



Réunion du 16 Juin 2009

Document mis à jour

Groupement :

SoREPA

Cabinet Hubert Consultant

Agence Noyon

Idoine



Sommaire

| | |
|---|----|
| Préambule | 5 |
| Des stratégies qui devront composer avec des facteurs externes sur lesquels le Pays a peu d'influence | 7 |
| Scénario 1 : le Fil de l'eau | 11 |
| Scénario 2 : Un rayonnement des polarités constituées qui s'affirme et qui fédère le Pays | 19 |
| Scénario 3 : Un contexte de concurrence exacerbé qui conduit le Pays du Calais à se recentrer sur ses fondamentaux | 27 |



Préambule

Les différents scénarii visent à préciser la stratégie d'aménagement du Pays du Calaisis pour les dix prochaines années. Il s'agit dans cette démarche, au regard du développement constaté et des différents enjeux identifiés, d'analyser quelles pourraient être les évolutions de ce territoire.

Les enjeux constituent un fondement important de la réflexion. Ces derniers ont été mis en évidence lors du travail technique sur le diagnostic et affinés par les phases de concertation successives (ateliers thématiques, réunion de concertation avec les intercommunalités, lettre d'information...).

Au-delà des enjeux de territoire, l'échelle de gouvernance et d'implication politique, est un facteur déterminant du devenir du Calaisis. La logique stratégique mise en place au niveau du Pays, notamment avec l'élaboration du SCoT, doit-elle s'affirmer comme le niveau pertinent de décisions et d'actions ? Ou le pragmatisme du fonctionnement actuel, basé sur les intercommunalités, doit-il être renforcé par un transfert accru des compétences aux EPCI ?

Grâce au SCOT, le Pays du Calaisis a la possibilité de faire évoluer réellement son territoire par des choix en terme de planification (quel développement ?, quelle densité ?, quelle protection ?...).

Mais en préalable, il est essentiel de clarifier les champs d'action du SCOT. Ce dernier ne pourra pas influencer sur toutes les composantes de l'aménagement. Il y a des sujets sur lesquels il pourra agir et d'autres partiellement ou pas. Ces facteurs externes, non maîtrisables ou difficilement maîtrisables, influent pourtant sur le devenir du territoire. Ce sont ces derniers que nous tentons de présenter en introduction des scénarios.

Des stratégies qui devront composer avec des facteurs externes sur lesquels le Pays a peu d'influence

La conjoncture économique nationale et internationale

Les évolutions de la conjoncture internationale et notamment celles liées à l'économie (crise, croissance, fréquence, intensité...) échappent pour une grande partie aux acteurs locaux.

La crise actuelle, très prégnante aujourd'hui l'était beaucoup moins il y a encore peu de temps même si le calaisis présentait déjà une fragilité au niveau de certains indicateurs.

Or, en terme de planification, ces phénomènes ont des impacts conséquents sur les hypothèses de projections. Cet aspect est d'autant plus important que le Pays du Calais exerce un poids économique conséquent, de multiples flux y transitent (liés aux transports, au tourisme...).

Le 3ème scénario s'est appuyé plus fortement sur le contexte de crise qui reste toutefois difficile à quantifier.

Le climat :

Dans les prochaines années, au regard du réchauffement climatique observé, plusieurs phénomènes sont incontournables :

- La poursuite de la montée du niveau de la mer constitue un élément avéré qui va fortement impacter l'évolution du territoire, basée à ce jour sur un équilibre hydraulique de plus en plus fragile (les waterings/les marais...).
- L'accélération de la fréquence des crues liée au réchauffement climatique, au renforcement de l'imperméabilisation des sols (notamment à l'amont des bassins versants, en dehors des périmètres de compétences du Pays)

Sur ces facteurs externes qui s'imposent au territoire, des choix visant à réduire la vulnérabilité des biens et des activités peuvent être réalisés au travers du SCOT. En fonction de la sensibilité des habitants et des élus, des hypothèses plus ou moins volontaristes pourront être appliquées.

L'énergie :

Au regard de la raréfaction des sources fossiles, l'augmentation du coût d'énergie est prévisible. Les conséquences sont multiples que ce soit en terme de coût de déplacements, de construction..... Ce facteur va venir contraindre le territoire et induire inévitablement un questionnement et de nouveaux choix d'aménagement

(poursuite d'une logique de zoning qui accentue les migrations ou retour vers davantage de mixité ; développement des sources d'énergie renouvelables...).



