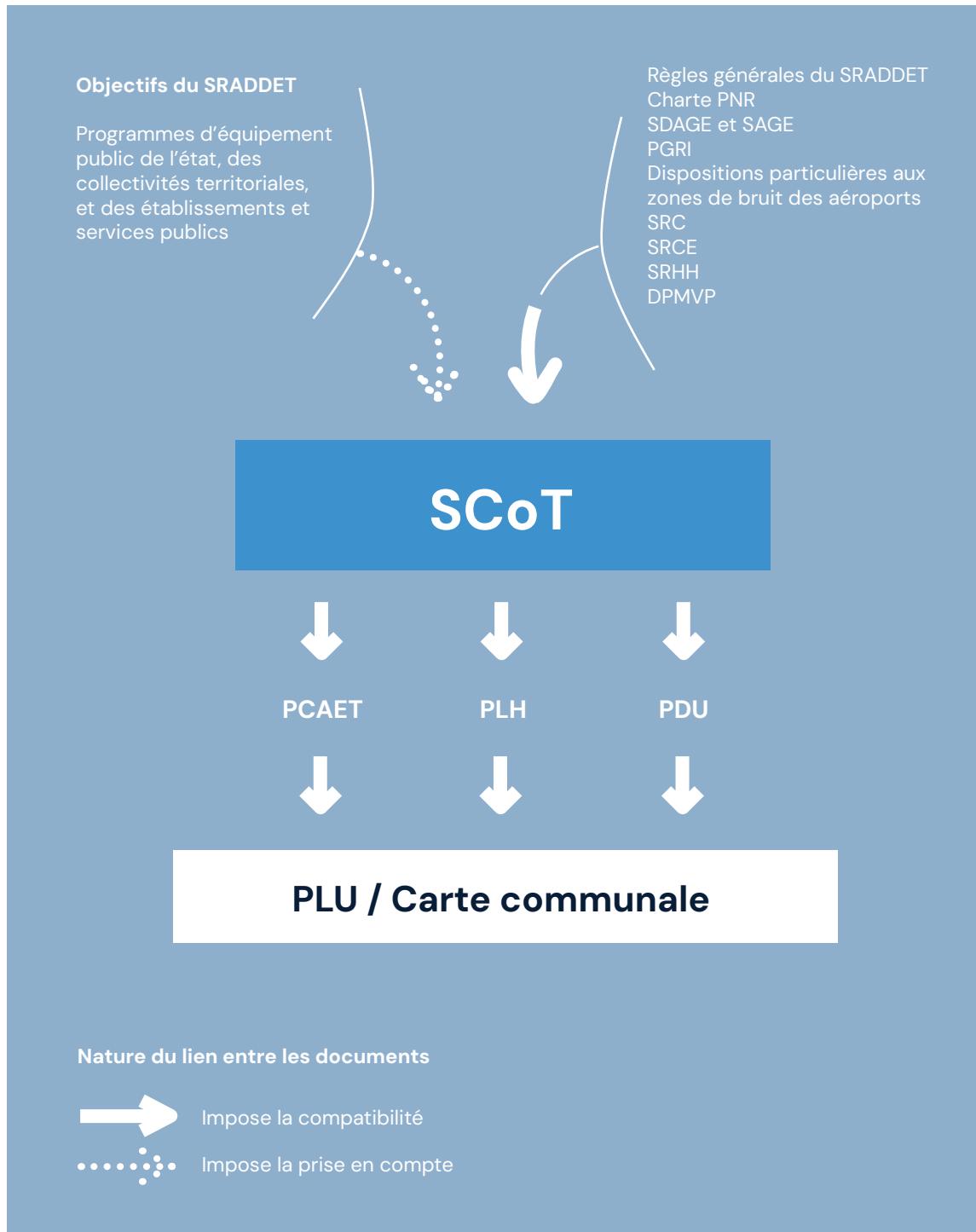


Depuis le 1^{er} avril 2021, le SCoT se compose :

- D'un **Projet d'Aménagement Stratégique (PAS)** : le projet politique porté par le territoire → non opposable juridiquement directement ;
- D'un **Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO)** : la déclinaison réglementaire de ce projet → document opposable juridiquement avec notamment une traduction obligatoire des dispositions du DOO dans les PLU et les documents infra (cf. hiérarchie des normes).
- Et des **annexes** parmi lesquels figurent un certain nombre de documents qui formaient antérieurement le rapport de présentation (Diagnostic Territorial = DT), Etat Initial de l'Environnement (EIE), etc.).



03 | LA HIERARCHIE DES NORMES



04 | DEFINITION D'UN DIAGNOSTIC TERRITORIAL

Le Diagnostic Territorial (document faisant partie des annexes dans la nouvelle procédure) est un élément fondamental de la compréhension du territoire. Il constitue une référence permanente au cours de l'élaboration du SCoT, notamment pour le PAS et le DOO.

Ce diagnostic fixe un état des lieux du territoire au regard des évolutions passées et des prévisions économiques et démographiques, des besoins territoriaux en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace, d'environnement, de transports, etc. pour les années à venir.

Il permet ainsi de renouveler les approches et d'actualiser les enjeux existants et futurs de ces différentes thématiques, propres aux communes du SCoT de l'Artois.

Le périmètre administratif du SCoT

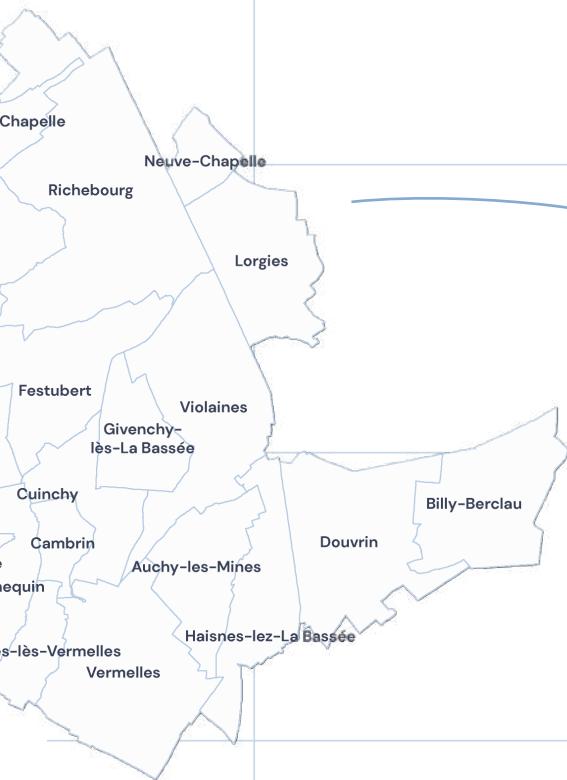


Un territoire de :

- 100 communes
 - 646 km²
 - 275 327 habitants (2021)
 - 426,5 habitants/km² (2021)



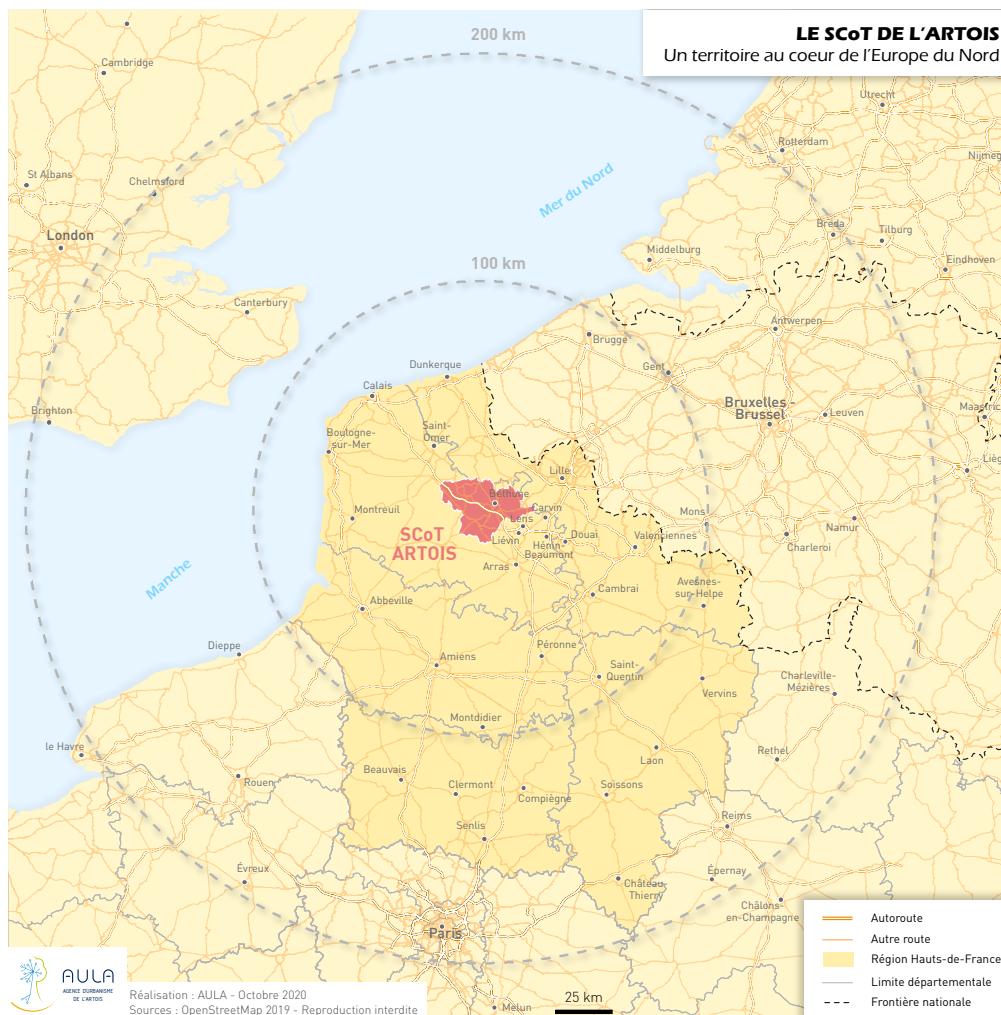
Le périmètre du SCoT de l'Artois



→ La situation du SCoT de l'Artois
avec les SCoT(s) voisins

Le territoire du SCoT au sein de la Région

Le territoire du SCoT de l'Artois, situé au sud-ouest de la Métropole Européenne de Lille (MEL), dans le département du Pas-de-Calais et la région des Hauts-de-France bénéficie d'une position géographique stratégique à l'un des carrefours de l'Europe du Nord au cœur d'un bassin de 100 millions de consommateurs situés à moins de 300 km.





16 Liste des communes du territoire

[Liste des communes du territoire](#)

Communes	Population (2022)	Surféricie (km ²)
Allouagne	2837	7,9
Ames	660	3,7
Amettes	466	6,9
Annequin	2147	4
Annezin	5819	6,1
Auchel	10124	6
Auchy-au-Bois	549	4,3
Auchy-les-Mines	4642	5,1
Bajus	358	3
Barlin	7330	6,3
Béthune	25342	9,5
Beugin	465	5,1
Beuvry	9078	16,9
Billy-Berclau	5076	7,4
Blessy	904	5,4
Bourecq	575	4,1
Bruay-la-Buissière	21997	16,5
Burbure	2827	5,5
Busnes	1242	9,6
Calonne-Ricouart	5416	4,6
Calonne-sur-la-Lys	1578	11
Camblain-Châtelain	1766	10
Cambrin	1250	1,8
Cauchy-à-la-Tour	2645	3,1
Caucourt	332	5,6
Chocques	2808	8
Cuinchy	1784	4,2
Diéval	715	12,1
Divion	6830	11,1
Douvrin	5799	9,6
Drouvin-le-Marais	610	2,1
Ecquedecques	510	2,6
Essars	1765	3,6
Estrée-Blanche	906	5,3
Estrée-Cauchy	353	4
Ferfay	868	4
Festubert	1253	7,7
Fouquereuil	1630	2
Fouquières-lès-Béthune	1111	2,4
Fresnicourt-le-Dolmen	808	8,1
Gauchin-Légal	300	5,9
Givency-lès-la-Bassée	989	3,9
Gonnehem	2532	15,4
Gosnay	946	2,2
Guarbecque	1375	5,5
Haillicourt	4974	4,5
Haisnes	4411	5,6
Ham-en-Artois	947	3,3
Hermin	207	4,2
Hersin-Coupigny	6098	12,7

Communes	Population (2022)	Surféricie (km ²)
Hesdigneul-lès-Béthune	842	2,6
Hinges	2450	8,4
Houchin	735	4,5
Houdain	6990	6,3
Isbergues	8653	14,5
La Comté	884	6,8
La Couture	2608	13,5
Labeuvrière	1651	6
Labourse	2876	4,7
Lambres	1066	4,4
Lapugnoy	3500	8,6
Lespesses	401	3,1
Lières	340	3,3
Liettres	368	3,1
Ligny-lès-Aire	564	8,1
Lillers	10200	26,7
Linghem	205	3,7
Locon	2332	9,5
Lorgies	1630	6,9
Lozinghem	1271	2,1
Maisnil-lès-Ruitz	1685	5,6
Marles-les-Mines	5437	4,5
Mazinghem	458	5,2
Mont-Bernanchon	1319	11,5
Neuve-Chapelle	1404	1,9
Nœux-les-Mines	11384	8,9
Norrent-Fontes	1372	5,7
Noyelles-lès-Vermelles	2278	2,5
Oblinghem	384	1,3
Ourton	724	5,3
Quernes	429	2,8
Rebreuve-Ranchicourt	1071	10,8
Rely	459	4,9
Richebourg	2653	17,5
Robecq	1320	10,5
Rombly	50	1,1
Ruitz	1493	4,9
Sailly-Labourse	2535	6,1
Saint-Floris	629	4,1
Saint-Hilaire-Cottes	823	7,4
Saint-Venant	3002	14,4
Vaudricourt	1129	3
Vendin-lès-Béthune	2384	3,7
Vermelles	4729	10,5
Verquigneul	2013	3,6
Verquin	3452	3,7
Vieille-Chapelle	888	3,5
Violaines	3844	10,1
Westrehem	248	3
Witternesse	620	5,6



DYNAMIQUES DEMOGRAPHIQUES ET MENAGES

P 18-39

01 | LA POPULATION

NB : du fait de la méthodologie des recensements de la population, les données INSEE millésimées « 1^{er} janv. 2021 » correspondent aux données en vigueur au 01/01/2024 : elles constituent donc les dernières données statistiques disponibles lors de la rédaction du Diagnostic Territorial (DT).

Dans ce document, l'analyse des évolutions des données INSEE portera sur les années 2015 à 2021, plutôt qu'à 2016, pour plusieurs raisons méthodologiques et pratiques liées à la collecte et à l'analyse des données statistiques.

En effet, l'INSEE privilégie la comparaison entre les années 2021 et 2015, car ces années correspondent à des périodes de collecte de données plus exhaustives et comparables, et permettent de mieux observer les tendances à long terme. De plus, ces données sont plus pertinentes pour comprendre les impacts récents de la pandémie de Covid-19 et autres événements majeurs.

Nombre d'habitants

Selon les données du dernier recensement de l'INSEE, le territoire du SCoT de l'Artois comptait 275 327 habitants au 1^{er} janvier 2021, soit 4,6% de la population des Hauts-de-France (18,8% de la population du département du Pas-de-Calais).

Les tableaux ci-dessous présentent l'évolution de la population entre 1968 et 2021 ainsi que le taux de variation annuel moyen.

Depuis la fin des années 1999 et jusqu'en 2015, le territoire a connu une croissance démographique continue lui permettant de gagner plus de 4 361 habitants en une quinzaine d'années.

Cependant, **sur la dernière période 2015-2021, le territoire a connu un recul démographique** d'environ 0,1% par an soit une perte de 2 400 habitants sur cette période (-0,87% entre 2015 et 2021).

Evolution de la population entre 1968 et 2018 sur le territoire du SCoT

	1968	1975	1982	1990	1999	2010	2015	2021
SCoT de l'Artois	289 809	279 330	274 466	277 070	273 369	276 826	277 730	275 327

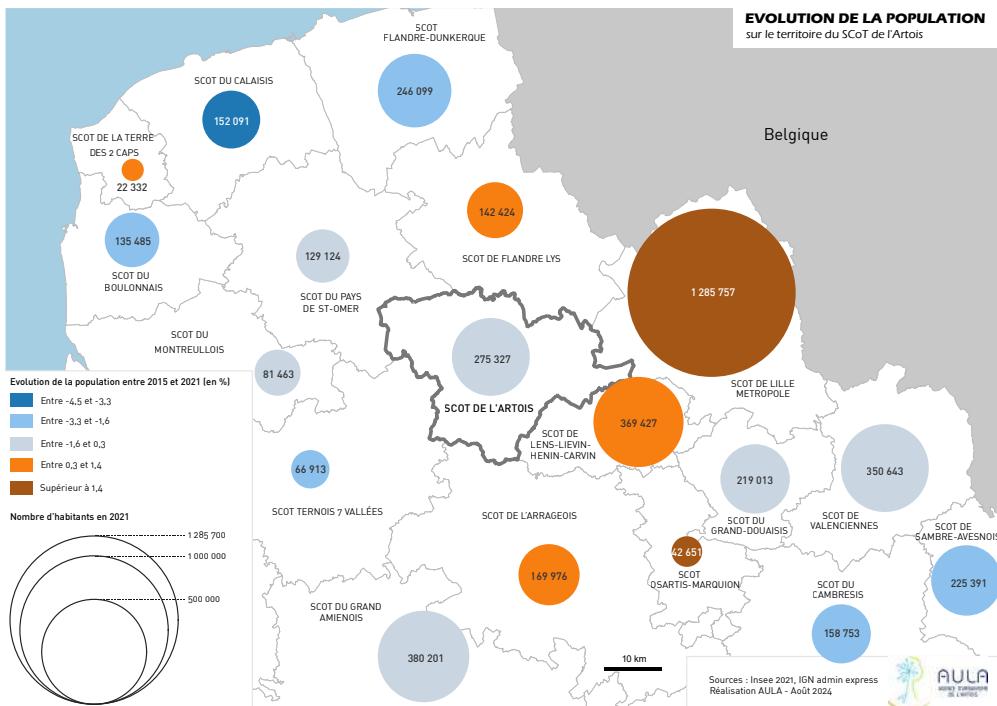
Source : Exploitation principale des résultats du recensement de la population - INSEE – Traitement AULA

L'analyse du taux de variation annuel de population (-0,1 % entre 2015 et 2021) témoigne également du recul démographique observé à l'échelle globale du SCoT.

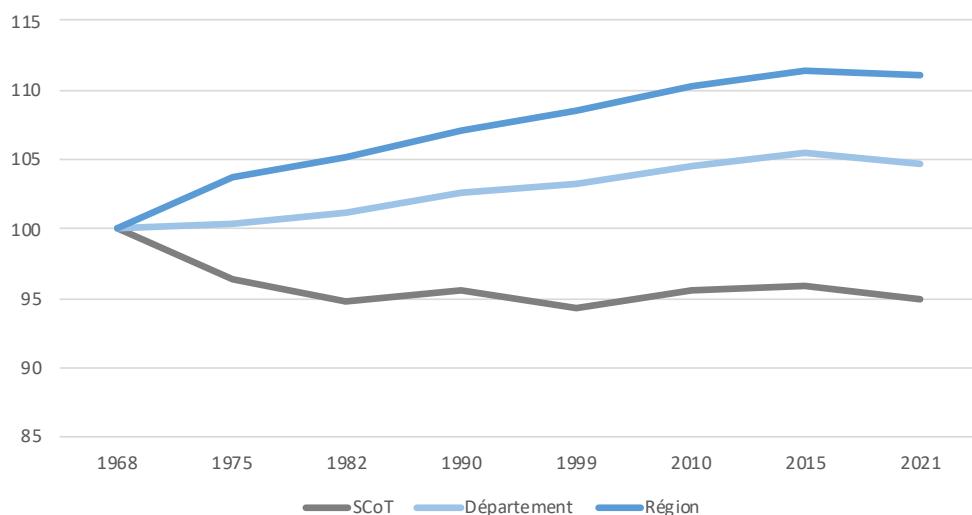
Taux de variation annuel moyen sur le territoire du SCoT

	1999/2010	2010/2015	2015/2021
SCoT de l'Artois	0,1	0,1	-0,1

Source : Exploitation principale des résultats du recensement de la population - INSEE – Traitement AULA



Evolution de la population entre 1968 et 2021 Indice base 100

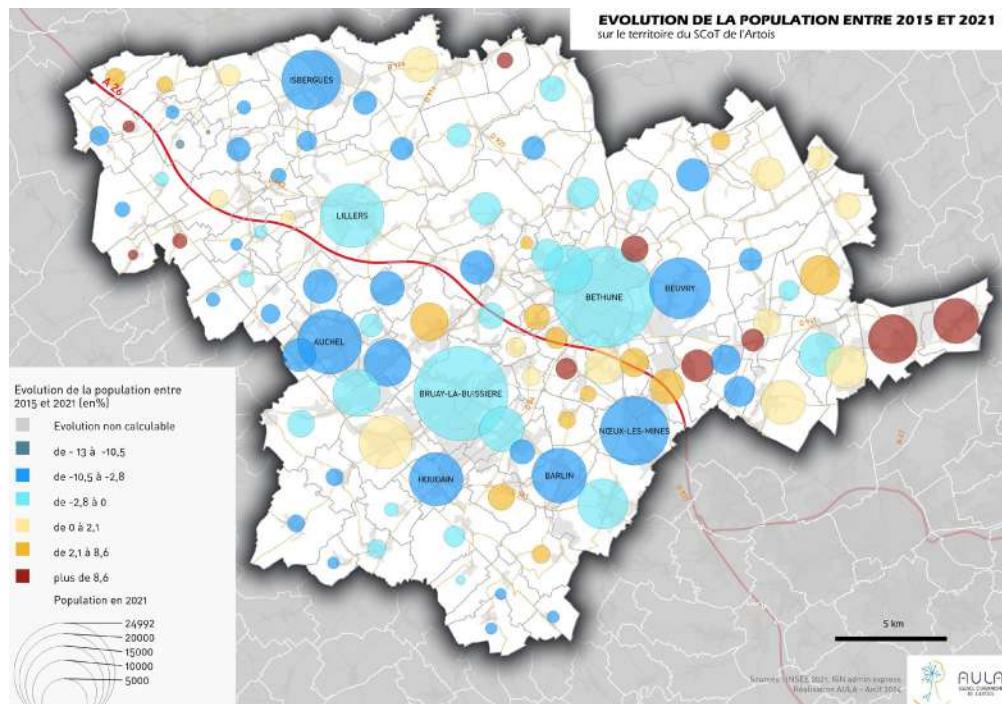


Source : Exploitation principale des résultats du recensement de la population – INSEE – Traitement AULA

A l'échelle communale, on constate que les évolutions démographiques ne sont pas homogènes au sein du territoire du SCoT comme le montre la carte ci-dessous.

En effet, on notera en particulier qu'entre 2015 et 2021, les principales villes du SCoT perdent des habitants notamment en raison d'un solde naturel et migratoire négatif.

En parallèle, on observe une dynamique de croissance importante dans quelques communes du territoire dont les communes de l'est que sont Douvrin et Billy-Berclau.



Malgré ce recul démographique, **la densité de population, de 426,5 habitants par km² en 2021, reste plus de deux fois supérieure à la densité moyenne régionale** (188,5 habitants par km² en 2021).

Néanmoins, l'analyse infra-territoriale montre une situation plus hétérogène en raison de sa grande diversité territoriale associant secteurs urbains denses (Béthune ou les communes du Bassin Minier par exemple) et les territoires ruraux affichant de faibles densités (Collines de l'Artois – Bas-Pays de Béthune – secteur Ouest).

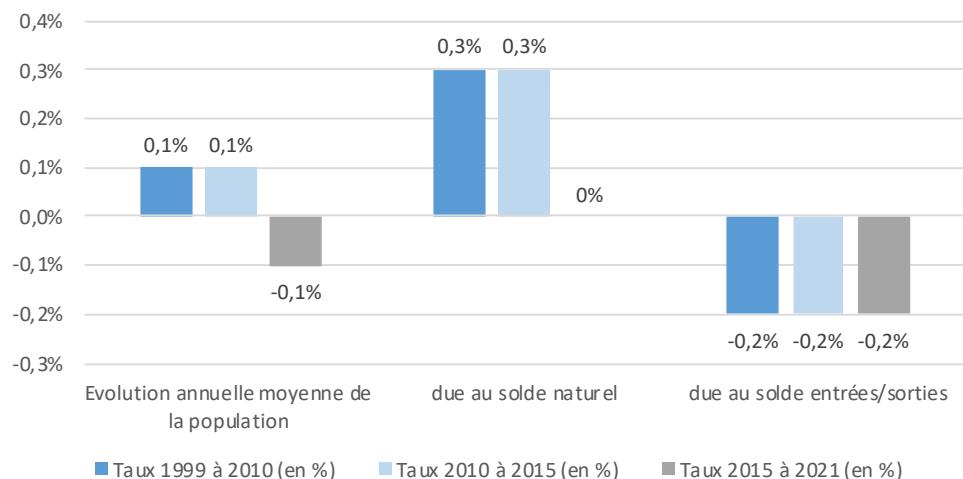
Solde migratoire¹ et naturel²

Le léger recul démographique observé à l'échelle du SCoT entre 2015 et 2021 est notamment dû à un solde migratoire déficitaire qui n'est pas compensé par le solde naturel comme le montre le diagramme ci-dessous.

Ce solde migratoire déficitaire indique qu'il y a davantage de personnes qui quittent le territoire que de nouveaux arrivants qui viennent s'y installer.

Jusqu'en 2015, le solde naturel a été le principal moteur de l'augmentation de la population du SCoT de l'Artois. Cette situation s'est inversée entre 2015 et 2021 avec un solde naturel nul. En effet, le territoire a enregistré quasi autant de décès que de naissances comme le montre le tableau ci-dessous.

Evolution des soldes naturel et migratoire entre 1999 et 2021 sur le territoire du SCoT



Source : Exploitation principale des résultats du recensement de la population – INSEE – Traitement AULA

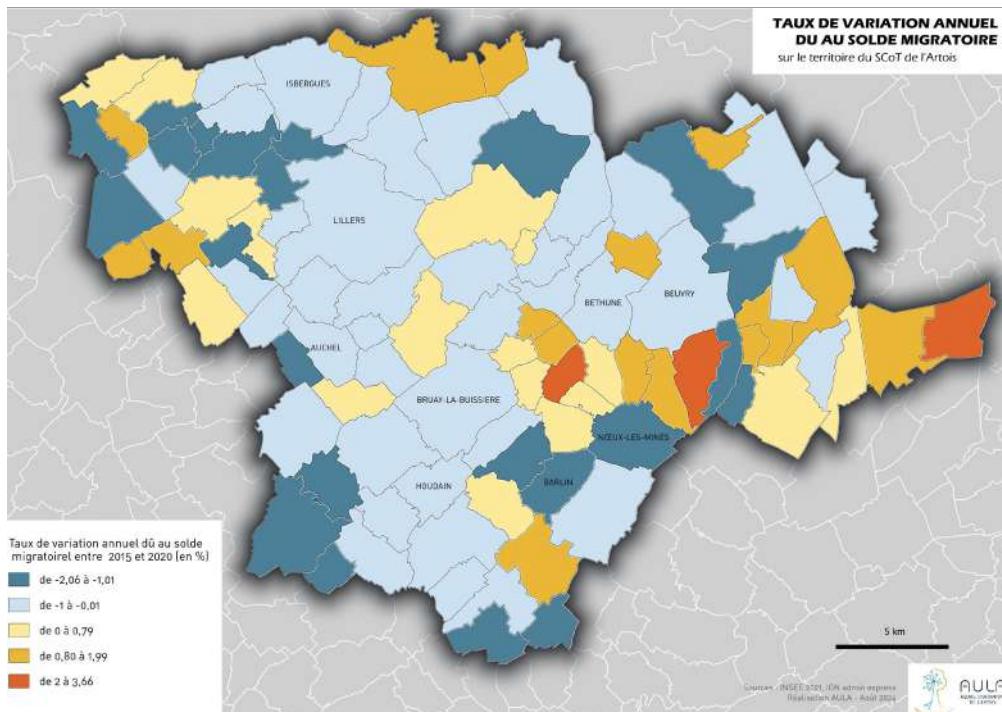
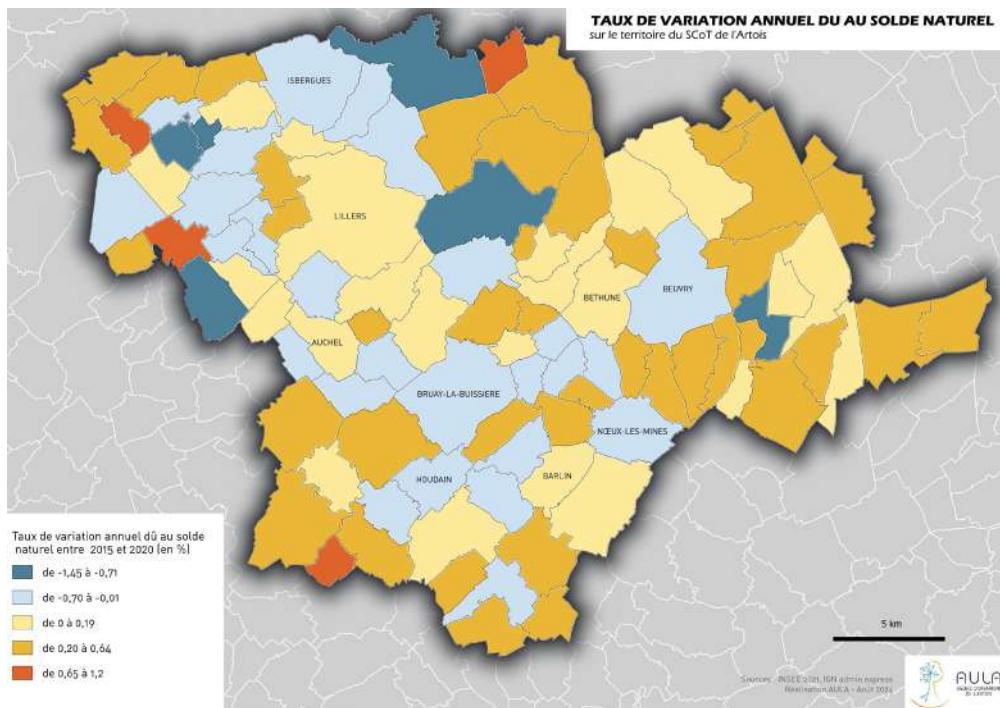
Evolution des taux de natalité et mortalité (%) entre 1968 et 2021 sur le territoire du SCoT

	1968 à 1975	1975 à 1982	1982 à 1990	1990 à 1999	1999 à 2010	2010 à 2015	2015 à 2021
Taux de natalité en %	17,5	14,9	14,3	12,3	13,2	12,9	10,8
Taux de mortalité en %	11,5	11,7	11,1	10,5	10,5	10,2	10,4

Source : Exploitation principale des résultats du recensement de la population – INSEE – Traitement AULA

1 : Le solde migratoire est la différence entre le nombre de personnes qui sont entrées sur le territoire et le nombre de personnes qui en sont sorties.

2 : Le solde naturel est la différence entre le nombre de naissances et le nombre de décès enregistrés au cours d'une période.

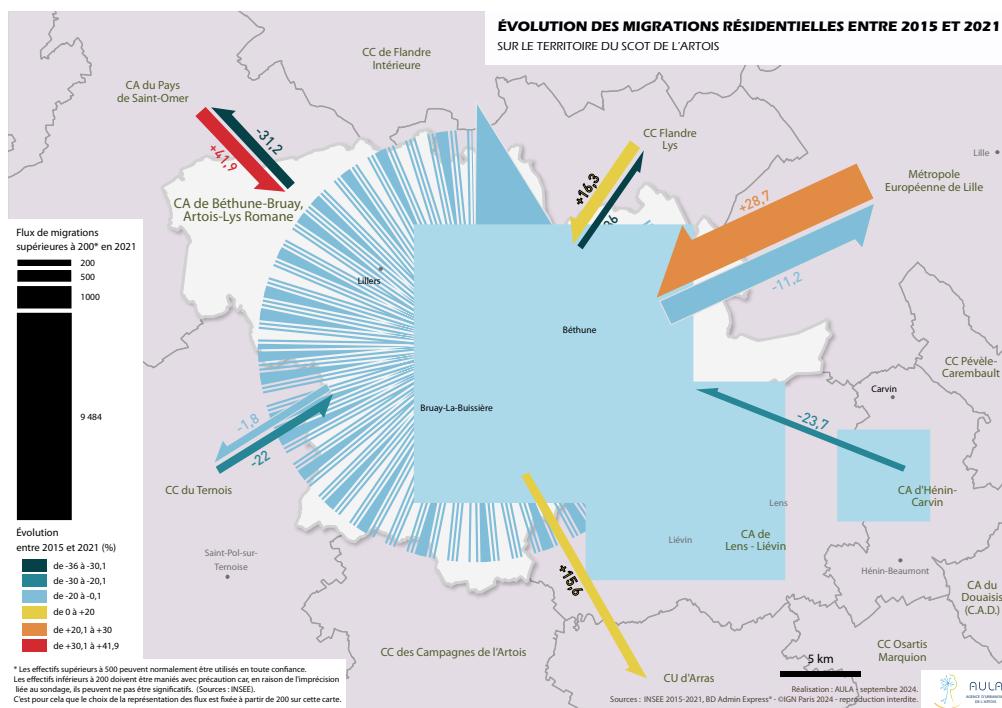


Les migrations résidentielles

NB : On parle de migration interne lorsqu'une personne change de domicile au sein de communes du même territoire entre ces deux années. Seuls les flux les plus significatifs, supérieurs à 200, sont pris en compte dans la présente analyse.

En 2021, les migrations résidentielles se font prioritairement au sein du territoire du SCoT (soit 9 484 flux). Depuis 2015, ces flux migratoires sont en baisse.

Les flux sortants du territoire (soit 4 013 flux) **sont légèrement inférieurs aux flux entrants** (soit 4 812 flux) entre 2015 et 2021.



En 2021, les flux les plus importants en direction d'autres territoires se font en priorité avec la Communauté d'Agglomération de Lens Liévin (CALL – 1 488 flux sortants) et de la Métropole Européenne de Lille (MEL – 1 190 flux sortants).

Sur le territoire du SCoT, on constate que **les flux entrants se font en priorité de la Métropole Européenne de Lille vers le territoire du SCoT (MEL – 1 684 flux entrants)** mais également de la **Communauté d'Agglomération de Lens-Liévin (CALL – 1 469 flux entrants)**.

A noter que les migrations internes du territoire ont diminué de 6,6% entre 2015 et 2021 et que les flux sortants du territoire du SCoT vers la Communauté d'Agglomération de Lens Liévin ont augmenté de 28% et vers la Métropole Européenne de Lille ont diminué de 11,2%. En ce qui concerne les flux entrants, ces derniers sont inversés. En effet, les flux entrants provenant de la Métropole Européenne de Lille ont augmenté de 28,7% et ceux entrants de la Communauté d'Agglomération de Lens Liévin ont diminué de 7%.

L'âge de la population

Le graphique ci-dessous représente la population par grande tranche d'âge sur le territoire du SCoT.

Le territoire du SCoT de l'Artois est un territoire qui connaît **une augmentation sensible des classes d'âge supérieures, en particulier les 60-74 ans** qui représentaient 17,2% de la population au 1er janvier 2021 (contre 15,1% en 2015) → + 2,1 points entre 2015 et 2021.

Quant aux 75 ans et plus, on observe une relative stabilité. Ils représentaient 8,2% de la population au 1er janvier 2021 (contre 8,4% en 2015) → -0,2 point entre 2015 et 2021.

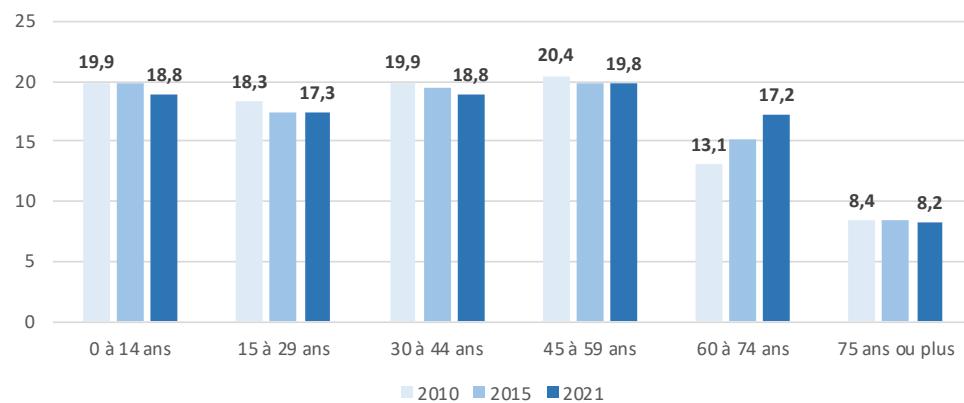
A contrario, on observe que le poids des classes d'âge des plus jeunes est en diminution (0-14 ans et 15-29 ans), ce qui traduit **un vieillissement de la population**. L'augmentation du vieillissement de la population se reflète également dans l'indice de vieillissement³, qui a progressé de 11,82 points entre 2015 et 2021, passant de 63,87 à 75,69.

Cette diminution peut également être influencée par les nombreux départs de jeunes pour leurs études ou un premier emploi mais également par la diminution de la natalité combinée à un report de l'âge de la parentalité.

Le territoire du SCoT connaît donc **une baisse numérique des classes d'âge susceptible d'avoir des enfants, ce qui peut expliquer le solde naturel nul** qui pourrait à terme impacter l'avenir des équipements qui accueillent des enfants notamment les équipements scolaires.

