



URBYCOM



Commune de Carency

Plan Local d'Urbanisme

Rapport de présentation

Table des matières

AVANT-PROPOS	3
I. <i>Le contexte règlementaire</i>	3
II. <i>La prise en compte des documents supra-communaux</i>	5
III. <i>Documents supra-communaux élaborés au niveau régional et départemental</i>	6
IV. <i>Documents supra-communaux élaborés au niveau intercommunal</i>	7
PARTIE 1 : DIAGNOSTIC TERRITORIAL	10
I. <i>Présentation de la commune</i>	10
II. <i>Analyse démographique</i>	11
III. <i>Analyse de l'habitat</i>	17
IV. <i>Analyse socio-économique</i>	30
V. <i>Analyse des déplacements</i>	34

Avant-propos

Par délibération en date du 28 avril 2014, le conseil municipal de Carency a prescrit l'élaboration d'un PLU, la loi Solidarité et Renouvellement Urbain puis la loi Urbanisme et Habitat ont voulu faire de ce nouveau document un vecteur d'un urbanisme de projet.

Les PLU sont régis par les articles L151-1 et suivants et R151-1 et suivants du Code de l'Urbanisme. La procédure d'élaboration est encadrée par les articles L153-11 à 26 et R153-2 à 10 du même code.

I. Le contexte réglementaire

Outil de planification établi dans une perspective de 10 à 15 ans, le Plan Local d'Urbanisme fixe à la fois les règles d'utilisation et d'occupation des sols, et comprend un projet global d'urbanisme et d'aménagement. Le PLU est élaboré soit par le maire soit par le président de l'établissement public intercommunal.

Conformément aux dispositions législatives concernant l'entrée en vigueur de la loi du 12 juillet 2010 portant Engagement National pour l'Environnement, dite loi Grenelle 2, le PLU de Carency se présente sous une forme "Grenellisée".

Il doit intégrer et objectifs énoncés à l'article L101-2 du code de l'urbanisme :

« Dans le respect des objectifs du développement durable, l'action des collectivités publiques en matière d'urbanisme vise à atteindre les objectifs suivants :

1° L'équilibre entre :

- a) Les populations résidant dans les zones urbaines et rurales ;*
- b) Le renouvellement urbain, le développement urbain et rural maîtrisé, la restructuration des espaces urbanisés, la revitalisation des centres urbains et ruraux, la lutte contre l'étalement urbain ;*
- c) Une utilisation économe des espaces naturels, la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières et la protection des sites, des milieux et paysages naturels ;*
- d) La sauvegarde des ensembles urbains et la protection, la conservation et la restauration du patrimoine culturel ;*
- e) Les besoins en matière de mobilité ;*

2° La qualité urbaine, architecturale et paysagère, notamment des entrées de ville ;

3° La diversité des fonctions urbaines et rurales et la mixité sociale dans l'habitat, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs de l'ensemble des modes d'habitat, d'activités économiques, touristiques, sportives, culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics et d'équipement commercial, en tenant compte en particulier des objectifs de répartition géographiquement équilibrée entre emploi, habitat, commerces et services, notamment les services aux familles, d'amélioration des performances énergétiques, de développement des communications électroniques, de diminution des obligations de déplacements motorisés et de développement des transports alternatifs à l'usage individuel de l'automobile ;

4° La sécurité et la salubrité publiques ;

5° La prévention des risques naturels prévisibles, des risques miniers, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature ;

6° La protection des milieux naturels et des paysages, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des ressources naturelles, de la biodiversité, des écosystèmes, des espaces verts ainsi que la création, la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques ;

6° bis La lutte contre l'artificialisation des sols, avec un objectif d'absence d'artificialisation nette à terme ;

7° La lutte contre le changement climatique et l'adaptation à ce changement, la réduction des émissions de gaz à effet de serre, l'économie des ressources fossiles, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir de sources renouvelables ;

8° La promotion du principe de conception universelle pour une société inclusive vis-à-vis des personnes en situation de handicap ou en perte d'autonomie dans les zones urbaines et rurales. »

Ces principes doivent figurer dans les documents d'urbanisme en tant qu'objectifs à atteindre et comme références pour le projet de développement et d'aménagement du territoire.

Selon l'article L.151-2 du code de l'Urbanisme, le PLU est composé d'un rapport de présentation, d'un projet d'aménagement et de développement durables, d'orientations d'aménagement et de programmation, d'un règlement, ainsi que d'annexes. De plus, chacun de ces éléments peut comprendre un ou plusieurs documents graphiques.

Selon l'article L151-4 du code de l'Urbanisme, le rapport de présentation « *explique les choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durables, les orientations d'aménagement et de programmation et le règlement.*

Il s'appuie sur un diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques et des besoins répertoriés en matière de développement économique, de surfaces et de développement agricoles, de développement forestier, d'aménagement de l'espace, d'environnement, notamment en matière de biodiversité, d'équilibre social de l'habitat, de transports, de commerce, d'équipements notamment sportifs, et de services.

[...]

Il analyse la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des dix années précédant l'arrêt du projet de plan ou depuis la dernière révision du document d'urbanisme et la capacité de densification et de mutation de l'ensemble des espaces bâtis, en tenant compte des formes urbaines et architecturales. Il expose les dispositions qui favorisent la densification de ces espaces ainsi que la limitation de la consommation des espaces naturels, agricoles ou forestiers. Il justifie les objectifs chiffrés de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain compris dans le projet d'aménagement et de développement durables au regard des objectifs de consommation de l'espace fixés, le cas échéant, par le schéma de cohérence territoriale et au regard des dynamiques économiques et démographiques.

Il établit un inventaire des capacités de stationnement de véhicules motorisés, de véhicules hybrides et électriques et de vélos des parcs ouverts au public et des possibilités de mutualisation de ces capacités ».

Le rapport de présentation constitue le document explicatif de l'analyse du territoire communal et de la politique d'aménagement du territoire. Il est également le relais explicatif entre le Projet d'Aménagement et de Développement Durables, les Orientations d'Aménagement et de Programmation et les dispositions réglementaires mises en œuvre.

Il explique comment les grands objectifs du projet communal peuvent être déclinés en dispositions dans les différents articles du règlement, en définition d'un zonage, en emplacements réservés et le cas échéant, en orientations d'aménagement.

Mais, s'il représente une pièce essentielle et obligatoire du dossier de PLU, le rapport de présentation n'est pas un document opposable, contrairement au règlement et à ses documents graphiques.

II. La prise en compte des documents supra-communaux

Les Plans Locaux d'Urbanisme doivent être compatibles avec les orientations de documents supra-communaux, lois qui ont une portée juridique supérieure. La hiérarchie des normes pour les PLU est définie par l'article 13 de loi du 12 juillet 2012 portant Engagement National pour l'Environnement (ENE), et les articles du code de l'Urbanisme.

Il existe deux types de relations entre les documents de planification :

- **La compatibilité**, qui n'est pas définie précisément dans les textes de loi. Il s'agit d'une obligation de non-contrariété : un projet est compatible avec un document de portée supérieure lorsqu'il n'est pas contraire aux orientations ou aux principes fondamentaux de ce document et qu'il contribue, même partiellement, à leur réalisation.
- **La prise en compte**, qui est une obligation de ne pas ignorer. Remarque : La prise en compte, ou en considération, des autres documents d'urbanisme ou relatifs à l'environnement, est une exigence moins forte que l'observation d'un rapport de compatibilité. Il s'agit de faire en sorte que les objectifs énoncés dans le PADD et traduits sous forme prescriptive dans les orientations d'aménagement soient établis en toute connaissance des finalités propres à ces documents.

Les documents supra-communaux concernant la commune de Carency :

Mise en compatibilité du PLU avec :

- Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) Lens Liévin Hénin Carvin en révision
- Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Artois-Picardie
- Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) Marque-Deûle
- Le Programme Local de l'Habitat de la CALL
- Le Plan de Déplacement Urbain Artois-Gohelle

Prise en compte du PLU avec :

- Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durables et d'Egalité des Territoires de la Région Hauts-de-France ;
- La Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) de la CALL.

Les justifications de prise en compte et de compatibilité de ces documents avec le PLU de Carency seront explicitées dans la partie « Justifications » du rapport de présentation.

Les PLU approuvés disposent d'un délai de 3 ans pour se rendre compatibles avec l'ensemble de ces documents de planification supra-communal une fois ces derniers approuvés.

III. Documents supra-communaux élaborés au niveau régional et départemental

a. Le Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET)

Le Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET) est un schéma régional de planification qui fusionne plusieurs documents sectoriels ou schémas existants : le schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire (SRADDT), le plan régional de prévention et de gestion des déchets (PRPGD), le schéma régional de l'intermodalité (SRI), le schéma régional climat air énergie (SRCAE) et le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE). Le SRADDET, qui remplace le SRADDT, créé en 1995 et modifié en 1999, a été institué par la loi NOTRe dans le contexte de la mise en place des nouvelles Régions (en 2016).

Le SRADDET fixe les objectifs de moyen et long terme en lien avec plusieurs thématiques : équilibre et égalité des territoires, implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional, désenclavement des territoires ruraux, habitat, gestion économe de l'espace, intermodalité et développement des transports, maîtrise et valorisation de l'énergie, lutte contre le changement climatique, pollution de l'air, protection et restauration de la biodiversité, prévention et gestion des déchets.

Depuis le 4 août 2020, la Région Hauts-de-France dispose de son propre SRADDET.

b. Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion de l'Eau (SDAGE)

Les Schémas Directeur d'Aménagement et de Gestion de l'Eau (SDAGE) fixent pour chaque grand bassin hydrographique les orientations fondamentales pour favoriser une gestion équilibrée de la ressource en eau entre tous les usagers (citoyens, agriculteurs, industriels) ainsi que les objectifs d'amélioration de la qualité des eaux superficielles et souterraines, sur un bassin hydrographique, pour une durée de 6 ans.

Il est élaboré par le Comité de Bassin et approuvé par le Préfet coordinateur de bassin.

Le SDAGE est né avec la loi sur l'eau de 1992, qui stipule qu'il « fixe pour chaque bassin ou groupement de bassins les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau ».

L'État Français a choisi les SDAGE, afin de prendre en compte les objectifs définis par la Directive cadre sur l'eau (DCE) du 23 octobre 2000.

Le SDAGE Artois Picardie et son programme de mesures associé sont en application depuis le 15 mars 2022 et fixe la stratégie dans le domaine de l'eau pour la période 2022-2027.

c. Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des eaux (SAGE)

Les Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) ont été institués par la Loi sur l'Eau de 1992 (article L 212-3 et suivants du code de l'Environnement et article R 212-26 et suivants du même code).

Le SAGE est un document de planification pour la gestion de l'eau mis en place à l'échelle d'un bassin versant, échelle géographique et périmètre hydrographique cohérents.

Il est élaboré de manière collective par l'ensemble des acteurs de l'eau. Il a pour objectif de définir la politique de l'eau et des milieux aquatiques sur un bassin versant, il fixe des objectifs généraux d'utilisation, de mise en valeur, de protection quantitative et qualitative de la ressource en eau.

Un SAGE fixe donc un cadre de référence pour tous les projets liés à l'eau sur son territoire et initie des programmes d'actions cohérents à l'échelle d'un bassin versant.

La commune de Carency est concernée par le SAGE Marque-Deûle, approuvé par arrêté préfectoral en date du 9 mars 2020.

IV. Documents supra-communaux élaborés au niveau intercommunal

a. Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)

Créé par la loi SRU (Solidarité et Renouvellement Urbains en 2000) le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) est l'outil de conception, de mise en œuvre et de suivi d'une planification intercommunale, dans une perspective de développement durable.

Le SCoT fixe les orientations générales de l'espace, l'équilibre à maintenir entre zones à urbaniser, zones naturelles, agricoles ou forestières...

Il fixe aussi les objectifs en matière d'équilibre de l'habitat, de mixité sociale, de transports en commun, d'équipements commerciaux ou d'espaces à vocation économique...

Le SCoT assure ainsi la cohérence des politiques d'habitat, de déplacement, d'équipement commercial, d'environnement... et la cohérence de leur traduction locale à travers les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU).

En fixant à moyen et long terme des orientations générales en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme, le SCoT définit l'évolution d'un territoire à l'horizon de 15 à 20 ans.

L'évaluation du document est devenue obligatoire afin de mesurer concrètement la réalisation de ses objectifs. Tous les 6 ans, une validation ou une mise en révision devra être opérée.

Les évolutions du contexte nécessiteront des actualisations du SCoT dans le respect de ces grands principes.

Le SCoT est "intégrateur" des documents supérieurs que sont les SDAGE, SAGE et la charte des Parcs Naturels Régionaux :

Le PLU doit être directement compatible avec le SCoT, le PLH et le PDU.

Le SCoT est directement compatible avec le SDAGE, les SAGE, les Chartes PNR.

Par ailleurs, les SCoT et les plans locaux d'urbanisme prennent indirectement en compte les orientations et objectifs du SRADDET.

En l'absence de SCoT, le PLU est directement compatible avec ces documents de planification (le SDAGE, le SAGE, les chartes des PNR).

La commune de Carency se situe dans le périmètre du SCoT Lens Liévin Hénin Carvin, approuvé le 11 février 2008.

Une évaluation du SCoT a été lancée en 2014 afin d'analyser la compatibilité du Schéma avec le Grenelle de l'Environnement et réaliser le bilan d'application du SCoT de 2008. Finalisée en 2015, l'étude a constaté que le SCoT de 2008 est trop général et qu'il existe un écart des exigences vis-à-vis du Grenelle. La révision du SCoT a été lancée en avril 2015.

b. Le Programme Local de l'Habitat (PLH)

Le Programme Local de l'Habitat (PLH) est un document qui définit sur un territoire et pour une durée de 6 ans les objectifs et les principes d'une politique visant à répondre aux besoins en logements et à assurer entre les communes une répartition équilibrée et diversifiée de l'offre. Le PLH doit être compatible avec le SCoT. Ce document se compose en 3 phases : un diagnostic, un document d'orientations et un programme d'actions.

En 2002, la CALL et la CAHC ont décidé de se doter d'un PLH commun dont l'élaboration a été confiée au Syndicat Mixte SCoT. Les deux premières phases du PLH ont été élaborées à l'échelle du SCoT mais le programme d'actions, définissant des actions à mener et enveloppe financière associée, a été réalisé pour chacune des Communautés d'Agglomération. Ces PLH ont été approuvés en 2006 (CALL) et en 2007 (CAHC).

Une mise en révision du PLH a été réalisée. L'élaboration du diagnostic et du document d'orientations du nouveau PLH a de nouveau été confiée au SCoT. Chacune des deux collectivités a construit ensuite son programme d'actions pour six années, sur la base des orientations de principe partagées.

La réalisation du PLH est intervenue étant donné que l'échéance du PLH initial arrivait à son terme, de même avec les évolutions du contexte législatif et réglementaire (lois Grenelle et la loi de Mobilisation pour le Logement et la Lutte contre l'Exclusion du 25 mars 2009, dite Loi MOLLE) qui renforce la portée opérationnelle des PLH et impose une territorialisation communale (ou par secteur) des besoins et de la programmation de logements. En outre, il s'agissait d'adapter le PLH au contexte socio-économique et démographique depuis 2008.

La loi MOLLE a apporté comme principal changement la territorialisation du programme d'actions, avec le nombre et les types de logements à réaliser, les moyens fonciers à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs et principes fixés et enfin un échéancier prévisionnel de réalisation de logements et des opérations d'aménagement communautaires.

Le PLH 2023-2029 a été approuvé le 23 juin 2023 pour la CALL et le 22 juin 2022 pour la CAHC.

a. Le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET)

Le plan climat-air-énergie territorial (PCAET), remplace, depuis le 28 juin 2016, l'ancien plan climat-énergie territorial (PCET) en y intégrant les enjeux de la qualité de l'air en France.

