

SCoT de l'Artois

PROJET D'AMENAGEMENT STRATEGIQUE (PAS)

Réunion des Personnes publiques Associées

Maurice LECONTE, Vice-Président en charge du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) souhaite la bienvenue aux personnes présentes pour cette réunion des Personnes publiques Associées (PPA) sur le Projet d'Aménagement Stratégique dans le cadre de la révision du SCoT de l'Artois.

Tour de table

1/Rétrospective et perspective de travail (diapos 3 à 5)

L'historique de la démarche de révision du SCoT de l'Artois est rappelé (voir le support de présentation).

Le projet d'armature du Projet d'Aménagement Stratégique du SCoT a été validé par les élus des communes et reprend l'ensemble de leurs contributions, en cohérence à la fois avec les enjeux qui sont ressortis du diagnostic, les priorités et objectifs du projet de territoire et le cadrage réglementaire.

Le but de la réunion de ce jour est de présenter le projet d'armature du PAS aux Personnes Publiques Associées afin de recueillir leurs avis et leurs remarques. Le document fera ensuite l'objet d'un arbitrage par les élus communautaires, avant d'être présenté pour mise en débat lors du Conseil communautaire.

2/ Qu'est-ce qu'un Projet d'Aménagement Stratégique (PAS) (diapos 6 à 8)

Après avoir rappelé les documents constitutifs d'un SCoT, il est précisé que le PAS est le projet politique du SCoT. Il doit permettre aux élus de se projeter dans le temps long à travers la spatialisation d'un projet politique stratégique et prospectif à l'horizon de 20 ans. Il est élaboré sur la base du diagnostic du territoire et des enjeux dégagés et propose des réponses. Il n'est pas prescriptif et ne fait pas partie des pièces opposables.

3/ Méthodologie suivie pour l'élaboration du PAS (diapos 9 à 17)

A partir du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du SCoT en vigueur, du Projet de Territoire 2022-2032 approuvé en 2022, des orientations validées par les groupes de travail thématiques de mai-juin 2023 et des documents cadres sur la réglementation du contenu du SCoT, un plan détaillé du PAS a été élaboré ; il comprend 4 axes, 17 orientations et 67 objectifs.

La démarche de construction et de concertation du projet de territoire est présentée puisque le PAS du futur SCoT s'appuie largement sur les axes de celui-ci ainsi que sur la démarche de concertation qui a eu lieu dans le cadre de son élaboration.

Pierre DURIEZ, Président du Conseil de développement de la CABBALR, souligne que le Conseil de développement de la CABBALR a participé activement à l'élaboration du projet de territoire et à la concertation.

4/ Présentation du plan détaillé du PAS (diapos 18 à 35)

Le PAS est constitué de 4 axes majeurs, repris essentiellement de l'armature du projet de territoire :

- **Axe1** : Affirmation du caractère multipolaire du territoire basé sur l'articulation entre polarités et bassins de vie.
- **Axe 2** : Répondre aux défis du changement climatique tout en préservant la nature et la biodiversité.
- **Axe 3** : Garantir une qualité de vie harmonieuse, un bien-être et une proximité sur l'ensemble du territoire.
- **Axe 4** : Accélérer les dynamiques de transition économique.

Chaque axe est détaillé par orientation et objectif (cf. projet d'armature du PAS du SCOT et support de présentation) puis mis au débat.

- **Axe 1 : Affirmation du caractère multipolaire du territoire basé sur l'articulation entre polarités et bassins de vie**

Odile BAUDEQUIN, Commune d'Aire-sur-la-Lys, approuve le fait de ne pas se réduire aux limites administratives du territoire pour la définition des bassins de vie et de profiter des services/équipements existants à proximité et sur les territoires voisins.

Alain VANNEUFVILLE, AULA, explique que le but est de décliner le projet de territoire et de travailler sur les complémentarités notamment dans le cadre du territoire de la demi-heure porté par les élus dans le projet de territoire.

Pierre DUPONCHEL, agence d'urbanisme et de développement Flandre Dunkerque et SCOT Flandre et Lys, demande si la notion de réseau ferroviaire, notamment les gares et haltes ferroviaires, est intégrée aux critères à prendre en compte pour la définition des bassins de vie, en rapport avec la limitation du temps de déplacement. Le document laisse en effet penser que seul le réseau routier existant est pris en compte.

Alain VANNEUFVILLE indique que, sur les services intermédiaires et services structurants, cette notion est intégrée, puisqu'il s'agit des transports collectifs. Le territoire compte, en plus de la gare de Béthune, 3 gares structurantes (Lillers, Isbergues et Nœux-les-Mines) et aussi la gare de La Bassée située à proximité sur le territoire voisin de la MEL. Pour la définition des bassins de vie, la proximité concerne également les mobilités actives (à pied et à vélo).