Aujourd'hui, c'est la classe d'âge des 45-59 ans qui est la plus représentée.

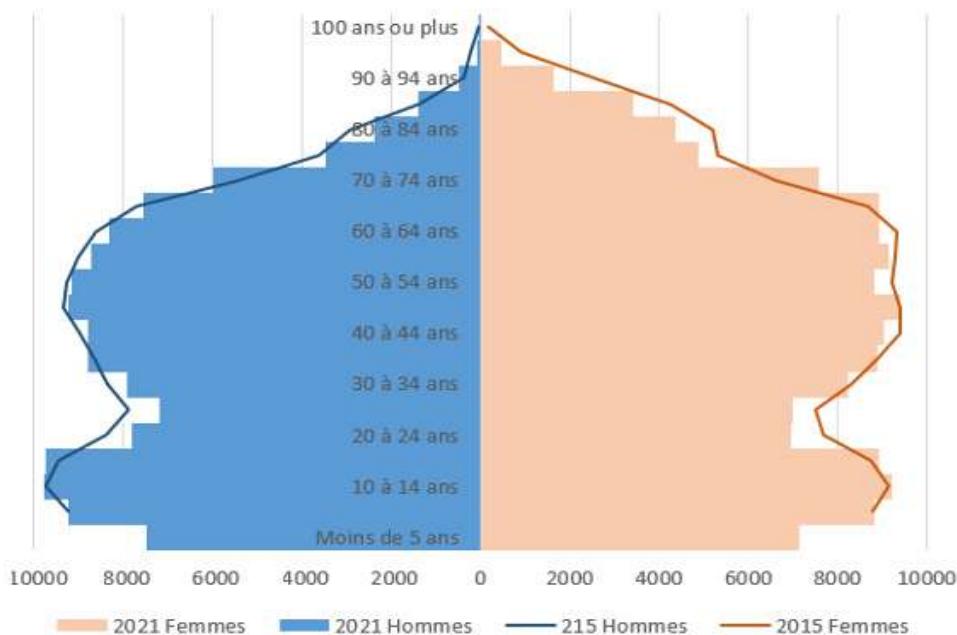
Evolution de la population par grande tranche d'âge (%) entre 2010 et 2021 sur le territoire du SCoT



Source : Exploitation principale des résultats du recensement de la population - INSEE – Traitement AULA

³ : L'indice de vieillissement est le rapport de la population des 65 ans et plus sur celle des moins de 20 ans. Un indice autour de 100 indique que les 65 et plus et les moins de 20 ans sont présents dans à peu près les mêmes proportions sur le territoire.

Pyramide des âges en 2015 et 2021 en nombre d'habitants sur le territoire du SCoT



Source : Exploitation principale des résultats du recensement de la population – INSEE – Traitement AULA

L'indice de jeunesse

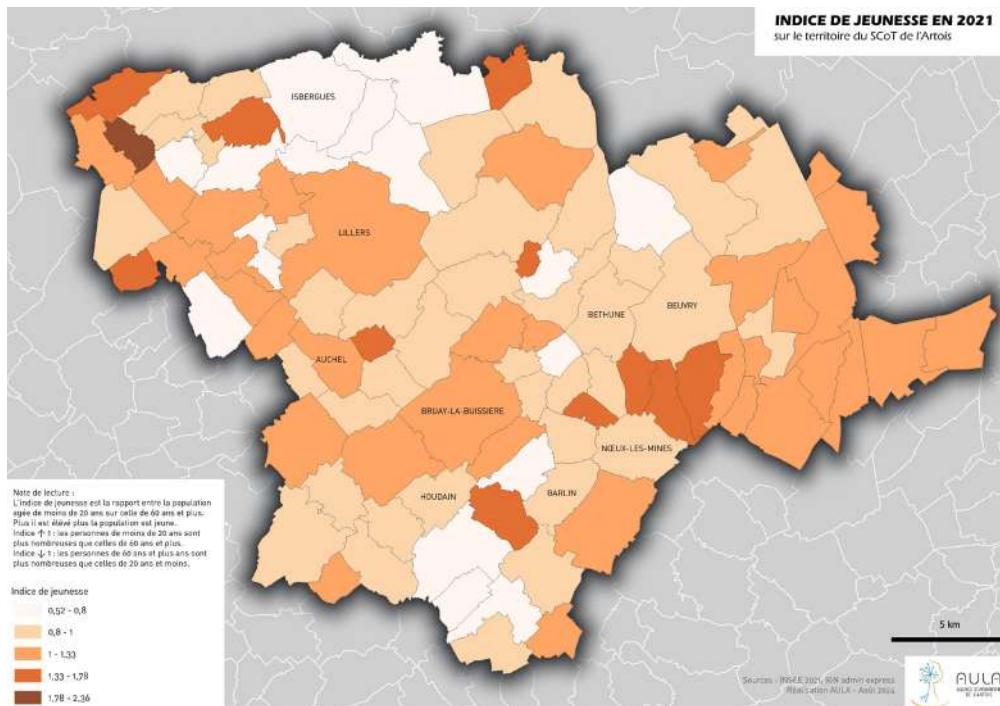
L'indice de jeunesse est le rapport entre la population âgée de moins de 20 ans et la population âgée de 60 ans et plus.

Plus l'indice est élevé, plus la population est jeune. Si l'indice est inférieur à 1, les personnes âgées de moins de 20 ans sont moins nombreuses que celles âgées de 60 ans et plus.

Sur le territoire de la CABBALR, l'indice de jeunesse est de 1.

Ce rapport, sensiblement égal à 1, signifie que les moins de 20 ans sont aussi nombreux que les personnes de 60 ans et plus.

Au sein du périmètre du SCoT, l'analyse de cet indicateur permet d'observer que le vieillissement de la population ne touche pas le territoire de manière uniforme.



Les projections OMPHALE

NB : Les projections ne sont pas des prévisions, mais une estimation de ce que pourrait être l'évolution future de la population sous certaines hypothèses d'évolution de la mortalité, de la fécondité et des migrations. A l'INSEE⁴, elles sont réalisées grâce au modèle OMPHALE pour tout territoire de plus de 50 000 habitants, à partir des données du recensement de la population.

Au 1^{er} janvier 2021, les Hauts-de-France comptaient 5 995 292 habitants, soit 14 700 habitants de moins qu'en 2015. En 5 ans, la population a donc faiblement baissé. Cela s'explique notamment par un manque d'attractivité de la région se traduisant chaque année par un déficit migratoire marqué auquel s'ajoute une légère baisse de l'accroissement naturel.

Si les tendances démographiques récentes se prolongeaient, d'après les projections OMPHALE de l'INSEE⁴, la population des Hauts-de-France diminuerait de 10 % entre 2018 et 2070, pour atteindre 5,4 millions d'habitants à cet horizon. Non seulement la région continuerait de perdre des habitants au jeu des migrations résidentielles, mais elle continuerait à enregistrer plus de décès que de naissances et cela de manière plus importante à partir de 2040 environ. Quant au nombre de personnes âgées de 75 ans ou plus, il doublerait et dépasserait même celui des moins de 20 ans.

⁴ : Projections démographiques élaborées à l'horizon 2070 en s'appuyant sur les données du recensement de la population de 2018 mais aussi sur différentes composantes telles que la fécondité, la mortalité et les migrations. Différents scénarios sont ainsi élaborés. Ces projections ne doivent, toutefois, pas être assimilées à des prévisions dans la mesure où aucune probabilité ne peut être associée à ces différentes hypothèses. Le modèle OMPHALE ne prend pas en considération des éléments externes qui pourraient influer sur l'évolution démographique. Aussi, ces projections doivent être vues comme des tendances.

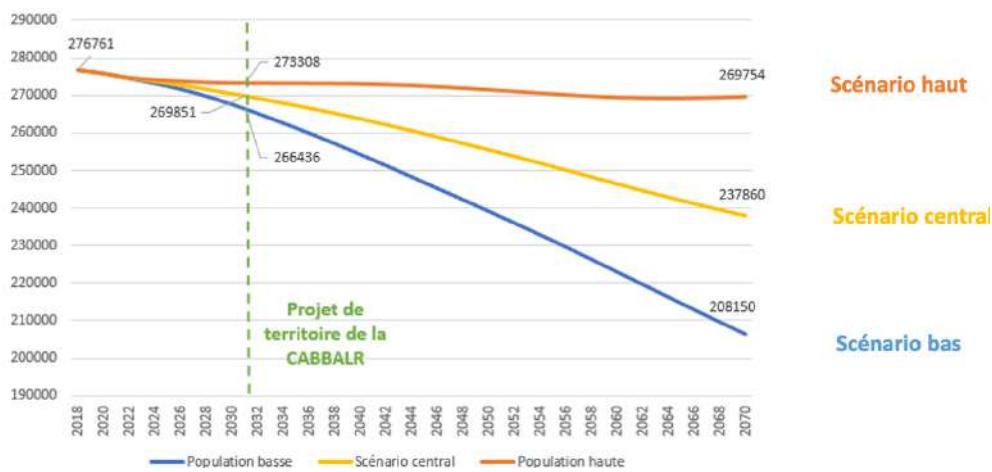
Ainsi, tous les départements de la région perdraient des habitants mais à noter que c'est dans l'Aisne et le Pas-de-Calais que le déclin démographique serait le plus marqué.

En effet, la trajectoire démographique du département du Pas-de-Calais concourrait le plus à la baisse de la population dans la région avec une diminution de 223 500 personnes entre 2018 et 2070, soit près de 4 500 habitants chaque année. **Le recul démographique du département (- 0,32 % par an) s'expliquerait en grande partie par l'accentuation du déficit naturel (- 0,20 % par an) à partir de 2050.** Cependant, malgré cette baisse, le département resterait de loin le deuxième département le plus peuplé de la région même si son poids démographique devrait diminuer pour s'établir à 23 % de la population régionale en 2070, soit un point de moins qu'en 2018.

A noter que les migrations économiques et climatiques, qui vont avoir tendance à augmenter, ne sont pas comptabilisées dans ces projections.

En ce qui concerne les projections démographiques OMPHALE de l'INSEE sur le territoire du SCoT, suivant les différents scénarios, le territoire pourrait compter entre 269 754 habitants et 208 150 habitants en 2070 par rapport à l'effectif de population recensé en 2018.

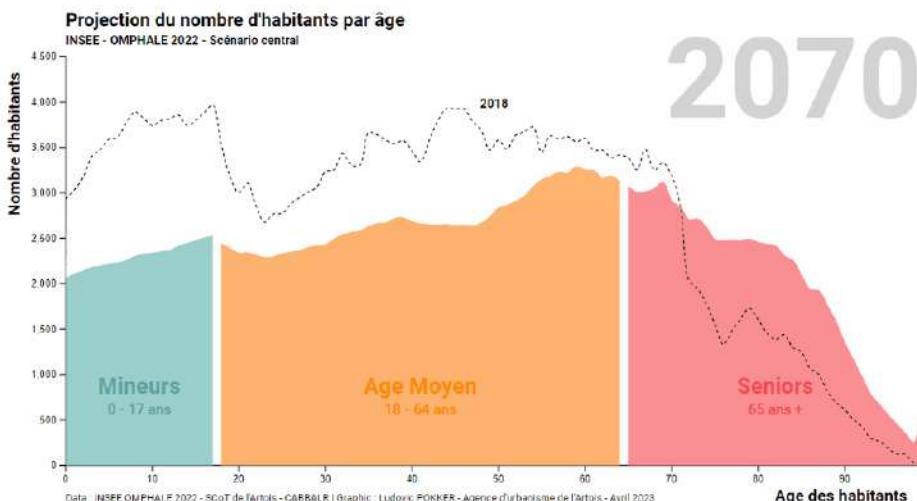
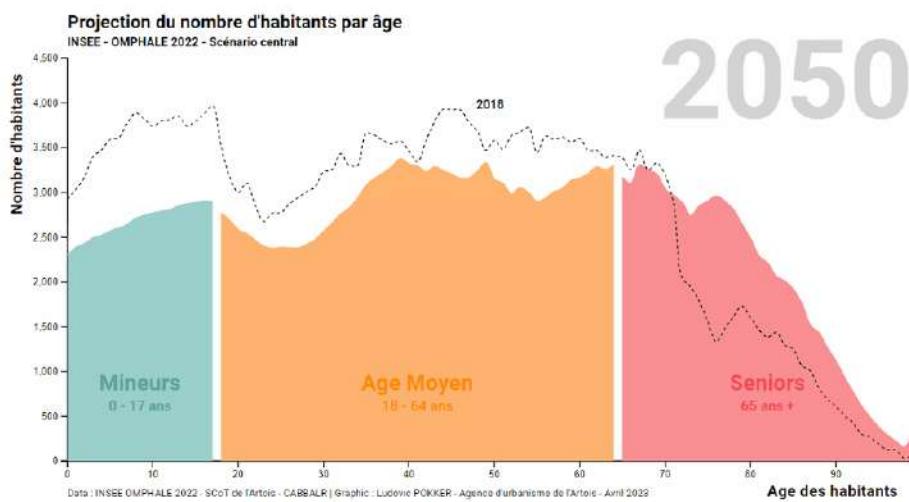
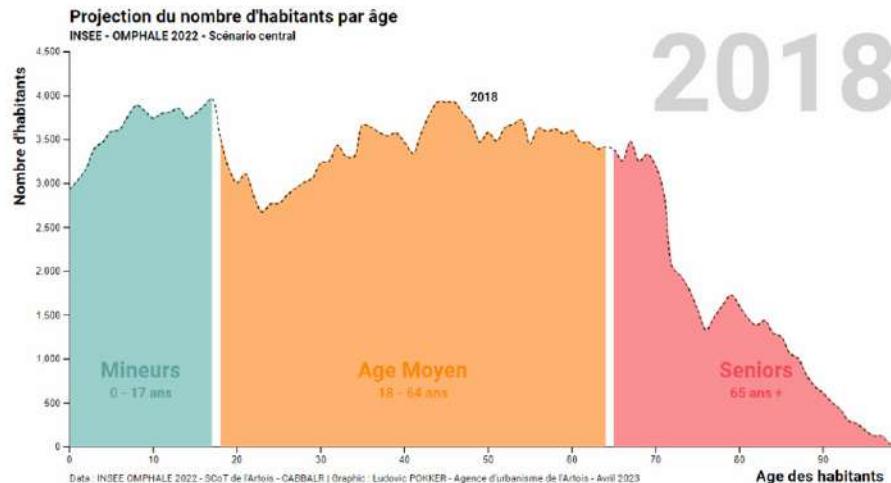
Les projections démographiques sur le territoire du SCoT



Source : Exploitation principale des résultats du recensement de la population – INSEE – Traitement AULA

Les projections OMPHALE restituent également la population par âge détaillé afin de permettre une reconstitution par tranches d'âge.

L'INSEE recommande de mobiliser des tranches d'âge importantes pour consolider les analyses qui en découlent. **Suivant le scénario central, le vieillissement progressif de la population devrait se poursuivre à l'horizon 2050/2070.**



02 | LES MENAGES

Nombre de ménage

Alors que le nombre d'habitants a légèrement diminué depuis 2015, on observe qu'à l'inverse, le nombre de ménages a augmenté. Au sein du SCoT, ils ont progressé de 2,5% au cours des cinq dernières années.

Le tableau ci-dessous montre le nombre de ménages ainsi que son évolution sur la période 2010-2021.

Le territoire compte 117 847 ménages, soit 2 876 ménages de plus qu'en 2015.

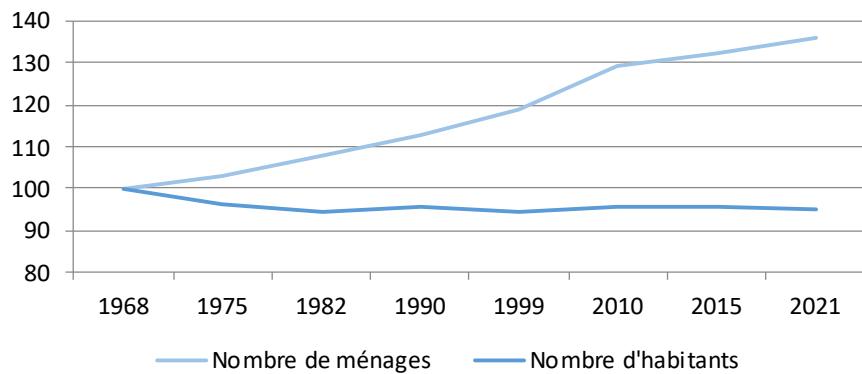
En outre, sous l'effet du desserrement des ménages, ces derniers augmentent à un rythme important.

Nombre des ménages sur le territoire du SCoT

	2010	2015	2021	Evol 15/21
SCoT de l'Artois	112 087	114 971	117 847	+2,5%

Source : Exploitation principale des résultats du recensement de la population – INSEE – Traitement AULA

Evolution du nombre de ménages et d'habitants depuis 1968 sur le territoire du SCoT Indice base 100



Source : Exploitation principale des résultats du recensement de la population – INSEE – Traitement AULA

La taille des ménages

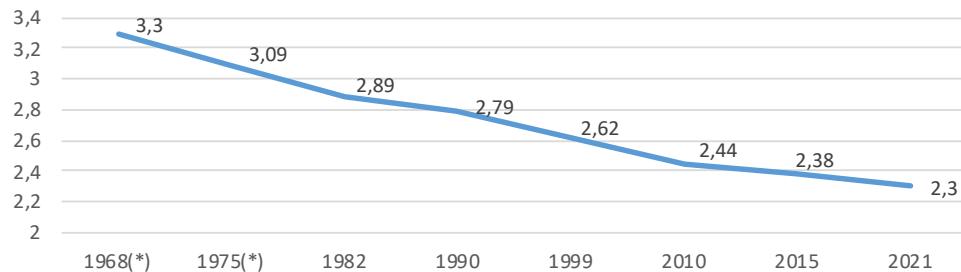
Si le territoire du SCoT connaît une légère baisse démographique depuis 2015, il doit en parallèle faire face à une modification de la structure des ménages.

En effet, **depuis 50 ans, le territoire connaît une diminution constante de la taille de ses ménages**. Ainsi, **en 2021, on compte 2,30 personnes par ménage** alors qu'en 1968, on dénombrait 3,30 personnes par ménages.

Cependant, la taille moyenne des ménages du SCoT reste toutefois identique à celle observée à l'échelle départementale (2,29 pers/ménage) mais légèrement supérieure à celles observées en région (2,26 pers/ménage) et en France métropolitaine (2,15 pers/ménage).

La diminution de la taille moyenne des ménages représente un phénomène appelé le desserrement des ménages. Ce phénomène n'est pas propre au territoire du SCoT et s'explique notamment par l'évolution de la composition des ménages, du vieillissement de la population et des évolutions sociétales.

Evolution de la taille des ménages entre 1968 et 2021 sur le territoire du SCoT

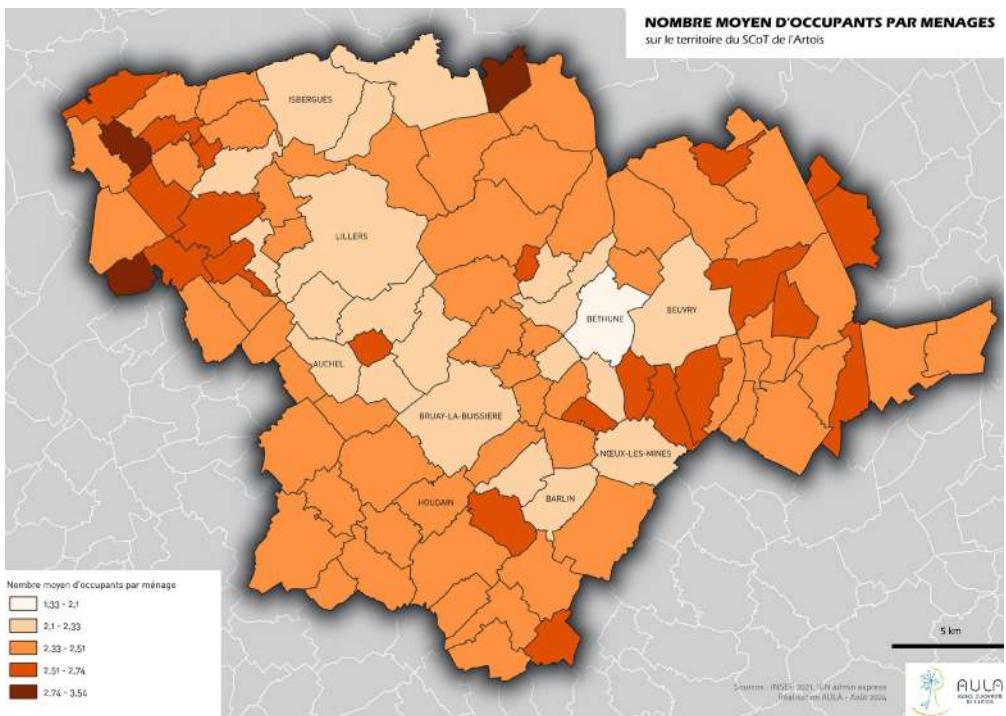


Source : Exploitation principale des résultats du recensement de la population – INSEE – Traitement AULA

Taille des ménages sur le territoire du SCoT

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
SCoT de l'Artois	2,38	2,37	2,36	2,34	2,34	2,32	2,30

Source : Exploitation principale des résultats du recensement de la population – INSEE – Traitement AULA

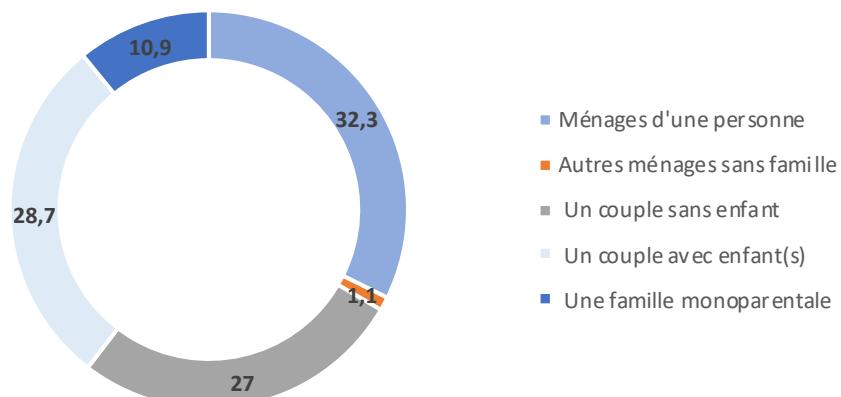


Composition des ménages

Si la composition des ménages reste majoritairement constituée des ménages avec famille⁵ (66,6% en 2021), depuis 2010 le territoire du SCoT connaît une progression assez sensible des « ménages d'une personne » (+19,9%), des couples sans enfant (+2,7%) et des familles monoparentales⁶ (+23%).

A contrario, les couples avec enfant(s) sont de moins en moins nombreux sur le territoire du SCoT de l'Artois. Ils ont diminué de -7,5% depuis 2010. Ces chiffres, viennent de nouveau confirmer le vieillissement de la population les évolutions sociétales.

Répartition des ménages selon leur composition en 2021 (%) sur le territoire du SCoT

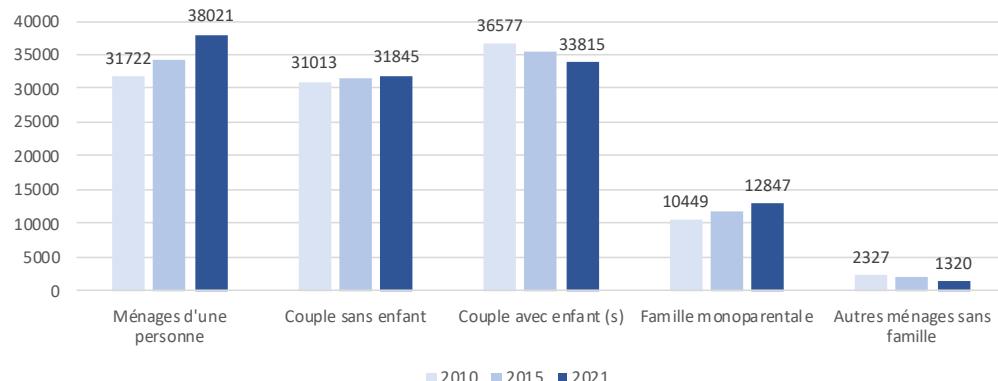


Source : Exploitation principale des résultats du recensement de la population – INSEE – Traitement AULA

5 : Ménages avec famille = Couple sans enfant, couple avec enfant(s) et famille monoparentale

6 : Un adulte avec un ou plusieurs enfants.

Evolution de la composition des ménages entre 2010 et 2021 sur le territoire du SCoT



Source : Exploitation principale des résultats du recensement de la population – INSEE – Traitement AULA

Revenus des ménages et ménages en difficultés

Au 1^{er} janvier 2021, le territoire du SCoT de l'Artois comptait 115 599 ménages fiscaux, dont 42,7% sont imposables (Source** : INSEE-DGFiP-Cnaf-Cnav-Ccmsa, fichier localisé et fiscal).**

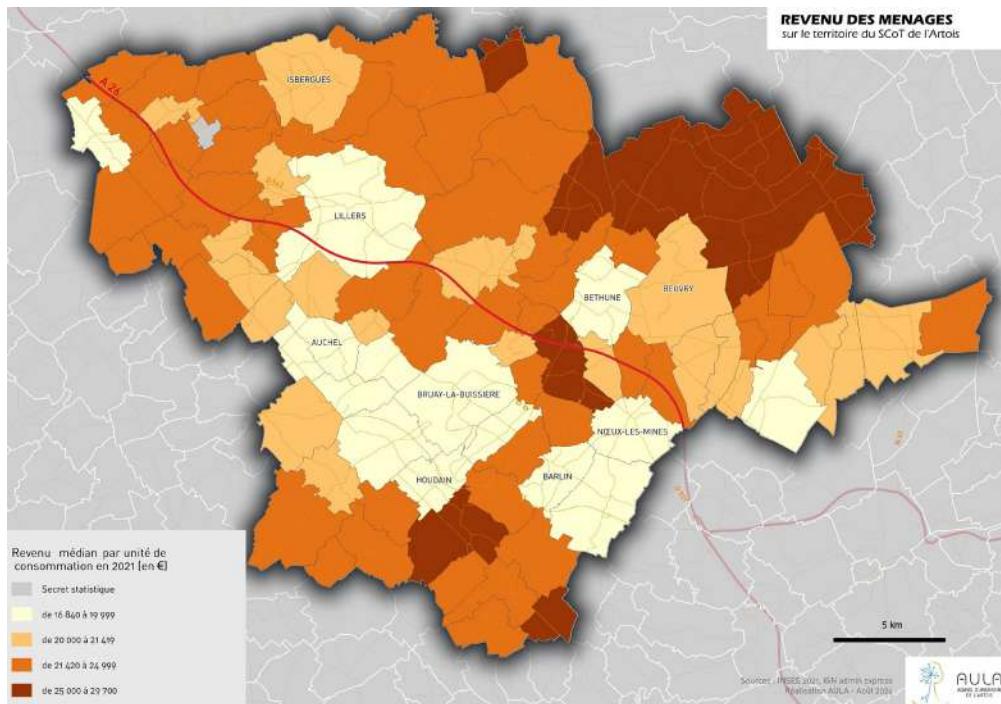
Cette part est inférieure à celle observée à l'échelle départementale (44,1%) et régionale (47,7%).

Le revenu disponible médian par unité de consommation⁷ s'élevait en moyenne à 20 530 € en 2021 sur le territoire du SCoT. Ce montant est légèrement inférieur à la moyenne départementale (20 720 €) mais nettement inférieur à la moyenne régionale (21 420 €).

Une analyse plus fine, à l'échelle des communes, permet toutefois d'observer des disparités en fonction des secteurs considérés.

On note principalement qu'une grande majorité des polarités du territoire ont un revenu médian par unité de consommation inférieur à 20 000€ en 2021.

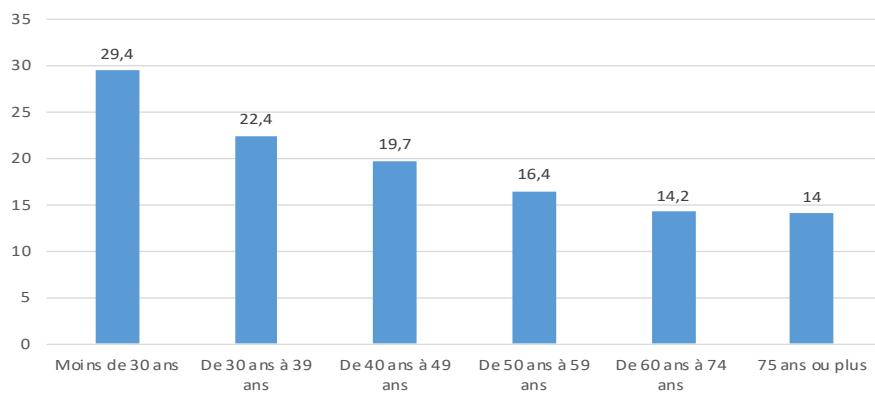
⁷ : Le revenu disponible médian par unité de consommation est un système de pondération attribuant un coefficient à chaque personne du ménage, permettant de comparer les niveaux de vie de ménages de tailles ou de compositions différentes. D'une façon plus générale, il permet d'évaluer les moyens, les ressources des ménages..



On notera également qu'en 2021, 18,6% des ménages vivaient en dessous du seuil de pauvreté⁸. A titre de comparaison, cette part était de 18,4% pour le département et 18% pour la région.

Comme le montre le diagramme ci-dessous, la répartition par tranche d'âge du référent fiscal permet de constater que les ménages dont le référent a moins de 30 ans sont particulièrement touchés.

Taux de pauvreté par tranche d'âge du référent fiscal en 2021 (%) sur le territoire du SCoT



Source : Exploitation principale des résultats du recensement de la population – INSEE – Traitement AULA

⁸ : Le seuil de pauvreté est fixé par convention à 60 % du niveau de vie médian de la population. En 2022, il correspond à un revenu disponible de 1 216 euros par mois pour une personne vivant seule et de 2 554 euros pour un couple avec deux enfants âgés de moins de 14 ans.

03 | IDH-4

L'Indice de Développement Humain (IDH) a pour but de mesurer le développement des pays à travers trois dimensions :

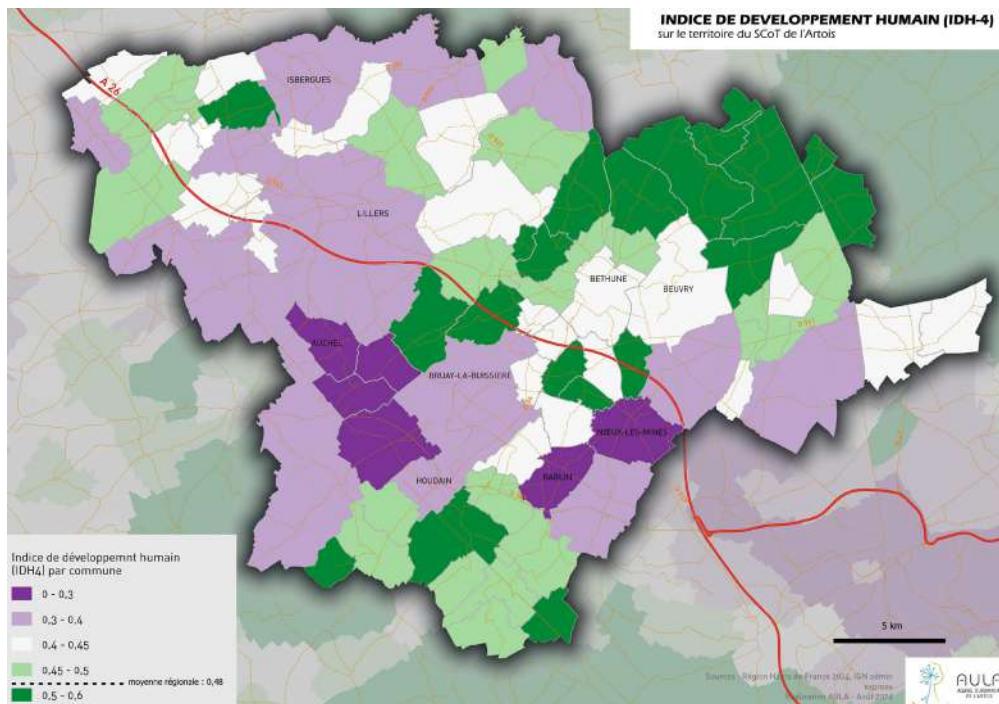
- La capacité à bénéficier d'une vie longue et saine, exprimée par l'indice comparatif de mortalité ;
- La capacité d'accès à l'éducation et aux connaissances, traduite par le pourcentage de la population adulte diplômée ;
- Et la capacité d'accès aux ressources (= niveau de vie → revenu imposable médian des ménages par unité de consommation).

L'IDH-4, est une déclinaison, adaptée à une utilisation infrarégionale qui permet de mieux mettre en évidence les disparités entre les territoires.

Plus cet indicateur se rapproche de 1, plus la situation du territoire est favorable.

L'analyse de l'IDH-4 sur le territoire du SCoT de l'Artois montre que ce dernier à un niveau de développement humain globalement faible – 0,38. En comparaison, celui de la région est de 0,456. A l'échelle des 13 régions composant le territoire national métropolitain, les Hauts-de-France occupent la dernière position au regard de l'Indice de Développement Humain.

Pour autant, la situation est loin d'être uniforme. L'analyse infra-territoriale révèle au contraire une hétérogénéité entre les communes du territoire



POINTS DE REPÈRE



275 327
habitants en 2021
(soit - 0,87% entre 2015 et 2021)



4,6%
de la population régionale



Solde naturel nul
(0% entre 2015 et 2021)



Solde migratoire négatif
(- 0,2% entre 2015 et 2021)



**Augmentation
sensible des classes
d'âge supérieures**
(15,1% de la population à 60/74
ans en 2015 – 17,2% en 2021)



**Poids des classes
d'âge des plus jeunes
en diminution**
(18,3% de la population à 15/29
ans en 2010 – 17,3% en 2021)



**Vieillissement
de la population**
IDV : 75



117 847
ménages en 2021
(114 971 en 2015)



2,30
pers/ménage
en 2021
(3,3 en 1968)



115 599
ménages fiscaux
en 2021



**Progression assez
sensible des ménages
d'une personne / des
couples sans enfant / des
familles monoparentales**



**Diminution des
couples avec enfant(s)**
(-7,5% entre 2010 et 2021)



20 530€
Revenu disponible médian
par unité de consommation
en 2021



**IDH-4 Faible
à très faible**

Synthèse

Depuis la fin des années 1999 et jusqu'en 2015, le territoire du SCoT a connu une croissance démographique continue lui permettant de gagner plus de 4 361 habitants en une quinzaine d'années.

Cependant, sur la dernière période 2015-2021, le territoire a connu un recul démographique d'environ 0,1% par an soit une perte de 2 400 habitants sur cette période (-0,87% entre 2015 et 2021).

Ce recul démographique observé à l'échelle du SCoT est notamment dû à un solde migratoire déficitaire qui n'est pas compensé par le solde naturel.

Sur ces 20 dernières années, le solde naturel a été le principal moteur de l'augmentation de la population du SCoT de l'Artois. **Cette situation s'est inversée entre 2015 et 2021 avec un solde naturel nul.** En effet, le territoire a enregistré quasi autant de décès que de naissances.

Les projections démographiques basées sur le modèle OMPHALE de l'INSEE permettent de mettre en évidence une baisse démographique et un vieillissement de la population à l'horizon 2050/2070. Dans le scénario le plus favorable, le territoire pourrait perdre 7 000 habitants d'ici 2070 (à partir de 2018).

L'analyse démographique permet de constater que la population du territoire connaît une augmentation sensible des classes d'âge supérieures. A contrario, on observe que le poids des classes d'âge des plus jeunes est en nette diminution, **ce qui traduit un vieillissement de la population.** Cela peut être influencé par de nombreux facteurs tels que les nombreux départs des jeunes pour les études ou un premier emploi. **Le territoire du SCoT connaît donc une baisse des classes d'âge susceptibles d'avoir des enfants ce qui peut expliquer le solde naturel nul qui pourrait à terme impacter l'avenir des équipements qui accueillent des enfants notamment les équipements scolaires.**

Le territoire du SCoT de l'Artois doit en parallèle faire face à une modification de la structure de ses ménages. L'étude de l'évolution des ménages met en évidence une croissance du nombre de ménages avec une diminution de leur taille.

Ce phénomène de réduction de la taille des ménages (=desserrement des ménages) n'est pas propre au territoire du SCoT et s'explique notamment par l'évolution de la composition des ménages, le vieillissement de la population et les évolutions sociétales.

Si la composition des ménages reste majoritairement constituée des ménages avec famille, depuis 2010 le territoire du SCoT connaît une progression assez sensible des « ménages d'une personne », des couples sans enfant et des familles monoparentales. A contrario, les couples avec enfant(s) sont de moins en moins nombreux sur le territoire du SCoT de l'Artois.

Les ménages du territoire ont globalement des revenus faibles. Une analyse à l'échelle des communes laisse toutefois apparaître des disparités en fonction des secteurs considérés. **Le taux de pauvreté est plus important que celui observé dans le département et sur le territoire régional.**

Enjeux qui en découlent :

- **Maintenir la population actuelle et attirer de nouveaux habitants** en travaillant notamment sur l'attractivité du territoire ;
- **Limiter l'étalement urbain et la péri-urbanisation consommateur d'espaces** pour renforcer les polarités urbaines qui perdent des habitants ;
- **Anticiper le vieillissement de la population** en renforçant l'offre de services et d'équipements adaptées aux personnes âgées ;
- **Accompagner les évolutions démographiques et sociétales** impactant le territoire (diminution de la taille des ménages – monoparentalité – etc.) en matière d'habitat, de services, etc.