Obligatoire pour toute intercommunalité à fiscalité propre (EPCI) de plus de 20 000 habitants, à l'échelle de son territoire ; il décline et met en œuvre sur son territoire les objectifs internationaux, européens et nationaux en matière de qualité de l'air, d'énergie et de climat.

Le Plan Climat Air Energie territorial de la CALL est en cours d'élaboration.

b. Le Plan de Déplacements Urbains (PDU)

Les articles L.1214-1 et suivants du Code des Transports relatifs aux Plans de Mobilité définissent les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement. Ce document a pour objectif d'organiser l'usage des différents modes de transport afin de diminuer la part du trafic.

« Le plan de mobilité détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité. Il est élaboré par cette dernière en tenant compte de la diversité des composantes du territoire ainsi que des besoins de la population, en lien avec les collectivités territoriales limitrophes. Le plan de mobilité vise à contribuer à la diminution des émissions de gaz à

effet de serre liées au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore ainsi qu'à la préservation de la biodiversité. » (Article L1214-1 du code des transports, modifié par la Loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019- article 16).

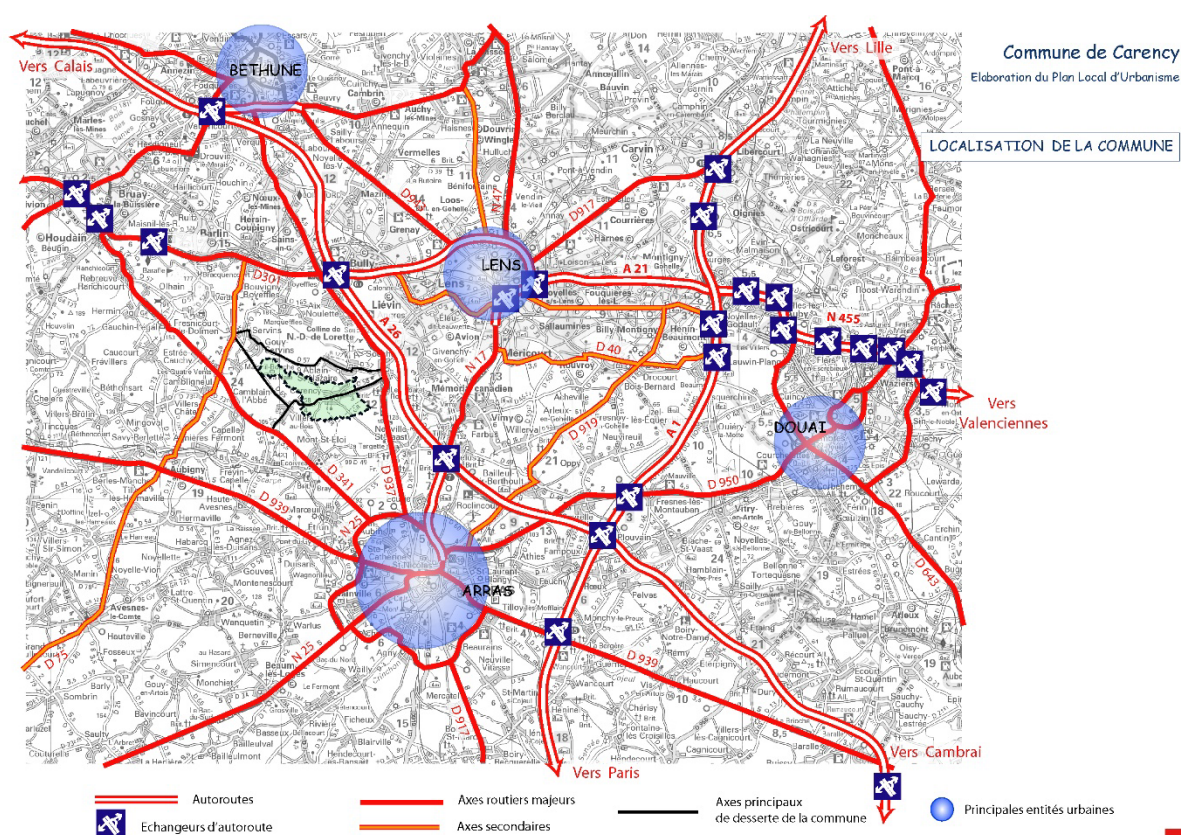
La commune de Carency est concernée par le Plan de Déplacement Urbain Artois Gohelle. Ce plan a été adopté le 20 décembre 2018, il s'opère sur la période 2019-2030.

Partie 1 : Diagnostic territorial

I. Présentation de la commune

Carency s'étend sur 8,6 km² et compte 796 habitants d'après le dernier recensement INSEE 2020. La commune se situe aux abords de plusieurs pôles urbains : environ 17km d'Hénin-Beaumont, 10km de Lens, 7km de Liévin, 11km d'Arras et 26 km de Douai.

Administrativement, Carency se situe dans le département du Pas-de-Calais, la commune appartient au canton de Bully-les-mines et à l'arrondissement de Lens, ait partie de la Communauté d'Agglomération Lens Liévin, qui compte 36 communes, incluse dans le périmètre du SCoT Lens-Liévin-Hénin-Carvin qui regroupe au total 50 communes.



Le territoire de Carency est situé en frange sud du territoire intercommunal, appartenant à un ensemble à dominante rurale, agricole et naturelle.

Bien que rurale, la commune s'inscrit néanmoins dans une agglomération très importante étant donné la proximité des pôles urbains tels que Lens, Liévin, Hénin-Beaumont, Douai, Arras. La localisation de Carency est donc avantageuse avec l'accès aux services, commerces, pôles d'emplois et économiques, se situant en 2^e couronne de ces pôles urbains.

II. Analyse démographique

Cette partie vise à présenter les principales caractéristiques de la population de la commune ainsi que celles de son habitat.

Nous basons notre analyse sur les données du recensement de population complet selon les données INSEE actualisées diagnostic socio-démographique. Ainsi, tous les graphiques et diagrammes présentés sont issus des dernières données INSEE 2020.

1. *Evolution démographique*

Définition : La population sans doubles comptes (PSDC) correspond à la population totale de Carency à laquelle ont été retirés les doubles comptes, c'est-à-dire les personnes qui sont recensées dans une autre commune (exemples : les militaires ou les étudiants vivant sur le territoire communal mais ayant leur résidence personnelle ailleurs).

La commune de Carency compte actuellement 796 habitants (soit une densité de 92,6 hab/km²), elle se situe en périphérie rurale du pôle urbain de Liévin, elle constitue donc un secteur résidentiel attractif pour les ménages.

L'évolution démographique de la population communale se traduit par une croissance globalement continue de la population sur échéance longue. Outre la période 1990-1999 où le territoire a connu une décroissance d'environ 6%, la tendance démographique s'affiche en hausse constante et particulièrement marquée entre 2014-2020 où elle s'élève à environ 9,5%. Sur longue échéance, l'évolution démographique, mesurée entre 1990 et 2020, s'élève à environ 12%, soit environ 0,40% de croissance annuelle de population.

POP T1 - Population en historique depuis 1968

	1968(*)	1975(*)	1982	1990	1999	2009	2014	2020
Population	507	525	552	711	668	717	727	796
Densité moyenne (hab/km ²)	59,0	61,0	64,2	82,7	77,7	83,4	84,5	92,6

(*) 1967 et 1974 pour les DOM

Les données proposées sont établies à périmètre géographique identique, dans la géographie en vigueur au 01/01/2023.

Sources : Insee, RP1967 à 1999 dénombrements, RP2009 au RP2020 exploitations principales.

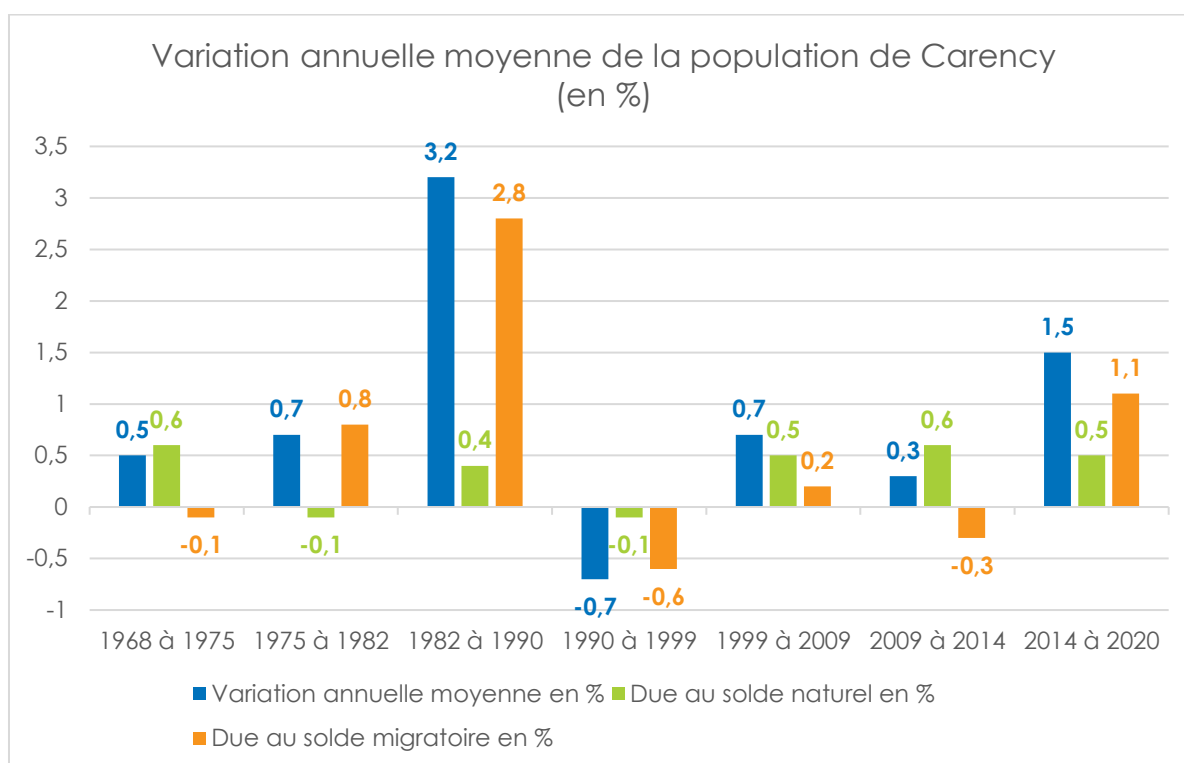
L'analyse des indicateurs démographiques, à savoir le solde naturel (nombre de naissance moins le nombre de décès sur la commune) et le solde migratoire (nombre de personnes s'installant sur la commune moins le nombre de personnes quittant la commune), permet de préciser les origines de ces évolutions démographiques globales.

POP T2M - Indicateurs démographiques en historique depuis 1968

	1968 à 1975	1975 à 1982	1982 à 1990	1990 à 1999	1999 à 2009	2009 à 2014	2014 à 2020
Variation annuelle moyenne de la population en %	0,5	0,7	3,2	-0,7	0,7	0,3	1,5
due au solde naturel en %	0,6	-0,1	0,4	-0,1	0,5	0,6	0,5
due au solde apparent des entrées sorties en %	-0,1	0,8	2,8	-0,6	0,2	-0,3	1,1
Taux de natalité (‰)	17,8	10,3	13,5	7,2	12,8	11,7	10,6
Taux de mortalité (‰)	11,7	11,1	9,5	8,5	7,7	5,5	6,0

Les données proposées sont établies à périmètre géographique identique, dans la géographie en vigueur au 01/01/2023.

Sources : Insee, RP1968 à 1999 dénombremments, RP2009 au RP2020 exploitations principales - État civil.



D'après les données issues des recensements de l'INSEE, on observe globalement que le phénomène de croissance démographique s'explique principalement du fait d'un solde naturel positif. Autrement dit, la commune a connu un taux de naissance plus important que celui de décès.

Le solde migratoire connaît une évolution plus mitigée, avec des phases négatives sur les périodes 1990-1999 et 2009-2014 qui ont ralenti voir inversé la croissance démographique. Toutefois, ce solde migratoire a contribué grandement à la croissance démographique, notamment entre 1982-1990 et dernièrement entre 2014-2020.

Il traduit donc l'attractivité résidentielle de la commune, du fait d'une part plus importante de nouveaux ménages que de départs.

Depuis 1999, la variation annuelle moyenne de population est positive, ce qui est un marqueur à la fois du dynamisme du territoire, du fait d'un grossissement des ménages, et l'attractivité résidentielle traduite par l'arrivée de nouveaux ménages.



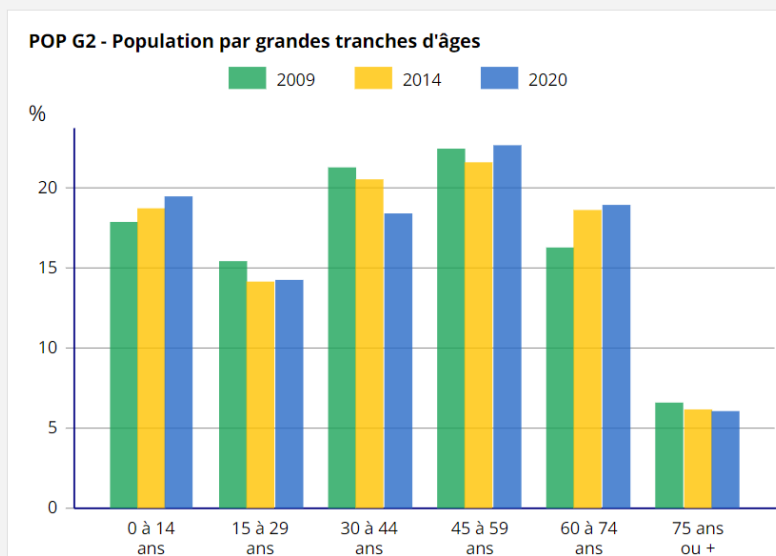
1^{er} constat :

- La commune de Carency connaît une croissance démographique continue depuis 1999.
- La tendance démographique est justifiée principalement par le solde naturel positif, et dans une mesure remarquable par le solde migratoire.

2. Structure de la population

L'étude de la structure de population démontre le constat précédent : la commune est confrontée à un phénomène de vieillissement de sa population. En effet, on constate globalement une diminution des parts des tranches d'âge des 15-44 ans au bénéfice des 60-74 ans entre 2009 et 2020. Les tendances apparaissent similaires au niveau de la CALL, où le vieillissement est accentué chez les 60-74 ans.