Les décisions découlant des politiques européennes, nationales, régionales et des stratégies privées

Qu'elles soient d'ordre public ou privé, les politiques menées à l'échelle supra-Pays ont un impact majeur, avec souvent des décisions qui viennent s'imposer à l'échelon local. Dans de nombreux cas, le rôle des politiques locales se retrouve réduit à l'accompagnement des projets. Une liste non exhaustive de décisions peut être déclinée.

- ✓ **L'évolution du contexte législatif** peut avoir une incidence sur le SCOT notamment par la prise en compte des dispositions des Grenelle I et II de l'environnement.
- ✓ **Le projet Port 2015** est un projet de dimension nationale, piloté par la région, qui va fortement impacter le devenir du Pays du Calais. Pour rappel, le port c'est près de 9 000 emplois directs, indirects et induits soit 1/6^{ème} de l'emploi du Pays. Sur ce dossier, le SCOT disposera de peu de marges d'actions directes. Il devra permettre sa réalisation et accompagner un développement périphérique le plus cohérent possible. Ce projet sera un fait sur lequel les scénarios viendront se greffer.
- ✓ **La décision d'une grande entreprise de délocaliser une activité.** Comme de nombreux territoire, l'économie du Pays du Calais est de plus en plus dépendante de centres de décisions externes. Or, face à ces situations, le SCOT dispose de marges de manœuvres réduites. Il pourra certes, décliner des intentions d'accompagnement (soutien à la diversification, vigilance à la dépendance d'un tissu décisionnel externe, anticipation de certaines mutations prévisibles...) mais en aucun cas ne pourra exercer un rôle sur ces initiatives privées.
- ✓ **L'offre ferroviaire.** Le Pays du Calais présente une offre en transport ferroviaire assez remarquable (Gare TGV, ligne internationale, nationale, régionale) mais ne dispose pas pour autant d'une marge de manœuvres très importante. L'offre et l'organisation de cette desserte découlent d'un partenariat élargi entre des politiques nationales, régionales et des stratégies privées. Le SCOT doit à la fois prendre acte des politiques validées (inscrite dans les politiques nationales, les contrats de Plan/Etat région, le SDRADT...), affirmer des volontés stratégiques fortes en terme de développement. Dans le même temps, de nombreuses décisions peuvent lui échapper totalement ou partiellement à l'exemple de la politique de l'Eurostar, des choix d'Eurotunnel, de la décision d'une nouvelle connexion LGV via Amiens...
- ✓ **D'autres projets ou décisions peuvent être évoqués** comme l'opération Grand Site National, la stratégie du MEEDDAT concernant l'organisation des

wateringues, la stratégie vis à vis de l'immigration et son impact sur les relations entre le port et la ville, l'évolution des stratégies sur la fiscalité...



Le respect des documents et des normes de planification supra-territoriale

Dans sa stratégie, le SCOT devra respecter toutes les politiques et les documents de planification supra-territoriale (SDAGE, SAGE, Charte de Pays, Charte du Parc Naturel Régional Cap et Marais d'Opale,...mais aussi la loi littoral).

Scénario 1 : le Fil de l'eau

Les évolutions et les politiques engagées sur le Pays se poursuivent

Le fil de l'eau : les évolutions et les politiques engagées sur le Pays se poursuivent :

En matière de gouvernance :

L'organisation de la gouvernance actuelle évolue peu. Les relations entre le Pays et les intercommunalités se renforcent mais le Pays du Calais demeure une structure décisionnelle aux compétences et aux moyens limités. Les intercommunalités, dont les compétences vont augmenter exercent le rôle majeur de l'aménagement du territoire.

En matière de démographie :

Le territoire poursuivra son évolution actuelle avec une croissance de la population à 170 734 habitants à l'horizon 2020 (projection linéaire, soit une augmentation de population de 10 360 habitants par rapport à 2005).

En matière économique :

Le Pays du Calais poursuit l'orientation économique déclinée dans le PLDE avec un accompagnement marqué de la sphère productive (logistique : (Projet Port 2015, Transmarck, Tunnel sous la Manche), dentelle à haut niveau de technicité, service opérationnel, numérique, ferroviaire) et des actions d'accompagnement au secteur de la sphère résidentielle (domaine de la santé). Le renforcement du tourisme, la valorisation de l'artisanat et du commerce sont également projetés.