HABITAT
P 40-61

01 | CARACTERISTIQUES DU PARC DE LOGEMENTS

Nombre de logements et évolution

Au 1^{er} janvier 2021, 129 092 logements composaient le parc de logements du territoire du SCoT.

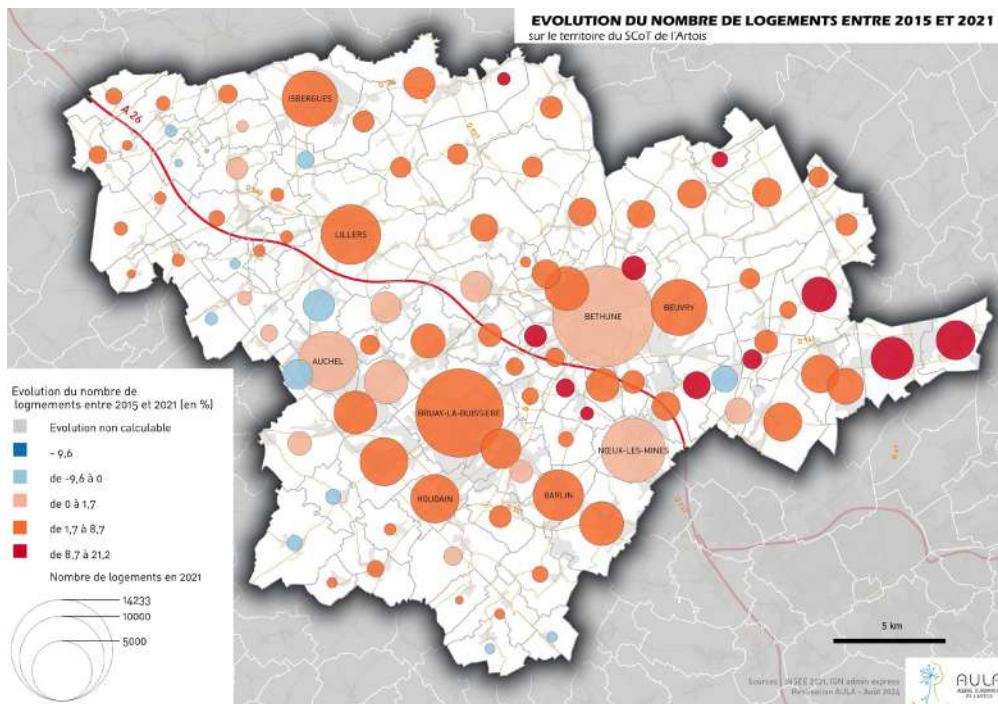
Depuis 1968, le nombre de logements a progressé de 42,7% (+ 38 612 logements).

Sur la période récente, entre 2015 et 2021, malgré la baisse démographique le parc a augmenté de 4 091 logements (+ 3,3%), ce qui représente une progression annuelle de 0,5%. A titre de comparaison, sur la même période, le nombre de logements a augmenté de 3,5% à l'échelle départementale et de 4,1% à l'échelle régionale.

L'augmentation du parc de logements s'explique notamment par l'augmentation du nombre de ménages et de la diminution du nombre moyen d'occupants par résidence principale qui sont liées aux évolutions sociétales (vieillissement de la population, augmentation des familles monoparentales...) mais également par l'amplification du phénomène de périurbanisation et notamment avec le développement du modèle d'habitat individuel avec jardin.

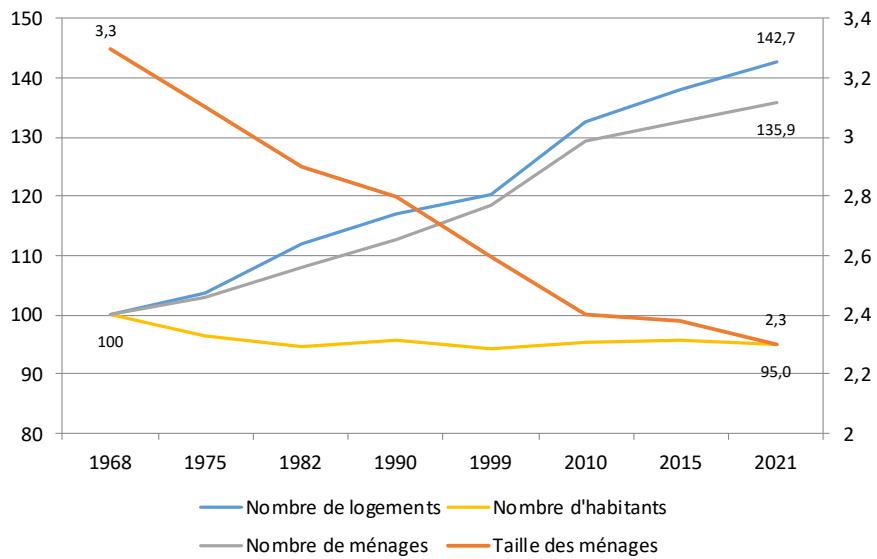
La carte ci-dessous nous montre la répartition et l'évolution du nombre de logements sur le territoire du SCoT de l'Artois.

On constate que l'évolution du nombre de logements n'est pas homogène sur le territoire et que la majorité des logements se concentrent sur les polarités. Pour autant, les dynamiques résidentielles se concentrent sur les communes périphériques de ces polarités où les phénomènes de périurbanisation sont observés.



Comme le montre le graphique ci-dessous, on observe depuis 2010, une décorrélation de plus en plus importante entre le nombre de logements et le nombre de ménages, ce qui contribue notamment au développement de la vacance dans le parc de logements.

Evolution du nombre d'habitants, de ménages et de logements et de la taille des ménages depuis 1968 sur le territoire du SCoT Indice base 100



Source : Exploitation principale des résultats du recensement de la population – INSEE – Traitement AULA

Evolution du nombre de logements en effectif, pourcentage et évolution annuelle moyenne entre 2015 et 2021 sur le territoire du SCoT

	1968	1975	1982	1990	1999	2010	2015	2021
SCoT de l'Artois	90 480	93 784	101 364	105 886	108 921	120 014	125 001	129 092

Source : Exploitation principale des résultats du recensement de la population – INSEE – Traitement AULA

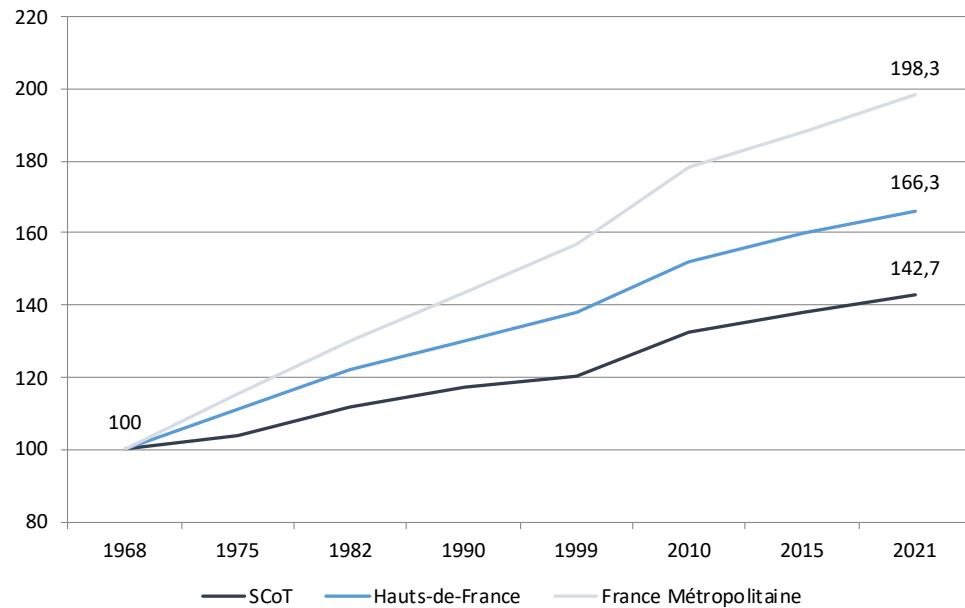
Evolution du nombre de logements en effectif, pourcentage et évolution annuelle moyenne entre 2015 et 2021

	Effectif (2015/2021)	Pourcentage (2015/2021)	Evolution annuelle (2015/2021)
SCoT de l'Artois	+ 4 091	+ 3,3%	+ 0,5%
Département	+ 24 451	+ 3,5%	+ 0,6%
Région	+ 115 566	+ 4,1%	+ 0,7%
France Métropolitaine	+ 1 900 681	+ 5,5%	+ 0,9%

Source : Exploitation principale des résultats du recensement de la population – INSEE – Traitement AULA

Sur la période globale, entre 1968 et 2021, le rythme de croissance du parc de logements a été modéré et inférieur aux moyennes observées aux échelles régionale et nationale.

Evolution du nombre de logements en 1968 Indice base 100

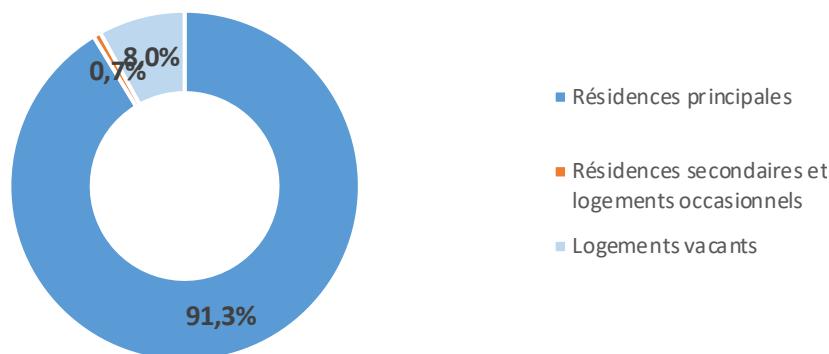


Source : Exploitation principale des résultats du recensement de la population - INSEE - Traitement AULA

Catégories de logements

En 2021, les résidences principales représentaient 91,3% des logements à l'échelle du SCoT (soit 117 829 sur les 129 092 logements qui composent le parc). Cette part est supérieure à celles observées à l'échelle départementale (86,1% des logements du parc) et à l'échelle régionale (90,1% des logements du parc).

Répartition du nombre de logements par catégorie en 2021 sur le territoire du SCoT



Source : Exploitation principale des résultats du recensement de la population - INSEE - Traitement AULA

La part de résidences secondaires et logements occasionnels⁹ était de 0,7% et celle des logements vacants de 8%. Si la part de résidences secondaires est nettement inférieure à la moyenne départementale (6,5%), celle des logements vacants est supérieure (7,3% des résidences principales).

Cette faible part des résidences secondaires et logements occasionnels s'explique notamment par une faible attractivité du territoire du SCoT pour cette fonction. Cette part est nettement inférieure à celle constatée sur le département, s'expliquant notamment par le fait que le taux départemental est en partie porté par l'attractivité touristique du littoral.

Depuis 2015, le nombre de résidences principales a augmenté de 2,5% (soit + 2 870 logements). **Celui des résidences secondaires et logement occasionnels également avec près de 43%** (+ 267 logements) tout comme le nombre des logements vacants avec une augmentation de + 10,1%, soit + 953 logements supplémentaires.

Evolution du nombre de logements par catégorie depuis 2010 sur le territoire du SCoT

	2010	2015	2021
Résidences principales	112 105	114 959	117 829
Résidences secondaires et logements occasionnels	586	621	888
Logements vacants	7 323	9 422	10 375

Source : Exploitation principale des résultats du recensement de la population - INSEE - Traitement AULA

Focus sur la vacance

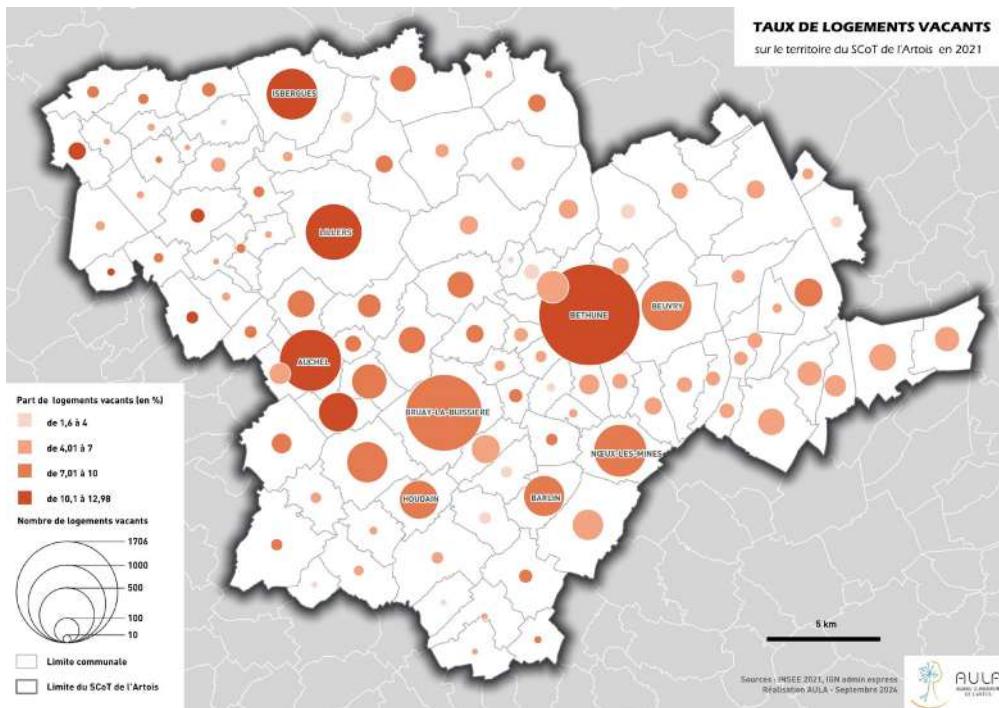
La part des logements vacants (8%) est légèrement supérieure aux moyennes départementale (7,3%), régionale (6,2%) et nationale (7,1%).

Entre 2015 et 2021, le nombre des logements vacants a augmenté de 10,1% (soit + 953 logements). Cette progression a été plus importante que celle observée, à la même période, à l'échelle départementale (+ 3,1%), régionale (+5,5%) mais également à l'échelle nationale (+6,4%).

La vacance ne se répartit pas de façon homogène sur le territoire du SCoT. D'une façon générale, on constate que la vacance se situe dans les polarités et les anciennes communes minières.

A l'inverse, la vacance est plus faible sur la frange nord-est et dans les Collines de l'Artois. Les périphéries sont moins touchées que les villes principales (en particulier Béthune, Lillers, Auchel et Isbergues), signe du déficit d'attractivité de ces dernières.

⁹ : Logement occasionnel : logement ou une pièce indépendante utilisée occasionnellement pour des raisons professionnelles
(source : INSEE)



ZOOM sur les Fichiers Fonciers :

Deux types de vacance peuvent être distinguées :

- **La vacance conjoncturelle** (également appelée « vacance frictionnelle »), liée à la conjoncture du marché, qui est une vacance de courte durée correspondant au temps nécessaire pour la vente ou remise en location des biens (logements vacants de moins de 2 ans).
- **La vacance de longue durée, dite « structurelle »**, qui concerne les biens en situation de blocage (comme les logements en indivision en attente du règlement d'une succession) ou inadaptés à la demande du marché (situation du bien, obsolescence, vétusté, taille ou typologie inadaptée...) (logements vacants de plus de 2 ans).

Ces taux de vacances peuvent être calculés à partir d'une autre source de fichier : les fichiers fonciers.

En 2023, 8,5% des logements du parc étaient vacants d'après les fichiers fonciers (11 243 logements vacants sur 132 308 logements).

57,6% des logements vacants l'étaient depuis moins de deux ans (soit 6 476 sur 11 243 logements).

La part de logements vacants de plus de 5 ans atteignait les 22,5% (soit 2 527 logements vacants), soit 1 logement vacant sur 5.

Nombre de logements vacants en 2023 sur le territoire du SCoT

SCoT de l'Artois		
Logements vacants depuis moins de 2 ans	6 476	57,6%
Logements vacants entre 2 et 5 ans	2 240	19,9%
Logements vacants depuis plus de 5 ans	2 527	22,5%
Total	11 243	100%

Source : Fichiers Fonciers 2023

Types de logements

Au 1^{er} janvier 2021, le parc de logements comptait 110 694 maisons (soit 85,7% du parc de logements) **et 17 362 appartements** (soit 13,4 %). La proportion de maisons est ainsi nettement supérieure à celle observée à l'échelle départementale (76,8%) et régionale (69,9 %).

Répartition des logements par types en 2021

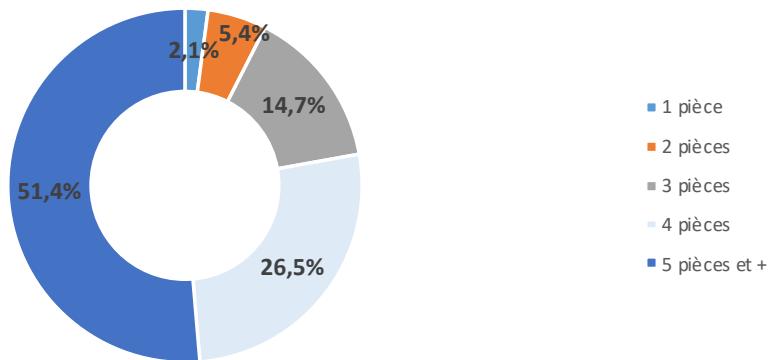
	SCoT de l'Artois	Département	Région
Maisons	85,7%	76,8%	69,9%
Appartements	13,4%	22,1%	29,1%
Autres logements	0,8%	1%	1%

Source : Exploitation principale des résultats du recensement de la population – INSEE – Traitement AULA

Tailles des logements

En 2021, 77,9% des résidences principales du parc de logements comportaient 4 pièces et plus (soit 91 732 logements). Cette proportion est supérieure à celle observée à l'échelle départementale (75,4%) et régionale (69,9%).

Résidences principales selon le nombre de pièces en 2021 sur le territoire du SCoT



Source : Exploitation principale des résultats du recensement de la population – INSEE – Traitement AULA

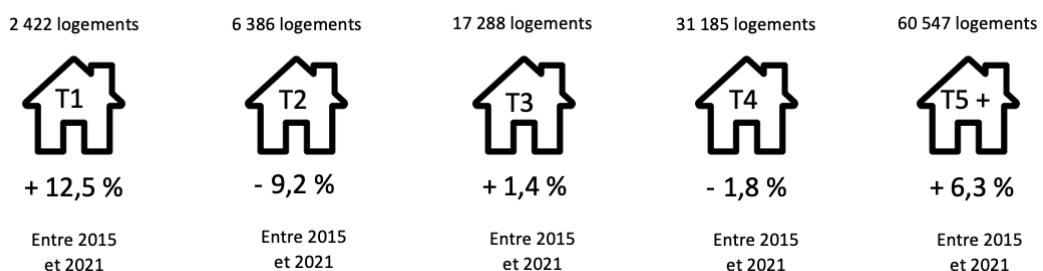
La majorité des résidences principales sont de grande taille (5 pièces et plus, 51,4%).

Les logements de taille moyenne (3 ou 4 pièces) représentent, eux, 41,2% des résidences principales du territoire du SCoT. Enfin, les petits logements (2 pièces et moins) ne représentent que 7,5% de ces résidences.

L'évolution du nombre de résidences principales réparties selon le nombre de pièces est à mettre en corrélation avec l'évolution de la composition des ménages.

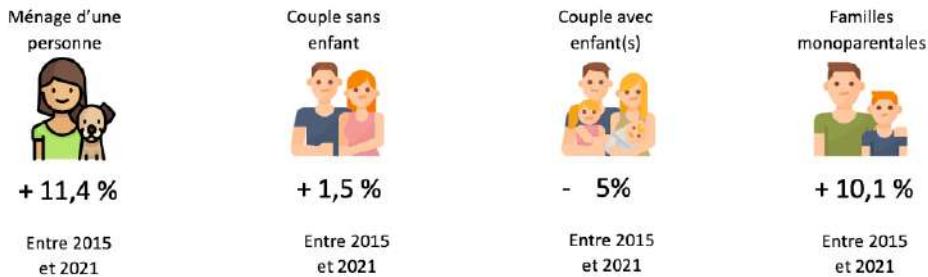
Comme le montre les étiquettes ci-dessous, cette corrélation entre le nombre de résidences principales, la taille des logements et la composition des ménages est inadéquate sur le territoire notamment aux vues des tendances démographiques et évolutions sociétales.

Part et nombre de résidences principales par typologie et évolution annuelle moyenne des résidences principales par typologie entre 2008 et 2018 sur le territoire du SCoT



Source : INSEE, RP2008 et RP2018

Evolution annuelle moyenne de la composition des ménages entre 2008 et 2018 sur le territoire du SCoT



Source : INSEE, RP2008 et RP2018

En effet, pour rappel, en 1968, les ménages du territoire comptaient en moyenne de 3,3 personnes. En 2021, cette moyenne était de 2,3 personnes par ménage.

Ainsi, on constate que malgré la baisse du nombre moyen de personnes par ménage (desserrement des ménages) et la progression plus importante des ménages composés d'une seule personne, en partie lié au vieillissement de la population, ainsi que des familles monoparentales, les grands logements (5 pièces et plus) et ceux de taille moyenne (3 ou 4 pièces) restent parmi les plus nombreux et leurs parts ont encore progressé au cours des cinq dernières années notamment pour les 3 et 5 pièces et plus.

L'enjeu de l'adaptation de la taille des logements aux besoins des ménages, qui pourra passer notamment par la poursuite de la production de logements de taille plus petite, se pose pour le territoire.

Le parc minier

Il est à noter qu'une partie du parc de logements, située dans l'ex-Bassin Minier, présente des caractéristiques particulières qui impliquent un traitement spécifique.

L'installation des compagnies minières sur le territoire au cours du XIXe siècle a transformé son organisation, ses paysages ruraux et a créé un nouveau modèle d'habitat spécifique, avec sa propre identité architecturale et urbaine, destiné à accueillir en nombre la main d'œuvre nécessaire à son industrie.

Quatre grandes périodes marquent l'évolution urbaine des cités :

- **Les corons (1820-1890)**, dont la caractéristique est le logement familial en bande. Dans certaines cités, ces bandes de logements individuels peuvent s'étendre sur une centaine de mètres et sont appelées des barreaux ;
- **Les cités pavillonnaires (1860-1939)**, caractérisées par des maisons jumelles, implantées plus en retrait de la route et entourées d'un petit jardin. La hiérarchie au sein des compagnies minières est traduite dans le bâti et donne lieu à la construction de bâtisses plus travaillées ;
- **Les cités jardins apparaissent au début du XXème siècle (1904-1939)**, une attention plus forte est portée à l'environnement paysager de la cité à travers des jardins privés et publics et une voirie plus sinuose ;

- **Les cités modernes/contemporaines apparaissent après la deuxième guerre mondiale (1946-1970)**, l'architecture est plus épurée et la construction est basée sur la rationalisation et l'industrialisation à partir de matériaux plus modernes comme le fibrociment, afin de répondre à la demande.

Depuis 2014, la majorité des logements miniers recensés sur le territoire du SCOT de l'Artois font partie du parc locatif social. Une partie d'entre eux sont occupés, à titre gratuit, par les ayants-droit des mines (anciens mineurs ou leurs veuves). Sont également recensés parmi les cités minières des logements privés qui ont été cédés à leurs occupants par les propriétaires successifs du patrimoine minier depuis l'après-guerre (HBNPC et Charbonnages de France).

Les logements miniers sont anciens et souvent énergivores et leur structuration interne n'est plus forcément en adéquation avec les besoins actuels des familles et les modes de vie modernes.

Sur le plan social, les habitants des cités minières cumulent des difficultés. On observe, en effet, que les communes où les revenus médians sont les plus faibles sont celles du cœur urbain qui comportent la part la plus importante de logements sociaux et notamment miniers.

Plusieurs démarches et politiques publiques, telles que la 3^{ème} Révolution industrielle (REV3) et l'Engagement pour le Renouveau du Bassin Minier (ERBM) permettent d'agir sur ces cités tout en prenant en considération leurs spécificités.

L'articulation entre l'usage quotidien et moderne de cet habitat avec la préservation de ce patrimoine spécifique, reconnu par l'inscription du Bassin Minier en tant que « paysage culturel évolutif vivant » au Patrimoine Mondial de l'UNESCO, est donc un enjeu important pour le SCoT.

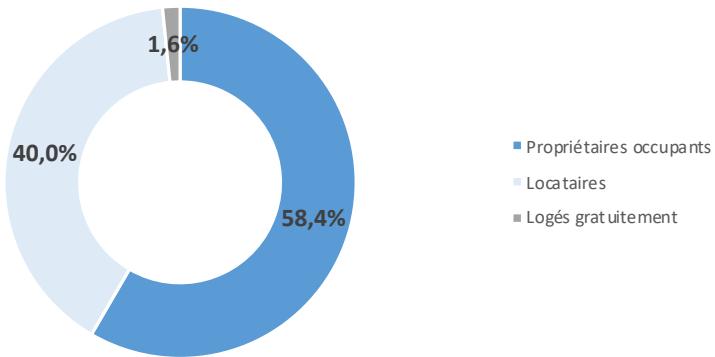
02 | OCCUPATION DES LOGEMENTS

Statut d'occupation

Au 1^{er} janvier 2021, 58,4 % des résidences principales du parc de logements étaient occupées par un propriétaire (soit 68 779 résidences principales occupées à ce titre) contre 40% de résidences principales occupées par un locataire (soit 47 138 résidences principales occupées à ce titre).

A titre de comparaison, à l'échelle départementale, 58% des résidences principales étaient occupées par un propriétaire et 40,4% des résidences principales occupées par un locataire. Ces proportions étaient sensiblement identiques à l'échelle régionale (57,4% pour les propriétaires et 41% pour les locataires avec un bail).

Résidences principales selon le statut d'occupation en 2021 sur le territoire du SCoT



Source : Recensement de la population – INSEE – Traitement AULA

Depuis 2015, le nombre de propriétaires occupants et des locataires ont progressé (+ 3,1%). Toutefois, on note que le nombre des logés gratuitement a diminué (-23,1%).

La part de résidences principales louées en tant que logement HLM loué vide était de 19,2 %, soit une part similaire à celle observée à l'échelle régionale (19,2%) et légèrement inférieur à l'échelle départementale (20%).

Nombre de logements vacants en 2023 sur le territoire du SCoT

SCoT de l'Artois		
	Effectif en 2021	Evolution 2015 – 2021
Propriétaires occupants	68 779	+ 3,1%
Locataires	47 138	+ 3,1%
dont d'un logement HLM loué vide	22 638	+ 1,6%
Logés gratuitement	1 912	-23,1%
Ensemble	117 829	+2,5%

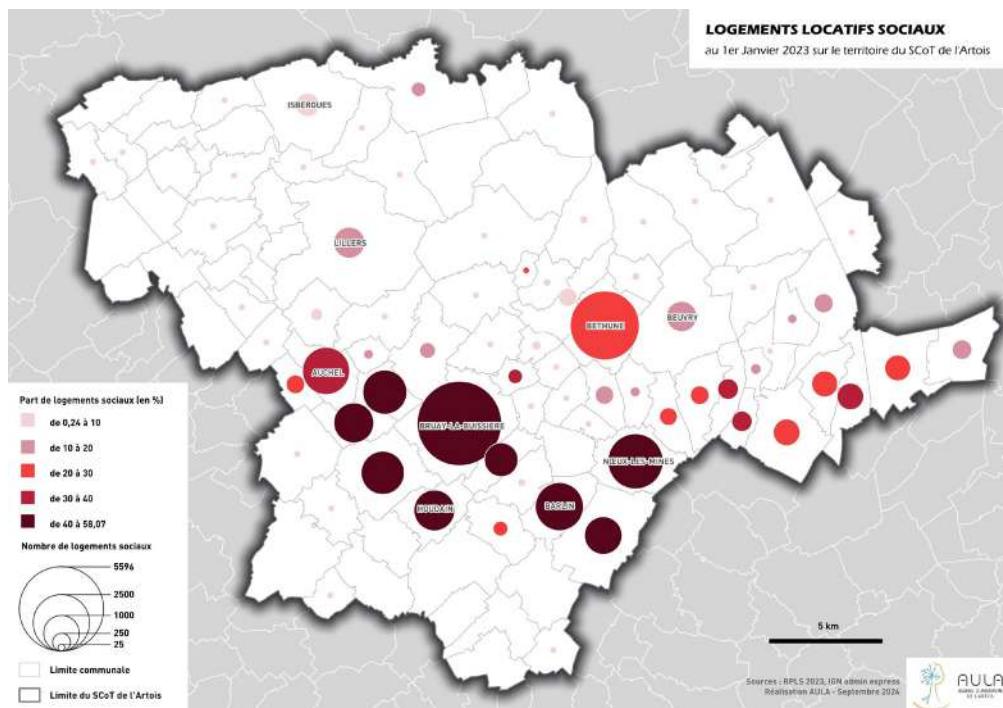
Source : Exploitation principale des résultats du recensement de la population – INSEE – Traitement AULA

Focus sur le parc locatif social

En 2023, selon les données du Répertoire des logements Locatifs des bailleurs Sociaux (RPLS), 31 661 logements sociaux sont situés sur le territoire du SCoT (31 687 logements sociaux d'après la Communauté d'Agglomération de Béthune – Bruay, Artois Lys Romane), ce qui représente de l'ordre de 24% du parc total de logements.

Ces logements sont répartis entre plusieurs bailleurs sociaux : Maisons & Cités, SIA Habitat, Pas-de-Calais Habitat, Flandre Opale Habitat, etc.

Les logements sociaux se concentrent essentiellement dans les polarités du territoire ainsi que dans les communes de l'ex-Bassin Minier et sont beaucoup moins présents dans les secteurs ouest, du Bas-Pays et des Collines de l'Artois où le parc privé est davantage dominant.



Le parc locatif social est majoritairement constitué de logements individuels, à hauteur de 73% du parc total (23 037 logements en 2023), contre 27% de logements collectifs (8 624 logements).

Cela s'explique par le poids important du parc de logements miniers (constitué de maisons individuelles) appartenant pour l'essentiel au bailleur Maisons & Cités et, dans une moindre mesure, à SIA Habitat.

La présence des cités minières explique également qu'une partie importante du parc locatif social du territoire a été construit avant 1944 (39%, soit 12 258 logements). 22% du parc date de la période 1975/1989 et 20% de 1990/2012.

Sur la période récente (2013–2023), 2 702 logement ont été construits, ce qui représente 9% du parc total.

L'ancienneté relative du parc locatif social se traduit dans les étiquettes énergétiques des logements. Sur les 16 757 logements ayant bénéficié d'un DPE en août 2024, soit 53,3% du parc total, **un logement sur 4 avait une étiquette énergétique classée E ou supérieure**. Il y a un enjeu de mise aux normes thermiques du parc locatif social qui est abordé depuis quelques années dans le cadre des opérations de rénovation du parc minier (programme pour « l'Engagement pour le Renouveau du Bassin Minier » ERBM) et des différents projets NPNRU mais aussi depuis la loi 'Climat et Résilience'.

En ce qui concerne la typologie du parc, il est constitué principalement de logements T3 (12 462 logements – 39%) et T4 (10 060 logements – 32%), ce qui représente au cumulé plus de 70% du parc total. Les logements de petite taille (T1 et T2) représentent 18% du parc locatif, tandis que les grands logements (T5 et +) forment 10% de celui-ci.

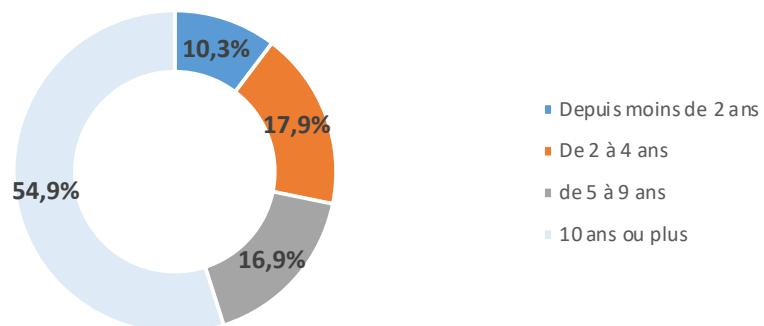
Enfin, le parc locatif social est majoritairement constitué de logements PLUS à 85%, permettant l'accès au logement social du plus grand nombre de ménages éligibles. Les PLAI représentent 7% du parc et les PLS 8% (en fonction des plafonds de ressource).

Ancienneté d'aménagement

En 2021, on constate que la majorité des ménages ont emménagé sur le territoire depuis dix ans ou plus (54,9%). Les trois quarts d'entre eux (71,8%) se sont installés sur le territoire depuis au moins cinq ans.

A titre de comparaison, la part de ménages installés depuis dix ans et plus était de 54,2% à l'échelle du département (71,1% depuis au moins 5 ans) et de 51,8% à celle des Hauts-de-France (68,7% depuis au moins 5 ans).

Ancienneté d'emménagement dans la résidence principale en 2021 sur le territoire du SCoT



Source : Exploitation principale des résultats du recensement de la population – INSEE – Traitement AULA

Accueil des Gens du Voyage

Le Schéma Départemental d'Accueil et d'Habitat des Gens du Voyage (SDAHGV) pour la période 2019 à 2024 fixe les objectifs à atteindre sur l'agglomération de Béthune-Bruay, Artois Lys Romane en matière d'accueil de cette population.

Le schéma pour la période de 2012 à 2018 prescrivait 9 Aires d'Accueil Permanentes pour 236 places ainsi qu'une Aire de Grand Passage de 200 places. Au terme de cette période, seules sept Aires d'Accueil Permanentes ont été réalisées.

Pour la période de 2019 à 2024, le schéma fixe l'obligation pour le territoire de proposer 8 aires d'accueil permanentes pour 236 places, une aire de grand passage de 200 places et un lotissement d'habitat adapté de 20 places.

Le territoire devra donc réaliser une aire d'accueil permanente de 35 places qui pourra, suivant les modalités précisées par le schéma, prendre la forme de deux aires de 20 et 15 places selon les contraintes foncières.

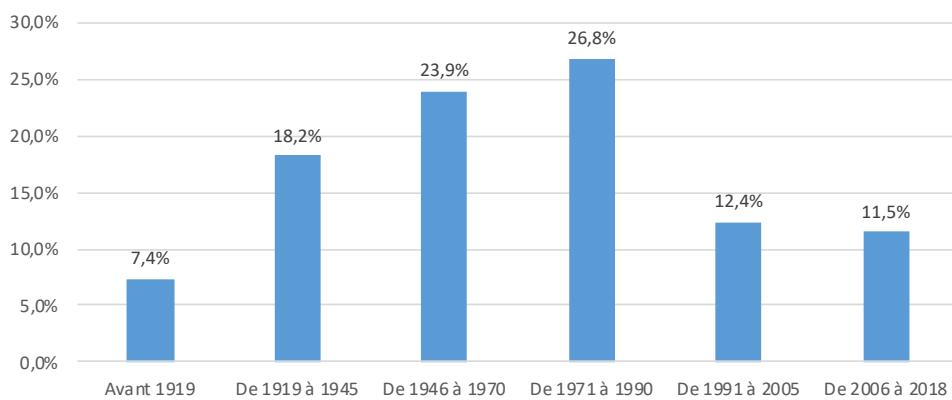
Il devra également réaliser l'aire de grand passage prescrite.

03

ANCIENNETE DU PARC ET DYNAMIQUE DE CONSTRUCTION

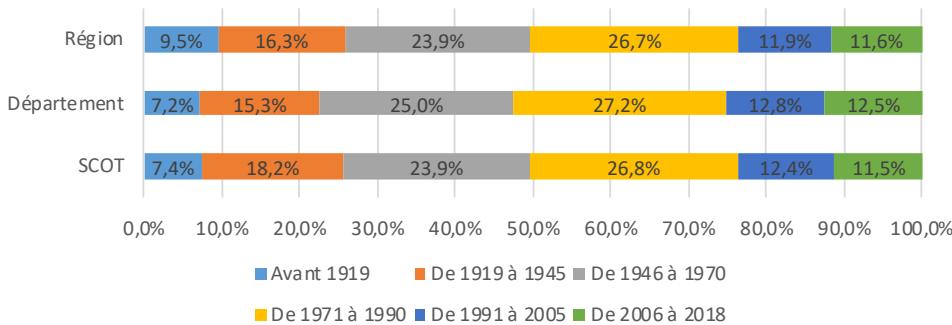
Résidences principales selon la période d'achèvement

Selon les données du recensement de la population au 1^{er} janvier 2021, la moitié des résidences principales du territoire (49,5%) ont été achevées avant 1971 soit avant l'adoption de la première réglementation thermique de 1974 et sont donc potentiellement énergivores.