POP G2 - Population par grandes tranches d'âges



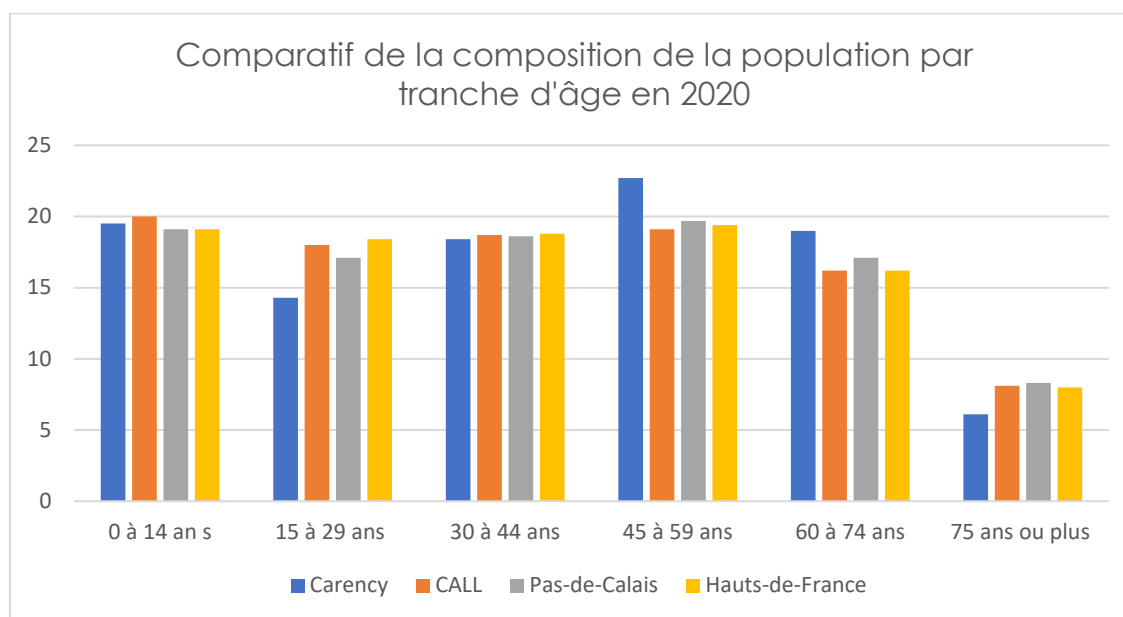
	2009	%	2014	%	2020	%
Ensemble	717	100,0	727	100,0	796	100,0
0 à 14 ans	128	17,9	137	18,8	156	19,5
15 à 29 ans	111	15,5	103	14,2	114	14,3
30 à 44 ans	153	21,3	150	20,6	147	18,4
45 à 59 ans	161	22,5	157	21,6	180	22,7
60 à 74 ans	117	16,3	135	18,6	151	19,0
75 ans ou plus	47	6,6	45	6,2	48	6,1

Les données issues du diagnostic faisaient état d'un vieillissement de la population, phénomène « normal » connu à l'échelle nationale.

On constate néanmoins une hausse remarquable de la part des 0-14 ans, laquelle va de paire avec le solde naturel positif identifié ainsi que le solde migratoire positif induisant l'arrivée de jeunes ménages avec enfant.

Toutefois, à souligner que les parts des 15-29 ans et 30-44 ans ont connu une baisse importante, traduisant un vieillissement de population ainsi que le départ de population jeunes hors du territoire. Environ 34% de la population communale en 2020 est constituée d'enfants, étudiants et jeunes actifs (0-29 ans). 41% représentent les 30 à 59 ans, soit les actifs. Enfin, environ 25% sont les pré-retraites et retraités (60 ans et plus).

La population Carenoise est donc à considérer comme étant plutôt jeune, quand bien même la tendance est au vieillissement, puisqu'il la majorité de la population (51% environ) est âgée entre 0-44 ans.



On remarque qu'en comparaison aux échelons territoriaux supérieurs, Carencoy apparaît être une commune un peu plus âgée étant donné que les 45-74 ans sont surreprésentés à l'inverse de l'intercommunalité, le département et la région.

Une telle composition est un atout pour une commune rurale, cela s'explique par une localisation périurbaine et une forte proximité vis-à-vis des pôles urbains qui rendent la commune très attractive. Il est à noter que la part des 30-44 ans a diminué entre 2009 et 2020 contrairement à la part des 45-59 ans qui elle s'avère être en augmentation.

En comparant la structure de la population par rapport aux échelons supérieurs (intercommunalité, département et région) la commune de Carencoy se démarque clairement des autres entités avec une part des 30-59 ans clairement plus importante. De fait la part des plus jeunes 0-29 ans apparaît moins élevée.



2^{ème} constat :

- Commune plutôt « jeune » (plus de 50% de la population a moins de 45 ans) et une part prédominante de population pouvant être active (environ 55% de 15-59 ans)
- Le phénomène de vieillissement amorcé de la population devra être pris en compte à la fois pour éviter à terme un impact sur la tendance démographique, mais également pour permettre à tous de résider au sein de la commune. Une offre de logements adaptée devra être proposée.

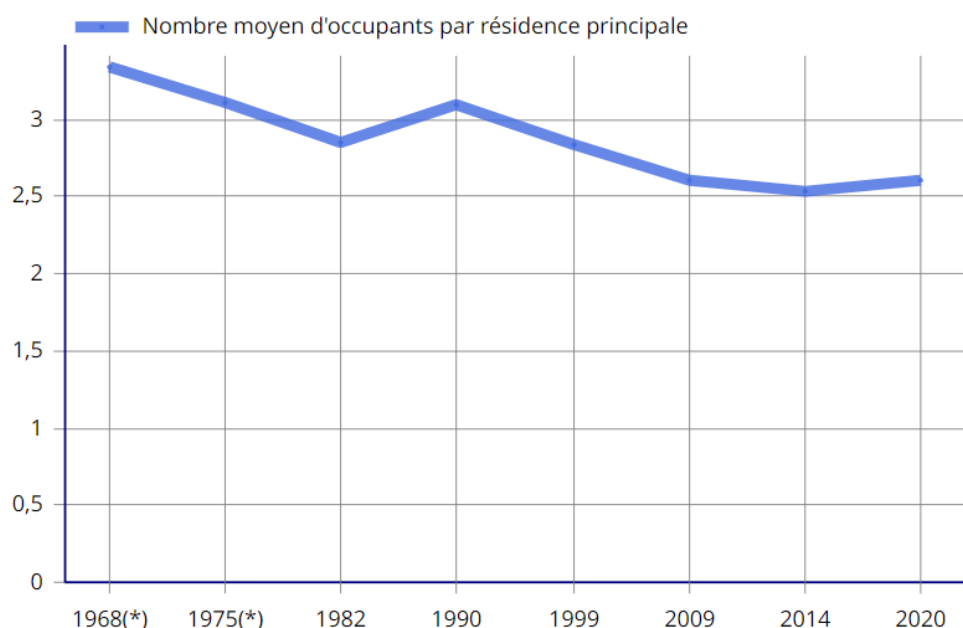
3. Composition des ménages

Remarque : un ménage au sens de l'INSEE, désigne l'ensemble des occupants d'un même logement (un ménage peut être composé d'une seule personne). Confrontée aux effectifs de population des ménages, cette progression permet de relever l'évolution de la taille moyenne des ménages sur la commune.

Le profil des ménages apparaît très familial sur le territoire, au regard du nombre moyen d'occupants par résidence principale 2020 s'élevant à 2,61 personnes. En comparaison, la taille moyenne des ménages à l'échelon intercommunal est de 2,34 personnes, elle est de 2,31 personnes au niveau départemental et enfin de 2,17 personnes à l'échelle nationale.

Notons toutefois que la commune de Carency subit le phénomène de desserrement des ménages sur ces dernières décennies, passant de 3,10 personnes par ménages en 1990 à 2,61 personnes en 2020. Il demeure intéressant de souligner que ce desserrement des ménages a ralenti entre 2009-2014, passant de 2,60 à 2,54, et a même augmenté sur la dernière période 2014-2020 en repassant à 2,61.

FAM G1 - Évolution de la taille des ménages en historique depuis 1968

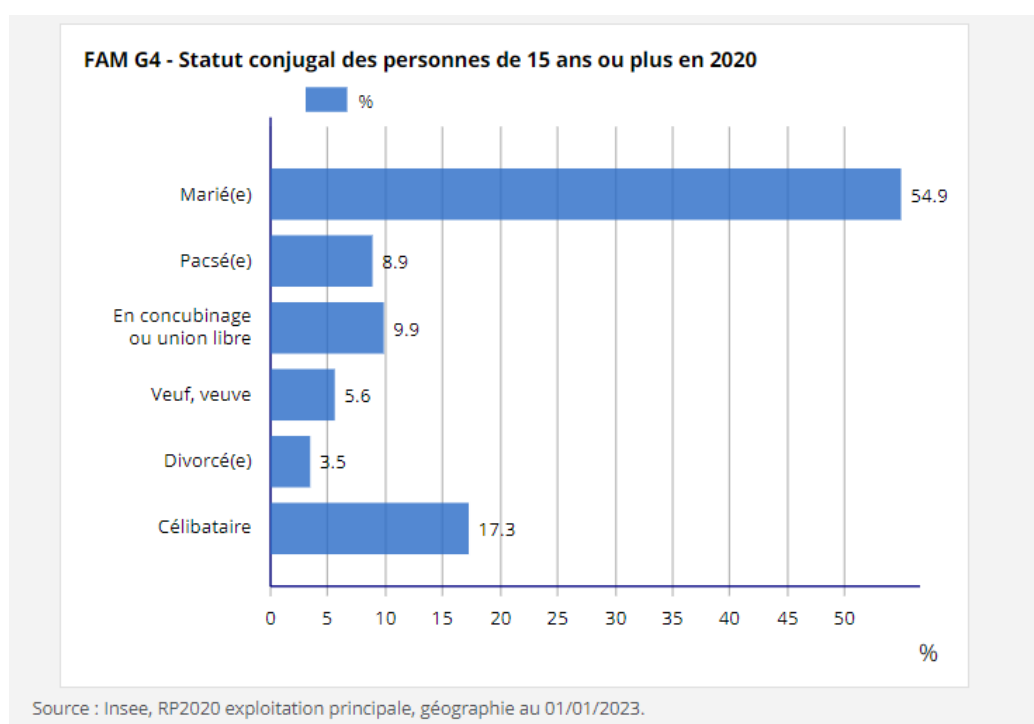


En lien avec le vieillissement de la population, le desserrement des ménages induit des familles moins nombreuses avec le départ des enfants du domicile parentale (dans le cadre des études), des familles monoparentales (divorce, veuvage,...) mais aussi tout simplement des ménages célibataires ; à préciser que les ménages célibataires ne sont pas forcément constitués d'une seule personne. Mais il faut aussi considérer les jeunes ménages qui n'ont pas encore d'enfants.

La comparaison de l'évolution du nombre de ménages avec celui de la population est révélatrice d'un phénomène général : à savoir la diminution du taux d'occupation des logements. Phénomène qui reflète largement la tendance de desserrement des ménages. Il en résulte qu'à population égale, le besoin en logements est de plus en plus important : il faut plus de logements pour loger le même nombre de personnes.

Cette diminution de la taille des ménages s'explique par des tendances tant conjoncturelles que structurelles : hausse des veuves/fs étant donné l'allongement de l'espérance de vie, familles monoparentales (divorcés), ménages sans enfants, célibataires...

EN effet, chez les 15 ans ou plus en 2020 sur le territoire, les personnes vivant en couple (marié, pacsé, concubinage) représentent une bonne majorité d'environ 74%. Toutefois le poids des ménages vivant seul (veuf, divorcé, célibataire) représente plus de ¼ de cette population.



4^{ème} constat :

- Les ménages sont familiaux.
- La commune de Carency est concernée par le phénomène de desserrement des ménages. La prise en compte de ce phénomène est primordiale pour proposer une offre de logement et des typologies de logements adaptés aux profils des ménages.

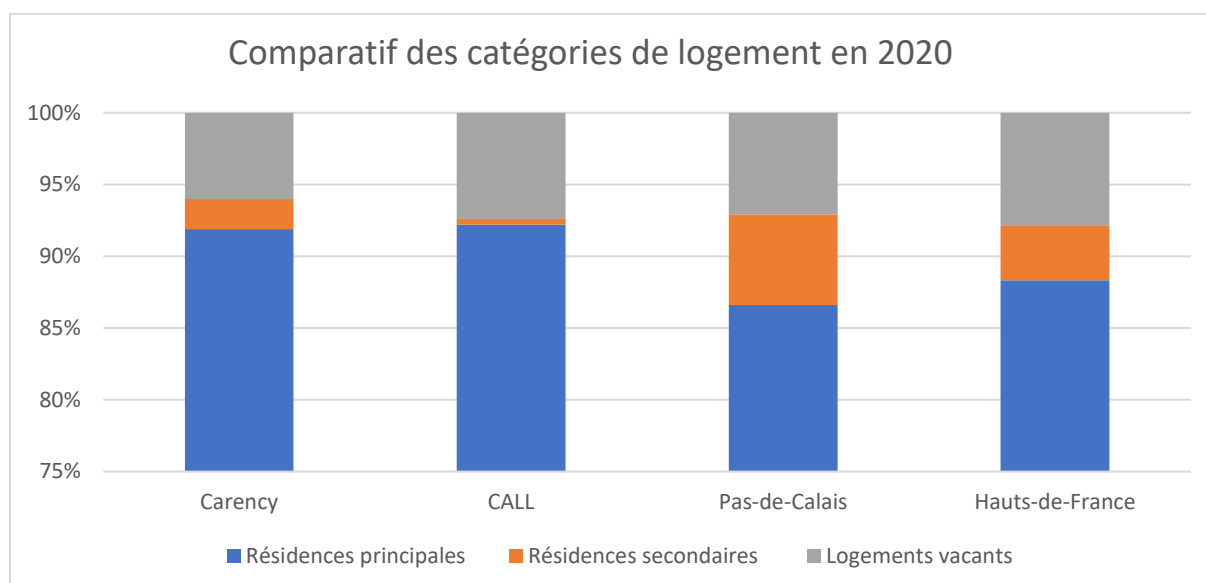
III. Analyse de l'habitat

1. *Evolution du parc*

	1975	1982	1990	1999	2009	2014	2020
Résidences principales	169	194	229	236	276	286	306
		15%	18%	3%	17%	3,6%	7%
Résidences secondaires et logements occasionnels	5	5	3	5	5	7	7
Logements vacants	1	5	10	10	16	16	20
Ensemble	175	204	242	251	297	309	333

L'analyse du parc de logement au sein de la commune de Carency montre que cette dernière connaît un rythme de construction croissant et continu du parc de logements. Notons que les périodes 1982-1990 et 1999-2009 sont marquées par une nette augmentation du nombre de résidences principales sur le territoire, liée à des augmentations de population conséquentes.

La commune observe en outre quelques logements vacants dont la part au sein du parc de logement varie globalement peu. Si cette part de logements vacants apparaissait très faible jusqu'à 1982, elle a connu une hausse jusqu'à 2020, particulièrement à 2009 et 2020. Ces hausses restent à nuancer étant donné que le poids de ces logements vacants demeure faible. En 2020, la part de vacance représente 6,1% du parc de logements. Ce taux est inférieur à la vacance observée à l'échelle de l'agglomération (7,4%) et celle du département (7,5%).





5^{ème} constat :

- Le rythme de construction est dynamique tant sur tendance longue que courte.
- La commune de Carency présente une vacance mesurée au sein de son parc. Il faudra néanmoins ne pas négliger cette vacance dans l'aménagement du territoire.

2. Composition du parc de logements

LOG T2 - Catégories et types de logements

	2009	%	2014	%	2020	%
Ensemble	297	100,0	309	100,0	333	100,0
Résidences principales	276	92,9	286	92,6	306	91,8
Résidences secondaires et logements occasionnels	5	1,7	7	2,3	7	2,1
Logements vacants	16	5,4	16	5,2	20	6,1
Maisons	289	97,3	298	96,4	322	96,7
Appartements	8	2,7	9	2,9	10	3,0

Sources : Insee, RP2009, RP2014 et RP2020, exploitations principales, géographie au 01/01/2023 .

Le parc de logement est dominé par les résidences principales, lesquelles composent celui-ci à quasiment 92% environ, quoiqu'en légère baisse sur les 10 dernières années (environ -1 point de pourcentage). La part des résidences secondaires/occasionnelles est résiduelle (2,1%). Ce constat permet d'affirmer le caractère résidentiel du territoire.

Parmi les résidences principales, la maison individuelle est largement représentée, avec quasiment 97% des résidences principales. A l'inverse, les appartements sont quasiment absents du parc puisqu'ils ne représentent que 3% des logements existants en 2020. Ces parts ont à peine évolué au cours de la dernière décennie.