Sébastien FOUGNIE, CABBALR, ajoute que sur cet axe 1, l'idée est de réfléchir en termes de mobilité, à l'articulation entre les polarités et les bassins de vie ; comment sont irrigués les bassins de vie afin de permettre l'accès à un bouquet de services déterminé. Par ailleurs, l'évocation du « réseau routier existant » répond à une volonté des élus de ne plus envisager de nouvelles infrastructures routières structurantes en accord avec leur volonté de développer une mobilité décarbonée. Un volet mobilité basé sur le désenclavement du territoire se situe dans l'axe 3 et évoque spécifiquement le ferroviaire, le projet de Service Express Régional Métropolitain (SERM) avec le développement des pôles gares.

Alain VANNEUFVILLE précise que les bassins de vie ne sont pas ceux de la définition INSEE, mais plutôt des bassins de proximité en réponse à l'armature multipolaire atypique du territoire de la CABBALR.

Clément CARLIER, Région Hauts-de-France ne voit pas apparaître dans l'orientation de l'affirmation des polarités (1.2), la question du logement résidentiel, et demande s'il y a un lien entre l'armature urbaine ainsi dessinée et la question du logement en nombre et en densité.

Alain VANNEUFVILLE répond qu'il y aura bien un lien entre ces notions mais pour l'instant les élus n'ont pas encore défini cette répartition. La réflexion sera menée avec le PLUi-H en fonction des périmètres des bassins de vie. Néanmoins, comme dans le SCoT précédent, il y aura bien des objectifs de densité et de répartition de logements.

Maurice LECONTE, Vice-Président en charge du SCoT, ajoute qu'il faudra aussi définir les objectifs pour atteindre le Zéro Artificialisation Net inscrit dans la loi du 22 août 2021.

Alain VANNEUFVILLE, précise que l'enveloppe de consommation foncière n'est pas encore précisément connue. La seule certitude est que celle-ci devra être au moins divisée par deux d'ici 2031 et que le décompte a commencé depuis le 22 août 2021. Il restera donc un nombre d'hectares qu'il faudra répartir sur les trois fonctions : habitat, activités économiques et équipements/services. Les élus n'ont pas encore fait cette répartition.

Clément CARLIER, indique qu'il est encore un peu tôt en effet, car au niveau de la modification du SRADDET, cette répartition n'est pas encore bien définie. Pour autant, dans le SRADDET en vigueur, quelques règles générales demandent de définir des densités minimales à côté des pôles d'échanges multimodaux par exemple et que celles-ci doivent donc être prises en compte par le SCoT. Il ajoute que ces éléments ne transparaissent pas clairement dans le PAS.

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

Il est précisé que l'actualisation de la Trame Verte et Bleue et la réalisation de la trame nocturne, des points de vue planification et opérationnel sont en cours.

Maurice LECONTE souligne que pour les orientations de l'axe 2, s'agissant particulièrement de la ressource foncière, du ZAN, de la priorisation de la ressource en eau, ainsi que de la consommation d'énergie et du développement des ENR, ils sont bien présents dans le projet de territoire et dans le PAS du SCoT et l'agglomération s'est déjà engagée sur ces sujets.

Sébastien FOUGNIE interroge la Région concernant les orientations de la modification du SRADDET sur la consommation foncière et plus particulièrement la déclinaison du ZAN, puisque c'est ce document qui fixera l'enveloppe à inscrire dans le SCoT. Le PAS du SCoT doit effectivement indiquer un objectif de consommation foncière par tranche de 10 ans, mais, l'important est d'emmener le territoire vers le ZAN et d'initier une démarche de sobriété foncière, d'appliquer la séquence « Eviter-Réduire-Compenser » et de l'intégrer comme modèle de développement.

Quand le SCoT sera approuvé en 2026, cette enveloppe risque d'être sérieusement entamée, voire épuisée. Il demande donc à la Région des informations sur l'avancement des travaux à ce sujet et si des orientations se dégagent.

Clément CARLIER n'a pas d'éléments précis à apporter pour le moment. La loi a fixé un certain nombre de délais réglementaires et le SRADDET devra être opposable à partir de novembre 2024. Compte tenu des délais nécessaires aux diverses consultations pour les documents de planification, l'arrêt de projet est prévu au premier trimestre 2024 ; période à laquelle les SCoT auront connaissance de ces informations. Il approuve la démarche de sobriété foncière mais celle-ci n'est pas explicite dans l'orientation 2.1. du PAS. Il faudrait envisager la notion de changement de paradigme au niveau de la densité des parcelles car en effet, la ressource foncière va être rare.

Hélène STAELEN, Chambre d'Agriculture, partage les propos sur la démarche de sobriété foncière. Elle voudrait également avoir des informations sur la méthodologie d'actualisation de la trame verte et bleue et si elle sera réalisée sous forme de travail terrain ou d'étude.