Résidences principales en 2021 selon la période d'achèvement sur le territoire du SCoT

Source : Exploitation principale des résultats du recensement de la population – INSEE – Traitement AULA

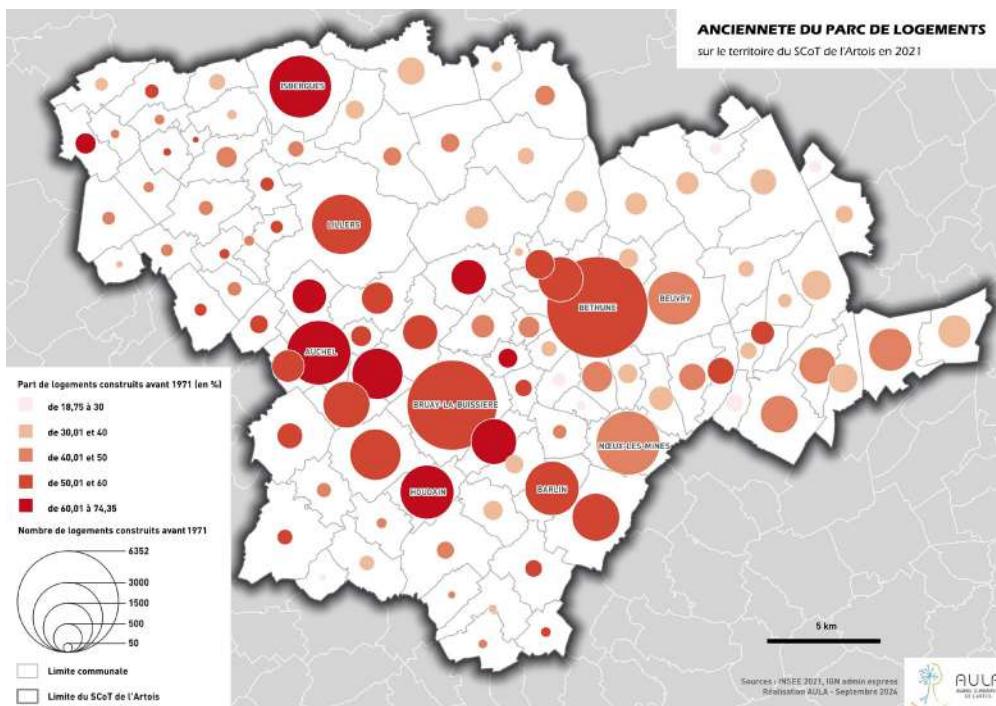
Cette part est légèrement plus élevée que celle observée à l'échelle départementale (47,5%) et dans une moindre mesure inférieure à l'échelle régionale (49,7%).

Résidences principales en 2021 selon la période d'achèvement

Source : Exploitation principale des résultats du recensement de la population – INSEE – Traitement AULA

A une échelle plus fine, on constate que la répartition de ces logements, construits avant 1971, n'est toutefois pas homogène sur le territoire.

On note que la part des résidences principales construites avant 1971 est plus importante dans les polarités et les ex-communes minières, au passé industriel. A l'inverse, les résidences principales d'avant 1971 sont nettement moins présentes sur les franges nord-est et nord-ouest du territoire.



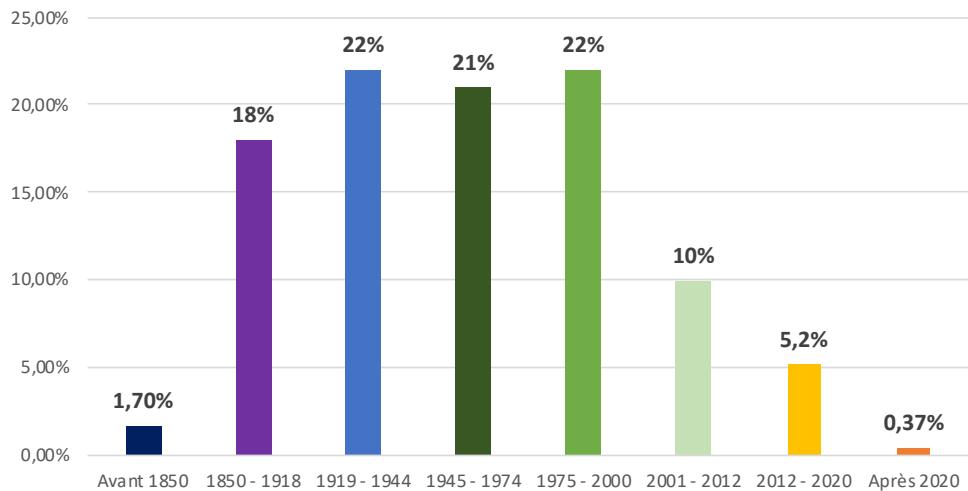
ZOOM sur les Fichiers Fonciers :

Afin de compléter les données INSEE, l'analyse s'appuie également sur les données issues des fichiers fonciers enrichis du CEREMA.

« Cette donnée étant déclarative, les valeurs rentrées à l'année peuvent comporter des inexactitudes. C'est pourquoi, les éléments sont référencés en suivant des périodes de construction plutôt que l'année exacte. Cela permet également de se positionner et analyser les chiffres en fonction des différentes réglementations thermiques qui ont eu lieu (1974-1982-1988-2000-2005-2012-2020) » ([Source](#) : URBS – Fichier IMOPE).

De ce fait, selon les données des fichiers fonciers de 2022, plus de la moitié des résidences principales du territoire (62,7%) ont été achevées avant 1974 soit avant l'adoption de la première réglementation thermique.

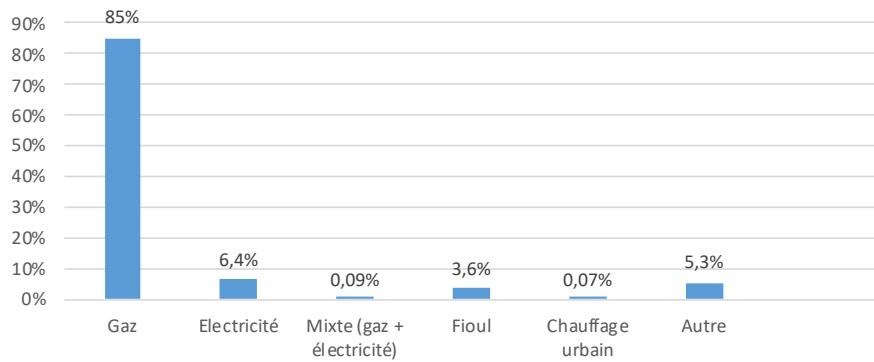
Année d'achèvement du logement déclarée par le propriétaire en 2022 sur le territoire du SCoT



Source : Fichiers Fonciers enrichis – CEREMA

En parallèle, on constate que 85 % de l'énergie consommée (réelle ou prédictive) par le territoire pour le chauffage des logements d'habitation provient d'énergies fossiles (produits pétrolier et gaz).

Source d'énergie de chauffage (réelle ou prédictive) en 2020 sur le territoire du SCoT



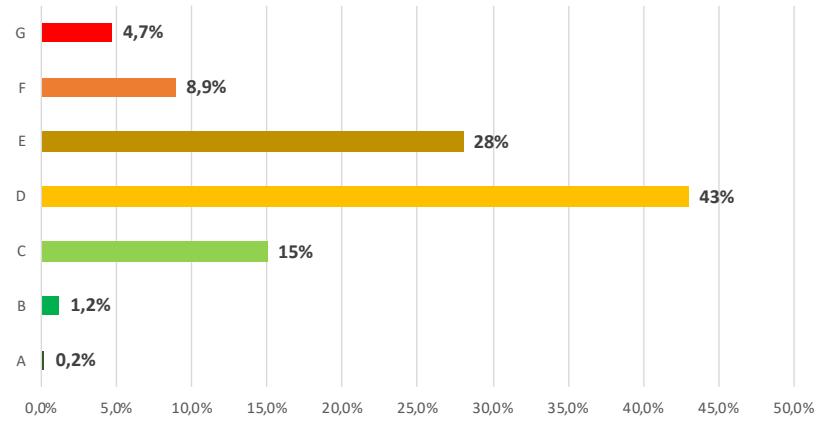
Source : Source d'énergie / type de chauffage – URBS

Une étiquette énergie est attribuée à un logement ou à un bâtiment suite à l'établissement d'un Diagnostic de Performance Energétique (DPE) évaluant sa consommation d'énergie et son émission de Gaz à Effet de Serre (GES). Ce DPE est obligatoire en cas de vente ou location et ne s'applique pas aux Monuments historiques classés ou inscrits et locations saisonnières.

Sur le territoire du SCoT de l'Artois, en moyenne, les logements sont classés D (donnée réelle et prédictive).

Cette étiquette énergétique s'explique en partie par l'ancienneté du parc de logements (mauvaise isolation, vétusté, etc.).

DPE – Classe énergétique diagnostiquée ou estimée en 2023 sur le territoire du SCoT (kWhep/m²/an)



Source : Algorithme prédictif du DPE – V3 – URBS

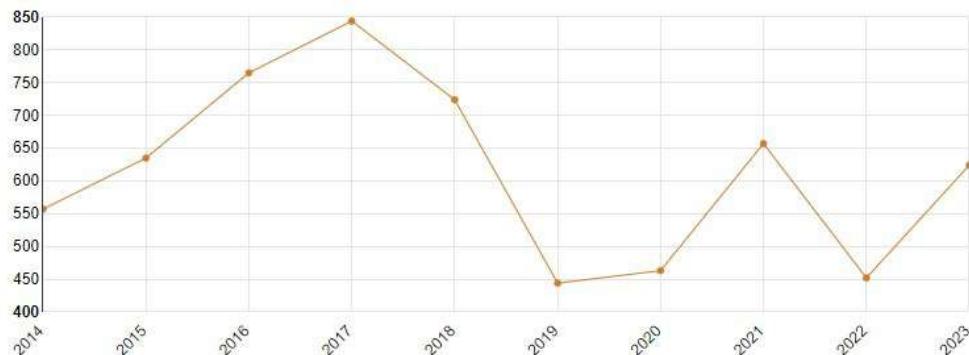
En France, un logement est considéré comme une passoire thermique s'il obtient un score de F ou G. 13,6% des logements sont donc considérés comme des passoires thermiques sur le territoire du SCoT de l'Artois.

Construction neuve

En 2023, la construction de 624 logements a été commencée sur le territoire du SCoT.

Le graphique ci-dessous montre un marché de la construction assez fluctuant, avec des phases de forte croissance (2016–2017, 2021) suivies de ralentissements marqués (2018–2020, 2022). La reprise observée en 2023 est encourageante, mais les variations importantes d'une année à l'autre suggèrent un marché soumis à des influences économiques et conjoncturelles importantes.

Evolution du nombre de logements commencés sur le territoire du SCoT



Source : DiDo

En ce qui concerne le nombre de logements autorisés, le graphique ci-dessous montre une dynamique très instable sur la période 2013-2022, avec des chutes soudaines suivies de rebonds. La tendance actuelle (après 2020) semble être à la reprise forte, probablement après une période d'incertitude. Cependant, le léger recul en 2022 pourrait indiquer une normalisation après la hausse rapide en 2021.

Ces fluctuations pourraient refléter des influences économiques et politiques, ainsi que des événements extraordinaires comme la crise sanitaire.

Evolution du nombre de logements autorisés sur le territoire du SCoT



Source : DiDo

POINTS DE REPERE



129 092

logements en 2021
(soit +3,3% entre 2015 et 2021)

Une population en diminution
(-0,87% entre 2015 et 2021)

mais un nombre de ménages en hausse

(+ 2,5 entre 2015 et 2021)

un nombre de personnes par ménage en baisse

(de 2,38 à 2,30 personnes entre 2015 et 2021)



91,3%

de résidences principales



8%

de logements vacants

(+953 logements / +10,1% entre 2015 et 2021)



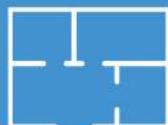
25 797

logements sociaux



85,7%

de maisons



77,9%

de résidences principales
de 4 pièces et plus



49,5%

de résidences principales
construites avant 1971



58,4%

de propriétaires occupants
(+3,1 % entre 2015 et 2021)



54,9%

d'occupants installés depuis 10
ans et plus



624

logements commencés en
2023



D

secteur résidentiel : étiquette
énergétique moyenne

Synthèse

Le parc de logements comptait, au 1^{er} janvier 2021, 129 092 logements. Ce nombre a progressé de 3,3% entre 2015 et 2021 malgré la perte de population observée sur cette période. Cette évolution s'explique notamment par l'augmentation du nombre de ménages conjuguée à la diminution du nombre moyen d'occupants par résidence principale liées aux évolutions sociétales.

L'habitat du territoire se caractérise par une prépondérance de résidences principales (91,3%), occupées majoritairement par des propriétaires (58,4%). La maison est le type prédominant de résidences principales (85,7%).

Le parc de logements comporte davantage de logements de moyenne et grande taille posant ainsi l'enjeu d'adaptation de l'offre aux besoins des ménages liés aux évolutions socio démographiques observées sur le territoire.

En 2022, selon les données du Répertoire des logements Locatifs des bailleurs Sociaux (RPLS), 31 661 logements sociaux sont situés sur le territoire du SCoT (31 687 logements sociaux d'après la Communauté d'Agglomération de Béthune – Bruay, Artois Lys Romane).

Ces logements sont répartis entre plusieurs bailleurs sociaux : Maisons & Cités, SIA Habitat, Pas-de-Calais Habitat, Flandre Opale Habitat, etc.

Plus de la moitié des résidences principales ont été achevées avant l'adoption de la première réglementation thermique de 1974 et sont donc potentiellement énergivores. Les énergies fossiles (gaz, fioul) sont les plus utilisées par le secteur résidentiel pour le chauffage.

L'ancienneté du parc de logements explique en partie l'étiquette énergétique des logements du territoire qui sont classés en D.

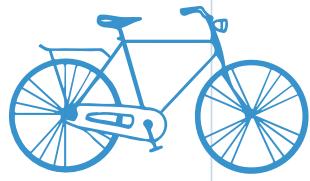
En 2021, on constate que la majorité des ménages ont emménagé sur le territoire depuis dix ans ou plus (54,9%). Les trois quarts d'entre eux (71,8%) se sont installés sur le territoire depuis au moins cinq ans.

La part des logements vacants (8%) est légèrement supérieure aux moyennes départementale (7,3%), régionale (6,2%) et nationale (7,1%).

Si comme pour d'autres territoires, l'habitat est un poste important du rythme de consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers, **on constate que le rythme de construction de logements commencés a augmenté entre 2022 et 2023.**

Enjeux qui en découlent :

- **Etablir une stratégie de densification des centralités** en travaillant les formes urbaines et en mobilisant les friches afin de limiter la consommation foncière liée à l'habitat et la périurbanisation ;
- **Intégrer des critères environnementaux** (construction écologique, gestion des déchets, espaces verts) pour favoriser un développement durable ;
- **Lutter contre la vacance en renforçant l'attractivité du parc ancien** (lutte contre les passoires thermiques et améliorations des performances énergétiques du parc – réhabilitation – etc.) et des centralités (renforcement de la qualité des espaces publics – etc.) ;
- **Identifier et réhabiliter les logements insalubres** pour protéger les populations vulnérables et garantir un logement décent à tous ;
- **Veiller à la cohérence entre le développement de l'habitat, l'offre en commerces et services, les équipements structurants de transport et la mobilité des habitants** ;
- **Favoriser les parcours résidentiels et la mixité sociale et intergénérationnelle dans les programmations de logements** en lien avec le vieillissement de la population et les évolutions sociétales observées (desserrement des ménages monoparentalité – etc.).
 - **Développer les logements adaptés pour les personnes âgées** (accessibilité, sécurité) **et des services à domicile** pour permettre aux personnes âgées de vivre de manière autonome.
 - **Proposer des logements abordables et adaptés aux familles/évolutions sociétales, ainsi que des résidences étudiantes**, pour attirer les jeunes ménages et favoriser le renouvellement démographique.
- **Promouvoir des projets de logements diversifiés et de qualité** (types de logements, niveau de loyer) qui contribue à éviter la concentration de la pauvreté et à favoriser la cohésion sociale.

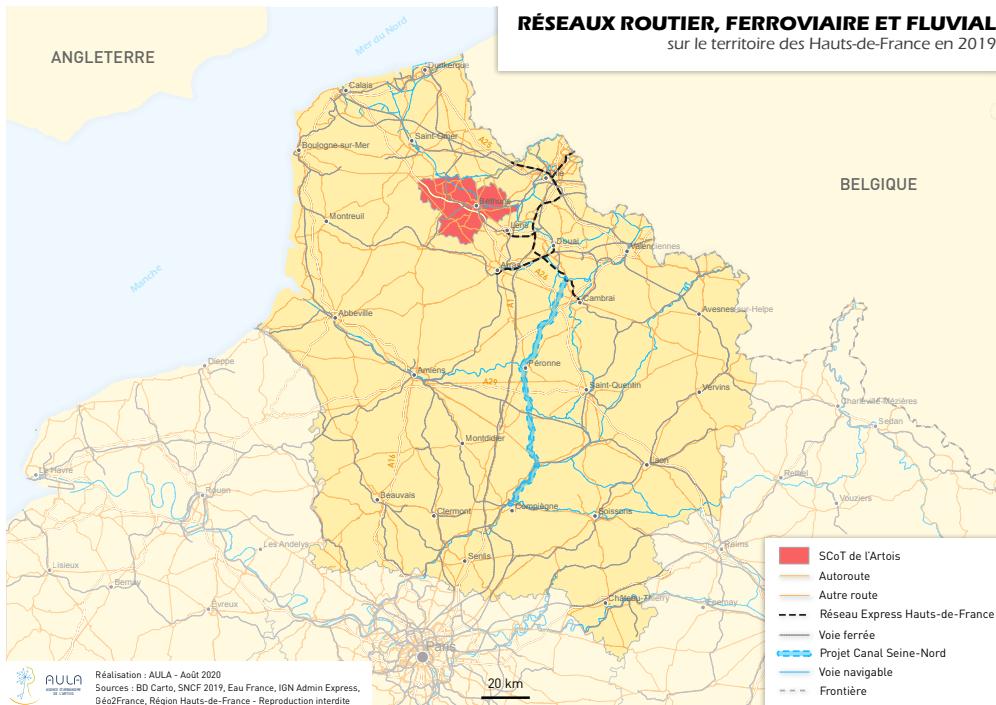


MOBILITES

P 62-97

01 | LES INFRASTRUCTURES

Le territoire du SCoT de l'Artois bénéficie d'une position stratégique, au sein d'une grande région transfrontalière. Sa position de « carrefour » au sein de la Région lui permet de disposer d'avantages indéniables en termes d'accessibilité. Ce territoire présente la particularité de regrouper des territoires hétérogènes avec des zones urbaines densément peuplées et des espaces ruraux et périurbains.



Le réseau routier

Le réseau routier du SCoT de l'Artois repose sur un réseau hérité du passé, avec des axes de diverses importances.

- **La desserte autoroutière**

Le territoire du SCoT de l'Artois est traversé d'est en ouest par l'autoroute A26 reliant Calais à Reims et Troyes et au-delà l'est de la France et la vallée du Rhône. **Bien que payante, cette autoroute joue un rôle au niveau local** à la fois pour des échanges internes au SCoT de l'Artois (entre les échangeurs de Lillers et Béthune principalement) ou vers Lens-Liévin grâce à la connexion avec l'A21.

- **Les routes nationales et départementales**

En plus de l'autoroute A 26, le territoire est maillé par un réseau important de routes départementales qui constitue le véritable réseau structurant du territoire.

On y retrouve par exemple la RD941, qui permet sur sa partie nord, de relier Béthune à La Bassée avant de se connecter à la RN47 et à la RN41 qui permettent de rejoindre l'ouest de la Métropole Lilloise, la RD943, qui longe l'A26 et relie les communes d'Aire-sur-la-Lys, Lillers, Béthune et Lens, la RD937, qui relie l'Arrageois au Béthunois, et la RD301, située dans le prolongement de l'A21.

Viennent se rajouter à ces axes, des axes secondaires et des voies locales permettant de rejoindre les communes plus rurales.

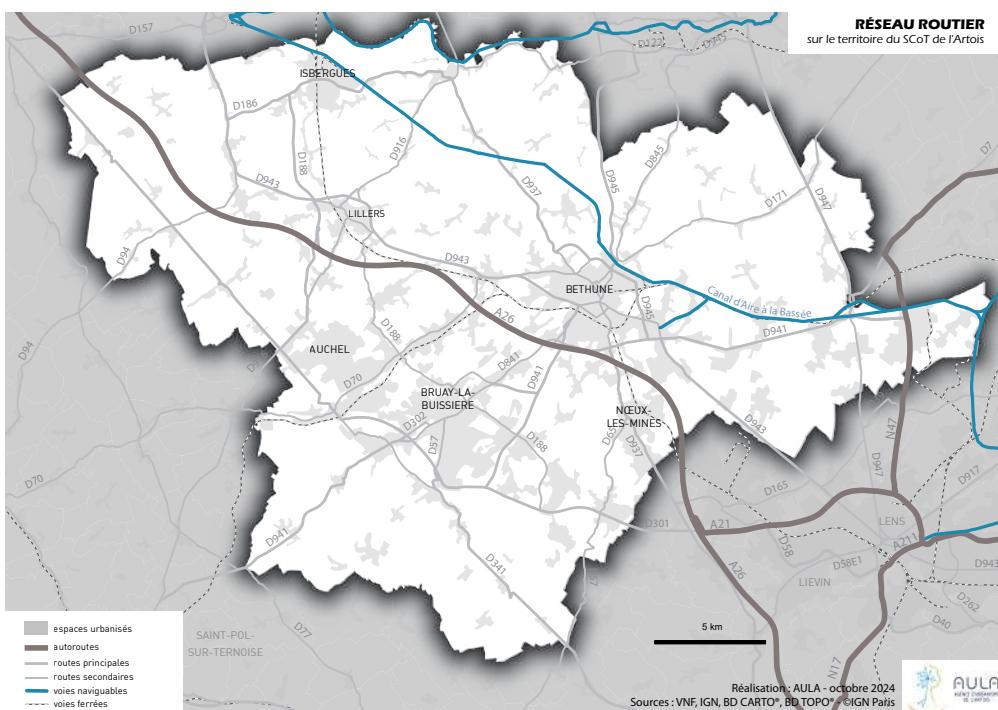
Le territoire du SCoT dispose ainsi d'une bonne accessibilité routière permettant de se situer à environ :

- 2h00 de Bruxelles ;
- 2h30 de Paris ;
- 3h30 de Londres.

A l'échelle des Hauts-de-France, le réseau routier permet de rejoindre les polarités urbaines d'envergure régionale dont les plus proches sont :

- Arras, en 30 min ;
- La Métropole Européenne de Lille, en 55 min ;
- Douai, en 52 min ;
- Amiens, en 1h30 ;
- Lens, en 26 min.

Les temps de parcours vers Lille pouvant être considérablement rallongés en heures de pointe.



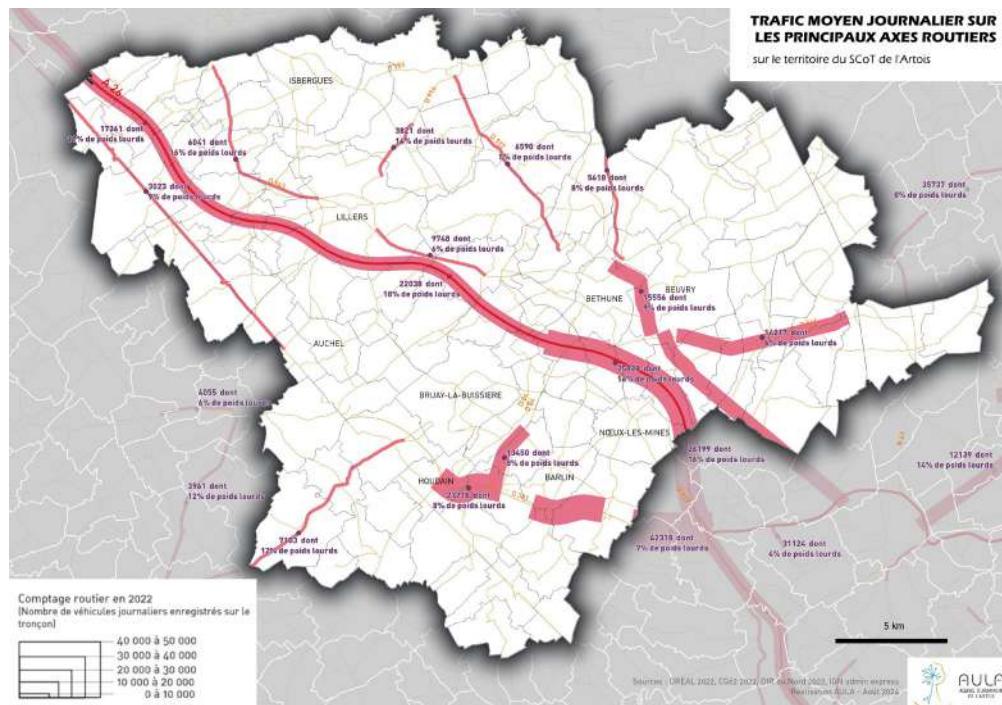
S'il n'existe pas de gros point dur en matière de congestion routière sur le territoire, on observe cependant un niveau élevé de trafic depuis le début des années 2000.

L'autoroute A26, autoroute payante, a vu son trafic passer de 23 100 véhicules/jour environ en 2019 à 23 570 véhicules/jour en 2023 entre Lillers et Béthune, de 27 100 véhicules/jour en 2019 à 27 320 véhicules/jour en 2023 entre Béthune et Nœux-les-Mines et de 27 400 véhicules/jour en 2019 à 27 637 véhicules/jour en 2023 entre Nœux-les-Mines et Liévin.

Comparé au trafic des autres axes à 2x2 voies du territoire, le trafic de l'A26 est notamment inférieur à celui de la RD301 (28 926 véhicules/jour en 2021 à hauteur du point de comptage situé à Hersin Coupigny et 27 718 véhicules/jour en 2022 à Houdain).

Le trafic sur la route départementale 941 est quant à lui stable, environ 14 000 véhicules/jour, entre Béthune et La Bassée, phénomène s'expliquant notamment par la croissance de l'usage du TER entre Béthune et Lille.

La densité des flux pose la question de leur régulation et de la gestion des effets de report de trafic en cas de saturation.



L'enjeu est d'autant plus fort que la saturation du réseau routier risque de s'accentuer au cours des années à venir au regard de la distanciation accrue des lieux de résidence et de travail et du développement des zones d'activités logistiques.

En complément, en 2022, 76 accidents corporels ont été répertoriés sur le territoire du SCoT, soit une baisse de 30% depuis 2019.

Le réseau ferroviaire

Le territoire du SCoT de l'Artois bénéficie d'une desserte ferroviaire assurée par deux principales lignes.

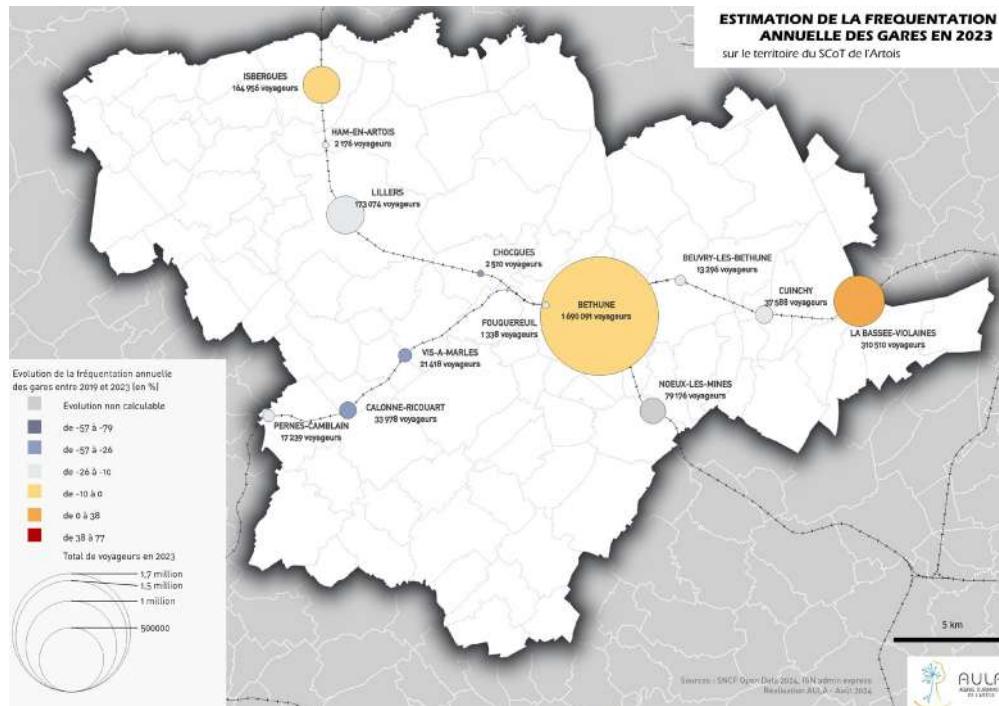
On compte ainsi :

- **Un pôle d'échanges principal** se trouvant à Béthune desservi à la fois par le TER et le TGV ;
- **Un pôle d'échange secondaire** se trouvant à Lillers ;
- **3 gares** se trouvant à Nœux-les-Mines, Calonne-Ricouart et Isbergues ;
- **7 haltes ferroviaires** se situant à Cuinchy, Beuvry, Fouquereuil, Vis-à-Marles, Pernes-Camblain, Chocques et Ham-en-Artois.

A noter également la présence du pôle d'échange secondaire de la Bassée, située à la limite du territoire du SCoT, mais qui est fortement utilisée par les habitants du territoire, pour se rendre au cœur de la Métropole Lilloise.

En termes de fréquentation annuelle, parmi les principaux points d'arrêt du territoire, la gare de Béthune est de loin la plus fréquentée en 2023 (1 690 091 usagers) devant Lillers (173 074 usagers) et Isbergues (164 956 usagers).

Le pôle d'échange de la Bassée compte quant à lui 310 510 usagers en 2023.



En 2019, l'offre a été profondément remaniée pour accroître les liaisons directes et semi-directes entre les principales gares de la région dont font partie Béthune, Lens, Libercourt et La Bassée.

Si les gares comme Isbergues, Lillers ou Noeux-les-Mines bénéficient toujours d'une desserte conséquente (37 trains par jour), on peut noter une perte de 7 dessertes quotidiennes.

Si l'offre est plus stable pour les haltes entre Béthune et Saint-Pol-sur-Ternoise entre les différentes années, il faut néanmoins noter que le nombre de trains directs vers Lille a diminué.

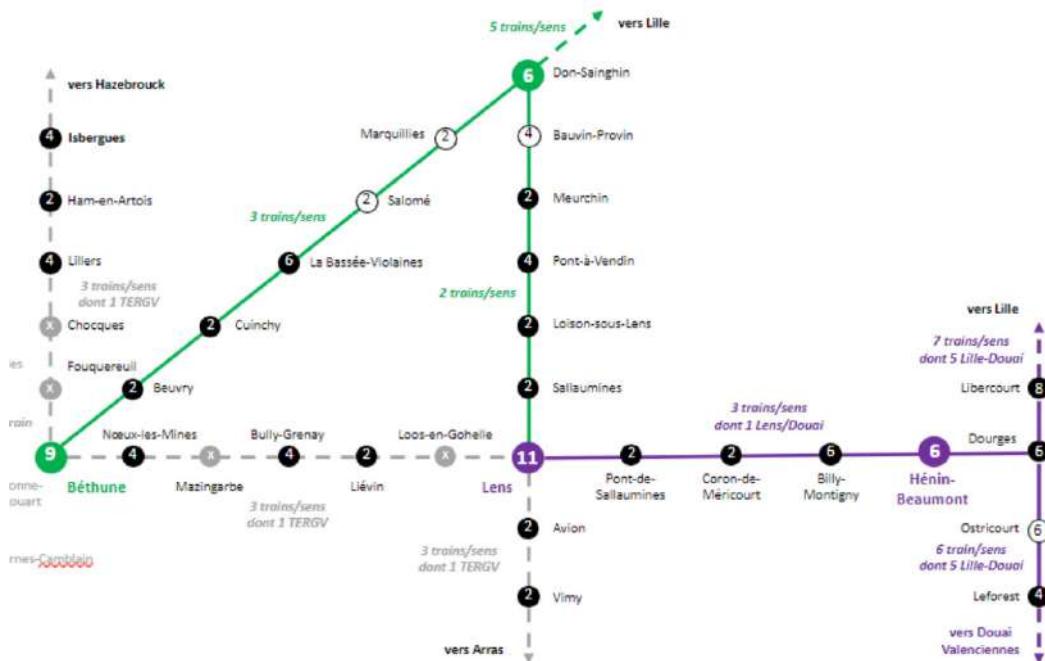
ZOOM sur le Service Express Régional Métropolitain (SERM) Hauts-de-France

Le projet de SERM Hauts-de-France a pour objectif de faciliter les déplacements de 5 millions d'habitants sur un territoire qui s'étend de la Flandre et du Calaisis à l'ouest au Valenciennois à l'est, et de l'Artois, le Douaisis, le Cambrésis et l'Arrageois au sud à la Belgique au nord.

Il vise ainsi à offrir de nouvelles opportunités de déplacement, à désenclaver le territoire et à apporter une réponse concrète aux problèmes de congestion routière, de qualité de l'air et d'émission de carbone des transports dans la région alors que l'utilisation de la voiture est prédominante dans les trajets du quotidien.

Le projet prévoit le doublement de l'offre ferroviaire, permettant ainsi de faire circuler plus de trains par heure vers et depuis les différents territoires de la région, aux heures de pointe. Il prévoit aussi une offre renforcée toute la journée et étendue de 5 heures à 23 heures.

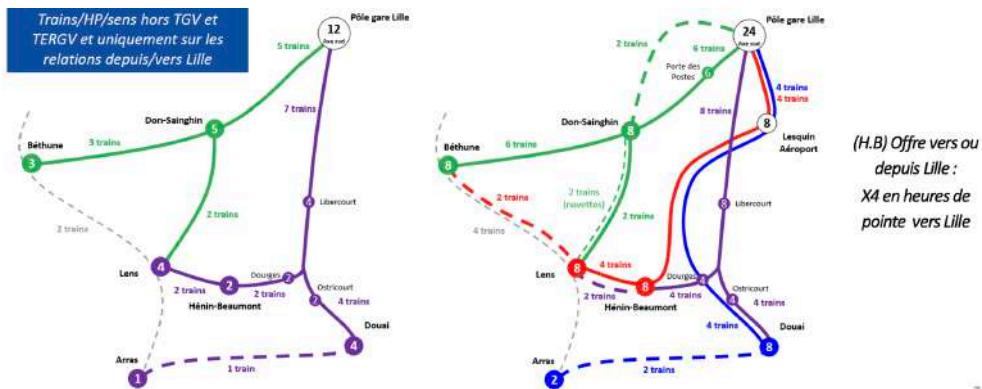
Offre actuelle (2 sens) en heure de pointe



Offre par gare (2 sens) à horizon 2040 du projet de Service Express Régional Métropolitain



Cette ambition nécessite des aménagements significatifs du réseau ferroviaire existant et la réalisation du réseau express Hauts-de-France, le REHF, un barreau ferroviaire de près de 40 km entre Lille et Hénin-Beaumont ainsi que la création d'une nouvelle gare centrale traversante à Lille.



Le réseau fluvial à grand gabarit

Le territoire du SCoT de l'Artois est traversé d'est en ouest par le canal à Grand Gabarit Dunkerque/Escaut qui constitue la colonne vertébrale du réseau fluvial du Bassin Nord-Pas-de-Calais et qui traverse le territoire par le canal d'Aire à la Bassée.

Ce canal traverse le territoire sur 35 kilomètres. On y dénombre 4 sites de transbordement en activité dont 2 publics. Ces différentes infrastructures assurent le lien entre le territoire, les quais des agglomérations voisines et les ports maritimes.

Le réseau fluvial est un atout indéniable pour le tissu économique du territoire et pour envisager un développement des modes alternatifs à la route.

Cet atout sera encore renforcé avec la perspective du canal Seine-Nord-Europe qui vise à créer une liaison entre la Seine et l'Escaut à grand gabarit européen, permettant d'accueillir des bateaux d'une longueur allant jusqu'à 185 mètres et jusqu'à 11,40 mètres de large, pouvant contenir 4 400 tonnes de marchandises, soit l'équivalent de 220 camions.

Le réseau de bus

Le réseau de bus vient compléter la desserte du territoire.

D'après l'Enquête Mobilités, la part modale des transports en commun routier (bus/car) était de 4% en 2023 alors qu'elle était de 3% en 2005.

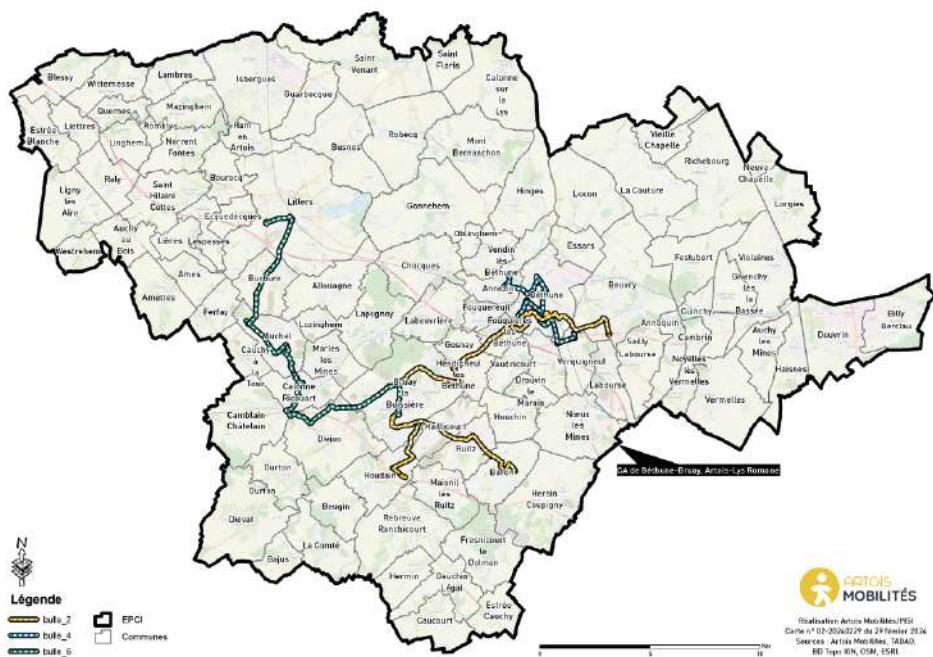
Cette légère évolution peut s'expliquer en partie par la mise en service par Artois Mobilités le 1^{er} avril 2019 de 7 lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) à l'échelle de l'ex Pôle-Métropolitain de l'Artois (PMA), dont 3 sur le territoire du SCoT.