La composition des résidences principales révèle la prépondérance des maisons individuelles sur la commune de Carency, ce qui pourrait appuyer le caractère familial des ménages.



6^{ème} constat :

- Prédominance des maisons individuelles, au détriment des appartements trop peu nombreux. Cette donnée devra être prise en compte afin de diversifier utilement l'offre de logements et la typologie aux besoins.

3. Types d'occupation

Résidences principales selon le statut d'occupation en 2020

	Commune de Carency		CALL	Pas-de-Calais
	Nombre	%	%	%
Propriétaire	282	92,4	45,4	57,8
Locataire	22	7,3	52,3	40,5
dont d'un logement HLM loué vide	0	0	33,6	20,2
Logé gratuitement	1	0,3	2,3	1,7
Ensemble	306	100	100	100

Comme vu précédemment, le parc de logement est largement occupé par des propriétaires (92,4%), largement supérieur à ce qui est constaté à l'échelle de l'agglomération (45,4%) et du département (57,8%). Les locataires représentent une part très faible de 7,3%, alors qu'ils sont surreprésentés aux échelons supérieurs.

Ces chiffres s'inscrivent dans la tendance et traduisent les dynamiques qui la caractérisent : les familles s'installent en périphérie dans des logements confortables et utilisent la voiture particulière pour se rendre au travail. Ainsi la situation périurbaine de la commune permet naturellement à la population des actifs d'accéder à la propriété dans un cadre rural à proximité immédiate des pôles urbains et d'emploi. Les communes rurales des Collines de l'Artois observent une importante proportion de propriétaires là où les territoires du cœur urbain concentrent de nombreux ménages locataires.

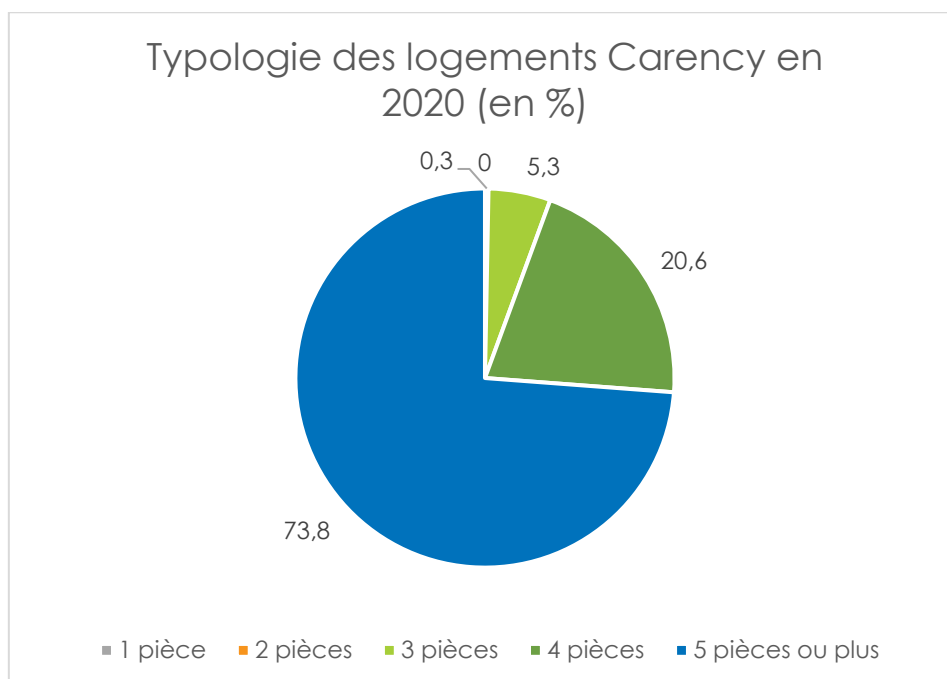
Parmi les locataires, ceux louant un logement aidé sont inexistant sur la commune. Cette absence d'offre peut constituer un frein au parcours résidentiel étant donné une offre axée sur un niveau de standing trop élevé alors que le logement locatif a un rôle important, y compris en milieu rural, en permettant la rotation des populations et donc le renouvellement des élèves dans les écoles. Un logement locatif peut par exemple convenir à une famille monoparentale ou de jeunes actifs travaillant dans un pôle périphérique.



7^{ème} constat :

- Occupation du parc de logements largement dominée par des propriétaires
- Une part de locataire sous-représentée et une absence d'offre en logement aidé
- La commune devra veiller à proposer une offre de logements adaptée à sa population, notamment en termes de mixité sociale, pour conforter le parcours résidentiel.

4. Typologies des logements



Rappelons que la commune de Carency dispose d'une forte proportion de logements individuels de type maison. Au sein de son parc de logement, la commune observe en 2020 une très forte proportion de logements de grande taille (4 pièces et plus) à hauteur d'environ 94%. L'omniprésence des grands logements implique un important déséquilibre dans l'offre étant donné l'absence de logement de type T1 et T2 (un seul T2) et la faible part des T3 (5,3%) qui représentent pourtant une offre intermédiaire pour les petits ménages et personnes seules.

On observe un nombre moyen de pièces s'élevant à 5,5 pour les maisons et de 3,9 pièces pour les appartements, lequel a à peine varié au cours de ces 10 dernières années dans les constructions nouvelles.

Cette part n'est pas en totalité retrouvée au sein du parc de logement de l'agglomération où ce type de logement représente moins de la moitié du parc (46,8% en 2020) au profit des logements de plus petite taille.

En comparaison de l'échelon intercommunal et départemental, les logements sont globalement plus grands et particulièrement les appartements qui disposent d'une pièce de plus.

Nombre moyen de pièces des résidences principales

	2009	2014	2020
Ensemble des résidences principales	5,4	5,4	5,5
Maison	5,4	5,5	5,5
Appartement	3,8	4,0	3,9



8^{ème} constat :

- Les logements sont très majoritairement des 4 pièces et plus, en cohérence avec des ménages assez groupés
- Les petites typologies sont inexistantes
- Les T3 sont sous-représentés
- Nécessité de diversifier et rééquilibrer l'offre afin de prendre en compte le phénomène de desserrement des ménages amorcé et les besoins liés à certains profils de ménages (monoparentaux, personnes vivant seules...)

Pour ce qui est de l'équipement automobile, la grande majorité des ménages dispose d'au moins un emplacement réservé au stationnement (84,1%). Relevons que cette tendance est à la baisse sur ces 10 dernières années (87,7% en 2009).

Il apparaît en outre que la quasi-totalité des ménages est pourvu au moins d'une voiture (97%), dont une large majorité disposant de 2 véhicules ou plus (64,4%). Il apparaît que le taux de motorisation des ménages a quant à lui augmenté sur ces 10 dernières années. Au regard de ces données, une part notable des ménages ne dispose donc pas d'emplacement de stationnement pour leur véhicule privé, ce qui est susceptible de générer des problématiques de stationnement sur l'espace public. Il sera donc indispensable de bien intégrer le stationnement à la parcelle.

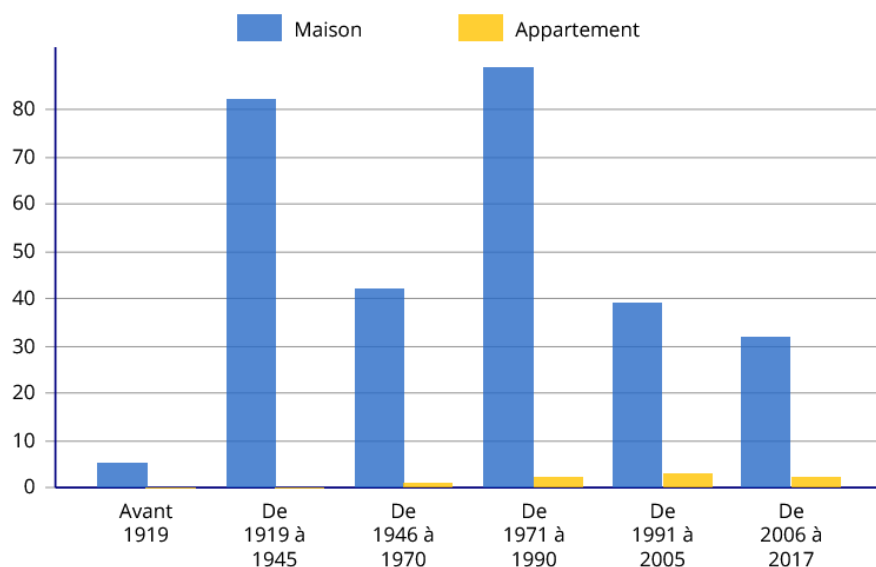
LOG T9 - Équipement automobile des ménages

	2009	%	2014	%	2020	%
Ensemble	276	100,0	286	100,0	306	100,0
Au moins un emplacement réservé au stationnement	242	87,7	248	86,7	257	84,1
Au moins une voiture	255	92,4	273	95,5	297	97,1
1 voiture	98	35,5	110	38,5	100	32,7
2 voitures ou plus	157	56,9	163	57,0	197	64,4

Sources : Insee, RP2009, RP2014 et RP2020, exploitations principales, géographie au 01/01/2023.

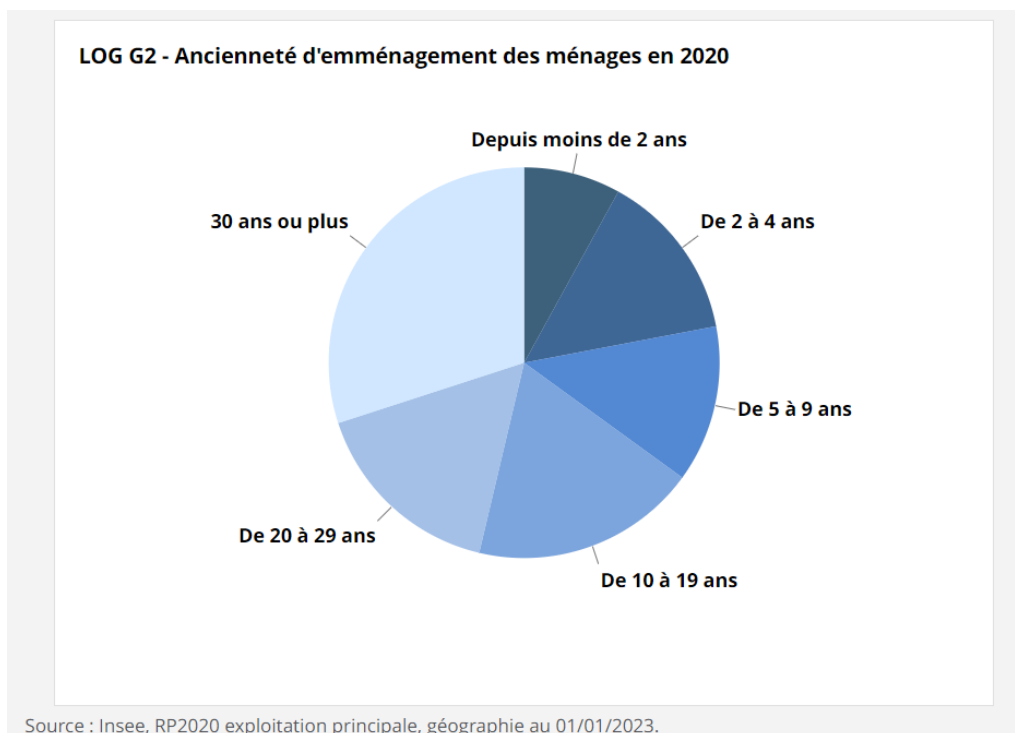
5. Ancienneté du parc et des ménages

LOG G1 - Résidences principales en 2020 selon le type de logement et la période d'achèvement



Le graphique ci-dessus met en évidence l'ancienneté du parc de logements de Carençy. On remarque que le parc de logements est globalement assez « jeune » avec plus de 55% des logements réalisés depuis 1971, dont 25% depuis 1991. Précisons toutefois qu'environ 45% du parc a été édifié avant 1970, cette partie du parc de logement devra faire l'objet d'une attention particulière permettant la mise en place de mesures nécessaires en cas de problèmes de salubrité notamment.

Depuis les années 1970, la commune de Carençy connaît un rythme de développement urbain notable, ce qui justifie la dominante jeune du parc.



Sur la commune de Carency, les ménages sont en grande partie installés depuis 10 ans et plus, soit 65 %. Cette part prédominante permet d'affirmer le fait que les ménages s'installent durablement sur le territoire.

En outre, la part des ménages installée depuis 9 ans et moins représente plus d'un tiers de l'ensemble des ménages. Cette part notable est cohérente avec les tendances d'évolution démographique et permet de mettre en lumière l'attractivité résidentielle de Carency pour les nouveaux ménages.

Plus en détail, l'ancienneté d'emménagement des propriétaires est supérieure à 22 ans, alors que celle des locataires est de 4,5 ans. Il existe décalage important entre les 2 types d'occupation, particulièrement un turn over soutenu des ménages locataires.



9^{ème} constat :

- Le parc de logement de la commune de Carency est globalement assez jeune.
- La partie ancienne du parc peut être source de diverses problématiques : insalubrité, passoire thermique, ... La commune pourra mener des actions en faveur de la réhabilitation de ce parc de logement.

6. Analyse typomorphologique du tissu bâti

a. Définition et méthodologie

Définition : La typo-morphologie urbaine est l'analyse des formes urbaines à travers la voirie, le parcellaire, les volumes et l'implantation des bâtiments. Elle permet ainsi :

- De mettre en avant les caractéristiques urbaines : pour les prendre en compte, notamment, lors de l'ouverture à l'urbanisation de nouveaux quartiers,
- D'identifier des potentialités urbaines différenciées : en fonction des caractéristiques environnantes,
- D'identifier des disparités dans les types de logements,
- D'inscrire une réglementation confortant l'identité des espaces...

Le tissu d'équipements publics : ce tissu englobe l'ensemble des équipements publics (écoles, salles, terrains de sport, cimetières...). On retrouve ici des constructions d'ampleur variable, en fonction de la vocation des bâtiments. Le parcellaire est donc, de fait, variable.



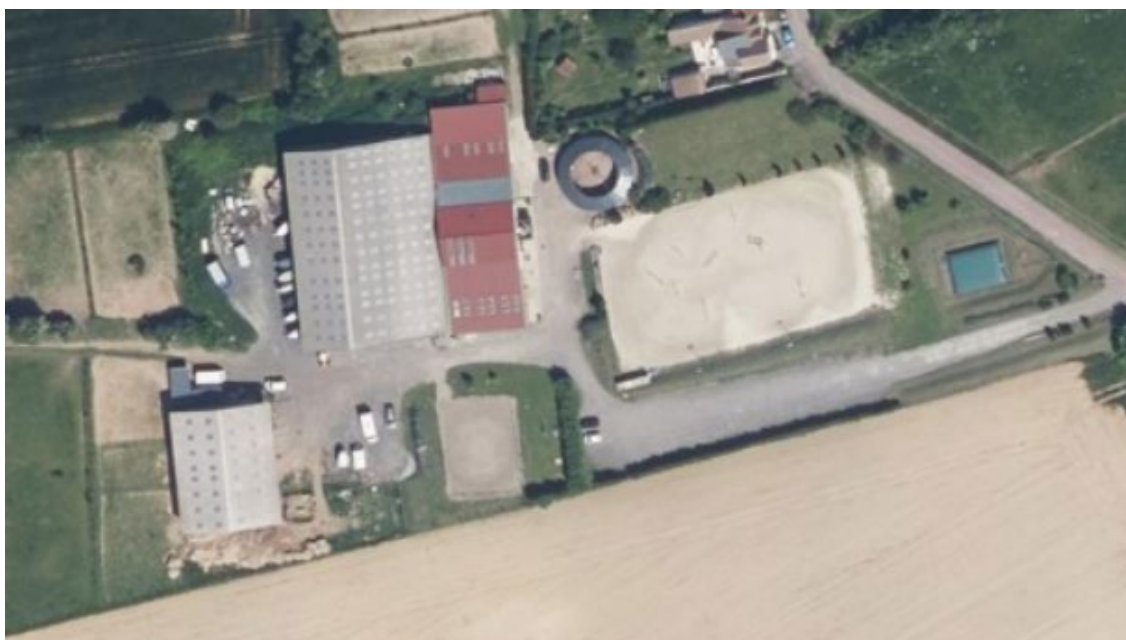
Le tissu pavillonnaire : Il rassemble des habitations individuelles sur leurs parcelles, souvent en périphérie des communes ou dans le cadre d'un lotissement. Les constructions sont individuelles, agrémentées de jardins.