Sébastien FOUGNIE explique que le travail a été confié à l'AULA pour la partie planification et ce qui est attendu pour nourrir le SCoT et le PLUi-H en cours d'élaboration. La partie opérationnelle avec un volet écologique sera confiée à un autre prestataire. La méthodologie s'appuiera sur la base d'une photo-interprétation confrontée à notre connaissance fine du territoire, en consultant les services concernés de l'agglomération, l'ensemble des communes et d'autres partenaires comme la Mission Bassin Minier, afin d'aboutir à une actualisation de la trame verte et bleue.

Alain VANNEUFVILLE complète en indiquant que l'Agence d'urbanisme avait travaillé en collaboration avec la Mission Bassin Minier pour l'élaboration de la Trame Verte et Bleue en la déclinant à l'échelle de la parcelle. Celle-ci servira également de base pour ce travail, ainsi que l'étude sur les corridors et les cœurs de nature. Il y aura également un travail en direct avec les communes et ensuite avec les partenaires. Il propose de pouvoir échanger sur la méthodologie par ailleurs.

Hélène STAELEN prend acte et précise qu'elle est intéressée par ce sujet qui avait suscité des crispations avec le monde agricole lors de la précédente élaboration.

Christophe MASSE, DGA à la CABBALR, partage le fait que la définition de la trame verte et bleue à l'échelle de la parcelle avait généré beaucoup de problèmes dans l'application et il assure que l'étude Trame verte et bleue qui a débuté, sera bien évidemment élaborée en concertation avec la chambre d'agriculture.

Edouard GAYET, directeur de la DDTM 62, s'interroge sur l'absence d'objectif ou d'orientation concernant la renaturation et le développement de puits de carbone qui peuvent être liés l'un avec l'autre, et également dans la perspective de l'objectif de la Zéro Artificialisation Nette (ZAN). En effet, le SCoT a intérêt à prendre des orientations pour conduire certains espaces vers la renaturation compte tenu du coût de réaménagement très rapidement prohibitif. D'autres solutions sont peut-être souhaitables y compris dans cette perspective de lutte contre le changement climatique. Le PAS du SCoT reprend finalement des orientations assez classiques d'aménagement d'un territoire ; il faudrait peut-être s'interroger sur comment développer « des » aménagements pour apporter des contributions nouvelles à ces orientations.

Sébastien FOUGNIE répond qu'effectivement la renaturation n'apparaît pas dans les objectifs et il faut donc ajouter un objectif spécifique pour la renaturation.

Pierre DUPONCHEL, agence d'urbanisme et de développement Flandre Dunkerque et SCoT Flandre et Lys, profite de la présence de plusieurs représentants des SCoT et donc de la Conférence Régionale des SCoT, pour rappeler que tous les territoires sont en attente du SRADDET ; il interpelle donc la Région au sujet de la conférence de gouvernance dont la date d'échéance pour sa constitution est très proche et espère que les SCoT seront bien représentés et pourront être associés à la construction des règles fixées dans le SRADDET (volonté des élus de la Conférence des SCoT reprise dans la contribution d'octobre 2022) et pas uniquement pour un avis après la modification du SRADDET.

Clément CARLIER le rassure et indique que ce souhait sera bien pris en compte.

Pierre DUPONCHEL poursuit avec une question sur la ressource en eau. En effet, la notion d'aménagement urbain doit être prise au sens large, à la fois en termes d'habitat pour lequel une estimation de la consommation d'eau est possible, et aussi en termes de développement économique pour lequel, en revanche, l'estimation de la consommation d'eau des futurs projets est plus difficile et il en est de même pour l'agriculture.

Maurice LECONTE explique qu'en ce qui concerne la ressource en eau dans le domaine économique, par exemple, la CABBALR a imposé récemment de mettre en place un système retraitement d'eau à une entreprise qui devrait s'installer prochainement sur le territoire.

Pierre DUPONCHEL ajoute que la difficulté réside aussi dans le fait d'ouvrir des zones pour le développement économique dans le SCOT sans connaître les entreprises qui vont s'y installer et donc leurs besoins en eau. Il est donc difficile d'évaluer l'impact de ses zones dans l'état initial de l'environnement et dans l'évaluation environnementale du SCOT.

Alain VANNEUFVILLE indique la possibilité d'instaurer des conditions d'installation, mais elles sont dans les faits, assez difficiles à mettre en place.

Johanne VITSE, SIZIAF, souligne que la proximité du Parc des Industries Artois Flandres avec le canal est une chance et donne la possibilité aux industries d'utiliser l'eau de celui-ci pour les process et d'éviter ainsi d'utiliser l'eau potable, ce que faisait déjà la Française de mécanique il y a 50 ans.

Thierry LETANG, VNF précise qu'au-delà des ponctions d'eau dans le canal, il convient de s'assurer de la propreté des rejets. Pour autant, une autre problématique apparaît en période de sécheresse croissante, car l'eau du canal ne peut pas être pompée indéfiniment. Aujourd'hui, VNF gère, bief par bief, des arrivées et des emports d'eau. Au regard des situations hydrauliques générales, en liaison avec des périodes de sécheresse de plus en plus fréquentes, cette solution ne sera peut-être pas toujours envisageable à l'avenir pour les industries mais également pour le monde agricole.