- **Bulle 2** : Beuvry / Houdain : 28 km – **Fréquence** : 10 à 12 min
2019 : 1 391 498 usagers / 2022 : 1 727 026 usagers
- **Bulle 4** : Annezin / Beuvry : 13 km – **Fréquence** : 20 à 30 min
2019 : 281 121 usagers / 2022 : 281 288 usagers
- **Bulle 6** : Bruay-la-Buissière / Lillers : 22 km – **Fréquence** : 20 à 30 min
2019 : 279 185 usagers / 2022 : 529 743 usagers

L'objectif des lignes est de garantir des temps de parcours plus rapides entre les principales polarités du territoire grâce à des aménagements en site propre, de proposer une fréquence élevée en heure de pointe et de fournir une information voyageur instantanée aux usagers.

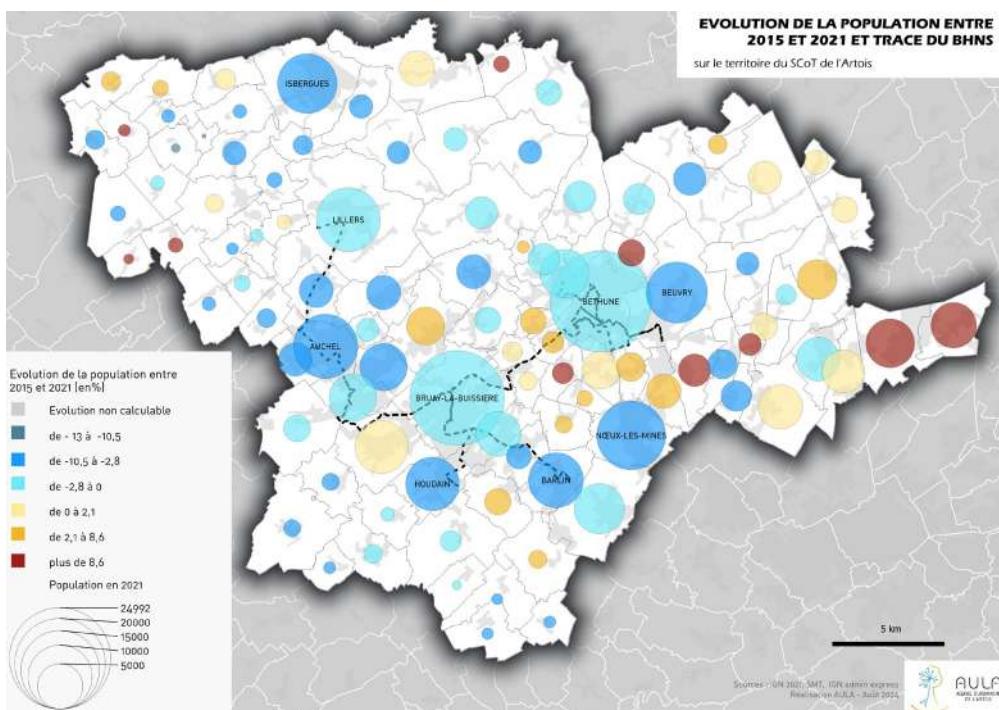
Ces lignes desservent également les grands équipements (la cité des Electriciens, le stade du parc de Bruay, les cinémas...), les principales zones commerciales (La Rotonde, Actipolis, Porte Nord...), et les établissements publics majeurs (Hôpital de Beuvry, mairies, lycées, agences France Travail...).

Ces lignes structurantes ont également été pensées pour desservir les quartiers où se concentrent les taux de pauvreté les plus importants et les taux de motorisation les plus faibles du territoire.



Fait marquant, on peut noter que le nombre d'habitants dans les communes desservies par les offres de bus structurantes diminuent au cours des dernières années.

Ainsi, la réussite d'un tel projet sur le long terme nécessite de repenser la localisation des logements et des activités pour permettre au plus grand nombre d'habiter, de travailler, de consommer, etc. au plus proche de cette offre de transport afin d'en inciter l'usage.



Nombre d'habitants dans les communes desservies par les lignes 'Bulle' sur le territoire du SCoT



Source : Observatoire du PDU Artois Mobilités, AULA

TADAO propose également d'autres lignes de bus ('Les principales' et 'Les complémentaires') qui viennent compléter les lignes 'Bulles', des services tels que les « Allobus » qui est un service à la demande et sur réservation qui dessert en particulier des secteurs moins peuplés ou excentrés, les « Proxibus » qui s'adresse aux personnes à mobilité réduite, les « navettes » et les lignes « chronopro » service à destination de certaines zones d'activités.

Les anciennes lignes du Conseil Départemental, reprises en partie depuis le 1^{er} septembre 2017 par la Région des Hauts-de-France, complètent également la desserte sur des secteurs situés aux marges du territoire et permettent de répondre aux enjeux spécifiques de liaisons vers les territoires voisins. Rajouter à cela, on retrouve également les circuits scolaires.

La mobilité douce

Avec une part modale de 1,1%, l'usage du vélo reste très marginal sur le territoire alors même que la distance moyenne des déplacements internes au SCoT est de 5,26 km en 2023 d'après l'Enquête Mobilités.

Cela s'explique en premier lieu par l'absence d'un réseau cyclable maillé et sécurisé mais aussi par des niveaux de trafic routier qui ne permettent pas d'envisager le vélo comme une solution crédible pour les déplacements du quotidien.

Sur le territoire du SCoT, l'état des lieux de l'Agence d'Urbanisme de l'Artois (AULA), a permis de dénombrer 353,7 km d'aménagements cyclables existants. Parmi ces aménagements on trouve 50% de chemins assimilés voies vertes, 20% de voies vertes, 9,6% de pistes cyclables, 6,7% de bandes cyclables, 8,2% en zone 30, 3,1% de double-sens cyclables, 2% de chaussées à voie centrale banalisée et 1,2% en zones de rencontres.

Les zones de circulations apaisées (zone de rencontre, zone 30), qui sont comptabilisées dans le linéaire d'aménagements cyclables existants évoqué ci-dessus, favorisent également l'usage du vélo. Environ 34 zones de rencontre ont été recensées sur le territoire en 2023.

De plus, plusieurs projets récents ou en cours participent au développement de l'usage du vélo sur le territoire, avec une orientation plutôt axée sur la pratique de loisirs même si ces derniers peuvent également répondre à des besoins utilitaires notamment avec la mise en place d'un schéma cyclable mais également avec le développement du réseau point-nœuds sur le département du nord et qui s'étend sur la partie nord du territoire du SCoT de l'Artois, le long de la Vallée de la Lys. Ce réseau se matérialise par la création d'une signalétique spécifique le long d'un réseau maillé de boucles cyclables permettant à chacun d'élaborer son itinéraire.

Le projet « Chaîne des Parcs » porté à l'échelle de l'ex- Pôle Métropolitain de l'Artois (PMA) ambitionne également de créer un réseau de boucles cyclables locales adossé à un réseau structurant de liaisons douces entre les principaux parcs du territoire. Aujourd'hui, ce sont 11 parcs de 4 200 hectares d'espaces naturels reliés par 420 km de voies vertes.

On note également la mise en œuvre du schéma régional des Véloroutes et du schéma européen des Eurovélos qui se poursuit sur le territoire et qui concerne notamment l'Eurovélo n°5.

Pour ce qui est des aménagements vélos, d'après un recensement non-exhaustif, on comptait 148 stationnements vélos en 2022. Les équipements les plus représentés sont les arceaux (118), suivis des pince-roues (22) et des abris vélos sécurisés (8), équipements situés en majorité près des gares.

L'intermodalité

Les gares constituent les principaux lieux d'intermodalités du territoire. La problématique du stationnement automobile rencontrée autour des principaux pôles d'échanges ne peut avoir comme réponse unique l'augmentation de la capacité des parkings.

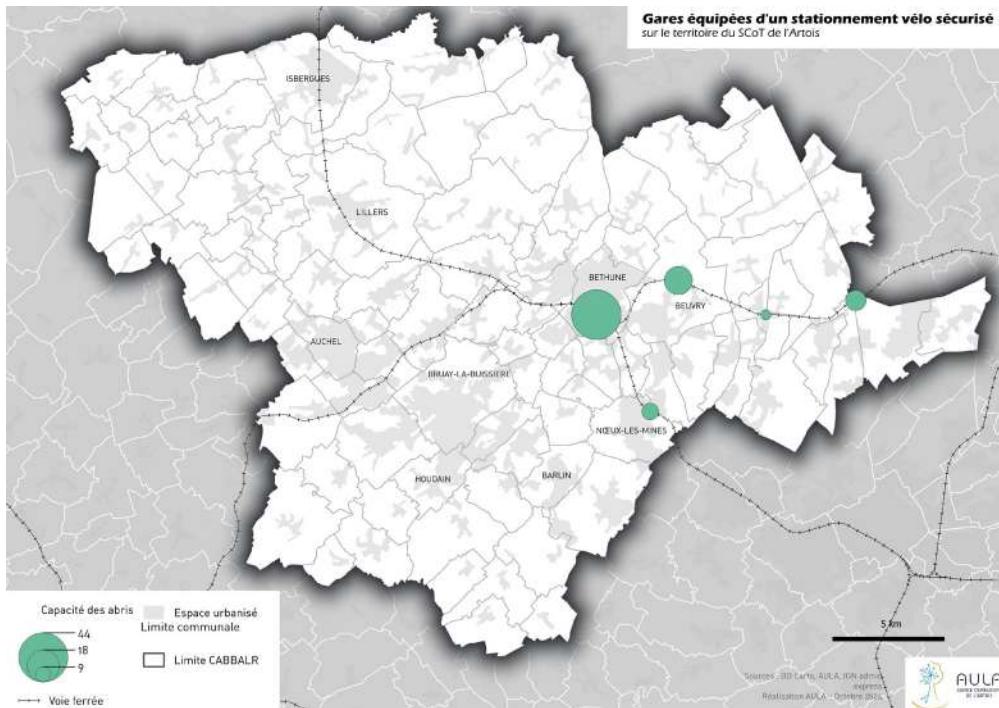
Il est donc nécessaire d'améliorer l'accessibilité vers ces différents pôles d'échanges pour l'ensemble des modes de déplacements et de faciliter également le passage d'un mode à l'autre.

Améliorer l'intermodalité est également un enjeu fort pour l'attractivité des transports en commun. Cela passe par la cohérence entre les différentes offres et par des aménagements facilitant le passage d'un mode à l'autre (cheminements, abris vélo sécurisés, signalétique, etc.).

La gare de Béthune présente la capacité d'accueil la plus importante sur le territoire avec 44 emplacements vélos sécurisés. On peut noter qu'aucun abri vélo sécurisé n'est à ce jour saturé, les usages les plus importants étant recensés à Béthune.

Sur les 12 gares du territoire, 4 gares sont concernées par un aménagement cyclable ainsi que la gare de la Bassée-Violaines, ce qui pour autant ne signifie pas que les gares sont accessibles depuis l'ensemble de leur aire de chalandise. On peut noter que parmi les gares fortement fréquentées, la gare d'Isbergues ne bénéficie d'aucun aménagement.

Les pôles d'échanges doivent avant tout être pensés dans cette optique, permettant une lisibilité optimale des différentes offres de « mobilités » présentes sur les pôles. Si certains réaménagements récents de pôles d'échanges ont été réalisés notamment en lien avec l'arrivée du BHNS, il existe encore une marge de progression importante concernant cet enjeu.



02 | LES PRATIQUES DE DEPLACEMENT

NB : Pour cette partie, le Diagnostic Territorial s'est appuyé sur l'Enquête Mobilité Certifiée Cerema (EMC2) lancée en 2023 par Artois-Mobilités. Cette enquête avait pour but d'évaluer les objectifs du Plan de Déplacements Urbains (PDU) et mesurer efficacement l'évolution des pratiques de mobilités des habitants du territoire de l'ex-Pôle Métropolitain de l'Artois (PMA).

Au total, ce sont donc 3 250 ménages et 11 000 personnes qui ont été enquêtés entre janvier et mai 2023 dont 1 845 personnes sur leurs déplacements du week-end.

Les habitants du SCoT de l'Artois réalisent en moyenne 791 000 déplacements soit environ 3 déplacements par jour et par personne, mobilité moyenne établie sur la base des résultats de l'Enquête Mobilités de 2023.

Cette enquête avait pour objectif d'analyser les pratiques de mobilité des habitants et de mesurer l'évolution des pratiques (la marche, l'usage du vélo, de la voiture, des transports en commun ...) **afin de mieux organiser la mobilité sur le territoire** (circulation routière, stationnement, lignes de bus, ...).

Le territoire du SCoT n'est pas organisé selon le schéma classique d'une ville centre et de sa périphérie. En effet, il est structuré par un réseau de polarités urbaines de taille moyenne, dont une partie de la conurbation minière qui s'étend également sur le territoire voisin du SCoT de Lens-Liévin-Hénin-Carvin.

A cette multipolarité s'ajoute l'impact de l'activité houillère, qui laisse en héritage des cités minières construites autour des puits de mines, mais également l'adaptation du territoire à l'essor de l'automobile qui s'est traduite notamment par la création de nombreuses zones d'activités en périphérie des polarités urbaines. **Il en résulte aujourd'hui un territoire morcelé, où l'urbanisation en extension du tissu existant se poursuit.**

Cela a donc pour conséquence, la dispersion et la dissociation des lieux d'habitation, de travail, de commerces et de services, ce qui, en matière de mobilité signifie un éclatement des flux et explique la difficulté à organiser des modes de transports massifiés.

L'absence de centralité urbaine dominante sur le territoire et le développement de la périurbanisation dans certaines zones ont largement accru la mobilité des habitants en favorisant l'automobile au détriment des autres modes.

Les parts modales

L'Enquête Mobilités réalisée en 2023 met en exergue l'utilisation importante de l'automobile. En effet, plus de 70% des déplacements effectués sur le territoire se font en voiture.

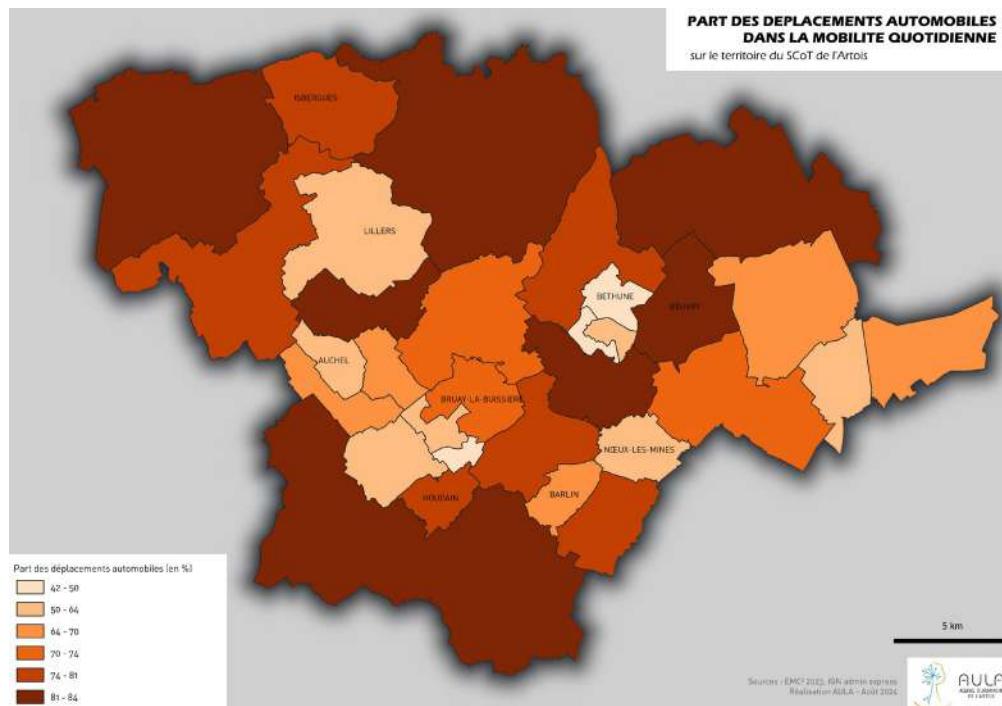
Comme le montre la carte ci-dessous, ce mode de déplacement est présent sur la totalité du territoire même si on note une part moins importante au sein des communes situées au cœur du tissu urbain de l'ancien Bassin Minier.

Parmi ces déplacements automobile, 17% sont réalisés en tant que passager et 53% en tant que conducteur. L'usage automobile est donc fortement lié à un usage individuel.

Cette part modale est supérieure à celles observées sur la Communauté d'Agglomération de Lens-Liévin (65%) et de la Communauté d'Agglomération d'Hénin-Carvin (66%).

Toujours d'après les données de l'Enquête Ménage Mobilités, le taux de motorisation est passé de 1,26 en 2005 à 1,32 en 2023 sur le territoire du SCoT (+4,4%).

Le taux de remplissage des véhicules est de 1,44 personne par véhicule. A titre de comparaison, il est de 1,44 dans le Valenciennois en 2019.

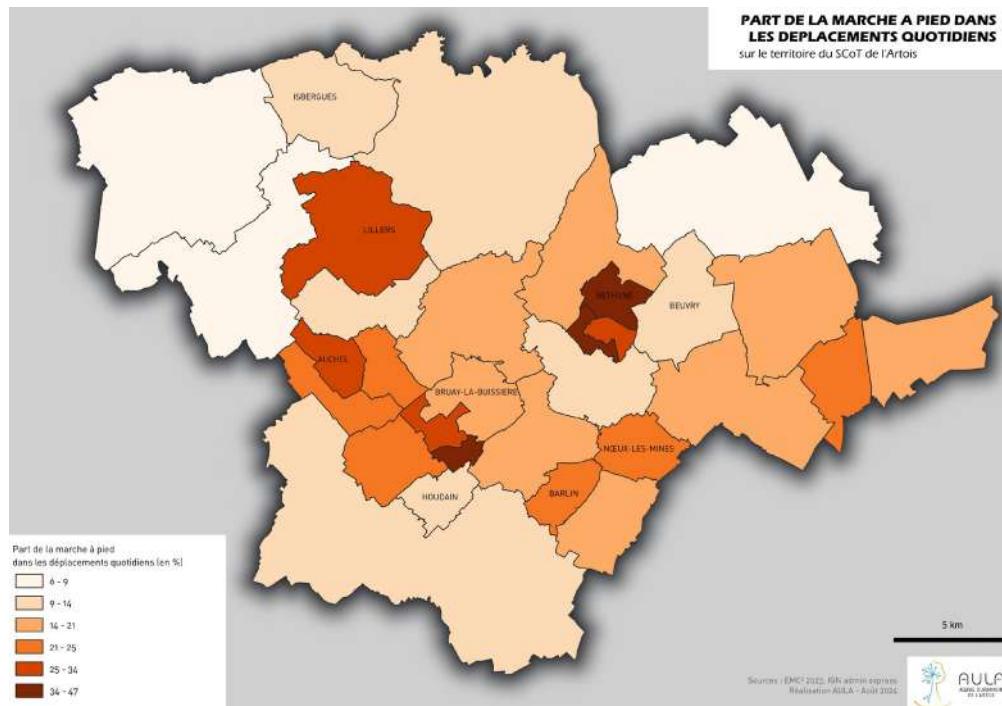


On note également que la marche occupe une place non négligeable et montre que malgré les spécificités du territoire, la marche est de (loin) le deuxième mode de déplacement pour les habitants du territoire. Elle représente 21% des déplacements, une part élevée mais qui reste inférieure à celle observée dans les autres agglomérations du territoire de l'ex PMA.

La carte ci-dessous montre que ce mode de déplacement est, à l'inverse de celui de l'automobile, plus présent au sein des communes situées au cœur du tissu urbain de l'ancien Bassin Minier et plus précisément sur les polarités du territoire (hors Lillers et Isbergues). On note également, une particularité, la commune de Béthune ainsi que le sud de la commune de Bruay-la-Buissière, qui enregistrent une part bien plus élevée de ce mode de transport que les autres communes du territoire.

Ce chiffre ne veut pas pour autant dire qu'il n'existe pas d'enjeu concernant ce mode de déplacement. Une part non négligeable de ces déplacements se fait de manière contrainte, faute d'accès à d'autres moyens de locomotion et dans de mauvaises conditions, dues à un partage de la voirie et un aménagement de l'espace public inadapté.

Il y a donc un réel enjeu à améliorer la place du piéton dans l'espace public afin notamment de faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite.

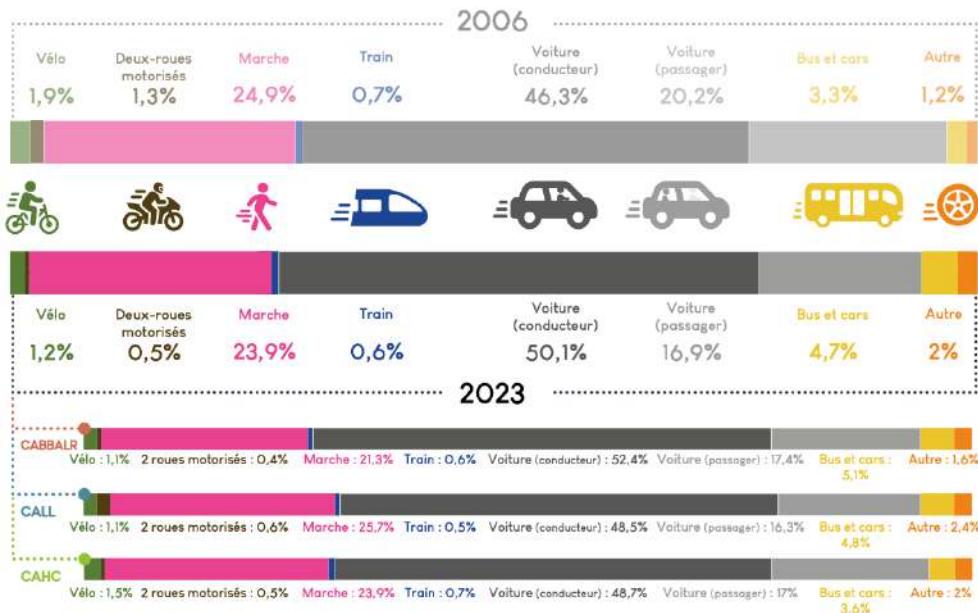


L'usage des transports collectifs (tous modes confondus) quant à lui, représente un peu moins de 6 % (bus/car + train) de l'ensemble des déplacements des habitants du territoire.

Avec 1,1 % des déplacements, la part modale du vélo est faible alors même que la distance moyenne des déplacements internes au SCoT est de 5,26 km.

Le faible usage du vélo est cependant comparable à ce qu'on observe sur le territoire la Communauté d'Agglomération de Lens-Liévin, territoire voisin.

Répartition des modes de déplacements à l'échelle de l'ex-PMA et des EPCI



Source : Enquête Mobilités 2023, Artois Mobilités

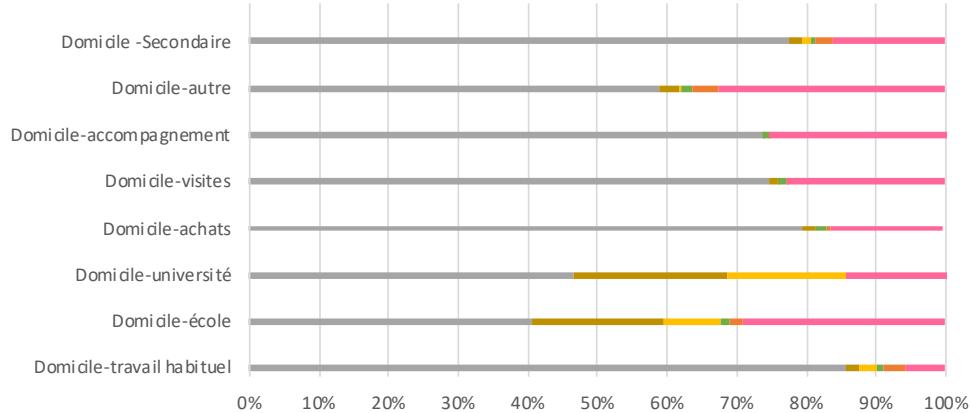
Les motifs de déplacement

Le graphique ci-dessous présente les motifs de déplacements de l'Enquête Mobilités sur le territoire de la CABBALR.

D'après l'enquête :

- **Les déplacements domicile-école s'effectuent surtout en voiture (41%) mais aussi assez souvent à pied (29%) ;**
- **Les déplacements domicile-université s'effectuent majoritairement en voiture (47%) mais aussi beaucoup en transport en commun (39%) ;**
- **Les déplacements domicile-travail s'effectuent majoritairement en voiture (86%) ;**
- **Les déplacements domicile-achats s'effectuent surtout en voiture (79 %) et un peu à pied (16 %) ;**
- **Les déplacements domicile-autres motifs s'effectuent en voiture (59%) et à pied (33%).**

Répartition par motif et par mode en 2023 sur le territoire de la CABBALR



Source : Enquête Mobilités 2023, Artois Mobilités

Selon cette enquête, la part de la voiture oscille entre 41% et 86% en fonction des différents motifs de déplacement.

Concernant les déplacements « domicile-travail », les données INSEE permettent d'avoir un suivi annualisé des pratiques et notamment des différents modes de transport.

Selon les données INSEE 2021, pour les déplacements « domicile-travail » :

- **86% des actifs utilisent la voiture** (85,4% en 2016) ;
- 3,6% utilisent la marche à pied (4,4% en 2016) ;
- 3,1% des actifs n'utilisent « pas de transport » ;
- 4,7% utilisent les transports en commun (4,4% en 2016), 1,1% utilisent deux roues motorisés et 1,3% des actifs utilisent le vélo.

Les migrations domicile-travail sont le reflet des interactions entre les différents territoires et sont la résultante d'une dissociation des lieux de résidence et d'emploi.

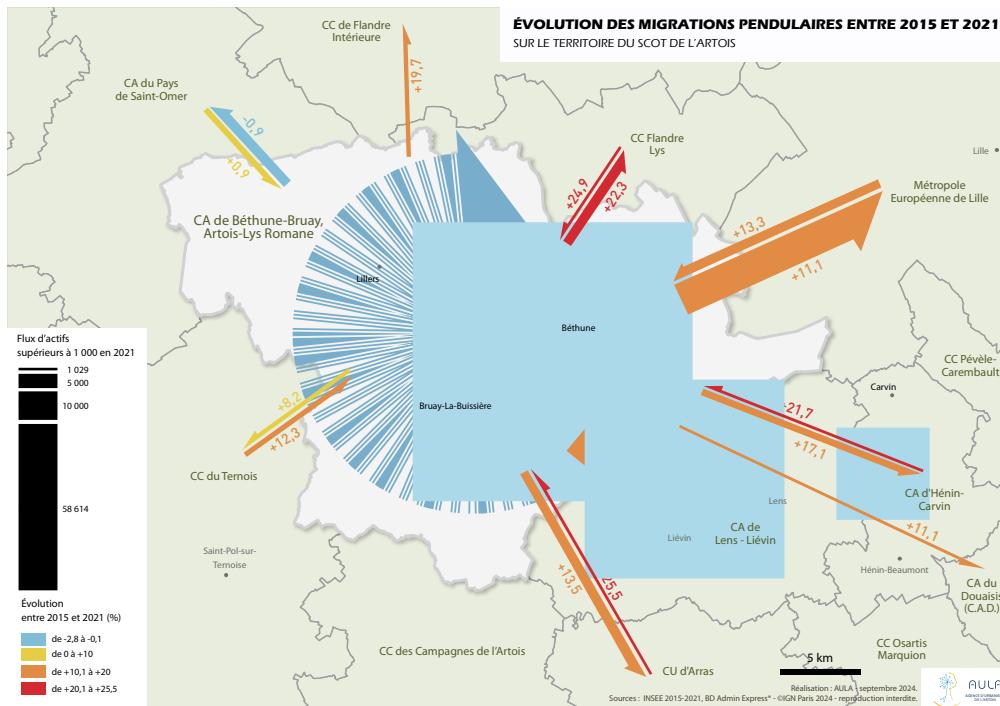
Si dans les années 80, la périurbanisation et l'étalement urbain ont eu tendance à éloigner les lieux d'habitat des lieux d'emploi, aujourd'hui c'est la difficulté de trouver un emploi qui pousse les actifs à parcourir des distances toujours plus longues dans le cadre « domicile-travail » ce qui n'est pas sans poser des problèmes en termes de mobilité.

Les déplacements domicile/travail

Les flux « domicile-travail » réalisés par les actifs habitant sur le territoire sont principalement des flux internes au territoire du SCoT comme l'illustre la carte ci-dessous.

Les actifs sortant du territoire se dirigent principalement vers la Métropole Européenne de Lille (un chiffre en progression de 11,1% entre 2015 et 2021) et la Communauté d'Agglomération de Lens Liévin (une augmentation de 11,7% sur la même période).

Le territoire du SCoT polarise également des flux pendulaires en provenance principalement de la Communauté d'Agglomération de Lens Liévin avec une augmentation de ses flux de 12,1% entre 2015 et 2021.



Une place importante de la voiture

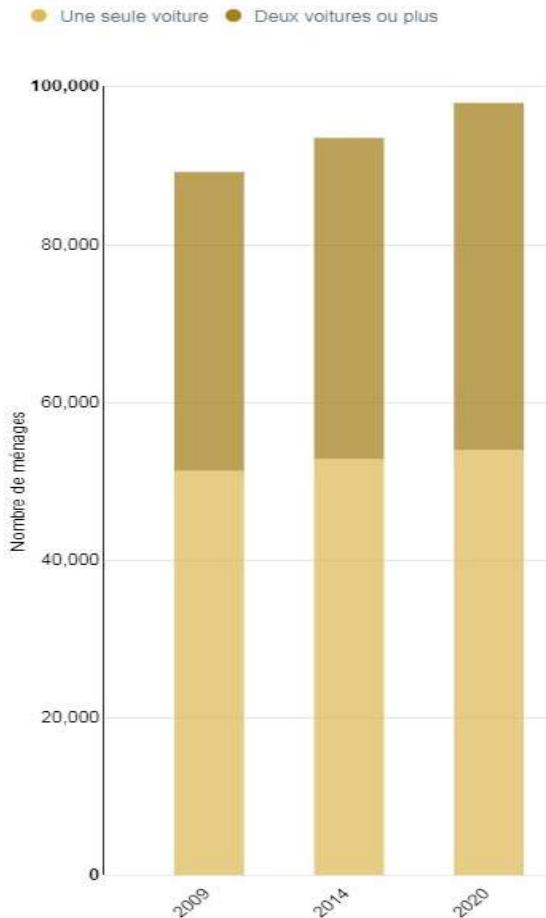
Comme évoqué précédemment, plus de 70% des déplacements effectués sur le territoire se font en voiture individuelle.

La périurbanisation, la localisation périphérique des activités, l'étalement des services au sein des pôles de proximité ect. entraîne une dépendance quotidienne vis-à-vis de l'automobile et s'accompagne d'une croissance de la motorisation des ménages.

Ainsi, 84% des ménages du SCoT possèdent au moins une voiture en 2021 d'après l'INSEE (82% en 2015).

Le taux des ménages multi-motorisés (possédant au moins 2 véhicules) **a également augmenté sur le territoire du SCoT**, passant de 36,1% en 2015 à 37,9% en 2021.

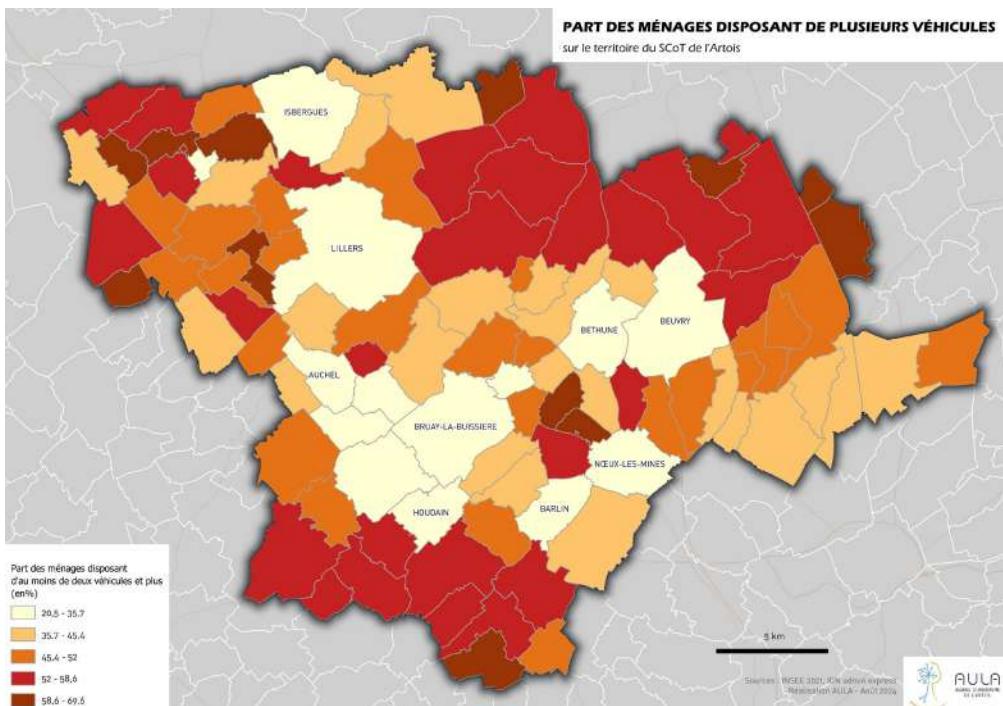
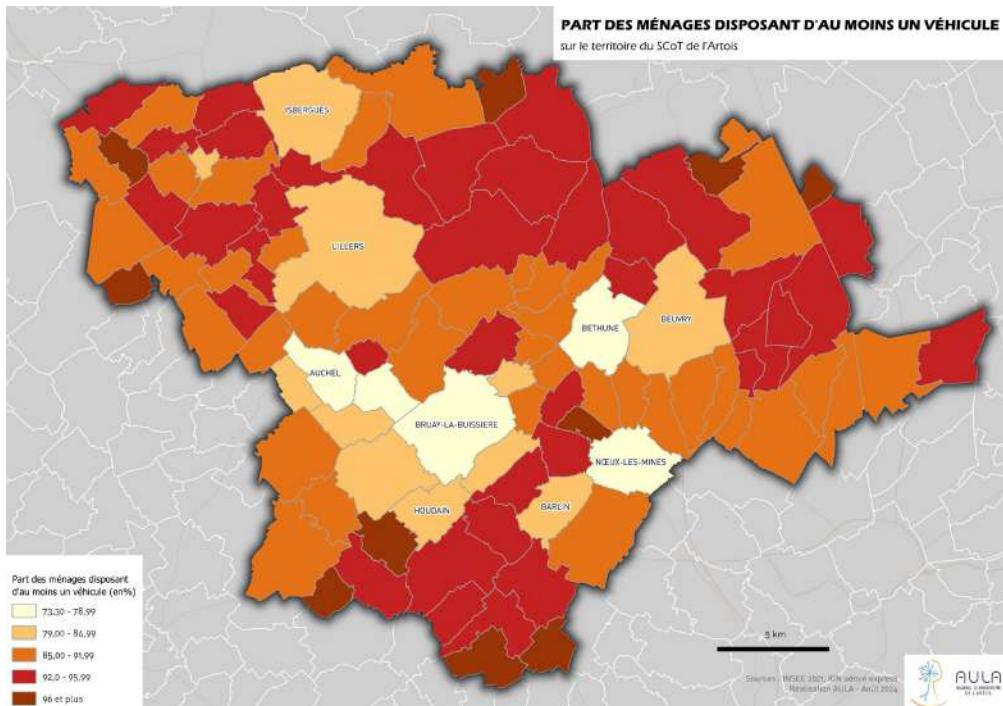
Evolution de la motorisation des ménages sur le territoire du SCoT



Source : INSEE

La motorisation est plus forte dans les zones moins denses.

En effet, le nombre de ménages motorisés en 2021 est très important dans la plupart des secteurs du territoire de la Lys Romane mais également dans les secteurs situés autour de Béthune et dans le Bas-Pays.

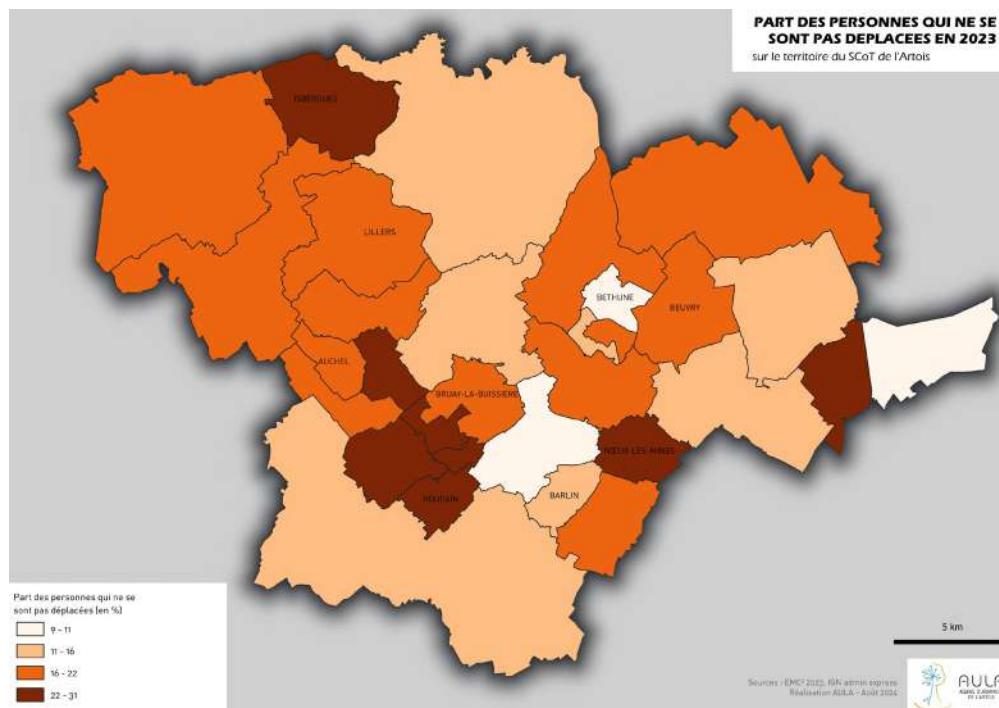


Si en moyenne la motorisation des ménages est forte, il n'en demeure pas moins que le taux de ménages non motorisés est de 16% en 2021 sur le territoire du SCoT (18% en 2015).