L'habitat linéaire dense : il s'agit majoritairement d'un habitat plutôt ancien, dense et homogène. Les constructions sont globalement mitoyennes et constituent un front bâti, parfois d'un seul tenant. Elles peuvent être implantées en limite de voie ou avec un léger retrait permettant la réalisation de l'accès ou d'un jardin. Le parcellaire est majoritairement disposé en lanière.



Les ensembles agricoles : il s'agit des exploitations agricoles de type EARL, GAEC... Ce sont des espaces comprenant plusieurs bâtiments, souvent de grande ampleur et de taille importante, ce qui entraîne une hétérogénéité dans l'implantation des constructions.



b. Analyse de la commune

Au sein de la commune de Carency, on recense l'ensemble des types d'habitat présentés précédemment, dans des proportions variables. Une corrélation est à observer entre les différents habitats et leur période de construction.

Le territoire présente une facette agricole et naturelle assez prononcée, l'identité de la commune est majoritairement résiduelle.

Le tissu urbain apparaît moyennement dense, il est organisé selon les tronçons de route principaux. Deux voies principales permettent une traversée rapide du village et des voies secondaires assurent une desserte de celui-ci en épaisseur.

La partie urbanisée

L'urbanisation de la commune s'organise avant tout autour de la D58 qui est l'axe majeur qui la traverse, avec une urbanisation linéaire le long des voies et l'implantation de corps de ferme. La commune ne s'est pas développée autour d'un centre bourg notable, mais des éléments tels que l'église, la mairie ou la salle des fêtes, peuvent être reconnus comme des entités structurantes. La progression du bâti en linéaire le long des voiries engendre une commune peu compacte et relativement étalée.

Le village s'est avant tout constitué autour d'éléments principaux comme l'église et de petits corps de ferme encore visible dans le tissu urbain, les logements sont caractérisés par des habitats ruraux, comme les corps de ferme ou des habitats de centre-bourg et du pavillonnaire plus récent. Les constructions sont homogènes et généralement couvertes de briques, enduits et de toitures à deux pans. L'habitat est généralement mitoyen et souvent implanté en front à rue ou en léger retrait derrière un jardinet.



Eglise de Carency



Mairie de Carency



Bâti présent en centre-bourg

Le reste de la commune se définit par une succession de pavillons individuels en extension le long des voies. Aucun lotissement n'est présent sur la commune, ni même en construction.

Au sein de ce type d'habitat, l'enduit et la brique dominant. La plupart de ces habitations est clôturée. Les clôtures sont souvent grillagées, murées et peuvent être végétalisées. Les constructions sont souvent implantées en retrait de la voirie et sont implantées au milieu ou au bord du jardin. Les volumes sont en R ou R+C et les toitures le plus souvent à deux pans.



Le dernier tissu bâti se caractérise par des habitats pavillonnaires relativement moderne, présentant une volumétrie et des implantations assez similaires.



L'évolution de la tâche urbaine entre les années 1950/1965 à aujourd'hui s'est organisée en extension linéaire, le long des axes majeurs. On constate que le tissu urbain s'est en outre peu densifié.

IV. Analyse socio-économique

1. *Contexte socio-économique de la commune*

Définition : L'indice de concentration de l'emploi mesure le rapport entre le nombre d'emplois total proposés sur un territoire et le nombre d'actifs occupés (actifs en emploi) qui y résident. Cet indicateur permet d'apprécier la fonction de pôle d'emploi d'un territoire ou au contraire, sa fonction résidentielle. Lorsque cet indice est supérieur à 100, cela signifie que le nombre d'emplois proposé localement est plus important que le nombre d'actifs ayant un emploi y résidant. Dans ce cas, le territoire est considéré comme un pôle d'emploi.

La commune de Carency dénombre 494 personnes en âge de travailler (population de 15 à 64 ans) en 2020. Ils sont 344 actifs ayant un emploi résidant sur la commune, ce qui représente une part significative de la population active. La part des actifs ayant un emploi est en hausse sur la commune entre 2009 et 2020.

En outre, le taux d'activité parmi la population en âge de travaillé s'élève à 57,9%, il est en légère baisse depuis 2009 mais se maintient supérieur au taux d'activité observé sur la CALL (53%) et au niveau du département (54,7%).

La commune de Carency, quant à elle, présente un indicateur de concentration d'emploi très faible d'à peine 15%, bien inférieur à ce qu'on observe sur la communauté d'agglomération (86%) et à l'échelle du département (89,3%). Cet indicateur de concentration d'emploi est cohérent avec l'identité rurale et résidentielle du territoire, bien que très faible.

Lieu de travail des actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi qui résident dans la zone

	2009	2014	2020
Nombre d'emplois dans la zone	49	48	50
Actifs ayant un emploi résidant dans la zone	331	321	344
Indicateur de concentration d'emploi	14,8	14,9	14,7
Taux d'activité parmi les 15 ans ou plus en %	60,4	58,0	57,9

La population active est largement dominée par des actifs ayant un emploi (68,8%), cette part a d'ailleurs eu tendance à augmenter entre 2009 et 2020. La part des chômeurs est ainsi très faible sur le territoire communal, représentant environ 5,4% contre 13% sur la CALL et 11% sur le département. Cette surreprésentation des actifs sur le territoire communal, comme sur les communes rurales voisines, trouve son explication notamment par le phénomène d'attractivité économique et d'emplois des pôles urbains à proximité, tels que Lens, Liévin, Hénin-Beaumont, le Douaisis ou encore le secteur d'Arras.

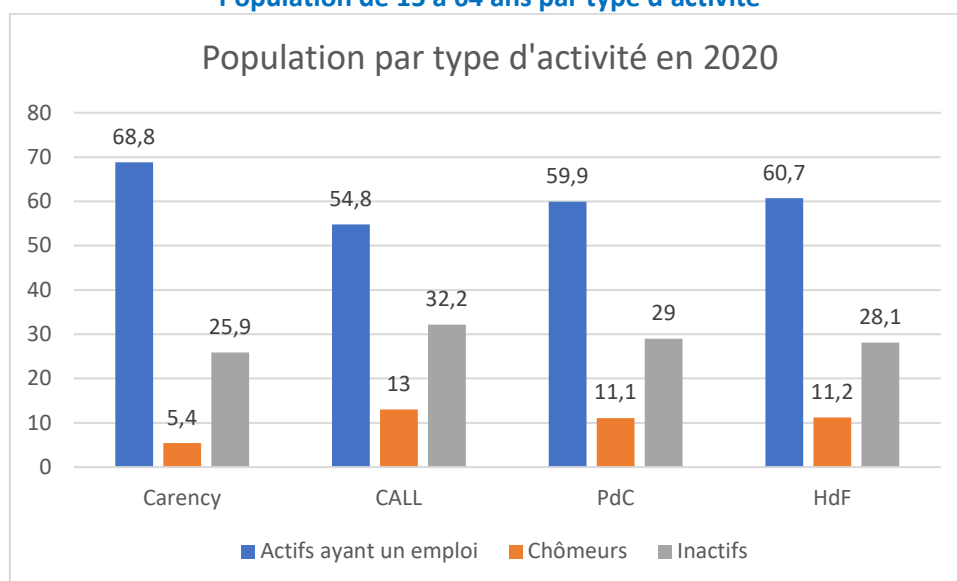
En comparaison avec l'année 2014, on constate que la part des actifs au sein de la commune a de plus augmenté. En parallèle, on observe un taux de chômage stagnant en 2020. Cela peut particulièrement être mis en lien avec le fait que la majorité de la population est en âge de travailler (environ 55% de 15 à 59 ans).

Notons en outre que la part des inactifs, bien que notable, connaît une tendance à la baisse remarquée depuis 2009, passant de 28,5% à 25,9% des 15 à 64 ans. En effet, la part des inactifs diminue d'environ

3 points de pourcentage, ce qui s'est particulièrement ressenti parmi les retraités/préretraités et autres inactifs. On note, à l'inverse, une hausse de la part des élèves/étudiants intéressante, bénéfique au dynamisme du territoire. Ceux sont d'ailleurs les élèves, étudiants et stagiaires qui représentent la part majoritaire des inactifs.

	2009	2014	2020
Ensemble	492	458	494
Actifs en %	71,5	74,0	74,1
Actifs ayant un emploi en %	66,5	69,4	68,8
Chômeurs en %	5,1	4,6	5,4
Inactifs en %	28,5	26,0	25,9
Élèves, étudiants et stagiaires non rémunérés en %	9,1	10,3	11,9
Retraités ou préretraités en %	13,0	8,7	8,4
Autres inactifs en %	6,3	7,0	5,6

Population de 15 à 64 ans par type d'activité



En comparaison avec les échelons territoriaux supérieurs, Carency se situe au-dessus des moyennes en termes d'actifs ayant un emploi et totalise une part de chômeurs au moins deux fois moins importante, de même la commune dispose de moins d'inactifs en proportion. La caractéristique rurale de la commune explique en grande partie ce constat : les personnes au chômage et en situation de précarité vivent dans les logements sociaux des pôles urbains (proximité commerces, services...), les actifs ayant un emploi optent plutôt pour les communes résidentielles à l'écart de la ville (maison individuelle avec terrain, cadre de vie plus qualitatif).

A relever encore que l'intercommunalité se situe en deçà des moyennes départementales et régionales en termes de part d'actifs ayant un emploi mais dispose à contrario d'une part de chômeurs plus importante.

Les actifs ayant un emploi et travaillant dans la commune de résidence sont largement minoritaires 6,8%. Cette donnée va de pair avec le fait que Carency présente un très faible indicateur de concentration d'emploi : 50 emplois sur le territoire en 2020.

La grande majorité des actifs travaille en dehors de la commune de résidence (93,2%), ce qui a d'ailleurs tendance à augmenter depuis 2009. Ce constat appuie le caractère résidentiel presque exclusif du territoire, du fait d'une localisation de la commune en périphérie des pôles urbains et d'emplois.

Lieu de travail des actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi qui résident dans la zone

	2009	%	2014	%	2020	%
Ensemble	331	100	321	100	344	100
Travaillent :						
dans la commune de résidence	32	9,7	29	9,0	23	6,8
dans une commune autre que la commune de résidence	299	90,3	292	91,0	321	93,2



11^{ème} constat :

- Poids des actifs important, largement dominé par les actifs ayant un emploi et en hausse depuis 2009
- Taux de chômage très faible, globalement en baisse depuis 2009
- Très faible concentration d'emplois sur le territoire caractéristique d'une identité rurale et résidentielle

2. Formes d'emplois

Parmi la population active, on note une forte proportion de salariés tant chez les femmes que chez les hommes : au global les salariés représentent 86,1% de la population active ayant un emploi (296 salariés sur 344 actifs ayant un emploi).

Les actifs ayant un emploi sont majoritairement titulaires d'un emploi stable et pérenne (CDI ou fonction publique) : environ 80%. La part des emplois précaires est moindre (CDD, intérim) : environ 3%.

	Hommes	Femmes
Ensemble	100%	100%
Salariés	83,7	88,8
Dont titulaires de la fonction publique et CDI	77,4	83,2
Dont CDD, intérim	4	1,9
Non-salariés (indépendants, employeurs)	16,3	11,2

Statut de l'emploi selon le sexe

Les salariés sont principalement représentés chez les 25-54 ans avec 70% au total. Cette tranche d'âge concentre la majorité des actifs femmes et hommes, donc le vivier le plus à même d'avoir un emploi. Le statut de l'emploi au niveau communal apparaît assez équilibré selon le sexe, particulièrement chez les salariés.

En outre, les non-salariés représentent une part notable, dominée par les employeurs et indépendants.



12^{ème} constat :

- Taux d'activité très conséquent chez les 25-54 ans
- Statut salarié largement majoritaire, avec une prédominance des CDI et titulaires de la fonction publique : renforce la stabilité de l'emploi

3. L'activité agricole

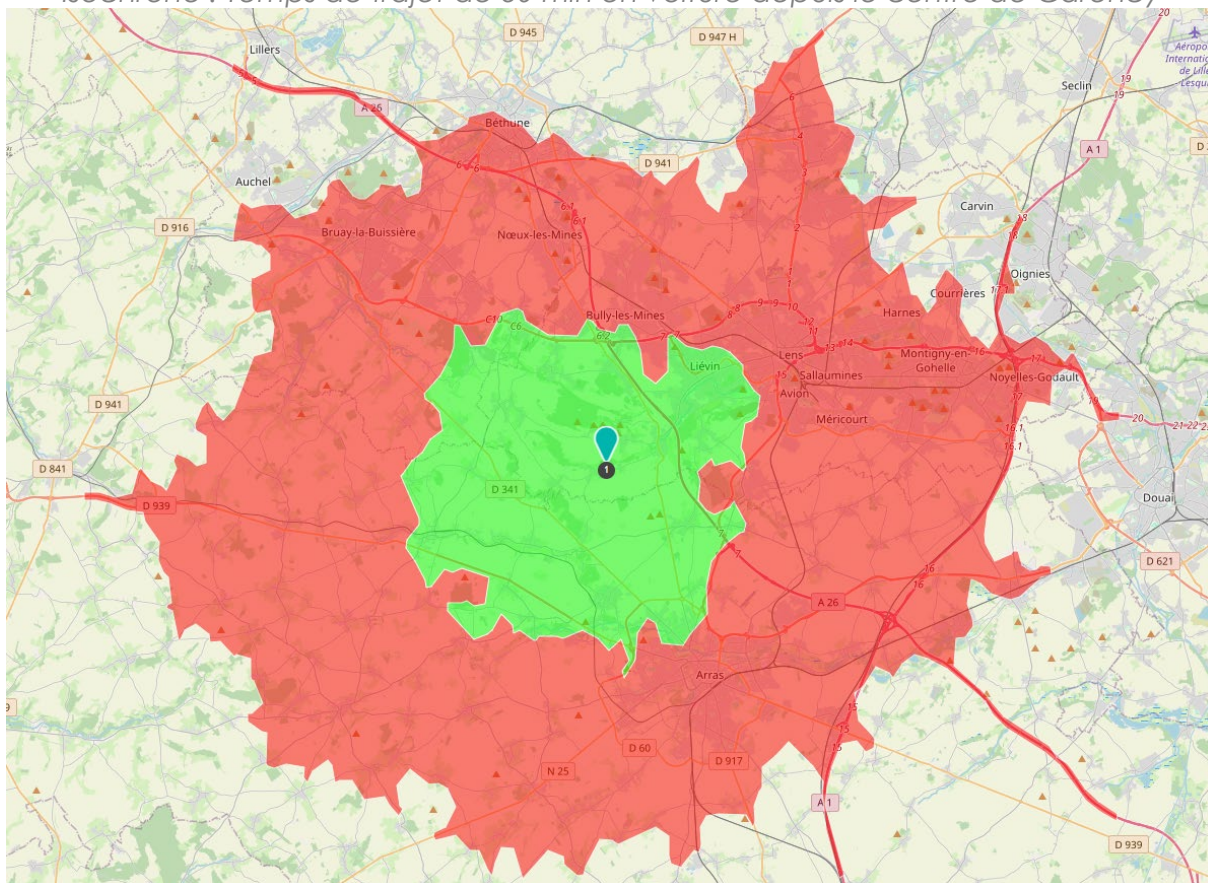
A compléter : transmettre questionnaire agricole à commune pour les exploitants.