En termes spatiaux, chaque intercommunalité développe ses zones et les marges d'évolutions nécessiteraient de nouveaux besoins.

Dans le même temps, un recul prévisible de la capacité du territoire à produire des richesses est à envisager avec une baisse de la population active liée à la baisse de la population et la hausse du vieillissement.

Le nombre d'emplois devrait poursuivre son déclin. La tendance depuis 2000 est la baisse d'environ 5% de l'emploi salarié soit plus de 1700 emplois à l'horizon 2020. Pour rappel, l'emploi salarié c'est plus de 9 emplois sur 10.

En matière d'habitat :

A l'exception de la Communauté d'Agglomération où une démarche PLH est en reprise, il n'existe pas de stratégie précise et le développement résidentiel se poursuit. Des démarches de diversification du parc de logements sont engagées au coup par coup.

En matière de foncier :

Au niveau de l'habitat, entre 1999 et 2005 la densité globale de la trame est passée de 15,3 log/ha à 14,8 log/ha. Nous prenons l'hypothèse d'une évolution linéaire de la densité observée entre 1999 et 2005 sur les nouvelles extensions à savoir une densité de 10 logements/hectare (410 ha consommé en habitat pour 4 207 logements supplémentaires). La prise en compte de cette hypothèse génère un

besoin foncier de 1 514 hectares¹ (15 140 logements supplémentaires). De ce fait la densité moyenne globale sur la trame urbanisée à l'échelle du pays diminuera pour atteindre 13,6 log/ha.

Au regard des facilités qui sont maintenues en faveur du développement résidentiel, nous formulons l'hypothèse qu'au moins 3/4 du foncier nécessaire à ce scénario sera pris comme espace d'extension.

Au niveau économique, la consommation foncière devrait s'accroître au regard notamment de l'orientation prise dans le domaine de la logistique.

En matière environnementale :

Le Pays du Calais poursuit ses réflexions sur la trame verte et bleue avec des traductions opérationnelles restreintes et localisées (Paysage, eau, cadre de vie, milieu naturel)

En matière de déplacement :

Le Pays ne modifie pas l'organisation actuelle. Il en résulte une augmentation du mode routier, un maintien de l'organisation actuelle de l'armature des transports collectifs routier. Le ferroviaire pourra être légèrement conforté via les engagements du contrat de Plan Etat/Région. La desserte ferroviaire voyageur pourrait se réduire au regard de la politique des exploitants (SNCF/Eurostar). Le transport fluvial devrait reculer compte-tenu de l'absence d'élargissement important programmé et la disparition progressive de la flotte.

En matière de risque :

Le territoire intégrera au fur et à mesure les documents réglementaires prenant en compte les risques (PPR inondation, PPR technologique) et adaptera son évolution en conséquence. Pas de politique volontariste d'anticipation des risques (pas d'application forte du principe de prévention de l'article L 121-1 du code de l'urbanisme).

Les besoins en matière d'énergie vont continuer de croître.

Les implications prévisibles pour le Pays du calais:

1) La gouvernance :

Ce scénario s'intègre dans le prolongement du fonctionnement politique existant, sans évolution majeure. Les intercommunalités voient leurs compétences s'accroître (ex : en matière de planification avec le Grenelle de l'environnement) et le Pays du Calais reste une structure relativement marginale, aux moyens limités.

¹ L'enveloppe foncière découle d'un besoin en logements qui intègre des hypothèses de desserrement linéaire (2,35 hab/log) et accéléré (2,2 hab/log) et les besoins en logements vacants. On prend comme hypothèse que les besoins liés au renouvellement du parc ne génère pas de nouveaux besoins fonciers.

On peut toutefois imaginer que les différentes actions et études (la trame verte et bleue, le plan éolien, le SCOT...) que pilote le Pays vont davantage légitimer et clarifier son rôle, notamment auprès des habitants. Quelques compétences nouvelles devraient également renforcer légèrement son rôle (ex : plan climat ?).



En ce qui concerne le SCOT, le document ne bénéficie pas d'un réel portage politique à l'échelle du Pays. Les orientations qui en découlent résultent davantage d'un consensus réalisé entre les représentants des intercommunalités que d'une vision de Pays.