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

Cyrille VANNEUFVILLE, Agence de développement et d'urbanisme de Lille et SCOT de Lille Métropole, demande si une réflexion sur les implantations logistiques dans un document d'aménagement à l'échelle du territoire est envisagée même si, au regard de la prescription du SCOT en 2017, ce n'est pas une obligation réglementaire.

Alain VANNEUFVILLE, indique que l'orientation 4.1 de l'axe 4 traite de ce sujet et les élus ont décidé d'interdire le développement de nouvelles activités logistiques, sauf si elles sont en lien direct avec les activités présentes sur le territoire.

Sébastien FOUGNIE ajoute que la mise en révision du SCOT ayant eu lieu avant la publication des ordonnances et comme le projet n'a pas encore été arrêté, il est possible d'élaborer un SCOT modernisé et donc de réaliser un Document d'Aménagement Artisanal, Commercial et Logistique qui sera plus détaillé sur le volet commerce. Une délibération sera prochainement prise dans ce sens.

Christian PARSY, SCOT de l'Arrageois, s'interroge sur la liaison ferroviaire vers l'arrageois, et dans un autre domaine fait remarquer qu'il y a plusieurs labels existants sur le territoire pour les inscriptions UNESCO.

Alain VANNEUFVILLE prend acte pour la rectification sur les labels UNESCO.

Sébastien FOUGNIE précise que les deux enjeux sur cette question, ont été la liaison avec la métropole lilloise et comment le territoire s'inscrit dans le projet de Service Express Régional Métropolitain (SERM), d'une part, et la desserte TGV, d'autre part, qui renvoie à la liaison avec Arras.

Maurice LECONTE, ajoute que les élus de la CABBALR sont très sensibles au maintien de cette liaison TGV avec Paris, et donc avec Arras.

Edouard GAYET, revient sur la formulation concernant la desserte ferroviaire qui indique une intention de la mettre en valeur. Pour autant, nous avons déjà connaissance des travaux d'équipements ferroviaires qui seront réalisés pour les dix prochaines années. Alors, il demande la position du SCoT : est-ce que le SCoT trouve le réseau ferroviaire suffisant ou est-ce que le SCoT s'appuie sur cet existant pour le développer ? est-ce que comme pour le réseau fluvial, il est connu et on en parle ou y a-t-il autre chose derrière cette formulation ?

Sébastien FOUGNIE répond qu'il est prévu sur notre territoire un doublement des capacités, solution actée pour le désenclavement vis-à-vis de la MEL. Maintenant, c'est la Région qui pilote le projet, le calendrier prévisionnel s'oriente vers un temps long mais le phasage permettra d'améliorer la desserte avant la finalisation du SERM. La volonté des élus est d'accompagner le SERM et d'anticiper la répercussion sur les pôles-gares, car l'augmentation de la fréquence va générer des flux supplémentaires. Or, les zones de stationnements autour des gares sont déjà saturées. Il convient donc de préparer les pôles-gares à accueillir cette offre supplémentaire de manière décarbonée.

Thierry LETANG, demande si un zoom sur la multimodalité existe et s'il y a des points multimodaux. En effet, les voyageurs sont moins concernés que le fret mais c'est aussi important pour la dynamique économique du territoire. Des ports fluviaux, des zones conteneurs sont en demande d'une liaison avec le réseau ferroviaire pour un développement à plus grande échelle.

Alain VANNEUFVILLE indique que le développement économique de proximité et l'exploitation des opportunités liées au fluvial (besoins économiques du territoire) sont traitées dans l'axe 4 ; ainsi qu'une orientation liée à la mise en œuvre du canal Seine Nord pour le maintien d'infrastructures logistiques portuaires et ferroviaires (report modal du fret et développement de solutions de report modal logistique), qui relève de la partie des dynamiques de transition économique du territoire.

Sébastien FOUGNIE ajoute que la thématique de la mobilité est un peu un fil rouge dans tous les axes, c'est une clé d'entrée dans la nouvelle architecture du territoire.

Maurice LECONTE précise que les besoins de liaison avec la MEL sont forts, la saturation du réseau routier et du réseau ferroviaire est un fait. Au début des rencontres sur le sujet du désenclavement du territoire avec la MEL, il avait même été imaginé un système téléporté entre l'agglomération et Lille, solution non retenue mais toutes les situations possibles doivent être abordées.