V. Analyse des déplacements

1. *Pôles d'influence*

La commune de Carency est en grande partie tournée vers les pôles d'attractivité de Lens et Arras. La situation géographique de la commune la place également à proximité des pôles de Douai, Carvin et Béthune.

Isochrone : Temps de trajet de 30 min en voiture depuis le centre de Carency



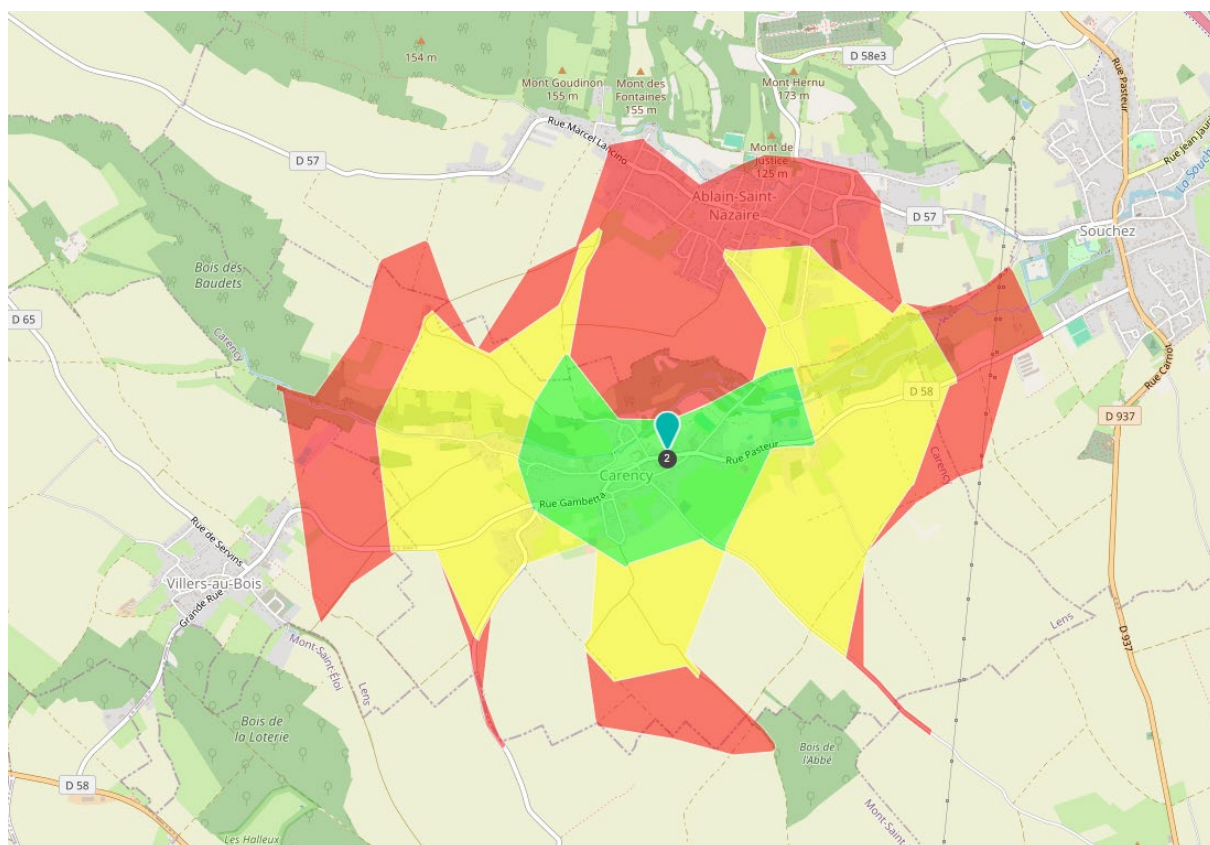
Source : *Openrouteservice.org*

La carte isochrone ci-dessus représente les distances réalisables en 30 min en voiture à partir du centre de Carency. Selon cette analyse, seul le pôle de Lens est accessible en moins de 30 min. Les autres pôles d'attractivité tels que Douai, Arras et Béthune sont accessibles en plus de 30 min en voiture.

Le territoire est bien situé par rapport aux grands pôles de la région. La majeure partie d'entre eux peut être rejointe en moins d'une heure en voiture.

	Lille	Douai	Arras	Valenciennes	Lens	Cambrai	Béthune
Distance	52 km	34 km	13 km	78 km	19 km	50 km	26 km
Temps de parcours en voiture	49 min	36 min	17 min	1 h	20 min	47 min	29 min

Isochrone : Temps de trajet de 30 min à pied depuis le centre de Carency



Source : Openrouteservice.org

Le territoire communal est assez étendu mais permet tout de même une bonne accessibilité de la commune par les modes actifs (marche à pied, vélo, ...). En effet, l'ensemble du tissu urbain communal est accessible en moins de 20 min à pied.

2. Structure du réseau routier

Le réseau routier de la commune de Carency est constitué d'axes secondaires et tertiaires. La D58 permet un accès facilité vers les axes principaux reliant les pôles de Lens ou encore Arras. Notons également que la situation géographique de la commune lui confère une position stratégique au sein d'un vaste ensemble urbain interconnecté. Ce dernier permet notamment

de rejoindre les pôles de Calais, Lille, Valenciennes, Cambrai ou encore Paris via les autoroutes A26, A21 et A1 situés à proximité de la commune de Carency.



Les rues correspondantes aux cinq entrées de ville de Carency se rejoignent à des carrefours situés dans le centre-bourg qui redistribuent les flux dans toute la commune. Ils permettent d'assurer une desserte rapide Nord - Sud et Est - Ouest de Carency.

Ces différents axes permettent d'écouler le trafic de transit vers les 5 communes limitrophes (Méricourt, Vimy, Fresnoy-en-Gohelle, Bois-Bernard, Rouvroy) ainsi que de desservir les logements.

Concernant les lots d'habitations répartis dans les opérations récentes, des voies de desserte résidentielle assurent les liaisons vers les nouveaux quartiers. Parmi ces rues : la rue des coquelicots, la rue Mésanges, la rue Jacques Prévert, la rue du Moulin, la rue du Petit Bois, la rue du 19 mars 1962...

Rue Mésanges

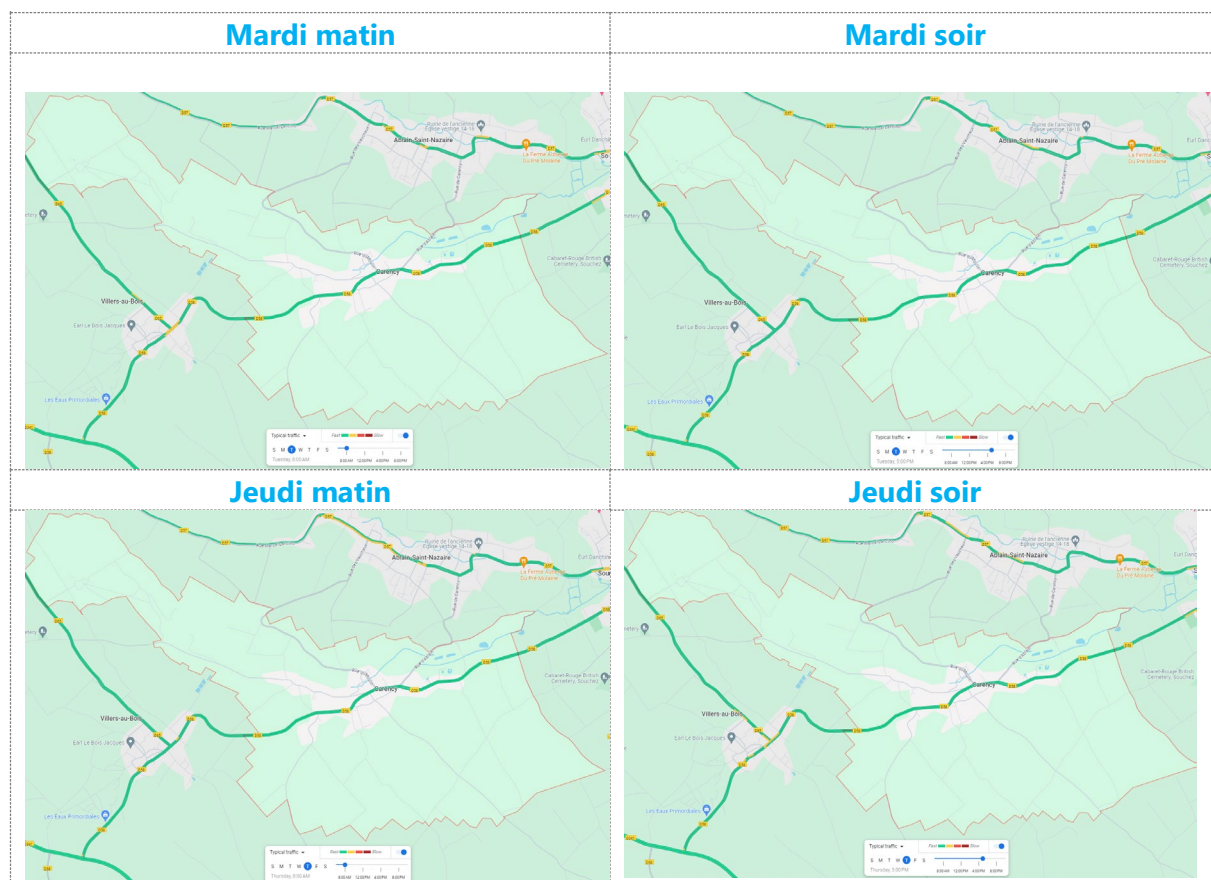


Rue du Moulin



3. Trafic et conditions de circulation

L'analyse du trafic et des conditions de circulation au sein de la commune de Carency a été réalisée grâce aux données Google trafic. De manière générale, le trafic est plus important les mardis et jeudis, aux heures de pointes du matin et du soir. Ces jours ont été retenus pour illustrer cette analyse.



Source : Google Traffic

Ainsi, la commune de Carency bénéficie d'un trafic quotidien fluide. Aucun ralentissement n'est à déplorer selon la base de données Google Traffic.

4. Transports en commun

a. Bus urbain et interurbain

Concernant les transports urbains, 4 arrêts de transport en commun du réseau TADAO se situent sur le territoire communal. Ils permettent une liaison vers Liévin, Angres et Bouvigny ainsi qu'une desserte sur les territoires alentours.

TADAO



1502 VILLERS AU BOIS - LIEVIN Etab.

Scolaires

vers [Lyc Hennebique 3 - LIEVIN / Lycée H.](#)

[Darras - LIEVIN](#)

vers [Salle Communale - VILLERS AU BOIS](#)



1563 VILLERS AU BOIS - ANGRES Collège

Jean Vilar

vers [Collège Vilar - ANGRES](#)

vers [Salle Communale - VILLERS AU BOIS](#)



1801 BOUVIGNY - BULLY Lycée Léo

Lagrange

vers [Mairie - CARENCY](#)

vers [Lycée L.Lagrange - BULLY LES MINES](#)



1846 VILLERS-AU-BOIS - BOUVIGNY Collège

St François

vers [Saint-François - BOUVIGNY](#)

[BOYEFFLES](#)

vers [Salle Communale - VILLERS AU BOIS](#)



3000 RPI CARENCY - VILLERS AU BOIS

vers [Ecole - VILLERS AU BOIS / Mairie -](#)

[CARENCY](#)

vers [Ecole - VILLERS AU BOIS](#)

La commune est desservie par 5 lignes de bus scolaires. De plus, la ligne 418 du réseau Haut-de-France relie Carency à Arras.

Pour compléter cette desserte d'autobus, la section B du réseau AlloBus de TADAO vient apporter plus de flexibilité aux transports en commun.



POSSIBILITÉ DE DÉPART / D'ARRIVÉE DEPUIS LES ARRÊTS : SERVINS* > GOUY-SERVINS* > VILLERS-AU-BOIS* > CARENCY* > SOUCHEZ* > GIVENCHY-EN-GOHELLE*

* = Sur tous les arrêts de la commune (voir plan au verso)

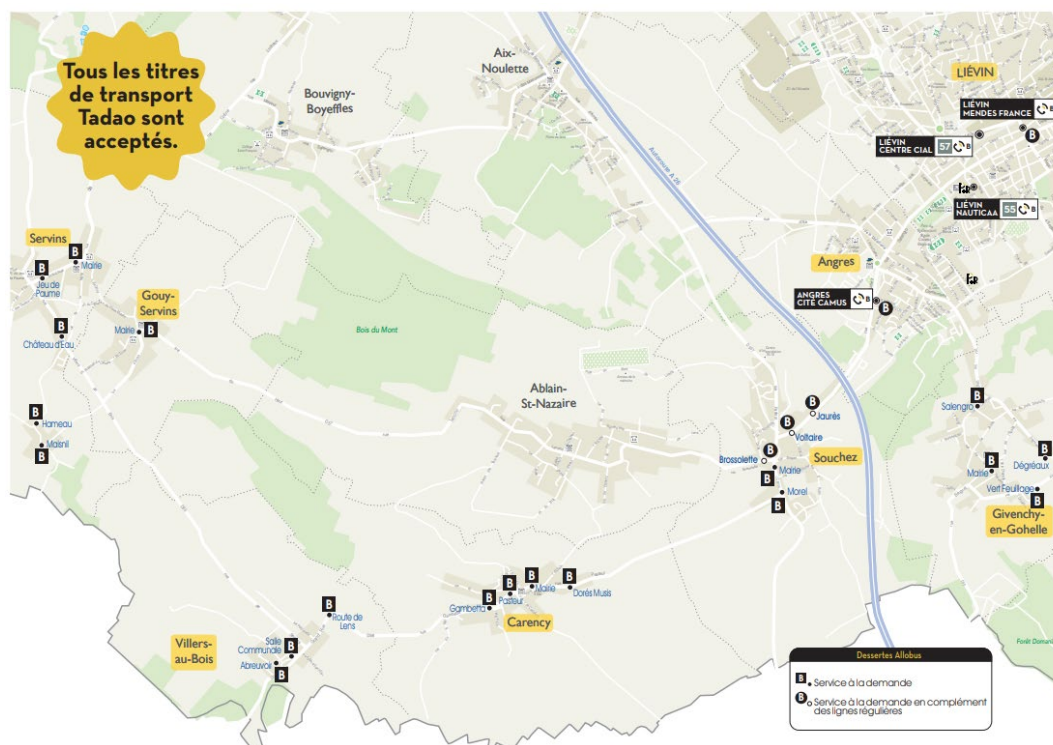
> POUR ALLER VERS ANGRES / LIÉVIN

Horaires d'arrivée à Angres / Liévin, valables du lundi au vendredi								
ARRIVÉES GARANTIES À ANGRES	ANGRES - Cité Camus	9:22	10:22	11:22	14:22	16:22	17:22	18:22
	LIÉVIN - Nauticaa - quai 3/4	9:26	10:26	11:26	14:26	16:26	17:26	18:26
ARRIVÉES GARANTIES À LIÉVIN	LIÉVIN - Mendès France	9:28	10:28	11:28	14:28	16:28	17:28	18:28
	LIÉVIN - Centre Commercial	9:30	10:30	11:30	14:30	16:30	17:30	18:30