2) Le volet équilibre et fonctionnement du territoire :

Le Pays du Calaisis conservera une forte dépendance vis à vis des bassins d'emplois limitrophes, eux mêmes fragilisés par la crise (bassin industriel de Dunkerque et d'Arques principalement). Il cherchera à renforcer son attractivité et son rayonnement sur des secteurs très concurrentiels mais déjà constitués.

Les inégalités en terme de répartition s'accroîtront avec la poursuite de l'augmentation du poids des communes rurales aux dépens de l'agglomération et de la façade littorale.

Au niveau du fonctionnement, cette situation pourra contribuer à générer un déséquilibre en terme d'investissement pour les équipements (les pôles urbains supportent davantage le coût des équipements, les communes rurales n'ont pas forcément la taille critique pour développer des équipements, liés aux besoins des nouvelles populations implantées : crèche, petite enfance..).

En terme de solidarité territoriale, ce scénario s'inscrit dans une logique visant à accompagner globalement les fonctionnements intercommunaux.

Un déséquilibre en terme de dépendance énergétique, besoin en mobilité individuelle accrue du fait des mouvements pendulaires accrues par la poursuite de la dichotomie spatiale des sites d'emplois/sites résidentiels/sites d'équipements.

3) Le volet Social

Un risque d'appauvrissement de la population sur l'espace rural (coûts des déplacements/éloignement des pôles d'emplois...).

Une accentuation du vieillissement de la population, notamment dans les communes rurales. A court terme, l'arrivée de nouvelles populations en âge d'accéder à la propriété peut rajeunir la population mais le système pavillonnaire en accession favorise le vieillissement en générant une faible rotation. Cela génère d'ailleurs des difficultés croissantes à maintenir les populations le plus jeunes (faute d'offre de logements accessibles) et des déséquilibres à prévoir sur le

fonctionnement des équipements (scolaires notamment). Mais une fois dépendante, les personnes âgées, faute d'équipements d'accompagnement sont obligées de migrer, ce qui pose la question de la capacité et des conditions d'accueil au sein des villes plus urbaines.

Un maintien des populations paupérisées sur le centre de l'agglomération, faute de logements en périphérie et d'une situation de l'emploi peu favorable malgré le renforcement d'activités pourvoyeuses de main d'œuvre peu qualifiées (secteur logistique,...).

4) Le volet habitat

Le déséquilibre en terme d'offre de typologie de logements continuera proportionnellement à s'accroître faute d'outil incitatif (ex : pas de réponse adaptée à la demande de logements locatifs en espace rural).

Au niveau du logement social, certaines collectivités du Pays du Calais n'œuvre pas ou de manière insuffisante aux objectifs minimaux imposés par la loi sur les communes de plus de 3500 habitants. Il n'y aura pas systématiquement de démarche volontaire sur les communes non soumises. L'essentiel des logements sociaux restera concentré sur la ville centre du Pays.

5) Le volet économique :

L'offre de formation existante évolue peu. Elle ne s'adapte que partiellement aux nouvelles branches d'activités (pas de stratégie d'ensemble et une gestion de pure opportunité).

✓ Au niveau organisation spatiale :

Une multiplication des zones d'activités en entrée de bourg ou au contact des échangeurs routiers – *à chacun sa zone.*

Des réserves foncières dédiées à l'accueil d'activité économique nombreuses et qui peuvent continuer à se développer au regard de la concurrence interne entre EPCI.

Pas de véritable spécialisation des zones économiques

✓ Par secteur d'activités

Le secteur transport/logistique pourrait s'avérer fragilisé compte-tenu de l'aggravation des dysfonctionnements prévisibles (congestion, coût des transports, manque de liens entre le tunnel et le port...).

Le secteur industriel va poursuivre sa restructuration. Il pourrait générer des espaces sous-utilisés, avec pourquoi pas, des grandes friches de renouvellement urbain à gérer notamment sur l'agglomération. *Quid de l'évolution des secteurs traditionnels de la dentelle, de la Chimie, des équipementiers automobiles. Quid des facteurs incitants les entreprises à s'implanter sur le Calais (si pas de politiques en termes de*

synergie (formation/emploi, si pas de politique de revalorisation de l'image du Calaisis, si pas de politique foncière pour dégager des terrains adaptés – dépollués, à proximité des axes de transport,...)