Patrice DELATTRE, directeur du SCoT LLHC, indique que la question des liaisons ferroviaires est aussi un sujet au cœur des réflexions du SCoT de Lens-Liévin et Hénin-Carvin, notamment la question du décongestionnement des axes autoroutiers. Il s'adresse donc à la DDTM en tant que représentant de l'Etat, afin que Réseau Ferré de France soit présent lors des prochaines réunions PPA des SCoT concernés par la liaison TGV et la mise en place du SERM, pour prendre en compte les problématiques de nos territoires sur ces questions. Il indique également l'importance des liaisons interterritoriales avec l'arrondissement de Lens ainsi que la desserte TGV vers Paris ; le SCoT de LLHC soutient bien évidemment cette démarche et a demandé l'accroissement de la cadence des liaisons TGV vers Paris en lien avec, Béthune et Hazebrouck, mais aussi Dunkerque et Arras puisqu'on est sur la voie Arras-Dunkerque. D'ailleurs, le développement des usines de batterie sur nos territoires est un atout pour étendre les liaisons TGV Paris-Dunkerque en passant bien évidemment par Béthune et permettrait d'avoir plus de poids vis-à-vis de Réseau ferré de France pour accroître cette cadence.

Maurice LECONTE, est tout à fait d'accord avec les propos de Patrice DELATTRE et regrette également que la SNCF ne soit pas présente et espère que nos demandes seront suivies d'effet.

Pierre DUPONCHEL indique également que le sujet ferroviaire est important sur le dunkerquois et à Hazebrouck et que la pérennité de la liaison TGV Dunkerque- Paris via Arras-Lens-Béthune-Hazebrouck

est un sujet majeur. D'autant plus qu'avec l'arrivée d'industries sur le Dunkerquois et la volonté du Président de la CU de Dunkerque de faire du zéro parking, ce sont des sujets majeurs en termes de mobilité douce et d'alternative à la voiture. Il revient aussi sur la démarche intéressante entre l'axe 3 et l'axe 1, notamment sur la question des services et des bassins de vie au-delà du territoire qui repose sur l'accessibilité à ces services et comment travailler en matière d'inter territorialité pour que les habitants aient accès à ces services. Cette question est en effet liée à des compétences, mais le SCOT peut l'évoquer dans le PAS ou dans le DOO et initier des échanges sur le sujet.

Sébastien FOUGNIE ajoute que la question a émergé au niveau de la CABBALR notamment dans le secteur d'Isbergues, pour lequel il y a un réel intérêt à créer des connexions efficaces notamment avec Aire-sur-la-Lys. Mais l'agglomération est arrivée au constat que c'est au niveau des bassins de mobilité à la Région que ces questions-là vont pouvoir être abordées puisqu'elles relèvent de deux territoires d'AOM différents.

Pierre DUPONCHEL précise qu'il ne parlait pas de la mobilité mais des services publics et des équipements. Par exemple, un habitant d'une commune de l'ex-Artois Flandres ne peut pas se rendre à la déchetterie d'Aire-sur-la-Lys ; bien entendu ce service est lié aux compétences des agglomérations mais le SCOT pourrait initier le projet d'un travail sur 20 ans sur ces questions.

Maurice LECONTE demande s'il ne serait donc pas judicieux de créer des liaisons en fonction des compétences.

Odile BAUDEQUIN précise que tous les types de conventions entre les territoires sont possibles que ce soit pour un bus, pour l'utilisation d'une déchetterie, ou d'autres services. D'ailleurs, à la CAPSO en termes de mobilités, un appel d'offre est en cours pour modifier les trajets en bus afin de rejoindre Isbergues en fonction des cadencements des trains. La finalité est bien d'assurer un service à la population.

Nathan DELGUSTE, Artois Mobilités, interpelle la Région sur les contrats opérationnels de mobilité, documents qui permettent d'avoir des réflexions sur les mobilités interterritoriales et il revient également sur le Services Express Régional métropolitain (SERM) : il signale qu'Artois Mobilités, le Pôle Métropolitain de l'Artois et les agglomérations de LL et HC ont participé à une réunion d'information sur le projet où il a été acté que la Société du Grand Paris (future Société des grands Projets) sera le coordinateur principal du projet de SERM et non plus SNCF Réseau comme mentionné précédemment. Des réunions de concertation vont s'engager avec les territoires qui jusqu'à présent n'étaient pas associés à l'élaboration du SERM.

Pierre DUPONCHEL demande si un scénario démographique a été choisi et quels sont les besoins associés en logements au regard de tous les débats autour des bassins de vie et de l'armature urbaine du territoire.

Alain VANNEUFVILLE précise que les projections OMPHALE ont été présentées aux élus du territoire avec un scénario haut à 270.000 habitants avec une baisse de 10.000 habitants et un scénario intermédiaire à 240.000 habitants. Les élus ont souhaité travailler sur un scénario intermédiaire (entre le haut et l'intermédiaire présenté) avec 250.000 habitants mais qui n'a pas été validé pour l'instant par l'exécutif, comme pour le nombre de logements à réaliser.

Sébastien FOUGNIE précise que les élus se sont orientés vers le scénario où, à horizon 20 ans, le nombre d'habitants était plus ou moins maintenu.