Ce taux s'explique en partie par le coût de revient d'une voiture¹⁰ mais aussi par la présence d'une part importante des ménages et d'individus en situation de précarité sur le territoire.

Les taux d'immobilité les plus élevés du territoire étaient observés au sein de quelques communes situées au cœur du tissu urbain de l'ancien Bassin Minier mais également sur une grosse partie des communes rurales situées sur la partie nord-est et nord du territoire comme le montre la carte ci-dessous.

Pour ces ménages, on peut estimer que la difficulté de se déplacer est un facteur d'exclusion sociale, dans un contexte d'allongement des distances et temps de trajets domicile-travail.



La non motorisation a un impact fort sur la mobilité ce qui signifie que le non usage de l'automobile n'est pas forcément compensé par l'usage d'autres modes : la non possession d'un véhicule peut donc accentuer la précarité des ménages sur un territoire où l'emploi est localisé en périphérie et multipolarisé.

Avec un taux de motorisation et un usage de l'automobile élevé, les dépenses liées à l'usage de l'automobile ont un impact non négligeable sur le budget des ménages du territoire. En plus de la charge financière permanente que représente l'automobile, les ménages sont également particulièrement sensibles aux fluctuations des prix des carburants avec un risque de précarité énergétique lié à la mobilité en cas de forte hausse des prix.

¹⁰ Le coût global d'une automobile est d'environ 5 000 euros par an pour une Citadine
(Source : Olivier Razemon, 2012), soit près du tiers du revenu médian des ménages du territoire.

A noter que si la voiture électrique peut permettre d'être moins dépendant des énergies fossiles, elle n'en demeure pas moins chère à l'achat et hors de portée d'une partie des ménages bien qu'il existe des dispositifs d'aide.

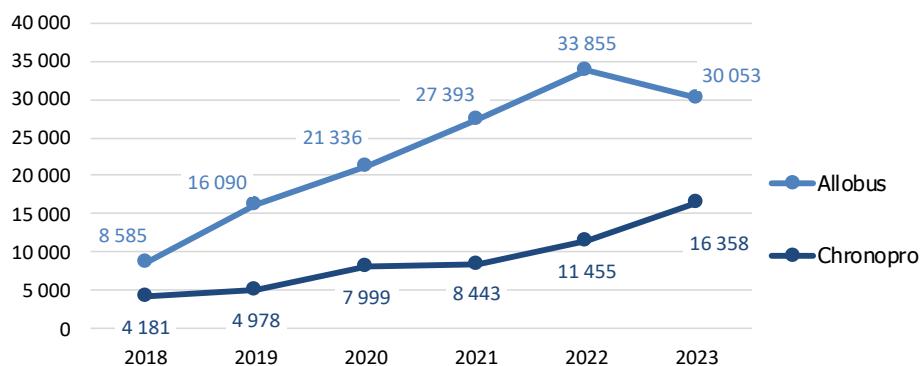
03 | LES SERVICES DE MOBILITE

Le transport à la demande

Comme évoqué précédemment, TADAO propose également 3 services de Transport A la Demande (TAD) qui sont :

- « **Allobus** » : service à la demande et sur réservation qui dessert en particulier des secteurs moins peuplés ou excentrés ;
- « **Proxibus** » : service qui s'adresse aux personnes à mobilité réduite résidant sur le territoire de l'ex PMA ;
- **Les lignes « chronopro »** : service à destination des professionnels qui permettent de relier certaines zones d'activités à des gares TER du territoire.

Evolution de la fréquentation des services de TAD à l'échelle de l'ex-PMA



Source : Enquête Mobilités 2023, Artois Mobilités

Covoiturage

Sur le territoire du SCoT de l'Artois, 6 aires de covoiturages sont recensées. Parmi les principales, la première se trouve à Lillers. On y retrouve 65 places. En 2023, son taux d'occupation était de 88%. La seconde se situe à Fouquières-lès-Béthune. On y compte 50 places et son taux d'occupation était de 100%. Ces aires sont localisées principalement à proximité immédiate d'échangeurs en lien avec le réseau routier structurant (2x2 voies).

Au total, ce sont donc 296 places qui sont proposées sur le territoire du SCoT.

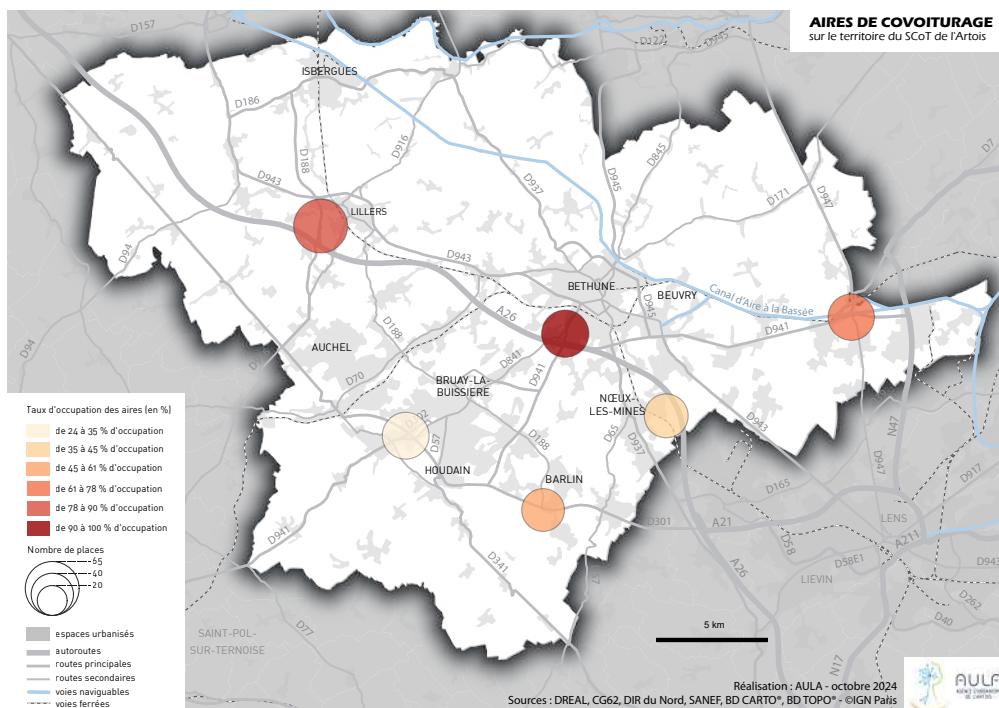
Ces aires permettent de soutenir de nouveaux usages de la voiture mais aussi de faciliter les autres modes de déplacements par la complémentarité de plusieurs offres et l'amélioration de l'intermodalité entre les modes.

A noter, qu'outre le classique covoiturage par bouche à oreille, ces aires s'appuient sur la plateforme « Pass-Pass covoiturage » proposée par la Région Hauts-de-France permettant la mise en relation de chauffeurs et de passagers via une application mobile.

Tadao propose également une application gratuite « BlaBlaCarDaily » permettant de covoiturer en toute simplicité. À travers cette application, Tadao subventionne les covoiturages quotidiens.

Le tableau ci-dessous reprend les aires de covoitages qui sont présentes sur le territoire du SCoT.

Localisation de l'aire de covoiturage	Capacité	Taux d'occupation (%)
Aire de covoiturage de Lillers	65	88
Aire de Fouquières-lès-Béthune	50	100
Aire de covoiturage de Barlin	41	49
Aire de covoiturage de Divion	49	24
Aire de covoiturage de Labourse & Noeux les Mines	43	37
Aire de covoiturage d'Haisnes	48	73



Les bornes électriques

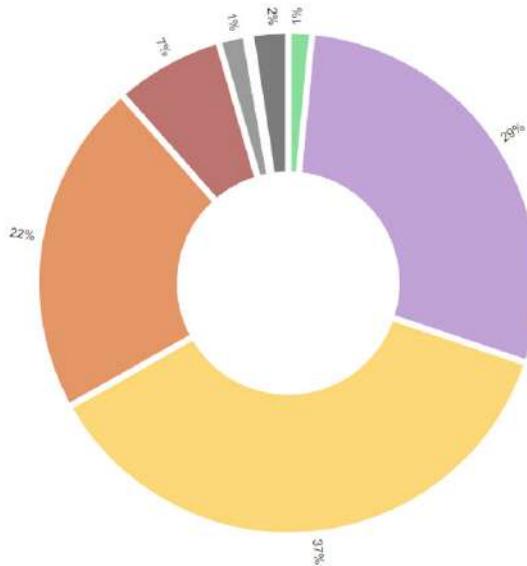
Depuis une dizaine d'années, a débuté à l'échelle nationale, le développement des voitures électriques. Mais ce n'est qu'à partir de 2020 que la croissance s'accélère.

En 2024, on estime que plus de 860 000 véhicules électriques sont en circulation sur les routes françaises, soit 2,2% du parc automobile (Source: SDES, Rsvero).

A noter que début juin, 339 eurodéputés ont voté pour la fin du moteur thermique en Europe en 2035 ce qui signifie donc que le territoire national va devenir dépendant d'une seule énergie pour sa mobilité individuelle.

A l'aide de ces données nationales, **en 2023, 1% du parc est classé Crit'Air « E » correspondant aux véhicules électriques sur le territoire du SCoT de l'Artois.**

Classification des voitures particulières selon leur vignette Crit'air sur le territoire du SCoT



Source : SDES 2023, Rsvero

Face au développement de ce nouveau mode et à la nouvelle réglementation en vigueur, **l'enjeu de mobilité et d'aménagement du territoire se portera sur l'installation de bornes de recharge.**

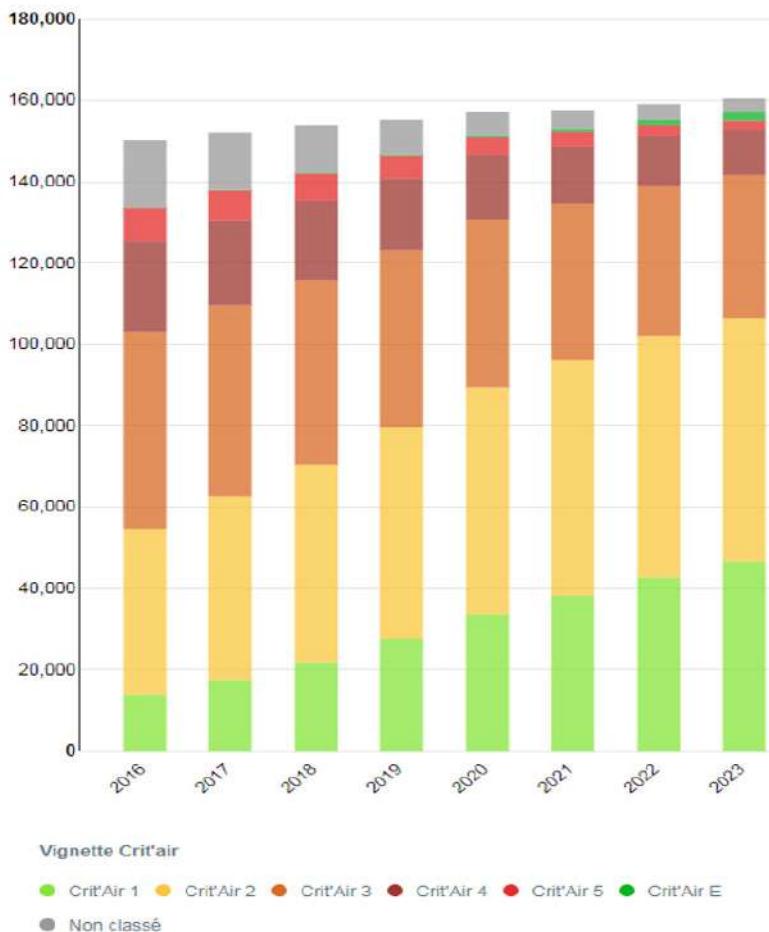
En 2024, sur le territoire du SCoT de l'Artois, on dénombre 104 emplacements de lieux de recharge contre 48 en 2020 : la tendance est globalement à la hausse d'année en année.

Cette évolution peut s'expliquer notamment par le déploiement du Schéma de Déploiement des Infrastructures de Recharges pour Véhicules Electrifiés (IRVE), et ce dès 2019, avec un objectif de déploiement de 100 bornes pour 2024.

En termes de statut, on constate qu'il y a plus de bornes de rechargement privées que publiques (41 bornes publiques, 8 bornes privées/particulier et 47 bornes privées/entreprise).

Les bornes privées sont principalement localisées dans les zones commerciales (parking clientèle) ou dans les zones d'activités (parking des salariés et visiteurs). Les bornes publiques sont quant à elles localisées en centre-ville ou centre-bourg ou à proximité d'équipements publics (dont gares et aires de covoiturage).

Evolution du nombre de véhicules en fonction de leur appartenance Crit'air sur le territoire du SCoT



Source : SDES 2016-2023, Rsvero

04

LES TRANSPORTS DE MARCHANDISES

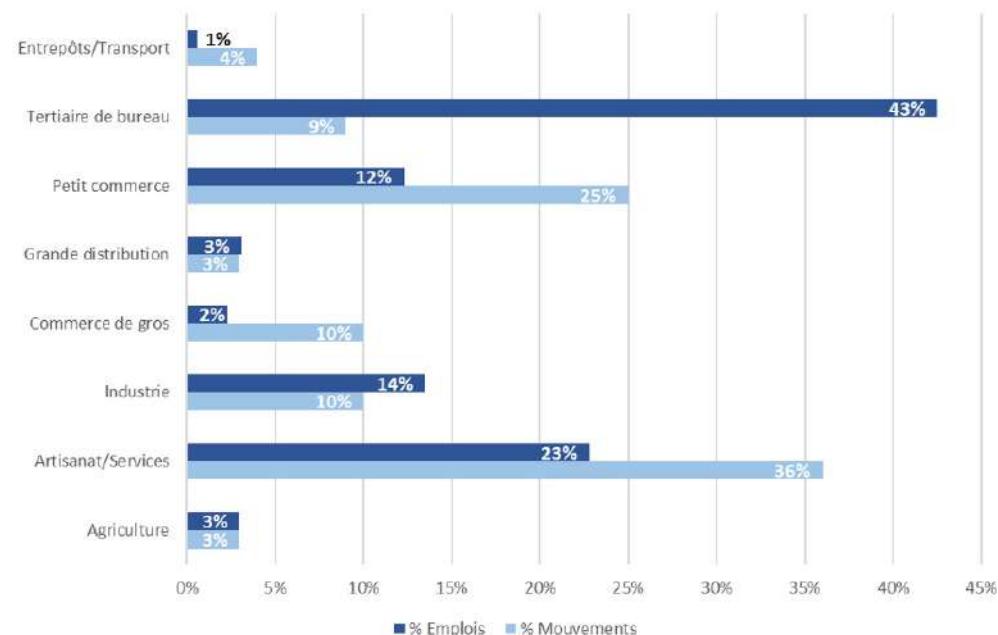
Le transport de marchandises : un territoire générateur de flux routiers

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

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

Chaque semaine, les entreprises du territoire¹¹ génèrent environ 95 000 mouvements (Source : SILOGUES, base SIRENE) **et 61% des mouvements sont réalisés pour les petits commerces et l'artisanat** (représentant 35% des emplois) comme le montre le diagramme ci-dessous.

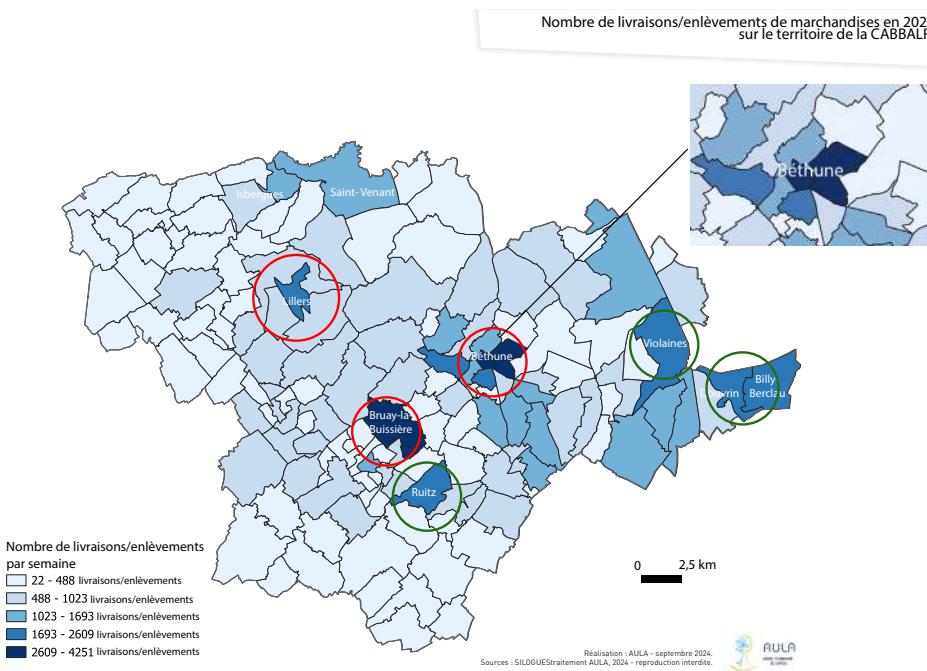
Répartition du nombre de livraisons et des emplois selon le secteur d'activité



Source : SILOGUES, base SIRENE

On constate ainsi des situations de congestion sur le réseau routier principal. La localisation de la génération des flux de marchandises reflète l'organisation spatiale du territoire qui entraîne un éclatement des flux qui atténue, certes, les problématiques d'accès et de circulation au sein des principales polarités mais l'accélération récente des implantations logistiques pose la question de son impact actuel et à venir en matière de flux poids lourds.

¹¹ : Notons que ces données ne prennent pas en compte le transport de marchandises réalisé par les ménages dans le cadre de leurs achats, qui représente 50% de l'occupation de la voirie liée aux flux générés par le territoire, ni les livraisons à domicile réalisées dans le cadre d'achat sur internet par exemple.



Un positionnement stratégique, idéal pour l'activité logistique, qui générera inévitablement de nouveaux flux

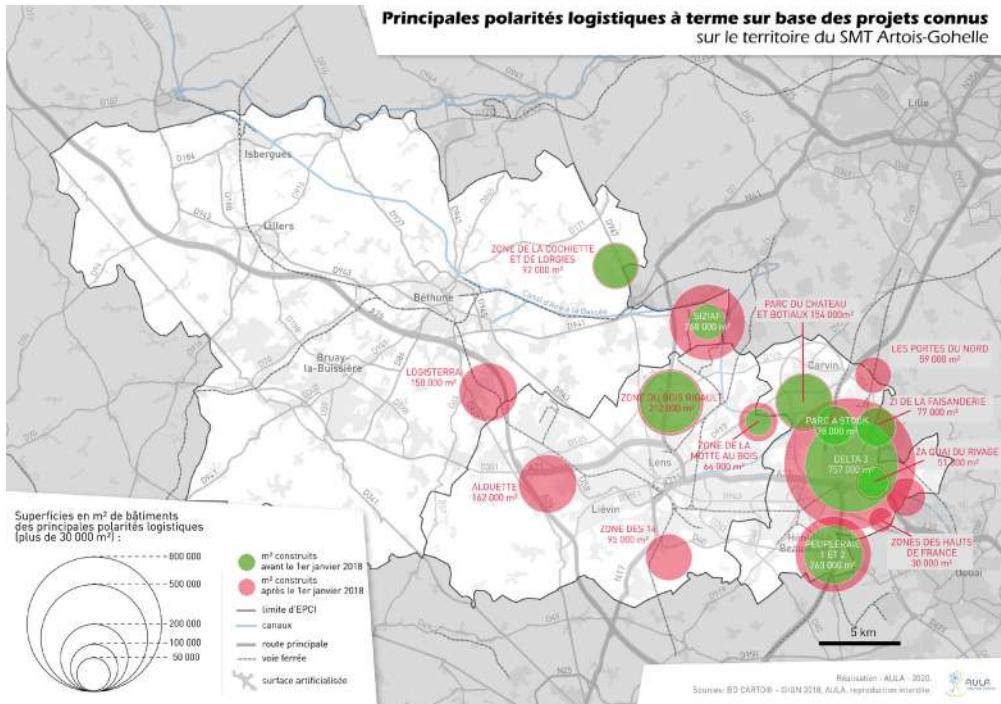
Les Hauts-de-France se hissent désormais en tête du classement français des régions employant le plus de salariés dans les métiers logistiques, par rapport à son nombre d'habitants.

En lien avec le développement des sociétés industrielles et commerciales, la logistique est devenue un élément très important dans l'organisation des échanges.

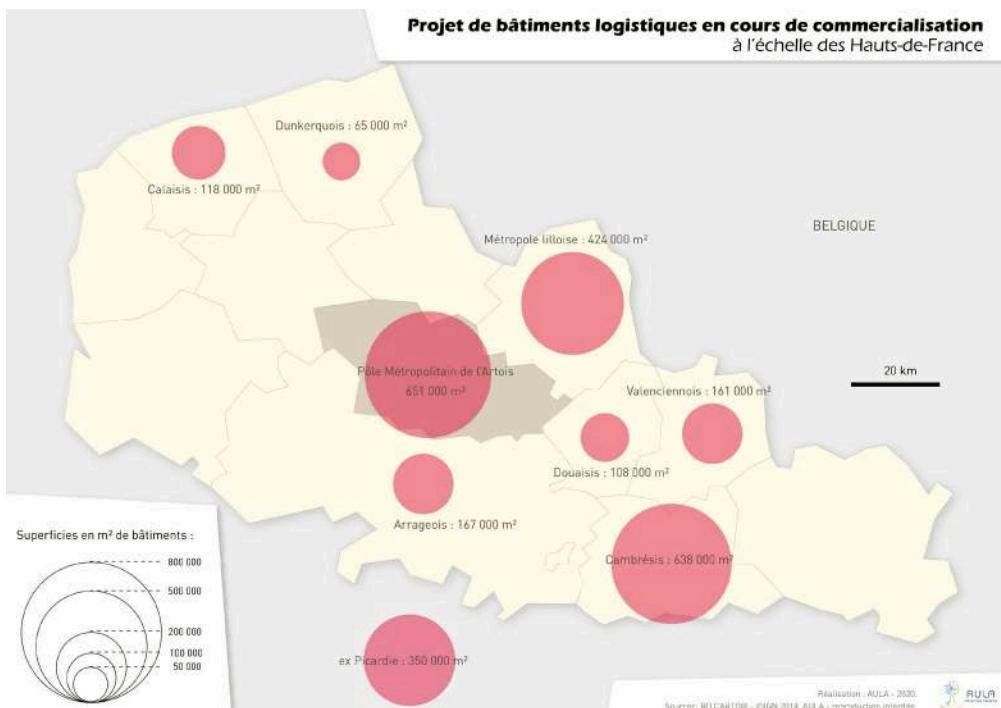
Le positionnement géographique du SCoT, situé au carrefour de l'Ile-de-France et de l'Europe du Nord en fait un territoire sollicité par les professionnels du secteur pour l'implantation d'activités logistiques.

Aujourd'hui, le territoire du SCoT dénombre 620 000m² de bâtiments logistiques dont 380 000m² construits après 2018.

Les principales polarités logistiques sont représentées sur la carte ci-dessous.



Si la demande des logisticiens est importante, la concurrence entre les territoires est également assez rude à l'échelle des Hauts-de-France, le risque ne portant pas tant sur la commercialisation des bâtiments récents mais plutôt sur la vacance des bâtiments anciens.



Malgré les évolutions de motorisation, les externalités négatives liées au transport routier (pollution, bruit, congestion, dégradation du réseau routier, etc.) demeureront une problématique importante dans les années à venir et supposent des investissements majeurs des collectivités pour entretenir les voiries.

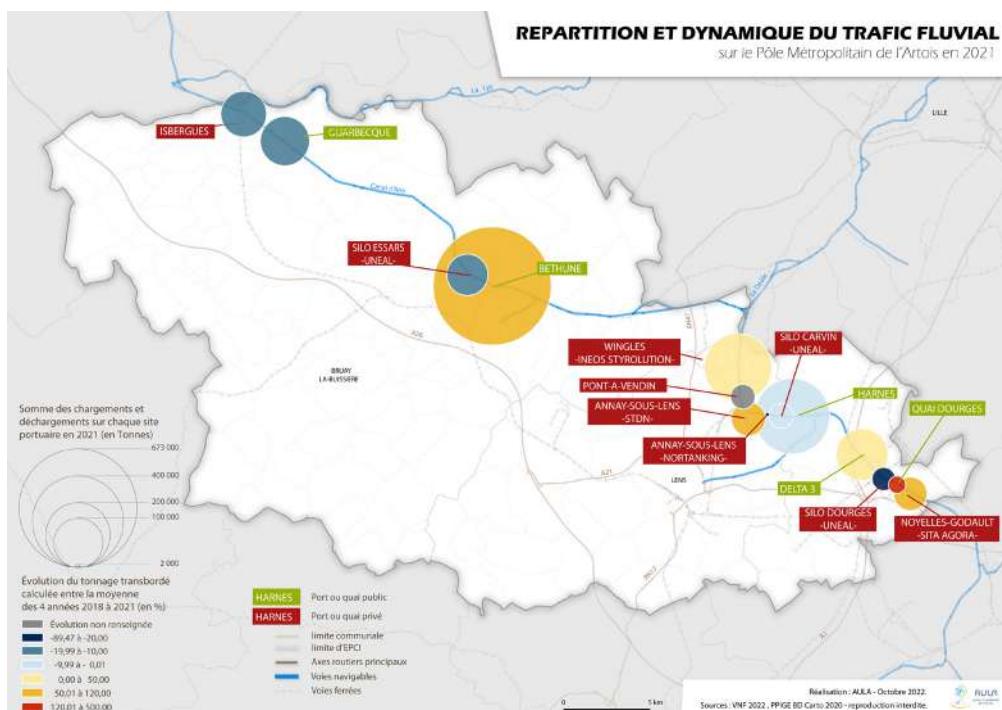
A noter qu'aujourd'hui, des projets sont pensés en fonction de l'accessibilité routière et qui supposent un brouettement pour rejoindre les modes alternatifs.

Le trafic fluvial

Comme évoqué précédemment, **le territoire du SCoT de l'Artois est traversé par une liaison fluviale à Grand Gabarit sur laquelle on retrouve 4 sites de chargement/déchargement actifs sur lesquels ont été manutentionnées environ 790 398 tonnes de marchandises en 2022.**

Parmi les 4 sites de transbordement, on retrouve :

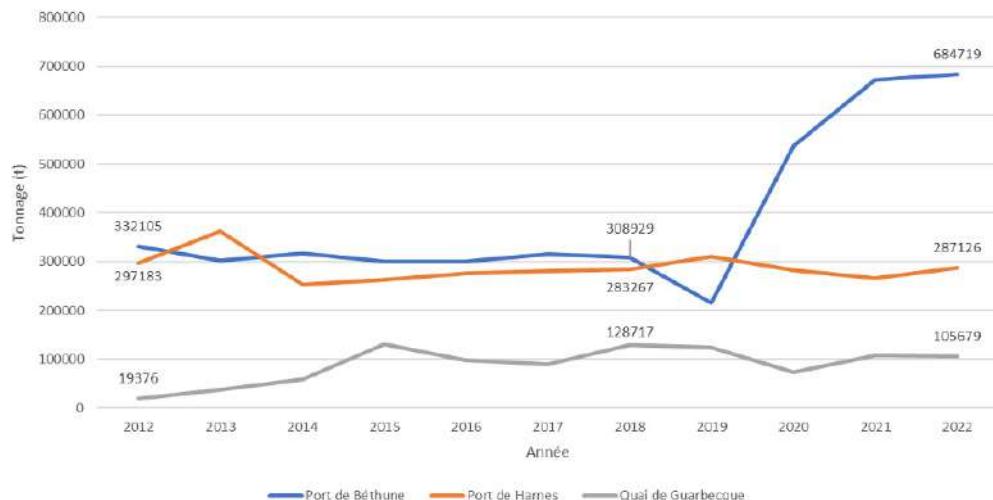
- **2 sites publics** : 1 quai à Guarbecque, 1 port trimodal à Béthune ;
- **2 sites privés** : 1 silo à Béthune (=ESSARS), 1 appontement à Isbergues.



Au cours des 10 dernières années, comme le montre le graphique ci-dessous le port de Guarbecque a eu un trafic qui a oscillé entre 90 000 et 130 000 tonnes alors que le port de Béthune a eu un trafic qui a plus que doublé entre 2018 et 2022 pour atteindre 684 719 tonnes.

A noter que le port de Béthune est le 2ème site portuaire intérieur à l'échelle du bassin Nord-Pas-de-Calais.

Evolution en tonnage des sites portuaires publics entre 2012 et 2022

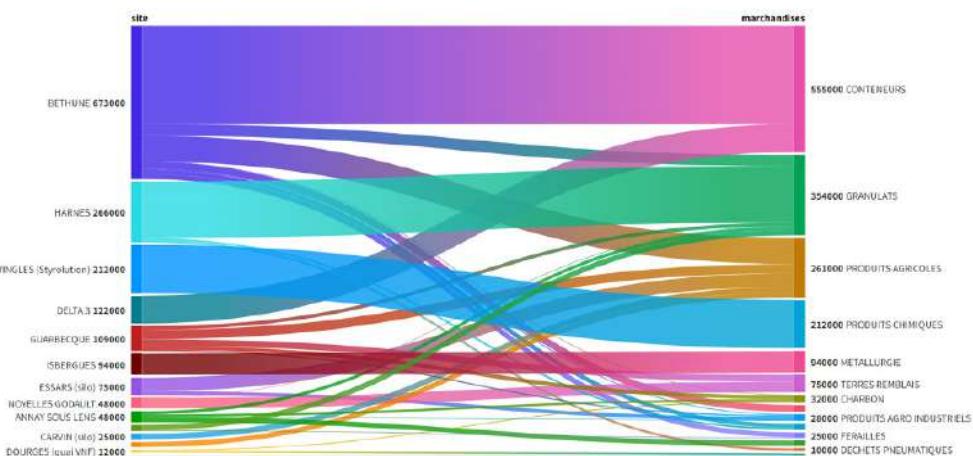


Source : VNF, Observatoire du transport fluvial du bassin NPdC

Parmi les différents sites de transbordement du SCoT, le port de Béthune est le principal équipement du territoire au regard du tonnage manutentionné, avec plus de 673 000 tonnes en 2021.

Les sites portuaires d'Isbergues et le silo à Béthune (=ESSARS) sont « spécialisés » sur le territoire par un ou deux types de marchandises alors que les sites de Guarbecques et le port trimodal de Béthune font office d'exception avec des marchandises variées.

Typologie des trafics en fonction des sites



Source : VNF, Observatoire du transport fluvial du bassin NPdC

Les trois principaux types de marchandises manutentionnées sur le territoire du SCoT sont les conteneurs, les granulats et les produits agricoles.

Environ 60 % des trafics sur le territoire sont des déchargements et 40 % des chargements, ce qui montre que le territoire est plus dans l'importation que l'exportation de marchandises dans le trafic fluvial.

Le trafic ferroviaire

Le trafic ferroviaire de marchandises concerne à la fois du transport de fret dans des wagons classiques (exemple : céréales) et le transport combiné qui consistent à mettre des caisses mobiles ou des remorques sur des wagons adaptés.

Selon les données émises par SNCF Réseau, **on constate un effondrement des trafics de fret « classique » sur l'axe fret ferroviaire principal du territoire (Béthune-Lens-Dourges)** depuis le début des années 2000 : le trafic est passé de 130 trains/jour à environ 30 trains/jour entre 2000 et 2018.

Cette baisse n'est que l'illustration locale du déclin de l'activité fret ferroviaire en France depuis plusieurs décennies.

Sur le territoire du SCoT de l'Artois, on compte 10 Installations Terminales Embranchées¹² (ITE) dont 3 actives se situant à Isbergues, Chocques et Béthune.

Un territoire avec des opportunités de développement futur

Les différents sites de transbordement fluviaux du territoire présentent des réserves de capacité importantes. La principale problématique provient des disponibilités foncières bord à quai permettant d'accueillir de nouvelles activités utilisatrices de la voie d'eau.

Elles sont actuellement quasi inexistantes sur le port de Béthune mais on retrouve des opportunités foncières sur la zone industrielle de Guarbecque, le SIZIAF et sur la friche Retia ex-Finalens à Douvrin qui présente l'avantage d'avoir une position géographique stratégique, à proximité immédiate du carrefour Canal d'Aire – Deûle.

L'usage de la voie d'eau par les entreprises situées au contact ou à proximité des sites de transbordement est également très faible : la gestion des contrats d'occupation temporaires et plus largement des implantations économiques à proximité de ces sites au regard de l'usage du canal est un enjeu important.

En parallèle des réserves de capacité et opportunités endogènes au territoire, des projets exogènes au SCoT de l'Artois semblent dessiner des opportunités de renouveau du fret fluvial :

- Le développement des synergies entre les ports maritimes et ports intérieurs à travers l'association Norlink Ports ;
- Le projet du Canal Seine Nord Europe va créer une liaison fluviale à grand gabarit entre les bassins de la Seine et ceux du nord de l'Europe et offrir de nouvelles perspectives de débouchés économiques pour les entreprises du territoire ;

12 : Voie ferrée desservant une entreprise, une usine, un dépôt, une zone industrielle ou portuaire à partir du réseau ferroviaire national afin de permettre le transport de marchandise sans rupture de charge.

- Amélioration de la capacité des écluses sur le bassin du Nord-Pas-de-Calais (agrandissement des infrastructures, téléconduite) et de la capacité de nombreux canaux en Belgique ;
- Le projet « CAP 2020 » du Grand Port Maritime de Dunkerque va multiplier par 5 la capacité de traitement des conteneurs et créer des besoins complémentaires pour permettre la massification dans l'hinterland.

POINTS DE REPÈRE



Territoire qui bénéficie d'une position stratégique
au sein d'une grande région transfrontalière



Territoire étendu



A26
axe structurant du territoire



Structuration territoriale autour de polarités



Territoire qui repose sur un réseau hérité du passé
avec des axes de diverses importances



Maillage de routes départementales



25 828
véhicules/jours
en 2022 sur l'A 26
(entre Béthune et Nœux-les-Mines)



2
principales lignes ferroviaires



Gare de Béthune la plus fréquentée en 2023
(1 690 091 usagers)



3,53km
d'aménagements cyclables existants mais pas forcément aménagés



3
déplacements/jour/personne
(EMC2 – 2023)



70%
des déplacements effectués en voiture
(EMC2 – 2023)



84%
des ménages possèdent au moins une voiture en 2021
(82% en 2015)



37,9%
des ménages sont multi-motorisés en 2021
(36,1% en 2015)



6
aires de covoitages recensées



104
lieux de recharge

Synthèse

Le territoire du SCoT de l'Artois bénéficie d'une position stratégique au sein d'une grande région transfrontalière. Sa position de « carrefour » au sein de la Région lui permet de disposer d'atouts indéniables en termes d'accessibilité. Ce territoire présente la particularité de regrouper des territoires hétérogènes avec des zones urbaines densément peuplées et des espaces ruraux et périurbains.

Le réseau routier du territoire du SCoT de l'Artois est structuré par quelques grands axes routiers majeurs constitués d'une autoroute et de routes départementales. On y retrouve comme principal axe routier du territoire l'autoroute A 26 mais également la RD 941, la RD 943, la RD 937 et la RD 301, qui permet de traverser le territoire du SCoT. **Viennent se rajouter à ces axes, des axes secondaires et des voies locales permettant de rejoindre les communes plus rurales.** Toutefois, bien que le territoire soit doté de nombreuses infrastructures de transport, on observe un trafic routier important sur ces axes routiers majeurs qui accueillent un transit non négligeable puisqu'on dénombre 27 320 véhicules/jours en 2023 sur l'autoroute A 26 entre la commune de Béthune et la commune de Nœux-les-Mines.

Le territoire du SCoT de l'Artois bénéficie également d'une desserte ferroviaire assurée par 2 principales lignes sur lesquelles on compte un pôle d'échanges principal se trouvant à Béthune desservi à la fois par le TER et le TGV, un pôle d'échange secondaire se trouvant à Lillers, 3 gares se trouvant à Nœux-les-Mines, Calonne-Ricouart et Isbergues, 7 haltes ferroviaires se situant à Cuinchy, Beuvry, Fouquereuil, Vis-à-Marles, Pernes-Camblain, Chocques et Ham-en-Artois. **Le réseau de bus vient compléter cette desserte notamment avec la présence du Bus à Haut Niveau de Service (BHNS).**

La population du territoire effectue chaque jour en moyenne 3 déplacements (j/pers), mobilité moyenne établie sur la base des résultats de l'Enquête Mobilités de 2023. Cette forte mobilité de la population s'explique en partie par l'aménagement du territoire. En effet, le développement de la périurbanisation, de l'implantation des activités en périphérie, etc. a provoqué une multiplication et un allongement des déplacements pour permettre à la population de saisir des opportunités d'emploi, d'achat, etc. Cette dernière met également en exergue l'utilisation importante de l'automobile. En effet, plus de 70% des déplacements effectués sur le territoire se font en voiture. Toutefois, ce chiffre masque une grande disparité d'accès à la mobilité.