Le secteur commercial poursuivra son développement à court terme, à la faveur des hard-discounts et des grandes zones commerciales périphériques mais jusqu'à quand ? Les grandes surfaces sont déjà surreprésentées sur l'agglomération. Au niveau commercial, la stratégie du laisser faire risque d'aggraver les déséquilibres existants entre commerces de proximité (désaffectation des centres villes et centres bourgs) et commerce de grandes surfaces, d'autant plus que la loi de modernisation de l'économie a apporté plus de souplesse pour les implantations.

Le secteur de l'artisanat devrait poursuivre son développement et bénéficier des retombées très favorables de la politique du « chacun sa zone ». Un risque de multiplication anarchique de zones artisanales dans l'espace périurbain et rural, notamment en entrée de bourg est à envisager.

Le secteur du tourisme et des loisirs bénéficiera d'une politique de développement très localisé par la création de nouveaux équipements et la mise en valeur d'espace naturel (secteur Sangatte/Calais : Golf, excellence territoriale, OGS, Oye Plage). L'absence de mise en réseau et le manque d'une politique touristique, mis en évidence dans le diagnostic, ne pourront être uniquement solutionnés par ces projets. Une part importante des flux touristiques continueront à traverser le Pays sans être retenus. L'éparpillement des centres de d'impulsion et de décision rendront la mise en œuvre d'une politique de valorisation des atouts touristiques et de communication sur ce thème plus difficile.

L'affaiblissement du secteur agricole est prévisible (lié notamment au développement de la consommation du foncier : développement linéaire problème d'accès aux parcelles, développement de projets économiques consommateurs d'espace, risques naturels non maîtrisés (liés à l'eau et aux inondations)...)

6) Les déplacements :

Des croissances du trafic routier sur l'ensemble des axes routiers sont prévisibles compte tenu du maintien du mode routier comme mode de déplacement principal, de la structuration économique du territoire et de la poursuite du développement résidentiel dans les communes rurales. Les migrations pendulaires internes vont donc logiquement continuer à croître tout comme celles vers les territoires limitrophes si la situation de l'emploi se dégrade.

Un accroissement des phénomènes de congestion (notamment par l'absence de politique de développement de l'urbanisation en lien avec l'offre en transport collectif) et une gestion de plus en plus complexe du stationnement (gestion du stationnement lié à l'activité logistique/transport et des actifs notamment sur la ville centre).

Les habitants vont trouver par eux même des solutions alternatives avec notamment l'essor du co-voiturage (création de parking relais...).



Des besoins sont prévisibles concernant l'extension des réseaux de transport collectifs sur les principales polarités.

7) L'environnement/le paysage

Une trame verte et bleue qui ne jouera pas pleinement son rôle de structuration de l'espace, de valorisation de l'image du territoire et de préservation des écosystèmes.

Une banalisation du paysage naturel comme bâti en particulier en entrée de ville notamment de l'arrière Pays qui pourra être préjudiciable à un développement à long terme (activité agricole, activité touristique, activité artisanale...)

Une poursuite de la fragmentation des milieux naturels est à envisager.

8) Le foncier :

La consommation foncière va se poursuivre à un rythme élevé en l'absence de règle de densité. L'accession au pavillon et le développement des bâtiments logistiques restent des modèles dominants.

En terme spatial, ce phénomène sera accentué par l'inégalité du coût du foncier identifié au niveau du Pays, entre l'Est et l'Ouest, le Nord et le Sud.

Le phénomène de rattrapage du foncier devrait se poursuivre mais celui-ci restera plus attractif dans les espaces ruraux les plus reculés.

L'offre foncière « habitat » actuellement inscrite dans les documents d'urbanisme (environ 940 hectares source Cresge) pourra s'avérer insuffisante dans le cas d'une croissance de la population et d'une consommation foncière importantes sur les nouvelles opérations –développement en pavillonnaire-.

Des opportunités de renouvellement urbain seront exploitées au coup par coup mais s'avèreront très vite désavantagées si elles ne sont pas soutenues politiquement et financièrement compte tenu des problématiques d'utilisation antérieure (pollutions...).

9) Sur les autres ressources du territoire

Une dégradation de la qualité de l'air, lié notamment à l'essor du volet déplacement/habitat est à prévoir.