- **Axe 4 : Accélérer les dynamiques de transition écologique**

Maurice LECONTE précise que l'orientation 4.1.1 a fait l'objet de discussions puisque des friches sont présentes sur l'ensemble du territoire. Dans le cadre du ZAN, il faudrait contraindre les propriétaires à exploiter les dents creuses et ne pas permettre les extensions urbaines, mais la loi ne nous en donne pas vraiment les moyens : il n'y a pas de dispositif coercitif qui oblige à stopper. De fait, c'est la course en avant au regard des surfaces ouvertes à l'urbanisation dans les PLU existants. Dans le cadre de cette orientation, il s'agit d'optimiser le foncier économique dans l'offre déjà existante, d'utiliser prioritairement les bâtiments vacants et les friches, protéger le foncier agricole pour soutenir l'économie locale, et donc de la renaturation des friches.

Nathan DELGUSTE ne voit pas d'orientation sur la logistique urbaine durable, la logistique du dernier kilomètre durable, qui sera peut-être développé dans le DOO.

Sébastien FOUGNIE indique que le sujet est évoqué dans l'orientation 4.2.3 par le développement des solutions logistiques de proximité mais qu'il sera approfondi dans le DAACL.

Johanne VITSE, SIZIAF, indique que l'axe 4 reprend bien toutes les problématiques actuelles du Parc des Industries et toutes les orientations sont bien pensées. L'utilisation du Canal Seine-Nord est mis en exergue avec la tri-modalité possible. Elle souhaite juste rappeler que le Parc des Industries était aussi desservi par le fer, il y a 50 ans. La voie d'eau n'a jamais été exploitée ; c'est un projet pour les prochaines années en lien avec l'implantation d'ACC. En revanche, le SIZIAF ne réussit pas à utiliser de nouveau la voie ferrée ce qui est dommage par rapport aux orientations citées.

Maurice LECONTE regrette la non-optimisation du rail. Dans les années 80, un système rail-route avait déjà été mis en place. Il s'agissait pour le grand nord de mettre les camions sur les rails à Lille et de les récupérer en région parisienne, malheureusement cela n'a pas abouti. Il espère que ce système sera déployé et pour revenir aux Voies Navigables de France, il espère que le Canal Seine-Nord proposera également des possibilités de développement et d'utilisation en lien avec le port fluvial de Béthune, sujet évoqué régulièrement par le président de la CABBALR.

Patrice DELATTRE, revient sur les travaux de la conférence régionale des SCoT, concernant la mise en œuvre de la loi Climat et Résilience et la conduite opérationnelle de la révision des SCoT. D'après la loi CR, nous sommes sur une période de consommation foncière 2021-2031 puis 2031-2041. Le Code de l'urbanisme demande une projection à 20 ans pour l'élaboration d'un SCoT. Il s'interroge donc sur l'articulation entre ce qui est demandé par la loi et la révision des SCoT qui ne sont pas forcément sur la même période de référence : par exemple pour un SCoT dont la temporalité sera 2024-2044. Cette question s'adresse plutôt aux techniciens mais la DDTM pourra peut-être préciser comment aborder ses différentes temporalités juridiquement ?

Sébastien FOUGNIE indique qu'à ce jour, la seule chose qui paraît précise et claire dans la loi CR, c'est l'objectif ZAN en 2050. Aujourd'hui les objectifs en matière de consommation foncière ne sont pas connus, c'est le SRADDET qui doit les définir. On sait qu'on doit diviser par deux la consommation des dix années précédentes, mais le calcul arithmétique sera différent puisque sur l'enveloppe régionale il faut enlever les projets d'intérêt national, les projets d'intérêt régional, et le reste sera réparti sur les territoires de la région. Alors, le SCoT aura logiquement moins de la moitié de ce qu'il a consommé les dix années précédentes. Comme indiqué précédemment, le nombre d'hectares restant ne va pas changer fondamentalement ce qui est écrit dans le PAS. Le chiffre sera affiché au moment où le PAS sera validé. Si le moment venu le SRADDET n'a pas défini la territorialisation, le SCoT appliquera la loi qui indique qu'à défaut d'une détermination de la territorialisation dans le SRADDET, c'est la moitié de la consommation de la décennie précédente. Cette donnée sera actualisée au moment où le SCoT devra être validé.

Clément CARLIER attire l'attention sur le fait que la loi énonce la contribution de la Région à cette enveloppe de 10.000 hectares pour les grands projets nationaux. En fait, la Région doit donner à concurrence de ce qu'elle a consommé lors de la décennie précédente, qui équivaut à 7,2% donc environ 720 hectares.