Parmi ces déplacements automobile, 17% sont réalisés en tant que passager et 53% en tant que conducteur. L'usage automobile est donc fortement lié à un usage individuel.

On note également que la marche occupe une place non négligeable et montre que malgré les spécificités du territoire, la marche est de (loin) le deuxième mode de locomotion pour les habitants du territoire. Le territoire est peu adapté aux mobilités actives et l'usage des transports en commun ne constituent pas encore une réelle alternative à l'automobile.

La périurbanisation, la localisation périphérique des activités, etc. entraîne ainsi une dépendance quotidienne vis-à-vis de l'automobile et s'accompagne d'une croissance de la motorisation des ménages. Cependant, comme évoqué précédemment, la population du territoire est vieillissante, ce qui implique et impliquera une croissance de la démobilité qui devra être notamment compensée par la mise en place de services TAD et itinérants, services peu développés actuellement.

Sur le territoire de l'Artois, 6 aires de covoitages sont recensées. Au total, ce sont donc 296 places qui sont proposées.

Depuis une dizaine d'années, a débuté à l'échelle nationale le développement des voitures électriques. Face au développement de ce nouveau mode et à la nouvelle réglementation en vigueur, un enjeu sur la mobilité et l'aménagement du territoire devra être pris en compte.

Situé à l'un des carrefours de l'Europe, le territoire dispose d'un positionnement stratégique pour l'activité logistique. La route est le mode principal de transport des marchandises.

Enjeux qui en découlent :

- **Endiguer l'étalement urbain et la périurbanisation** pour limiter les déplacements et favoriser le développement urbain autour des pôles d'échanges (notamment dans la perspective de l'arrivée du SERM) ;
- **Développer le réseau de transport en commun (=bus)** de façon efficace pour garantir une mobilité fluide et accessible à tous ;
- **Développer les modes alternatifs à l'automobile, les mobilités douces et décarbonée** (électromobilité – transport en commun – vélo – etc.) **et les nouvelles formes de mobilité** (covoiturage – etc.) ;
- **Encourager l'utilisation des modes de transport non motorisés** (vélo, marche) **en développant des infrastructures adaptées** (pistes cyclables, zones piétonnes) pour réduire l'emprunte carbone ;
- **Mettre en place des mesures pour améliorer la sécurité des usagers**, notamment des aménagements routiers pour protéger les piétons et les cyclistes ;
- **Conforter les liaisons ferroviaires actuelles et anticiper la mise en service du SERM (2040)** qui va accroître l'offre ferroviaire (augmentation du nombre de trains dans les gares et haltes ferroviaires du territoire) ;
- **Réguler les flux sur le réseau routier structurant** en lien notamment avec la MEL (gestion dynamique) ;
- **Développer des services de covoiturage, d'autopartage et de vélo en libre-service** pour diminuer le nombre de véhicules individuels en circulation ;
- **Encourager l'utilisation de véhicules électriques et hybrides** par le biais d'infrastructures de recharge ;
- **Mettre en adéquation développement économique et capacité du réseau routier** ;
- **Développer l'usage de la voie d'eau et valoriser les ports existants** en lien notamment avec la mise en service du Canal Saine Nord Europe.



ECONOMIE

P 98-135

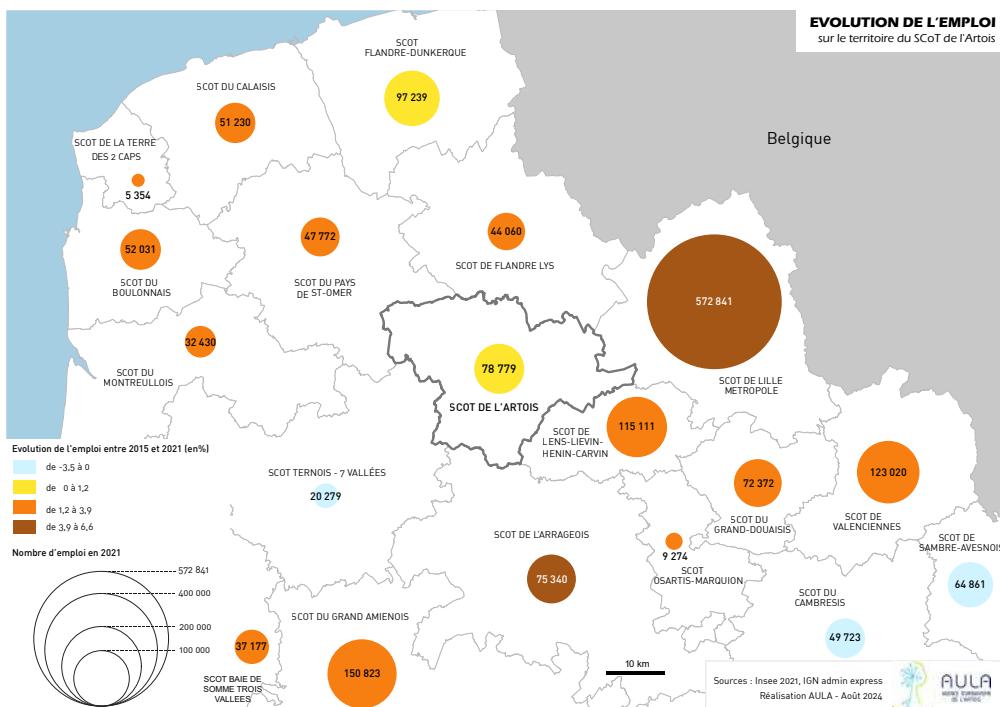
01 | CARACTÉRISTIQUES DE L'EMPLOI

Nombre d'emplois et évolution

En 2021, selon les données de l'INSEE, le territoire comptait 78 779 emplois soit 16% des emplois du département. Depuis 2015, le nombre d'emplois a stagné sur le territoire (+0,05% soit une augmentation de 37 emplois).

Cette augmentation du nombre d'emplois est nettement moins marquée que celle observée à l'échelle départementale (+2,7%) et régionale (+2,4%) sur la même période.

NB : Dans la mesure où le terme « emploi » peut renvoyer à différents indicateurs et afin de mesurer le degré de précision du chiffre ci-dessus évoqué, il est important de noter qu'au sens du recensement de la population réalisée par l'INSEE, les personnes employées sont celles qui ont déclaré avoir un emploi dans le formulaire de recensement. L'emploi peut être comptabilisé soit à la commune de résidence, dans ce cas on parle de population active ayant un emploi, soit au lieu de travail et dans ce cas, on emploi la terminologie « emploi au lieu de travail » ou « emploi ». Aussi, sauf précision contraire, l'emploi du terme « emploi » s'entendra comme « emploi au lieu de travail » dans les développements du présent chapitre.



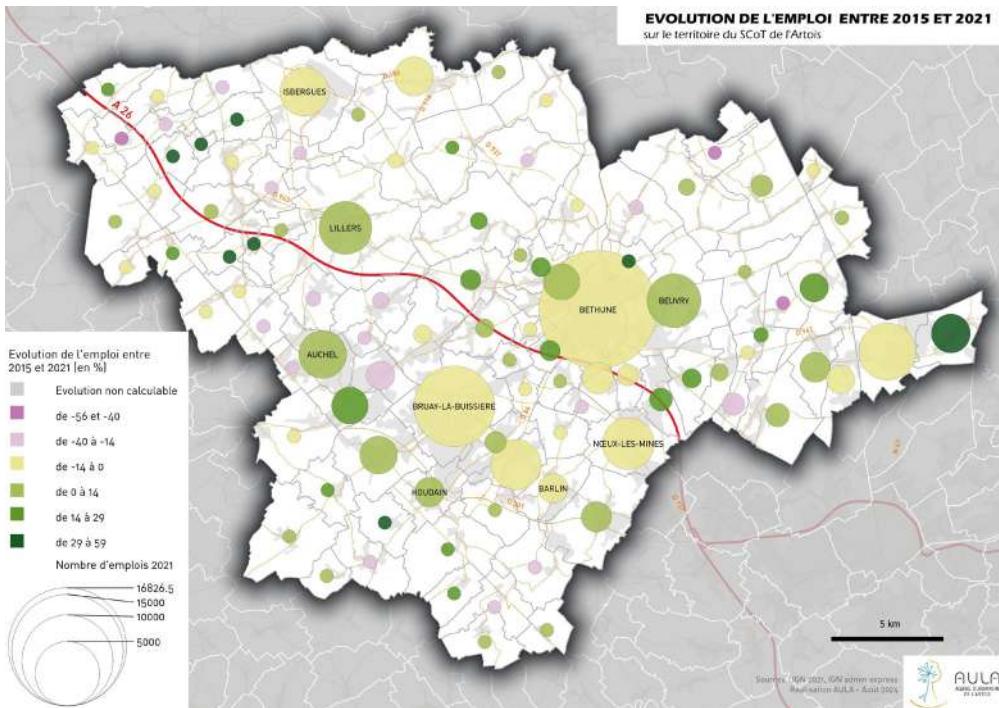
Nombre d'emplois au lieu de travail en 2015, 2021 et évolution en pourcentage

	2015	2021	Evolution 2015 – 2021
SCoT de l'Artois	78 742	78 779	+ 0,05%
Département	481 388	494 285	+2,7%
Région	2 118 536	2 170 121	+2,4%
France Métropolitaine	25 735 967	26 751 149	+3,9%

Source : Exploitation principale des résultats du recensement de la population – INSEE – Traitement AULA

Ces emplois sont majoritairement localisés dans les principales polarités du territoire.

Entre 2015 et 2021, on constate une baisse du nombre d'emplois dans la plupart de ces polarités qui semble être liée à une baisse des emplois de l'industrie.



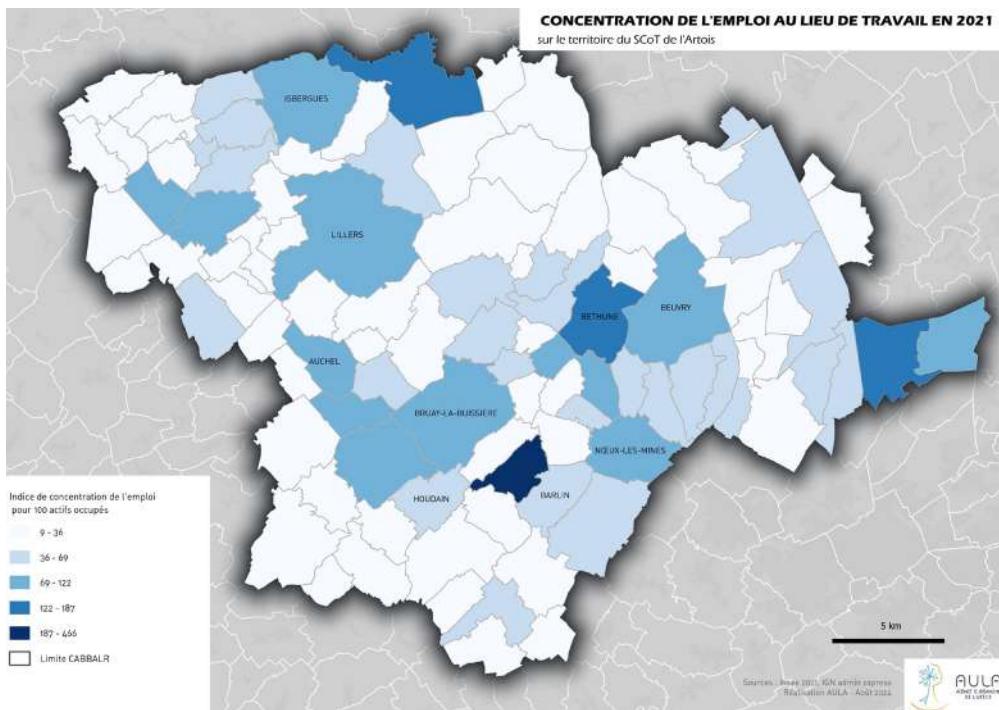
Nombre d'actifs ayant un emploi résidant dans la zone du SCoT

En 2021, 104 443 actifs ayant un emploi résidaient sur le territoire du SCoT. Ce nombre est en augmentation depuis 2015 (101 304 actifs).

A l'échelle du SCoT, on comptait ainsi 75,4 emplois pour 100 actifs occupés en 2021.
A titre de comparaison, l'indice de concentration de l'emploi était de 85,2 sur la Communauté d'Agglomération de Lens-Liévin, de 114,2 sur la Métropole Européenne de Lille et de 104,7 sur la Communauté d'Agglomération du Pays de St-Omer.

Cet indicateur permet de déterminer si le territoire est un pôle économique attracteur (lorsque le nombre d'emplois est supérieur au nombre d'actifs ayant un emploi résidant dans la zone) ou un pôle résidentiel (lorsque le nombre d'emplois est inférieur au nombre de ces actifs).

Le territoire présente donc un profil résidentiel.



Dans une hypothèse purement théorique où les emplois du territoire seraient occupés par les seuls résidents, leur nombre serait insuffisant pour offrir un emploi à tous les actifs du territoire. Le territoire dépend donc de la conjoncture économique des territoires voisins et des interactions entre eux.

Pour mémoire, les actifs sortant du territoire se dirigent principalement vers la Métropole Européenne de Lille et la Communauté d'Agglomération de Lens Liévin et les actifs entrant viennent principalement de la Communauté d'Agglomération de Lens Liévin

Emploi par secteurs d'activité

En 2021, selon les données du dernier recensement de la population, les activités tertiaires (commerce, transports, services, administration publique, enseignement, santé, action sociale) **représentaient 74,7% des emplois du territoire**. Cette proportion est inférieure à celle observée à l'échelle départementale (77,4%) et régionale 78,6%). Cela s'expliquant notamment par une sous-représentation des activités liées au « commerce, transports et services divers ».

Entre 2015 et 2021, les activités relevant du secteur tertiaire ont progressé de 4% soit de 2 233 emplois supplémentaires alors que les activités du secteur secondaire (industrie et construction) **connaissaient une diminution de 8,3 % de leurs effectifs**, soit une diminution de 1 693 emplois et les activités agricoles une baisse de 3,8 % (soit – 48 emplois) sur la même période.

De façon plus fine, on observe que le secteur du commerce, transports et services divers est le seul à avoir connu une croissance sur la période (+ 2 425 emplois soit + 9,4 %). Cette progression est supérieure à celle observée à l'échelle régionale (+ 7,7 %) et à la moyenne nationale (+ 8,2 %).

Le secteur de l'administration publique, enseignement, santé, action sociale a, en revanche, connu une baisse de ses effectifs (- 192 emplois, - 0,6 % d'effectifs) et ce, dans un contexte de croissance de l'emploi observée à l'échelle de la France Métropolitaine (+ 3,2 % entre 2015 et 2021) et dans une moindre mesure aux échelles départementale (+ 2,5 %) et régionale (+ 1,5 %).

Sur la même période, dans le secteur secondaire, l'industrie est le secteur d'activité qui a connu la plus forte perte d'emplois (- 1 904 emplois, - 12,7 %). Cette baisse est plus importante que celle constatée sur la région (- 3,3 %).

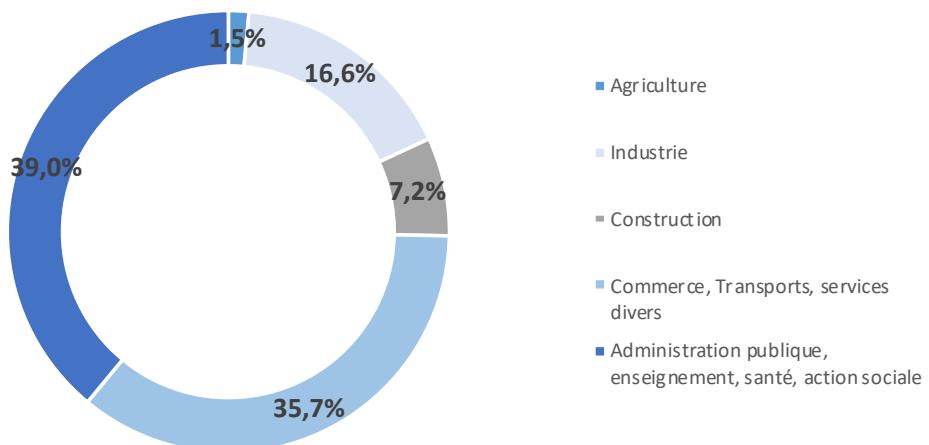
Enfin, les données INSEE, permettent de constater que le secteur de la construction a, lui, connu une augmentation de ses effectifs entre 2015 et 2021 (211 emplois, +3,9 %).

Emploi selon le secteur d'activité à l'échelle du SCoT

	2015		2021		2015/2021
	Nombre	%	Nombre	%	Evolution
Agriculture	1 250	1,6	1 202	1,5	- 48 emplois / - 3,8%
Industrie	15 015	19,2	13 111	16,6	- 1 904 emplois / - 12,7%
Construction	5 457	7	5 668	7,2	+ 211 emplois / +3,9%
Commerce, transports, services divers	25 690	32,8	28 115	35,7	+ 2 425 emplois / + 9,4%
Administration publique, enseignement, santé, action sociale	30 893	39,5	30 701	39	- 192 emplois / - 0,6%

Source : Exploitation principale des résultats du recensement de la population – INSEE – Traitement AULA

Emplois selon le secteur d'activité en 2021 sur le territoire du SCoT

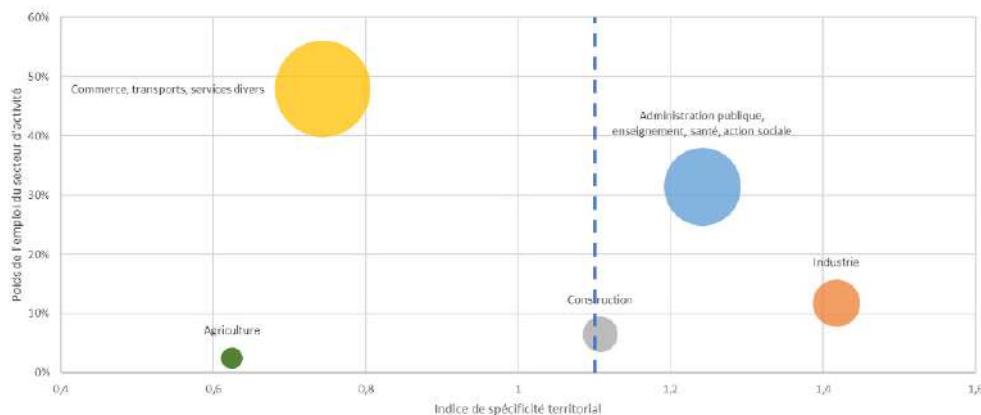


Source : Exploitation principale des résultats du recensement de la population – INSEE – Traitement AULA

En 2021, sur le graphique ci-dessous, on constate que le territoire du SCoT avait une sur-représentation de 140% des emplois dans l'industrie avec à l'inverse un secteur de l'agriculture qui ne représentait que 60% de la moyenne nationale.

Le territoire du SCoT de l'Artois se distingue donc bien par une forte présence industrielle par rapport au territoire national malgré la perte d'emploi constatée et un secteur agricole relativement peu développé.

Emplois selon le secteur d'activité en 2021 sur le territoire du SCoT



Source : ACOSU URSAFF – Traitement AULA

Un territoire situé sur plusieurs zones d'emploi

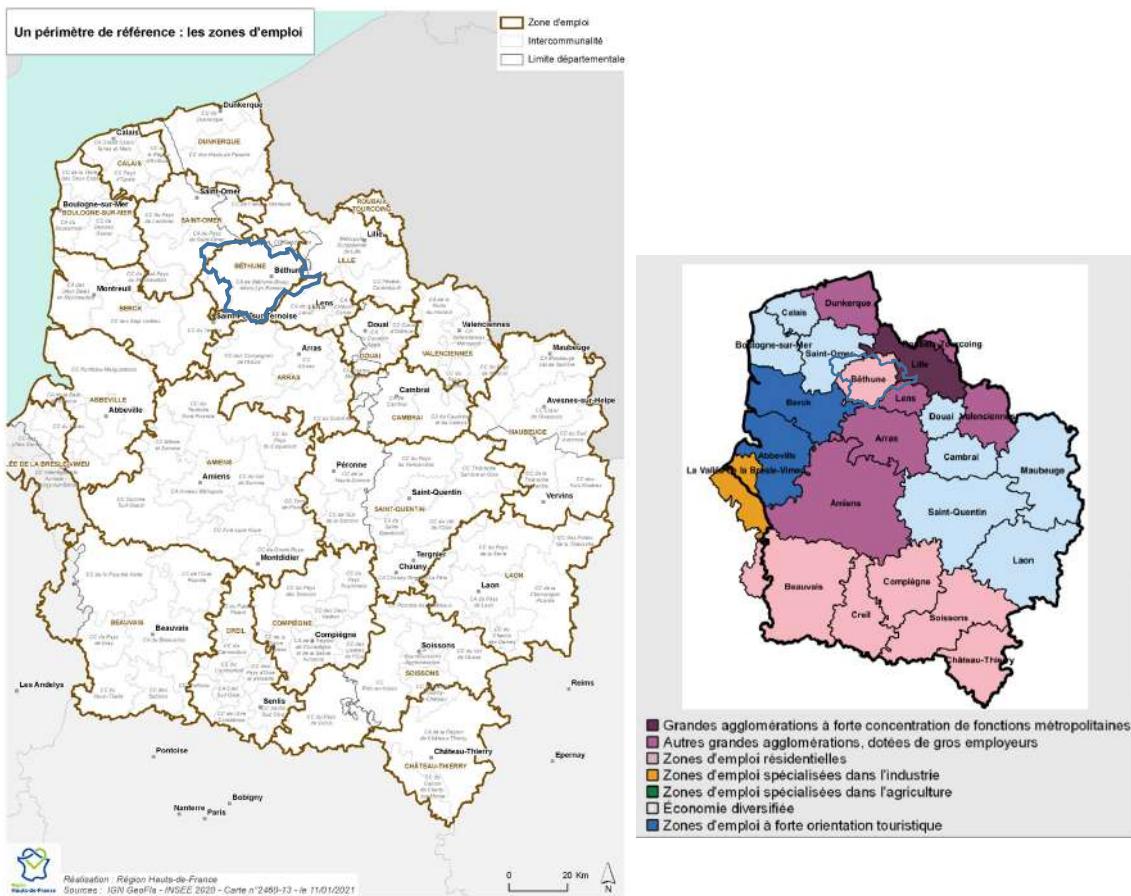
Le territoire du SCoT est situé sur plusieurs zones d'emploi au sens de l'INSEE. La grande majorité de celui-ci fait partie de la zone d'emploi de Béthune.

Toutefois, plusieurs parties aux franges du territoire sont situées dans d'autres zones d'emploi : les zones de Saint-Omer au nord-ouest, de Lille au nord-est, et de Lens à l'est.

Les caractéristiques de l'emploi diffèrent au sein de ces grandes zones et sont des indications de contexte intéressante pour situer le SCoT par rapport à sa zone d'emploi principale mais également des zones de son voisinage immédiat.

Selon une étude de l'INSEE (Analyse Hauts-de-France n°112 parue le 10/09/2020), les zones d'emploi couvrant le territoire ont différentes orientations économiques dominantes :

- **Une forte orientation résidentielle pour la zone de Béthune ;**
- Une économie diversifiée pour la zone de Saint-Omer ;
- Une grande agglomération à forte concentration de fonctions métropolitaines pour la zone de Lille ;
- Une grande agglomération, dotée d'employeurs majeurs pour la zone de Lens.



Source : <https://cartes.hautsdefrance.fr> – <https://www.insee.fr>

02 | EMPLOI PRIVÉ

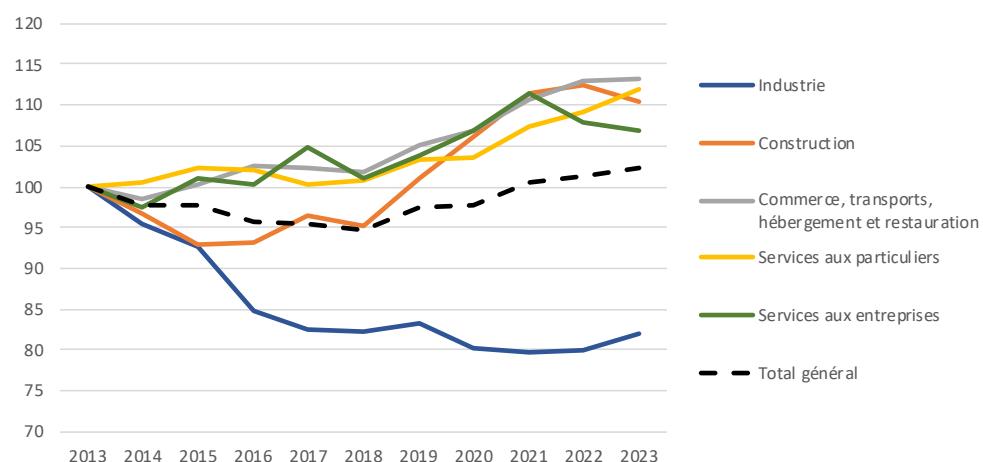
Les données INSEE issues du recensement de la population permettent de dégager de grandes tendances en matière d'emploi sur le territoire.

D'autres indicateurs peuvent toutefois être mobilisés afin d'affiner ou compléter les observations et rendre compte d'une analyse plus précise de l'emploi.

Ainsi, les données de l'ACOSS URSAFF, issues des formalités déclaratives des entreprises et de la gestion des comptes des cotisants, permettent notamment d'obtenir une vision fine et précise des effectifs salariés et le nombre d'établissements privés.

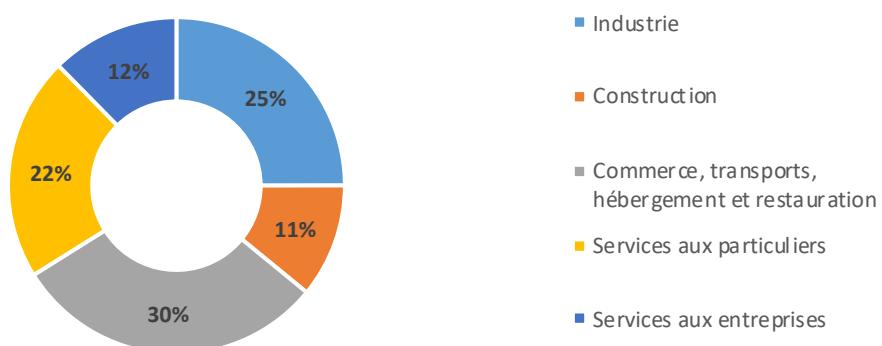
Evolution de l'emploi salarié privé par secteur d'activité sur le territoire du SCoT de l'Artois

Indice base 100



Source : ACOSS URSAFF – Traitement AULA

Répartition de l'emploi par secteur d'activité en 2023 sur le territoire du SCoT



Source : ACOSS URSAFF – Traitement AULA

Le secteur tertiaire

Les données ACOSS URSAFF permettent notamment de confirmer l'importance du poids du secteur tertiaire (commerce de gros et de détail, transports, hébergement et restauration ainsi que les services) **sur le territoire**.

Ces activités tertiaires représentaient, en 2023, 64 % des emplois du secteur privé à l'échelle du SCoT de l'Artois. Cette proportion reste toutefois nettement inférieure à celle observée aux échelles du département (71,7%), de la région (73,9 %) et en France Métropolitaine (76,1 %).

On note qu'entre 2013 et 2023, le tertiaire est le seul secteur dont l'emploi privé a progressé et ce, de manière notable (+ 12%, soit 3 299 emplois supplémentaires).

ZOOM sur le secteur du « commerce, transports, hébergement et restauration »

Plus en détail, le secteur « commerce, transports, hébergement et restauration » est celui qui compte le plus d'emplois au sein du périmètre du SCoT. Il représentait, en 2023, 14 957 emplois soit 30,2 % des emplois du secteur privé du territoire. Cette proportion est toutefois inférieure à celle constatée à l'échelle nationale (30,6%) et régionale (31,4%) mais surtout à l'échelle départementale (33,3%).

Entre 2013 et 2023, les effectifs du secteur ont augmenté avec un gain de 1 756 emplois, soit une augmentation de 13,3%. A titre de comparaison, le secteur a progressé de 14,4% à l'échelle du département, 11,5% à l'échelle de la région et de 12,4% à l'échelle de la France métropolitaine.

ZOOM : secteur des « services »

En 2023, le secteur des services représentait 16 797 emplois, soit 34 % des emplois du secteur privé du territoire, dont 10 675 emplois pour les services aux particuliers (22% des emplois privés du territoire) et 6 122 emplois (12 %) pour les services aux entreprises.

Le poids des services est moins important que celui relevé à l'échelle du département (38,3%) et de la région (42,4%) ainsi que par rapport à la moyenne nationale (45,5%).

Entre 2013 et 2023, le secteur a gagné globalement plus de 1 543 emplois soit une augmentation de 10,1% des effectifs.

• Les services aux particuliers

Les services aux particuliers comptaient, en 2023, 10 675 emplois privés soit 22% des emplois privés du territoire. Parmi ces services, les activités liées à l'administration publique, à l'enseignement, à la santé humaine et à l'action sociale représentaient 84,3% des emplois. Entre 2013 et 2023, ce secteur connaît une croissance de ses effectifs (+ 1 147 emplois privés soit + 12%). Cette augmentation est légèrement moins importante sur le territoire que celle observées à l'échelle des Hauts-de-France (+ 12,4 %) et nationale (+ 12,9%) au cours de la même décennie.

- **Les services aux entreprises**

Le secteur des services aux entreprises représentait quant à lui, en 2023, 6 122 emplois (soit 12% des emplois privés du territoire) et a connu un gain de 396 emplois sur la même période (soit + 7%) et ce, dans un contexte de croissance régionale (+18,8%) et nationale (+22%). Les « Activités spécialisées, scientifiques et techniques ainsi que les activités de services administratifs et de soutien » représentent 76% des emplois de ce secteur, tandis que les « Activités financières et d'assurance » et d'« Information et communication » en représentent respectivement 13,2% et 7,5%.

Le secteur secondaire

Dès les années 1960 et pour anticiper la fermeture programmée des mines, le développement économique du territoire s'est orienté vers l'industrie. En 1976, le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU), document de planification alors équivalent au SCoT, identifiait l'industrialisation comme une priorité pour le territoire.

Ces activités secondaires représentaient, en 2023, 36 % des emplois du secteur privé à l'échelle du SCoT de l'Artois. Cette proportion est nettement supérieure à celle observée aux échelles du département (28,3%), de la région (26,1 %) et en France Métropolitaine (23,9%).

On note qu'entre 2013 et 2023, le secondaire est un secteur dont l'emploi privé a diminué et ce, de manière notable (-11,1%, soit une diminution de 2 211 emplois).

Cette tendance est notamment due à la baisse de l'emploi industrielle sur le territoire.

ZOOM : secteur de « l'industrie »

Le secteur de l'industrie représentait 12 378 emplois en 2023, soit 25 % des emplois du secteur privé du territoire. Le poids du secteur est ainsi très supérieur à celui observé à l'échelle départementale (18,7%), régionale (18,3%) et nationale (15,9 %).

Entre 2013 et 2023, l'industrie a toutefois perdu 2 727 emplois, soit une baisse de 18,1% de ses effectifs. Celle-ci est supérieure à celle constatée au niveau régional (-6,1%) mais également celle observée au niveau départemental (-4,9 %). Au niveau national, nous noterons une évolution de ces emplois de 1%.

Ces emplois se répartissent dans plusieurs filières phares évoqués ci-dessous.

ZOOM : secteur de la « construction »

Autre activité secondaire, le secteur de la construction représentait, en 2023, 5 424 emplois du secteur privé à l'échelle du SCoT soit une augmentation de 516 emplois (+10,5 %) par rapport à 2013. Ainsi, la part de ce secteur dans l'emploi salarié local est de 11% est reste supérieure à celle constatée dans le département (9,6%) et la région (7,8%).

A noter que ce secteur est traditionnellement dépendant des fluctuations de la conjoncture économique.

Focus sur les filières industrielles phares sur le territoire

- **La filière automobile**

Le secteur de l'industrie automobile occupe une place importante dans l'emploi privé du territoire. Plusieurs entreprises figurant parmi les principaux employeurs du territoire font partie de cette filière.

Construite « en cascade », elle repose sur un ensemble d'équipementiers et de sous-traitants fabriquant des éléments nécessaires à la construction d'une voiture.

Sur le territoire du SCoT de l'Artois, on retrouve la fabrication de composants électriques et boîtiers de batteries pour les véhicules par la société Minth Electricity Technology anciennement Société de Transmission Automatique et la production de pare-chocs par OPMobility anciennement Plastic Omnim située à Ruitz, la construction de moteurs par la Française de Mécanique ainsi que la Gigafactory de Batterie ACC à Douvrin, etc.

Ces équipementiers et sous-traitants sont dans une situation de dépendance vis-à-vis des grands groupes donneurs d'ordres et donc des fluctuations du marché de l'automobile ce qui peut impacter l'économie et l'emploi du territoire comme cela a été le cas lors de la fermeture de Bridgestone qui a occasionné la disparition de 864 emplois (c'était l'un des plus gros employeurs du territoire) mais également 32 hectares de friche en cours de reconversion. La fermeture de l'entreprise Française de Mécanique prévue pour fin 2025, risque encore une fois d'affecter fortement le tissu économique local.

- **La plasturgie et la chimie**

Sur le territoire, la filière plasturgie est proche de la filière automobile, c'est le cas pour les entreprises tel que : Novares et Flex-N-Gate spécialisées dans la conception et la fabrication de composants plastique pour l'industrie automobile.

D'autres entreprises de la plasturgie sont moins directement liées au secteur de l'automobile comme par exemple SI Group ou Jet'Sac et JOKEY France tout deux spécialiste de l'emballage en matière plastique.

- **La métallurgie et la fabrication d'objets en métal, de machines et équipements**

On notera l'implantation des sociétés APERAM et Thyssenkrupps à Isebruges, qui appartiennent à des grands groupes internationaux, pour la métallurgie ou encore celle de LENZE à Ruitz dans la catégorie des fabricants de machines et équipements.

- **L'agroalimentaire**

Enfin, la filière de l'agroalimentaire est également bien représentée.

Au cœur du plus grand bassin de consommation du nord de l'Europe (dans un rayon de 300 km, la région concentre plus de 78 millions d'habitants équivalent à une estimation de 1 500 milliards d'euros de pouvoir d'achat), **les Hauts-de-France est la région de prédilection des IAA.**

Les ressources agricoles et halieutiques de la région comptent parmi les plus riches et diversifiées de l'Europe. Les infrastructures de transport denses et modernes sont également des atouts pour les entreprises de ce secteur.

L'agroalimentaire est une vaste filière dans laquelle interviennent de nombreuses activités : culture, élevage, production, transformation, conditionnement, négoce, ...

Le potentiel agronomique présent en région et sur le territoire du SCoT est important et justifie en partie la présence de ces entreprises agroalimentaires.

Certaines exploitations ont d'ailleurs signé des contrats avec les entreprises agroalimentaires.

Avec l'appui d'acteurs dédiés qui en assurent un développement encadré et prospectif, le territoire du SCoT accompagne le développement de ces filières qui concourent à la diversité de son tissu économique.

Sur le territoire, on peut ainsi retrouver des entreprises telles que McCain à Béthune, Tereos France (Lillers) ou encore Ardo à Violaines.

L'intérim

L'emploi intérimaire épouse traditionnellement les fluctuations de l'économie réelle et sert de variable d'ajustement en matière d'emploi.

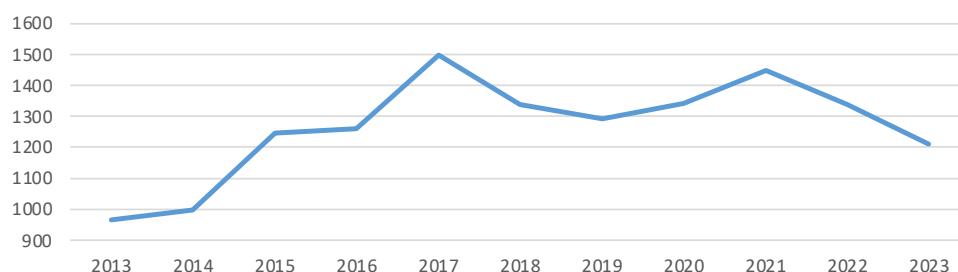
Son dynamisme peut révéler une frilosité du marché du travail quant au recrutement pérenne et être un indicateur révélateur de la précarité d'une partie des emplois du territoire et des fragilités sociales de la population dans la mesure où le recours à l'intérim est majoritairement envisagé pour les tâches nécessitant peu de qualification.

Entre 2013 et 2017, le secteur a renoué avec la croissance suite à la crise de 2007 avec des effectifs en hausse de près de 55,6% sur la période avant d'amorcer, à nouveau, une baisse entre 2017 et 2018 (- 11%). Ainsi sur la période globale 2013-2017, le secteur a connu une faible croissance de 536 emplois.

L'intérim a été particulièrement touché par la crise sanitaire de 2020.

Entre 2021 et 2023, ses effectifs se sont écroulés de 17% sur le territoire du SCoT, en passant de 1 449 emplois à 1 209.