Une légère amélioration de la qualité des eaux superficielles, ralenti par la problématique du développement urbain sur l'arrière Pays (beaucoup d'urbanisation en assainissement non collectif) est à prévoir.

Une consommation en énergie qui continuera à s'accroître malgré un renforcement et une meilleure organisation de l'éolien (schéma éolien en cours de réalisation).



10) Sur le volet risque

La vulnérabilité des populations et des activités exposées aux risques, nuisances continuera de s'accroître que ce soit sur la vallée de la Hem, la zone de Glacis ou la plaine des watergangs malgré des efforts engagés ponctuellement dans certaines intercommunalités.

L'ensemble des thèmes définis à l'article L.122-1 du code de l'urbanisme sont abordés, mais ce scénario ne répond pas aux principes fixés par l'article L.121-1 du code de l'urbanisme (équilibre entre renouvellement urbain, développement urbain maîtrisé, développement de l'espace rural et préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières et protection des espaces naturels et des paysages...).

Scénario 2 :

Un rayonnement des polarités constituées qui s'affirme et qui fédère le Pays

Un rayonnement des polarités constituées qui s'affirme et qui fédère le Pays.

En matière de gouvernance :

Le Pays du Calaisis s'affirme comme le véritable échelon de l'aménagement et des décisions. Les moyens pour parvenir à cet objectif sont mis en œuvre (humain/financier).

Les différents champs de compétences des intercommunalités s'harmonisent et des liens se renforcent pour faire du Pays, l'échelle pertinente de l'action.

En matière de population :

La population du Calaisis va se maintenir autour de 160 000 habitants par les effets combinés de migrations moins défavorables et d'un solde naturel positif. Cette croissance va principalement se centrer sur l'agglomération.

En matière économique :

Le Pays du Calaisis engage une politique économique. Il se dote des moyens techniques et humains pour piloter des actions cohérentes que ce soit en termes : de stratégie (*complémentarité entre les secteurs, optimisation des filières formation/recherche/emploi ;...*), reconnaissance du territoire en matière d'excellence logistique, d'excellence en services aux entreprises, de textile...

Cela se traduit par une rationalisation des besoins fonciers et un développement des complémentarités entre les zones. Il existe une hiérarchisation des zones et leur ouverture est conditionnée par la présence du Scot. Des marges d'évolution sont conservées pour le long terme.

En développant ses filières d'excellence, le territoire parvient à attirer de nouvelles CSP, créatrices de richesses. Sa capacité à produire des richesses se maintient : le vieillissement de la population étant compensé par l'arrivée de nouveaux actifs sur le territoire, attirés par le développement des nouveaux secteurs économiques.

En matière d'habitat :

En terme spatial, l'accent est clairement mis sur le renforcement de l'agglomération que ce soit par la reconquête ou le développement de nouvelles opportunités et sur un soutien aux pôles secondaires déjà constitués. Mais des développements raisonnables sont maintenus dans le milieu rural.

En termes de diversification, une politique volontariste de l'habitat est engagée, conforme aux conclusions de l'étude CRESGE/Traits d'histoire : diversification de l'offre en termes de typologies et de modes d'appropriation.

En matière de foncier :

Au niveau de l'habitat, grâce à une plus politique volontariste, ce scénario table sur une densité de 25 logements/hectare sur les nouvelles opérations contre 10 actuellement observée. Cela génère un besoin foncier de 424 hectares (10 581 logements supplémentaires). De ce fait la densité moyenne globale sur la trame

urbanisée à l'échelle du pays augmentera légèrement pour passer de 14,8 à 15,6 log/ha. De plus, il pourra être déterminé compte tenu des spécificités paysagères et des caractéristiques du territoire des projections différenciées de densité).

Compte tenu d'un développement qui visera prioritairement à consolider les pôles urbains existants, nous formulons l'hypothèse qu'au moins 1/2 du foncier nécessaire à ce scénario sera issu du renouvellement urbain.

Au niveau économique, au regard des orientations prises, de nombreuses réserves foncières autour de l'agglomération et des pôles constitués s'urbanisent. La consommation foncière se maintient à un rythme plus élevé.

En matière environnementale :

La stratégie de la trame verte et bleue guide l'ensemble des choix de développement du territoire.