Pour compléter, Edouard GAYET confirme les discussions en cours sur cette enveloppe et la manière de la comptabiliser. Le code de l'urbanisme regorge de différentes périodes de référence et la loi Climat et Résilience est fixe dans les années. Pour les documents d'urbanisme, dans le code, certains éléments sont souvent comptabilisés sur plusieurs périodes différentes. Cependant, il souscrit à tout ce qui vient d'être dit. En effet, le projet de territoire doit consolider des perspectives et ensuite, envisager si l'artificialisation est véritablement nécessaire. Il y a beaucoup de modes d'aménagement qui sont moins consommateurs que ce qui a déjà été fait dans le Pas-de-Calais jusqu'à présent. Il existe donc déjà une certaine latitude sans forcément contraindre les perspectives des territoires. La question « comptabilité et comment atteindre l'objectif » va être un peu secondaire dans l'élaboration des projets. Ce qui est certain, c'est qu'il va falloir être dans la modération. La loi CR définit une réduction pour la première décennie, ensuite on divise par 2 la décennie suivante, puis encore par deux la décennie suivante pour arriver à zéro en 2050. Cela donne une perspective globale. Ensuite par rapport au projet de territoire, la DDTM résonne suivant les besoins des territoires et les possibilités en matière d'aménagement. Pour l'instant, la DDTM n'a pas rencontré de grandes contraintes avec cette méthode-là.

Maurice LECONTE expose qu'actuellement, le territoire continue de consommer des terres agricoles. La loi de juillet 2023 prévoit un hectare par commune, mais après le décompte, il risque de ne plus rester un nombre d'hectare suffisant pour garantir un hectare par commune. Pour le territoire de la CABBALR, 100 communes donc 100 hectares, mais au rythme de la consommation actuelle, il est à craindre qu'il ne reste plus beaucoup d'hectares à partager.

Sébastien FOUGNIE, précise que d'après la loi, cette garantie ne crée pas du droit en plus à construire mais qu'elle sera bien prise sur l'enveloppe du territoire et sur la période 2021-2031, donc si la commune a déjà consommé 5 hectares, par exemple, elle a déjà utilisé la garantie communale. Il interroge alors la DDTM sur cette interprétation de la loi, car sauf pour quelques communes qui n'ont rien consommé, ce n'est pas un enjeu finalement. En revanche, certains élus pensent pouvoir bénéficier d'un hectare alors que ce ne sera pas forcément le cas. Il faut donc clarifier ce point à leur niveau.

Edouard GAYET, interprète la loi de la même façon. La garantie communale n'est pas une enveloppe supplémentaire, elle est bien incluse dans l'enveloppe des territoires. D'ailleurs, certains territoires n'ont pas assez d'enveloppe pour inclure la garantie communale ; si elle est consommée la question ne se pose plus. Effectivement, la DDTM essaie déjà de diffuser cette information, aux collectivités compétentes en urbanisme, en particulier les EPCI, et aussi de prévenir la situation où, comme indiqué par Monsieur LECONTE, si un territoire a atteint en 2026 le quota de la décennie, alors il faut que le PLUi proposé à l'adoption, ne prévoit pas d'artificialisation pendant 4 ans. Mais bien entendu cette situation n'est pas souhaitable et donc la DDTM essaie de donner le maximum d'informations et de messages de prévention pour l'éviter. Pour le moment, le sursis à statuer qu'a introduit la loi n'a pas encore été mis en œuvre, mais c'est un axe intéressant pour ralentir la consommation quand des inquiétudes de ce type-là apparaissent. Sur la garantie communale, il rappelle également que les autres dispositions du code de l'urbanisme s'appliquent, et donc pour être consommable, il faut que ces surfaces soient dans un document d'urbanisme approuvé et donc que l'autorité compétente en matière d'urbanisme ait proposé à l'adoption un document d'urbanisme qui le prévoit et donc que les communes et l'EPCI se soient mises d'accord.

Clément CARLIER ajoute être en attente de décrets sur la territorialisation, sur la liste des grands projets qui seront pris en compte pour l'enveloppe nationale et donc que la Région est dans l'incapacité aujourd'hui de proposer une méthode.

Sandrine BELLAND signale d'une part que la Mission Bassin Minier se retrouve dans le document car le patrimoine du territoire est mis en avant et bien identifié. Elle retrouve aussi les enjeux de la trame verte à croiser avec l'enjeu écologique et l'enjeu socio-économique, qui prend notamment appui sur la chaîne des parcs. Elle se demande dans quelle orientation se situe le sport de nature ou le soutien au sport de nature et les équipements à mettre en avant sur le territoire comme le parc d'Ohlain, le site de Loisinord à Nœux-les-Mines par exemple, et il y a d'autres sites qui relèvent aussi d'enjeux d'importance.

Sébastien FOUGNIE lui indique que la Parc d'Ohlain apparaît bien à l'orientation 4.4.2. mais en effet il n'y a pas de développement spécifique sur le sport de nature. Le tourisme de nature rentrerait dans cette orientation-là.