> POUR REVENIR DE ANGRES / LIÉVIN

Horaires de départ de Angres / Liévin, valables du lundi au vendredi								
DÉPARTS GARANTIS À LIÉVIN	LIÉVIN - Centre Commercial	9:35	10:35	11:35	14:35	16:35	17:35	18:35
	LIÉVIN - Mendès France	9:37	10:37	11:37	14:37	16:37	17:37	18:37
	LIÉVIN - Nauticaa - quai 3/4	9:39	10:39	11:39	14:39	16:39	17:39	18:39
DÉPARTS GARANTIS À ANGRES	ANGRES - Cité Camus	9:43	10:43	11:43	14:43	16:43	17:43	18:43

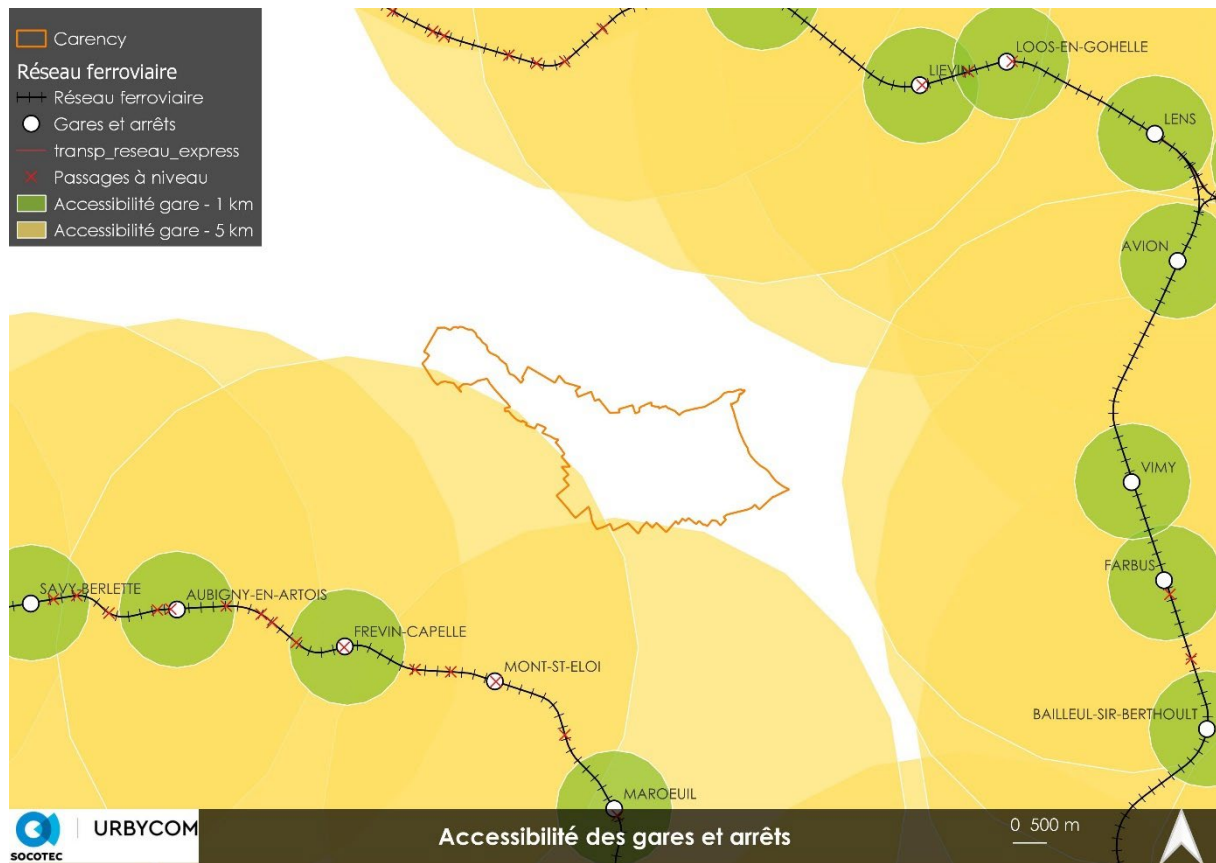
Exemple de liaisons proposées par la ligne Allobus B.



Source : TADAO

b. Réseau ferroviaire

Carency ne dispose pas d'infrastructure ferroviaire sur son territoire. Les gares les plus proches se situent à plus de 5 km sur les communes de Vimy, Avion (ligne Lens-Arras) et Farbus ou encore Mareuil. Le nombre d'infrastructures ferroviaires proches (gares et arrêts) du territoire est important autour de Carency. A noter que les gares de Lens et Arras se situent à moins de 12 km kilomètres du centre communal. L'offre sur les communes proches de Carency est donc intéressante, elle permet un déplacement aisé et rapide vers des pôles d'emploi importants.



Source : Cartographie Urbycom

5. Modes actifs

En tant que commune rurale comptant des exploitations agricoles, le territoire compte des chemins d'exploitation. Ces axes ruraux sont moins larges et joignent les communes voisines. Ces derniers, à usage principal agricole, représentent également un support pour les promenades. Ces chemins ne sont pas praticables pour les véhicules motorisés (hors engins agricoles) et sont peu entretenus. Ils débouchent sur les axes principaux et relient d'autres chemins d'exploitation au milieu des terres cultivées.

Chemin d'exploitation vers D46E2 (Nord-Est)



Ouest)

Chemin d'exploitation vers D33 (Sud-



En serpentant les terres agricoles, ces chemins d'exploitations offrent des perceptions paysagères du cadre rural de la commune.

Perception paysagère vers l'entrée de ville Est – Chemin de Carency



Perception paysagère vers l'entrée de ville Nord-Est – D46E2



En complément des chemins ruraux, la commune compte une voie non-carrossable pouvant être utilisée pour les promenades piétonnes dans le centre-bourg. Il s'agit d'un cheminement doux reliant la rue de la Libération au parvis de l'église, des aménagements (aire de jeux, terrain de sport) agrémentent ce sentier.

Sente piétonnière vers l'église



Sente piétonnière vers Rue de la Libération



Ces cheminements s'inscrivent dans des réseaux locaux et régionaux de voies vertes, véloroutes et autres itinéraires de randonnées inscrits au PDIPR (Plan départemental des itinéraires de promenades et de randonnées).

Ces derniers traversent l'ensemble du territoire et permettent de rejoindre également les communes pôles.

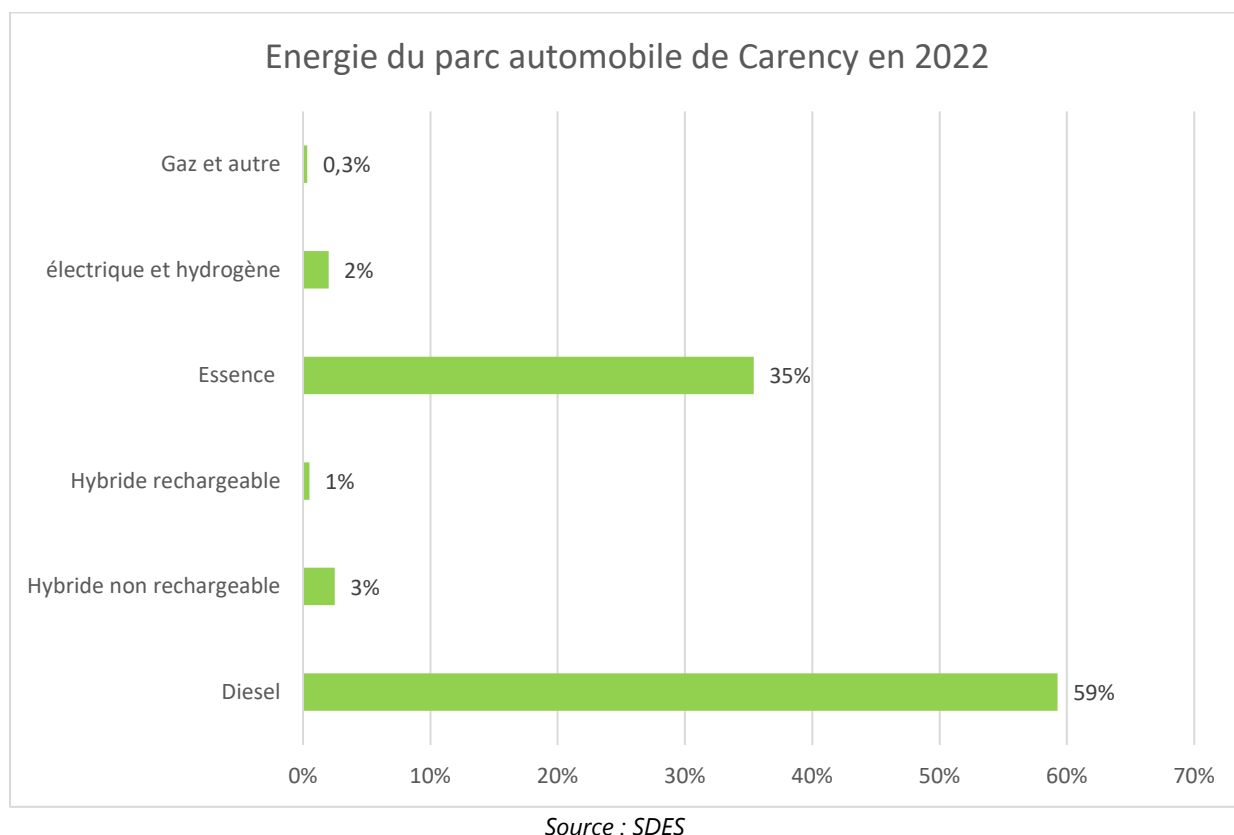


6. Ecomobilité et modes alternatifs

La commune de Carency ne dispose pas d'aménagement en faveur de l'écomobilité et des modes alternatifs à la voiture individuelle. En effet, on n'observe aucune station de recharge pour véhicules électriques ni aucune aire de covoiturage sur le territoire. A noter cependant

que l'Observatoire National du Covoiturage identifie un axe de covoiturage entre Carency et Souchez (commune limitrophe). Il dénombre près de 18 covoitureurs quotidiens et 13 covoitureurs depuis Angres vers Carency. Ces chiffres sont cependant à relativiser étant donné qu'il n'existe pas de données objectives permettant de mesurer cette pratique.

L'absence de bornes de recharge pour véhicules électriques peut s'expliquer par le développement lent de ce mode de déplacement automobile au sein de la commune. En effet, selon le SDES, le parc automobile de la commune de Carency étant composé en 2022, de véhicules essentiellement thermiques : diesel (59 %) et essence (35%). Les catégories de véhicules considérées comme les « plus propres » de type gaz, électriques, hydrogène ou hybrides ne représentent qu'une part minoritaire du parc automobile de la commune avec près de 6,3% en 2022.



Les pratiques de covoiturage et d'écomobilité pourraient être développées au sein de la commune de Carency.

7. Stationnement

a. Besoins en stationnement

Le code l'urbanisme stipule que le rapport de présentation doit établir « un inventaire des capacités de stationnement de véhicules motorisés, de véhicules hybrides et électriques et de vélos des parcs ouverts au public et des possibilités de mutualisation de ces capacités » (article L.151-4 du Code de l'Urbanisme – version en vigueur depuis le 04 mars 2022).

- Aires de stationnement aménagée ;
- Parking commerciaux accessibles à certaines heures ou en accès libre ;
- Les espaces de stationnement réservés (vélos, motos, ...).

Le fort taux de motorisation entraîne souvent des difficultés en termes de stationnement, dans des communes dont l'ossature s'est construite quand les voitures étaient encore peu présentes. De manière générale, peu de problèmes de stationnement sont identifiés. Au sein de la commune de Carency, 84,08 % des ménages possèdent au moins un véhicule. Par ailleurs, au sein de la commune, plus de la moitié des ménages disposent d'au moins une place de stationnement. En ces termes, la commune de Carency est sous l'influence du pôle de Douai par rapport aux communes plus périurbaines telles que Guesnain, Cantin, Courchelettes, ...



Le concept de stationnement mutualisé permet d'optimiser les espaces de stationnement privés libres. Ces espaces de stationnement ne seront alors plus à usages unique. L'optimisation du stationnement permet de résoudre en partie les problèmes dans les secteurs à enjeux.

Au sein du territoire, peu de problématiques liées au stationnement sont observées. Les principales problématiques sur ce sujet sont ponctuelles (lors d'événements sportifs ou d'entrées et sorties des établissements scolaires) et concernent essentiellement un besoin d'aménagement d'aires de stationnement autour des équipements et services de type écoles et salle des fêtes.

Les espaces de stationnement de Carency sont présentés ci-dessous :



Sur la place du 11 Novembre, 7 places de stationnement en épis sont disposées en face de la salle des fêtes, non loin de la mairie et de l'école. Ces espaces de stationnement sont mutualisés avec les commerces présents aux alentours de cette place centrale. Un emplacement est dédié aux personnes à mobilité réduite.

Place du 11 novembre – parking en enrobé

Sur l'ensemble des axes principaux traversant la commune, des espaces de stationnement longitudinal, à cheval sur les trottoirs, sont disposés de part et d'autre de la chaussée. Ces places permettent un accès facilité aux commerces et aux habitations. Ce type de stationnement offre des capacités importantes.



Rue Jean Lennes – centre-bourg

Sur la rue Roger Maréchal, des emplacements longitudinaux sont disposés en continu sur l'ensemble du tronçon. Ces places de stationnement sont mutualisées avec les commerces, les habitations et l'espace de loisirs situés derrière l'église. Les capacités sont relativement importantes notamment pour accueillir l'affluence de fréquentation lors des célébrations religieuses.

Les logements collectifs au Sud de la commune disposent de parkings privés. Pour autant, en fonction du calibrage de places et du taux de motorisation des ménages résidents, le stationnement sur l'espace public peut être impacté, notamment par l'occupation des emplacements sur la rue du Général de Gaulle. Un parking public, plus ou moins informel car situé sur un délaissé urbain, est positionné au Sud de la commune, face à la rue du Petit Bois.



Rue Jacques Prévert

Concernant l'opération du lotissement Mésanges, au Nord de la commune, il est recensé peu de stationnement sur voirie. Les quelques emplacements disponibles sont situés sur des accotements et obstruent légèrement les trottoirs. Le stationnement est ici plutôt géré à la parcelle.

Le stationnement des véhicules privés est aisé sur les propriétés privées d'habitat pavillonnaire, puisque ces dernières sont des parcelles de taille suffisante permettant plusieurs emplacements, néanmoins consommateurs d'espaces. Les constructions disposent pour beaucoup de garages ou d'allées privées.

Il n'existe pas sur la commune de places de stationnement à destination des vélos, ou pour les véhicules hybrides ou électriques.

Les capacités de stationnement dans la commune apparaissent satisfaisantes, y compris tenant compte des possibilités de réhabilitation et de densification possible, notamment en centre de commune. L'exemple d'une grande propriété vacante transformée en plusieurs appartements impose de trouver nécessairement les capacités de stationnement requises et ne doit pas gêner la circulation sur les voies concernées.