Evolution de l'emploi Intérim sur le territoire du SCoT

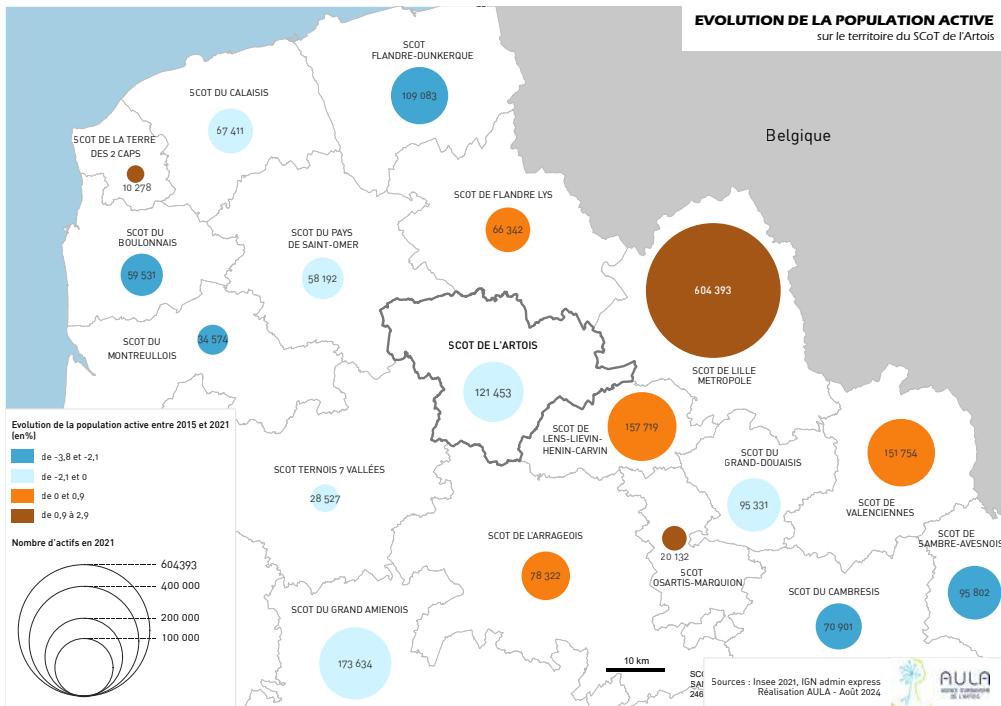


Source : ACOSU URSAFF – Traitement AULA

03 | POPULATION ACTIVE

Nombre d'actifs et évolution

En 2021, le territoire comptait 121 453 actifs de 15 à 64 ans dont 103 555 actifs ayant un emploi. Le taux d'activité parmi les 15 ans ou plus, c'est-à-dire le rapport entre le nombre d'actifs et l'ensemble de la population, était de 54,7%.



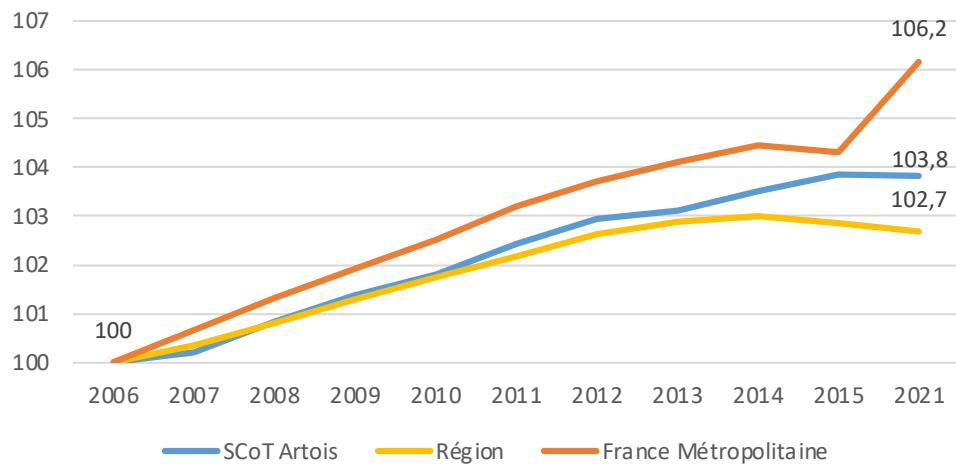
Entre 2015 et 2021, la population active du SCoT est restée relativement stable avec une diminution de -0,03% (- 40 actifs). Toutefois, la part d'actifs ayant un emploi a légèrement augmentée de 2,9% (soit + 2 891 actifs).

L'évolution de la population active ayant un emploi est proche de celle observée à l'échelle régionale sur la même période (+2,6%) et est légèrement inférieur à celle constatée au niveau départemental (+3,4%) mais reste inférieure à l'évolution nationale (+3,8%).

	Actifs en 2021	Actifs ayant un emploi en 2021	Evolution actifs 2015 – 2021	Evolution actifs ayant un emploi 2015–2021
SCoT de l'Artois	121 453	103 555	+0,03%	+2,9%
Département	643 879	548 919	-0,3%	+3,4%
Région	2 706 668	2 305 409	-0,2%	+2,6%
France Métropolitaine	30 346 041	26 794 989	+1,5%	+3,8%

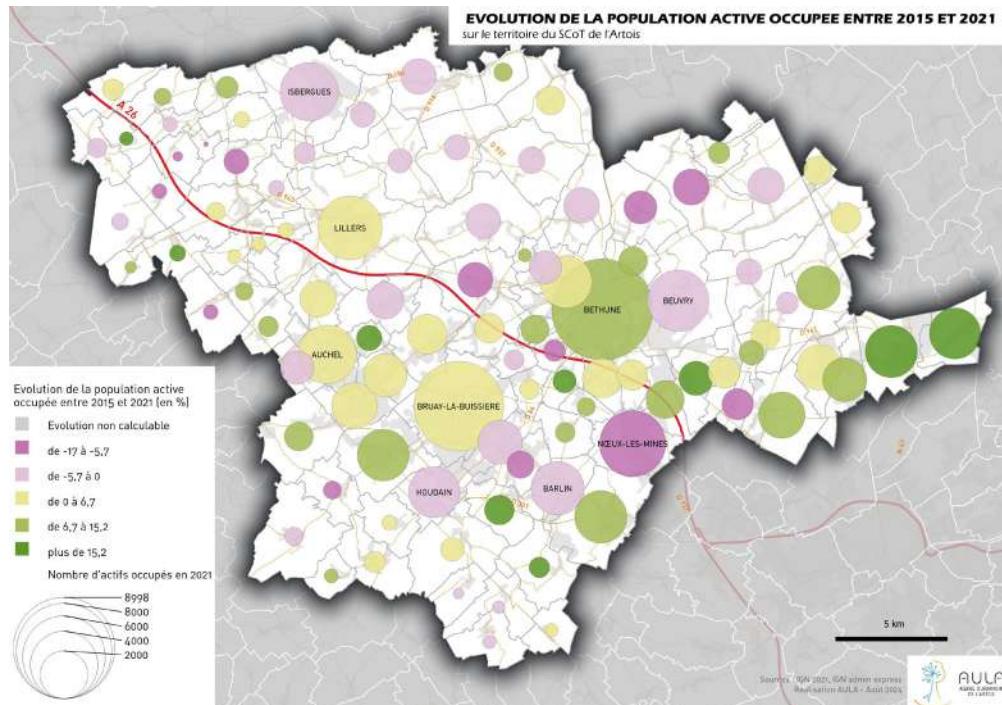
Source : Exploitation principale des résultats du recensement de la population – INSEE – Traitement AULA

Evolution du nombre d'actifs (ayant un emploi et demandeur d'emploi) entre 2006 et 2021 sur le territoire du SCoT
Indice base 100



Source : Exploitation principale des résultats du recensement de la population - INSEE – Traitement AULA

La population active occupée est majoritairement localisée dans les principales polarités du territoire. Entre 2015 et 2021, on constate une augmentation de cette population dans la plupart de ces polarités.



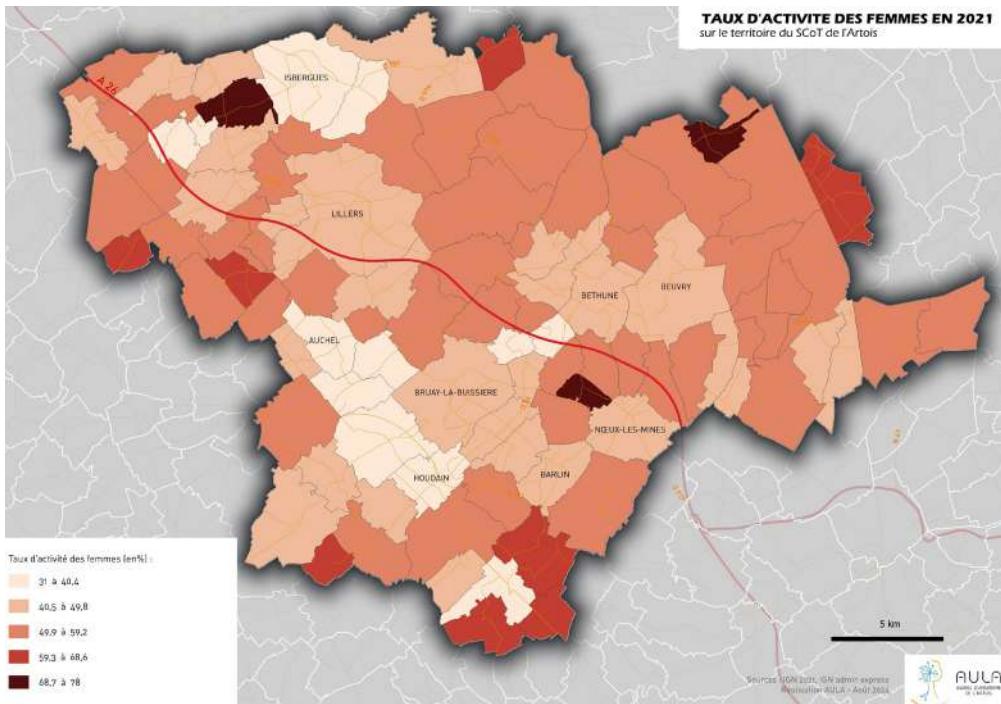
Taux d'activité par sexe et âge

Le taux d'activité des hommes, de 75,9 % en 2021, était supérieur à celui des femmes (66,2%) à l'échelle du SCoT.

Toutefois, on constate que le nombre d'hommes dans la population active a sensiblement diminué depuis 2015 (-704 actifs soit -1,1%) alors que le nombre de femmes a progressé (+664 actifs, soit +1,2%).

Le taux d'activité des femmes reste toutefois plus faible sur le territoire qu'à l'échelle nationale (72,3% en 2021) comme celui observé aux échelles départementale (66,8%) et régionale (68,4%).

A une échelle plus fine, on constate que le taux d'activité des femmes est plutôt faible sur les polarités et en particulier dans les anciennes communes minières.



On constate également que le taux d'activité des jeunes (15 à 24 ans), de 43,6% en 2021, est plus élevé sur le territoire qu'aux échelles régionale et nationale (41,6%).

Toutefois, à l'inverse, celui des séniors (55 à 64 ans, 48,3% en 2021) y est nettement plus faible.

Taux d'activité par âge et par sexe en 2021

	SCoT de l'Artois	Département	Région	France Métropolitaine
Ensemble	71,0%	71,4%	72,2%	74,9%
15 à 24 ans	43,6%	44,1%	41,6%	41,6%
25 à 54 ans	87,8%	87,8%	88,9%	90,7%
55 à 64 ans	48,3%	49,5%	53,3%	59,2%
Hommes	75,9%	75,9%	76,1%	77,5%
15 à 24 ans	46,9%	47,4%	44,7%	44,8%
25 à 54 ans	93,7%	93,3%	93,3%	93,6%
55 à 64 ans	52,2%	53,2%	56,7%	61,3%
Femmes	66,2%	66,8%	68,4%	72,3%
15 à 24 ans	40,0%	40,5%	38,4%	38,3%
25 à 54 ans	81,8%	82,4%	84,5%	87,8%
55 à 64 ans	44,7%	46,0%	50,1%	57,4%

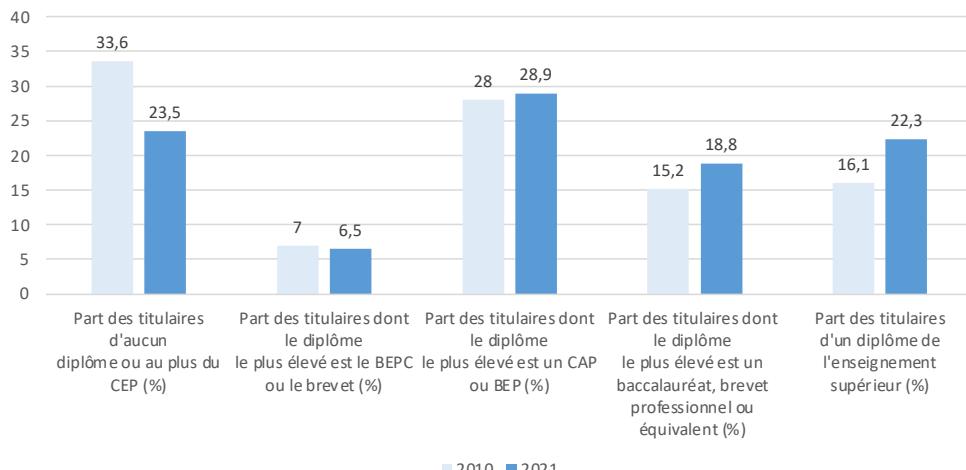
Source : Exploitation principale des résultats du recensement de la population - INSEE – Traitement AULA

Niveau de diplôme

La population non scolarisée de 15 et plus est faiblement diplômée.

En 2021, on constatait que 23,5 % de cette population n'avait pas de diplôme ou était titulaire d'un Certificat d'Etudes Primaires et 35,4% de cette population avait un niveau de diplôme inférieur au baccalauréat.

Diplôme le plus élevé de la population non scolarisée de 15 ans ou plus (%) sur le territoire du SCoT



Source : Exploitation principale des résultats du recensement de la population - INSEE – Traitement AULA

La part des non diplômés (23,5%) est inférieur à celle observée à l'échelle départementale (24,2%) et régionale (24,1%) mais supérieure à l'échelle nationale (20%).

En ce qui concerne la part des diplômés de niveau inférieur au baccalauréat, elle est supérieure à celle observée aux échelles du département (34,2%), de la région (31,6%) et de la France Métropolitaine (29,5%).

La part de titulaires d'un baccalauréat ou diplôme de niveau équivalent s'inscrit lui davantage dans la moyenne départementale de 18,6% (SCoT de l'Artois = 18,8%).

Enfin, la part de diplômés de l'enseignement supérieur (22,3%) reste plus faible que celle départementale (23%), régionale (26,7%) ou nationale (32,8%).

Depuis 2010, on observe toutefois une amélioration significative de la situation, la part des non diplômés a chuté de plus de 10 points et l'ensemble des parts des titulaires d'un diplôme de niveau 3 (CAP, BEP) ou plus a progressé.

Chômage

En 2021, le territoire comptait 17 898 chômeurs et le taux de chômage s'élevait à 14,7%¹³. Ce taux est identique que celui constaté à l'échelle du département (14,7%) ou de la région (14,8%) mais reste plus important que celui observé à l'échelle de la France Métropolitaine (11,7%).

Entre 2015 et 2021, le nombre de chômeurs a baissé de 14,1% (- 2 931 chômeurs) et le taux de chômage est passé de 17,1% à 14,7%. Depuis 2010, la courbe du chômage du territoire du SCoT a globalement suivi la tendance nationale jusqu'en 2021. De 2010 à 2015, le chômage a progressé pour ensuite, de 2015 à 2021, diminuer.

Evolution du taux de chômage depuis 2010

	2010	2015	2021
SCoT de Artois	15,3	17,1	14,7
France Métropolitaine	11,6	13,7	11,7

Source : Exploitation principale des résultats du recensement de la population – INSEE – Traitement AULA

Actifs par catégories socio-professionnelle

En 2021, 59,5% de la population active âgée de 15 à 64 ans appartenait à la catégorie des employés et ouvriers. Cette part est légèrement supérieure à celle observée à l'échelle départementale (59,1%) et régionale (54%). Cependant, depuis 2015, on observe une légère diminution de ces parts sur le territoire du SCoT.

La part des ouvriers était de 29 %. Cette part a diminué par rapport à 2015 où elle représentait 29,7 %. On note également une diminution de cette part entre 2015 et 2021 aux échelles départementale (-3%) et régionale (- 4,8%). Cela semble être corrélé avec la baisse des emplois dans l'industrie sur le territoire.

13 : Taux de chômage selon la définition du Bureau International du Travail (BIT) - INSEE.

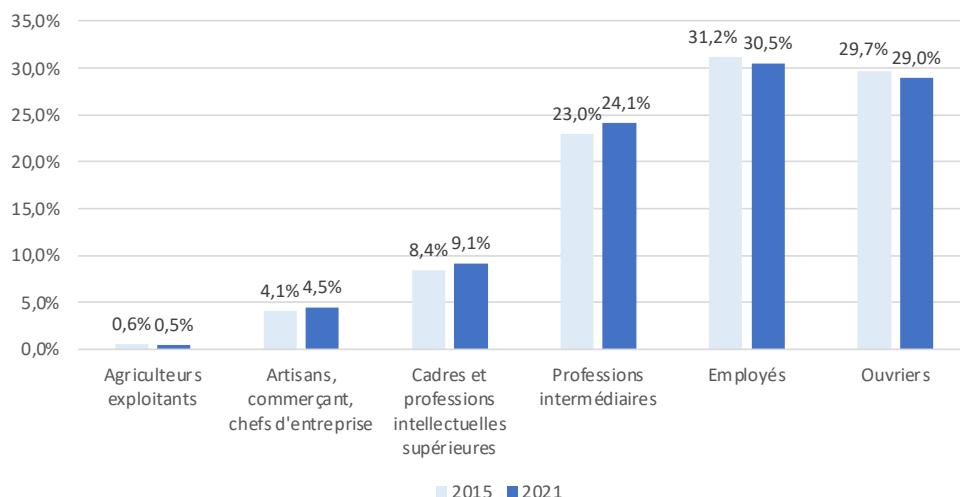
La catégorie socioprofessionnelle des employés était représentée à hauteur de 30,5% en 2021. Cette part a sensiblement diminué par rapport à l'année 2015 où elle représentait 31,2% des actifs du SCoT âgés de 15 à 64 ans.

La part d'agriculteurs exploitants (0,5%) est moins importante que la moyenne départementale (0,9%) ou régionale (0,8%) et a diminué depuis 5 ans de 16%.

La part des professions intermédiaire (24,1%) ainsi que des cadres et professions intellectuelles supérieures (9,1%) sont inférieures voire légèrement similaires à celles observées aux échelles départementale et régionale (respectivement de 24 et 24,6% pour les professions intermédiaires, 9,5% et 13,3% pour les cadres).

Toutefois, on note que ce sont des catégories qui ont progressé depuis 2015 (+4,7% pour les professions intermédiaires ; +7,9% pour les cadres). La part des artisans, commerçants et chefs d'entreprise (4,5%) est légèrement inférieure à la part départementale (4,8%) et a également connu une progression de 9,7% depuis 2015.

Evolution de la population active de 15 à 64 ans selon la catégorie socioprofessionnelle sur le territoire du SCoT



Source : Exploitation principale des résultats du recensement de la population – INSEE – Traitement AULA

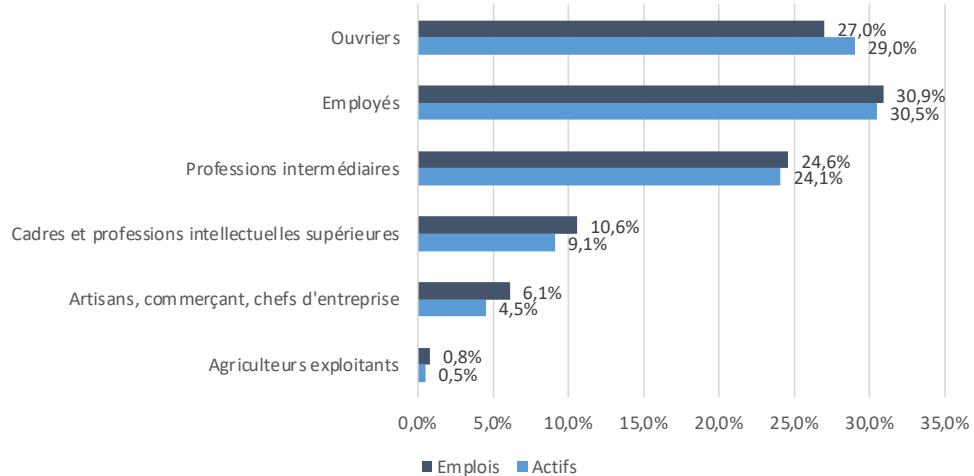
La comparaison entre les emplois et les actifs par catégories socio-professionnelles peut expliquer les migrations domicile-travail constatées. On remarque ainsi une légère surreprésentation des cadres, professions intellectuelles et des employés dans les emplois par rapport aux actifs de cette catégorie résidant sur le territoire.

Le même constat peut être fait pour les professions intermédiaires, les artisans, commerçants, chefs d'entreprise et les agriculteurs.

Ceci confirme donc le déficit d'attractivité du territoire pour ces cinq catégories dont une partie continue à habiter les territoires voisins et notamment la Métropole Européenne de Lille.

A l'inverse, on constate une surreprésentation des ouvriers résidents par rapport aux emplois. Cela confirme l'attractivité du territoire pour cette catégorie d'actifs qui doit toutefois parcourir des distances plus importantes pour travailler dans les territoires voisins.

Emplois et population active de 15 à 64 ans par catégorie socioprofessionnelle en 2021 sur le territoire du SCoT



Source : Exploitation principale des résultats du recensement de la population – INSEE – Traitement AULA

04 | ENTREPRISES ET ETABLISSEMENTS

Au sens de l'INSEE, l'entreprise est la plus petite combinaison d'unités légales qui constitue une unité organisationnelle de production de biens et de services jouissant d'une certaine autonomie de décision, notamment pour l'affectation de ses ressources courantes.

Un établissement est une production de biens ou de services géographiquement individualisée mais juridiquement dépendante d'une entreprise. Ainsi, l'établissement est le niveau le plus adapté, à une approche géographique de l'économie.

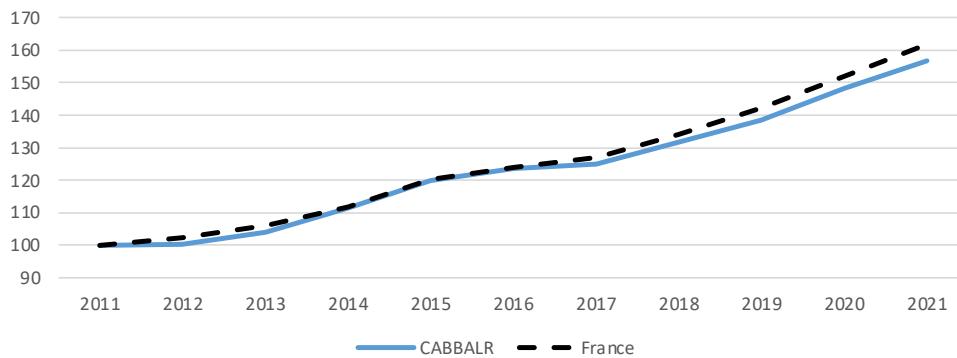
En outre, la population des établissements est plus stable dans le temps et moins affectée par les mouvements de restructuration juridique et financière que celle des entreprises.

Les entreprises

En 2021, d'après le Répertoire des Entreprises et des Etablissements (REE) de l'INSEE, 12 611 entreprises étaient recensées sur le territoire du SCoT.

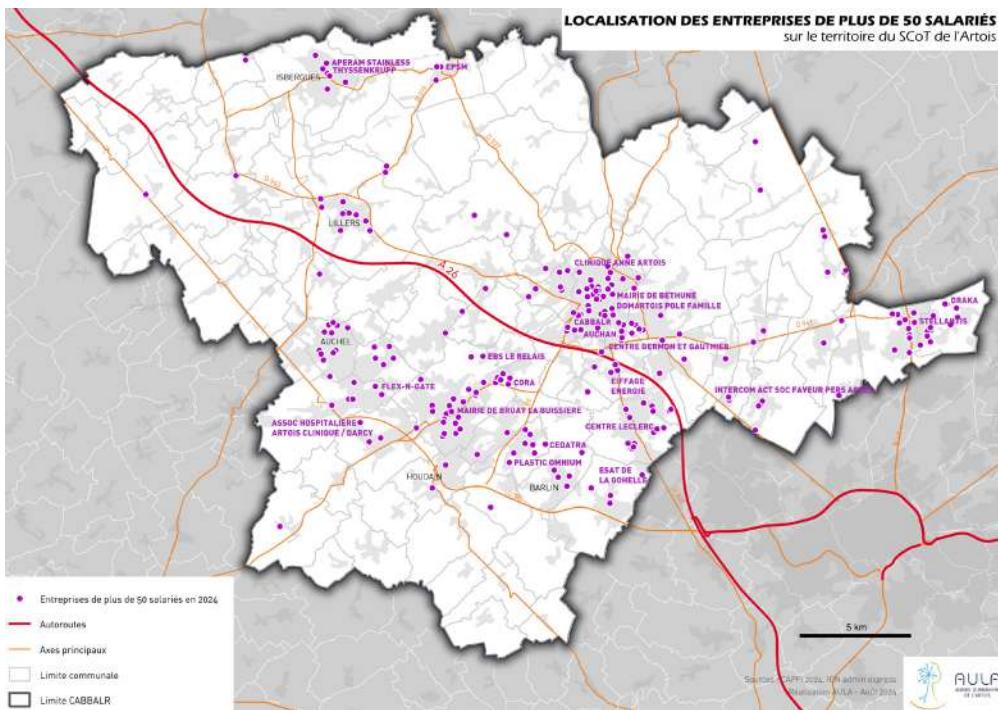
Depuis 2011, le nombre d'entreprises a ainsi augmenté de près de 56,8% (soit + 4 570 entreprises).

Evolution du nombre d'entreprise Indice base 100



Source: INSEE REE – Traitements AULA

Sur la carte ci-dessous, on remarque que la localisation de ces entreprises de plus de 50 salariés se trouvent en particulier sur les polarités du territoire.



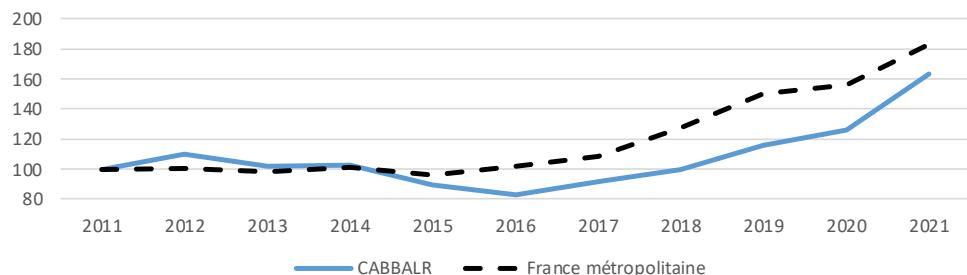
La création d'entreprises

La dynamique de création d'entreprises a progressé de façon très significative sur le territoire du SCoT entre 2016 et 2021, passant de 1 092 à 2 155 créations d'entreprises (+97,3%).

Cette dynamique est nettement plus marquée sur le territoire du SCoT de l'Artois que sur le territoire national métropolitain.

En effet, les créations d'entreprises augmentaient de 80,1% en France métropolitaine entre 2016 et 2021.

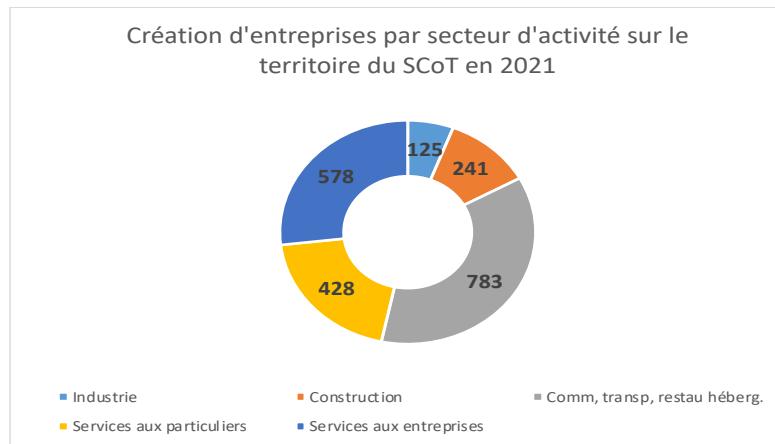
Evolution du volume des créations d'entreprises Indice base 100



Source : INSEE REE – Traitements AULA

En 2021, par secteur d'activité, la plus forte création d'entreprises concerne les établissements commerciaux, de transports, restaurants et d'hébergements (783 établissements), suivie par les services aux entreprises (578 établissements).

Création d'entreprises par secteur d'activité en 2021 sur le territoire du SCoT



Source: INSEE REE – Traitements AULA

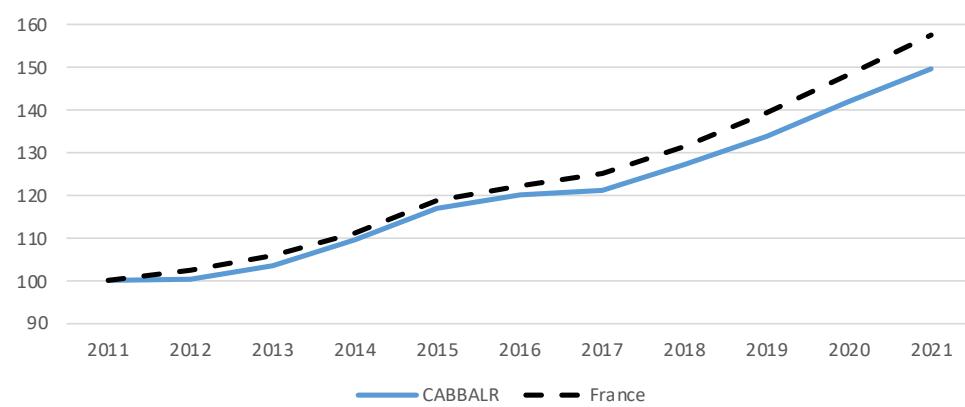
Les établissements

En 2021, d'après les données du Répertoire des Entreprises et des Etablissements (REE) de l'INSEE, 14 324 établissements étaient implantés sur le territoire du SCoT.

Depuis 2011, ce nombre a augmenté de 49,8% (soit + 4 760 établissements).

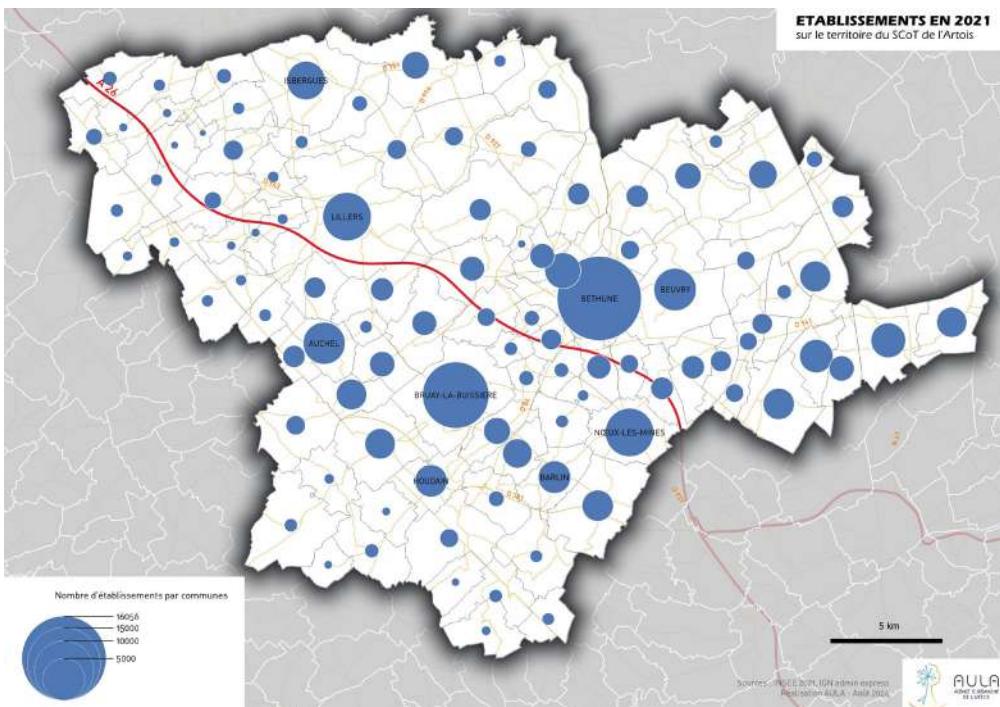
Evolution du nombre d'établissement

Indice base 100



Source: INSEE REE – Traitements AULA

Tout comme les entreprises, la carte ci-dessous localise les établissements sur le territoire du SCoT de l'Artois. On remarque que la localisation de ces établissements se trouvent en particulier sur les polarités du territoire, à savoir Béthune, Bruay-la-Buissière, Auchel, Noeux-les-Mines, Isbergues et Lillers et dans une moindre mesure, les communes de taille intermédiaire (Douvrin, Billy-Berclau, Beuvry, etc.).



La création d'établissements

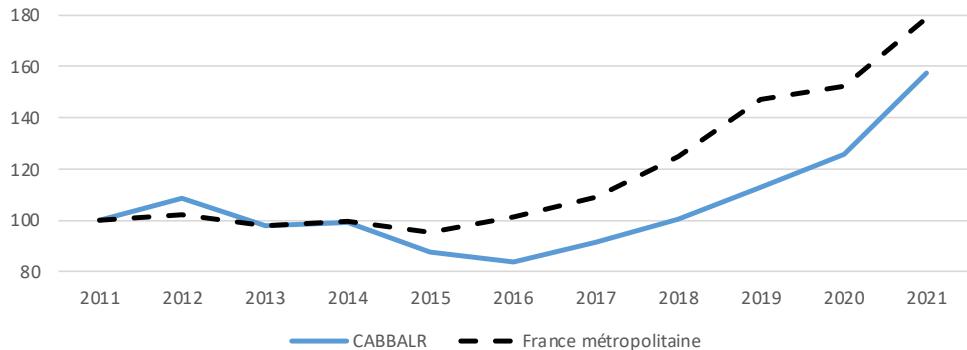
Le nombre de créations d'établissements explose entre 2016 et 2021 après une légère période de stagnation entre 2011 et 2014 puis une diminution entre 2014 et 2016 de -15,3%. Ce boom est par ailleurs nettement plus marqué sur le territoire du SCoT de l'Artois que sur le territoire national métropolitain.

Tandis que les créations d'entreprises augmentaient de 76,2% en France métropolitaine entre 2016 et 2021, cette augmentation atteignait les 87,2% sur le ScCoT de l'Artois.

Après une période orientée à la baisse entre 2011 et 2016, année la plus faible en termes de créations d'établissements sur le territoire du SCOT de l'Artois, la dynamique repart à la hausse à partir de 2017 à un rythme soutenu, quasi identique à celui observé à l'échelle de la France métropolitaine, mais avec un différentiel notable en volume (en base 100).

Evolution du volume des créations d'établissements

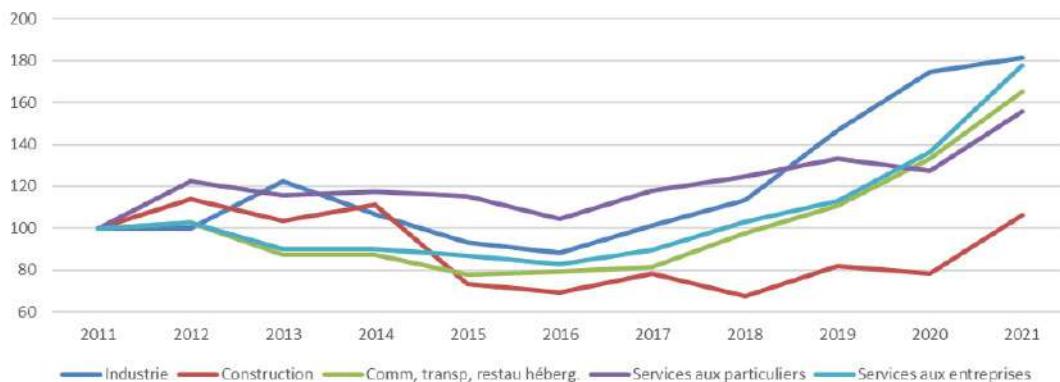
Indice base 100



Source : INSEE REE – Traitements AULA

Par secteur d'activité, la plus forte création d'établissements depuis 2018 concerne les services aux entreprises (72,5%) mais également les établissements commerciaux, de transports, restaurants et d'hébergements (68,6%).

Évolution des créations d'établissements par secteur d'activité sur le territoire du SCoT



Source : INSEE REE – Traitements AULA

Les Zones d'Activités Economiques

Les Zones d'Activités Economique (ZAE) sur le territoire sont au nombre de 42 sous la compétence de la CABBALR et du SIZIAF.

Elles sont principalement implantées au long de grands axes routiers qui assurent une bonne desserte du territoire privilégiant ainsi l'usage de la route au détriment de la voie d'eau et du fer.

Seules les plateformes d'Isbergues, la zone d'Activités de Guarbecque, le parc Washington et le parc des industries Artois-Flandres sont de grandes zones d'activités situées à bord de canal.

Les zones d'activités commerciales, elles se localisent principalement en périphérie des grandes villes comme à Bruay-la-Buissière, Lillers, Nœux-les-Mines ou Béthune.

En ce qui concerne les zones d'activités industrielles, artisanales, tertiaires et logistiques, elles sont davantage implantées en milieu rural au long des grands axes routiers ou autoroutiers.