Sandrine BELLAND continue sur l'enjeu paysage qu'on retrouve dans l'orientation 3.5.1. « Garantir et maintenir la qualité architecturale et paysagère » et souhaite savoir si le terme paysage est bien pris au sens large, le grand paysage, notamment en référence à l'étude paysage réalisée par la MBM dans la réalisation de parvis agricole, qui permettent de mettre en valeur le patrimoine minier ainsi que d'autres enjeux à l'échelle du territoire.

Sébastien FOUGNIE précise que l'agglomération s'est engagée également dans la réalisation d'un plan paysage qui a plus vocation à être intégré dans le cadre du PLUi-H et qui sera le volet paysage de celui-ci, mais bien évidemment cette étude nourrira également le SCOT et les éléments seront intégrés à l'échelle du SCoT. C'est bien dans sa dimension générale que le paysage est pris en compte.

Sandrine BELLAND demande si le sujet de l'énergie sera bien croisé avec le plan paysage, mais aussi si les zones d'accélération seront prises en compte dans le SCOT.

Sébastien FOUGNIE indique que cela dépendra de ce qui sera produit par les communes car il est difficile de s'engager aujourd'hui sur quelque chose qui n'est pas encore réalisé. Les SCoT ont la possibilité d'intégrer les zones d'accélération, mais ce n'est pas une obligation. Les élus jugeront s'il y a pertinence à le faire ou pas. Néanmoins, il y a une démarche qui est menée par l'agglomération vers les communes pour les aider à réaliser ce travail, mais ce sont bien les communes qui détiennent cette compétence.

Maurice LECONTE demande aux participants s'il y a encore des interventions et leur propose de transmettre les éventuelles remarques, les propositions ou les observations, dans un délai de quinze jours soit pour le 1^{er} novembre 2023.

Il remercie les personnes présentes pour leur participation.

Liste des participants

Personnes présentes :

Pierre DURIEZ, Conseil de Développement de la CABBALR,
Sandrine BELLAND, Mission Bassin Minier,
Benoît BROCCQ, Pôle Métropolitain de l'Artois,
Lydie COQUEL, Département du Pas-de-Calais,
Jodie DUBOIS, Département du Pas-de-Calais,
Clément CARLIER, Région Hauts-de-France,
Johanne VITSE, SIZIAF,
Nathan DELGUSTE, Artois Mobilités,
Odile BAUDEQUIN, Commune d'Aire-sur-la-Lys,
Damien JEDRASIK, C.C. Flandre Lys,
Ludovic DE WITTE, C.C. Flandre Lys,
Nicolas PONTFORT, Pas-de-Calais Habitat,
Julien FOURNEZ, C.C. du Ternois/ SCoT Ternois 7 vallées,
Patrice DELATTRE, SCoT Lens-Liévin et Hénin-Carvin,
Christian PARSY, SCoT de l'Arrageois,
Stéphane KORBAS, VNF unité territoriale Flandres Lys,
Thierry LETANG, VNF Développement de la voie d'eau,
Hélène VILLAR, DDTM 62/SAAT,
Edouard GAYET, DDTM 62,
Bérengère MARD, DDTM 62/SAAT,
Hélène STAELEN, Chambre d'Agriculture 59-62,
Pierre DUPONCHEL, AGUR/Syndicat mixte du SCoT Flandre et Lys,
Cyrille VANNEUFVILLE, ADULM/Syndicat mixte SCoT Lille Métropole,
Elodie KYDTS, AULA,
Alain VANNEUFVILLE, AULA,
Maurice LECONTE, CABBALR,
Christophe MASSE, CABBALR,
Christian KAMA, CABBALR,
Hélène DANIEL, CABBALR,
Olivier PECQUEUR, CABBALR,
Florence BURNOUF, CABBALR,
Sébastien FOUGNIE, CABBALR,
Isabelle DILLY, CABBALR,

Personnes excusées

Jacques BILLANT, Préfet du Pas-de-Calais, représenté par la DDTM62,
Eddie BOUTTERA, Sous-Préfet de Béthune,
Jean-Claude LEROY, Département du Pas-de-Calais,
Jean-Marc DEVISE, Chambre de Commerce et d'Industrie Artois,
David BOUILLON, Unité départementale de l'Architecture et du Patrimoine du Pas-de-Calais,
Jean-Roger RIGAUD, Académie de Lille,
Muriel MISPLON, Académie de Lille,
Joël DUQUENOY, Communauté d'Agglomération du Pays de Saint Omer,
Benoît COUSIN, Communauté d'Agglomération du Pays de Saint Omer,
Aurélien LEFEBVRE, C.C. Campagnes de l'Artois,
Damien CASTELAIN, Métropole Européenne de Lille,

Frédéric LETURQUE, Communauté urbaine d'Arras,
Jean-Claude DISSAUX, Commune d'Aire-sur-la-Lys,
André KUHCINSKI, Syndicat mixte du SIZIAF,
Jean-Philippe KARPINSKI, Agence Eau Artois Picardie,
Jean-Louis COTTIGNY, Pas-de-Calais Habitat,
Yannick PAILLARD, Association Droit Au Vélo.