8. Caractéristique de la mobilité

a. Equipement automobile des ménages

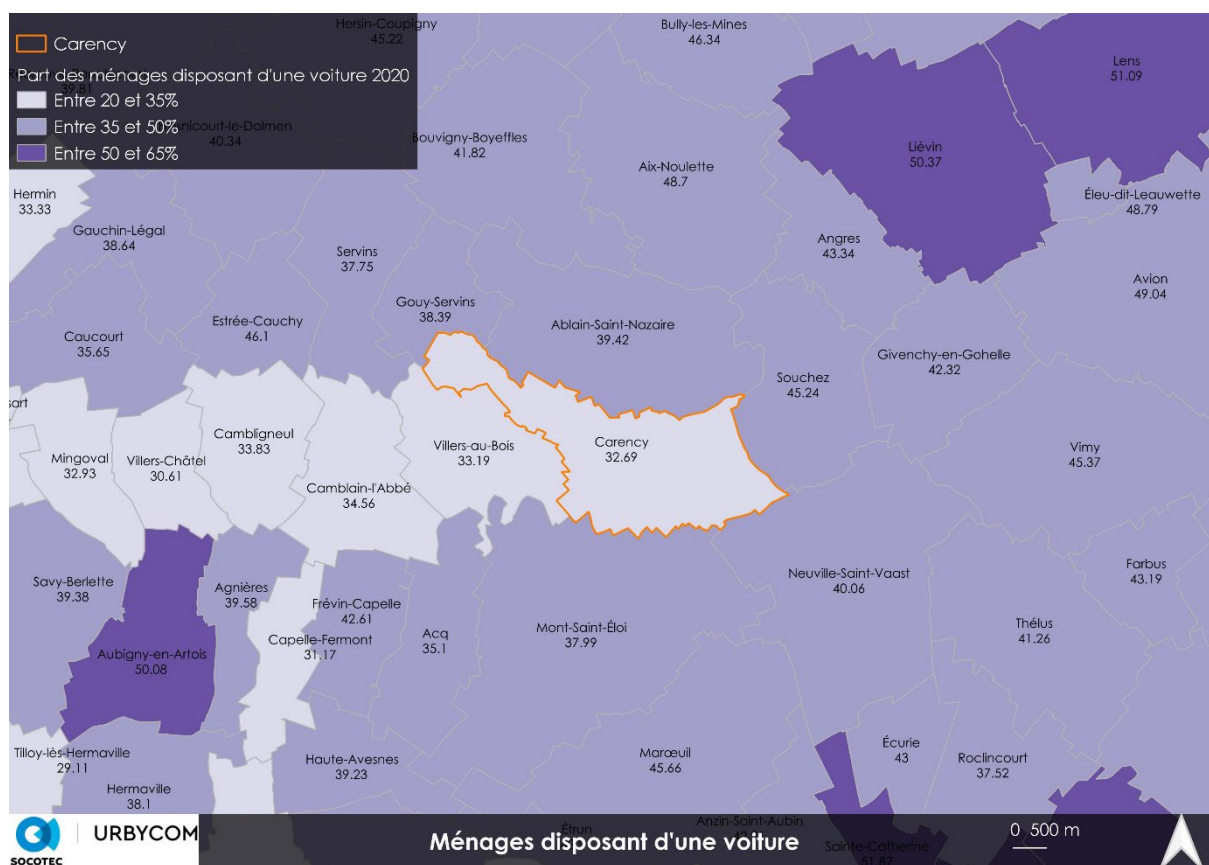
Le taux de motorisation des ménages de la commune est important et est supérieur à celui des échelons supérieurs. Cela s'explique par le caractère rural de la commune mais également par sa desserte en transport en commun.

	Carcy		CA Lens Liévin	Département	Région
		%	%	%	%
Ensemble	306	100	100	100	100
Au moins un emplacement réservé au stationnement	257	84,1	69,7	69,3	63,2
Au moins une voiture	297	97,1	79,1	83	81,7
1 voiture	100	32,7	47,8	46,4	46,4
2 voitures ou plus	197	64,4	31,3	36,6	35,3

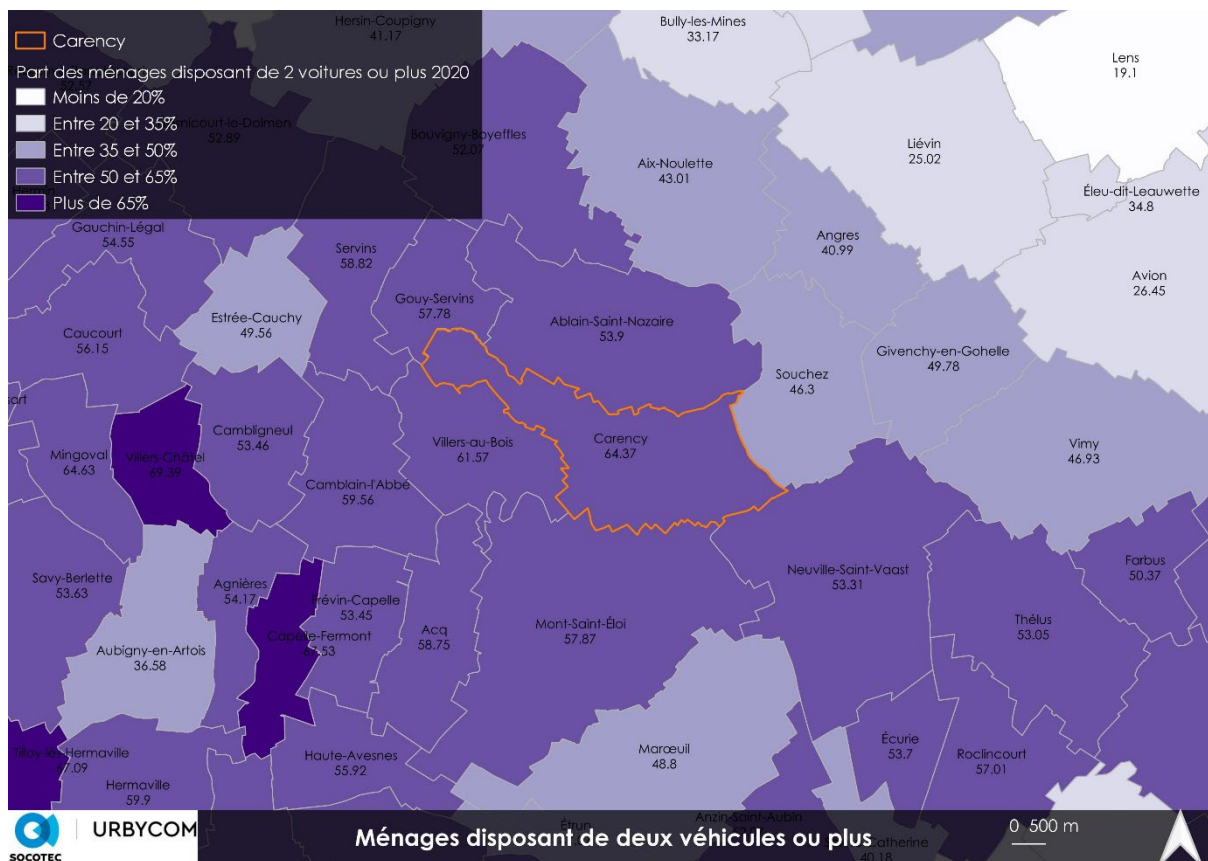
Ces taux sont supérieurs aux échelons supérieurs car les territoires ruraux ont davantage tendance à connaître une forte motorisation des ménages. Cela explique en partie la part

importante des déplacements effectués avec ce moyen de transport. La part des déplacements domicile-travail est particulièrement touchée par ce phénomène.

Les cartes suivantes sont à analyser conjointement. En effet, on observe que la part des ménages monomotorisés est moins importante à Carency que dans les communes pôles et leurs couronnes périurbaines.



A l'inverse, la commune de Carency et par extension, les communes observant les plus faibles taux de ménages monomotorisés, sont concernées par des taux de ménages multimotorisés plus importants qu'aux échelons supérieurs.



b. La mobilité domicile-travail

Selon l'Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques (INSEE), le lieu de travail correspond à « la zone géographique où une personne exerce son activité professionnelle. Certaines personnes exerçant des professions bien déterminées telles que chauffeur-routier, chauffeur de taxi, commerçant ambulant les amenant à se déplacer plus ou moins fréquemment pour le travail sont, par convention, considérées comme travaillant dans leur commune de résidence ».

L'analyse de la mobilité des actifs ayant un emploi révèle une augmentation des distances domicile/ travail. Il s'agit d'une évolution sociale lourde qui affecte l'ensemble des territoires.

Le nombre d'actifs travaillant sur la commune a légèrement progressé entre 2009 et 2020. Cela étant, les actifs ayant un emploi et résidant à Carency travaillent en grande majorité hors de la commune, ce qui génère automatiquement des trajets et flux de circulation. L'INSEE recense plus de 93,2% d'actifs résidant à Carency et travaillant dans une autre commune que celle de résidence en 2020. A titre d'exemple, ce chiffre s'élève à 80,2% au sein de l'agglomération.

Dans les déplacements domicile/travail, la voiture reste le moyen de transport le plus utilisé puisqu'elle concerne près de 95% des déplacements. Etant donné que Carency est une commune rurale, non équipée de gare ferroviaire au surplus, la migration pendulaire s'effectue via le véhicule privé.

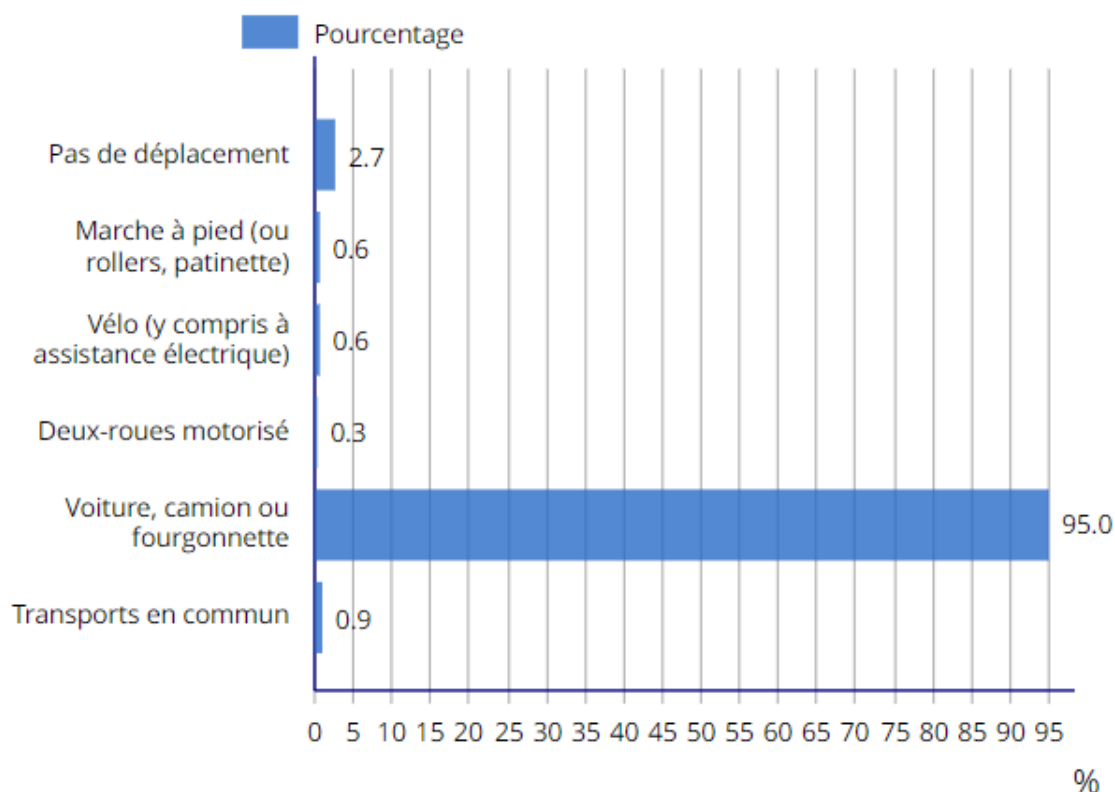
Les transports en commun sont très peu sollicités pour se rendre sur le lieu de travail (0,9%) étant donné la faible présence (transport à la demande uniquement).

La marche à pied (0,6%) et le vélo (0,6%) ont une part minime dans les moyens de transport utilisés pour se rendre au travail.

A noter également que l'INSEE recense près de 3% d'actifs ne réalisant pas de déplacement pour se rendre sur leur lieu de travail.

Part des moyens de transports utilisés pour se rendre au travail en 2020

ACT G2 - Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2020

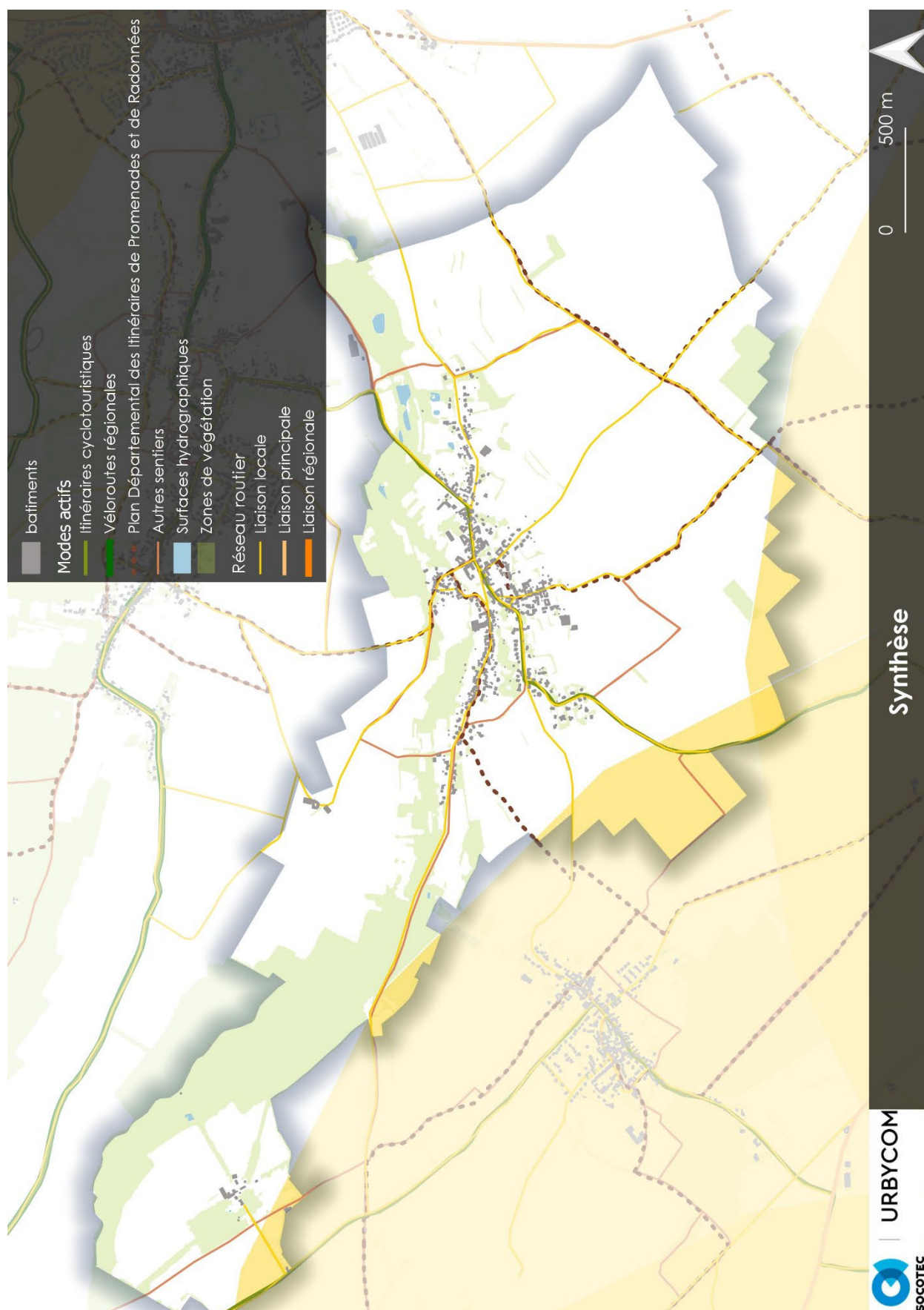


Source : INSEE

c. Les déplacements scolaires

Au sein de la commune de Carency, on dénombre plus de 201 enfants de 2 ans ou plus scolarisés. La majeure partie d'entre eux (72%) est scolarisée hors de leur commune de résidence. Seuls 28% d'entre eux sont scolarisés au sein de la commune.

9. Synthèse



Source : Cartographie Urbycom