En matière de déplacement :

En favorisant le développement de l'agglomération et des principaux pôles, le Pays du calais met en place les conditions favorables à la valorisation des transports collectifs pour lesquels la demande devrait croître. Une extension du réseau est imaginée au delà de ses limites administratives actuelles pour s'étendre à toute la première couronne. De plus, on crée des lignes de rabattement efficaces entre l'agglomération et les autres polarités que sont Guînes, Ardres, Audruicq et Oye Plage (mode routier/mode ferroviaire...).

La valorisation des principaux nœuds d'échanges ferroviaires se développe et notamment l'organisation des échanges entre la gare de Frethun/Calais et la métropole lilloise ...

En termes de transport de marchandises, les opportunités d'intermodalité sont véritablement saisies. Les projets peu viables sont définitivement abandonnés.

En matière de risque :

La prise en compte des risques est un élément important de la réflexion stratégique de développement (PPR inondation, PPR technologique). Leurs applications sont anticipées et conduisent à limiter certaines zones de développement aujourd'hui inscrites, et la création de zones d'expansion.

Les besoins en énergie seront endigués par les actions en terme de rationalisation des zones économiques et le développement des transports collectifs.

Les implications prévisibles pour le Pays du calaisis:

1) La gouvernance

La réponse aux différents enjeux pour aboutir à une politique cohérente et ambitieuse à l'échelle du Pays va nécessiter des évolutions au niveau des compétences des intercommunalités. On peut imaginer que le SCOT suggère une harmonisation des domaines de compétences pour lesquels le territoire SCOT apparaît comme le lieu pertinent d'action, qu'il favorise le rapprochement d'intercommunalités pour répondre aux faiblesses de certaines portions du territoire. Au niveau de la représentativité politique, ce scénario s'oriente vers une prise de poids plus accrue du Pays comme échelon de référence et d'homogénéisation des actions.

La démarche SCOT permet d'aboutir à un document réellement porté à l'échelle du Pays. Certaines orientations nécessitent des arbitrages précis du Pays au risque de mécontenter tel ou tel territoire.

2) L'équilibre et le fonctionnement du territoire :

Le Pays du Calaisis conserve une dépendance vis à vis des bassins d'emplois limitrophes même s'il y a moins de migrations en raison de sa politique économique volontariste. Le territoire s'inscrit dans une logique de pérennisation de ses activités et de ses populations, en rupture avec la tendance actuelle caractérisée par des migrations défavorables excessivement importantes et en progression.

Contrairement aux évolutions depuis 1990, ce sont l'agglomération mais surtout les communes de première voire de seconde couronne agglomérée (là où les disponibilités sont les plus importantes) qui verront croître leur importance tout comme les pôles secondaires (Ardres, Guînes, Audruicq et Oye Plage). L'espace rural verra son poids démographique proportionnellement diminuer.

Au niveau du fonctionnement, l'objectif vise avant tout à optimiser et rationaliser les besoins en termes d'équipements publics d'infrastructures et de superstructures.

En terme de solidarité territoriale, ce scénario pousse la logique de solidarité à l'échelle du Pays sur l'essentiel des leviers d'action.

3) Le volet social :

On favorise la mixité sociale et intergénérationnelle que ce soit sur l'agglomération, les polarités secondaires où l'espace rural avec des évolutions contrastées.

Sur les polarités secondaires, le développement de nouvelles superstructures permettra de répondre aux besoins des populations les plus fragiles et d'assurer leur maintien. Il permettra également celui des personnes âgées à domicile. Le vieillissement sera aussi limité par l'arrivée de nouvelles populations.

Sur l'agglomération, les politiques et notamment celle du logement doivent attirer les CSP créatrices de richesses, ce qui doit améliorer le niveau de richesse en général.

Sur l'espace rural, la diversification du parc de logements favorisera le maintien des jeunes et ainsi enrayera les phénomènes migratoires constatés.

4) L'habitat :

La diversification du parc de logements sera généralisée dans toutes les opérations d'aménagement. Les objectifs s'adapteront aux enjeux locaux ; par exemple : Sur l'espace rural, le logement locatif sera favorisé pour permettre le maintien des jeunes ; Sur l'agglomération, des logements de standing pourront être développés pour attirer les CSP les plus favorisées.

Une véritable politique de logement social à l'échelle de chaque intercommunalité sera mise en place. Elle ne se limitera pas uniquement aux communes devant répondre aux objectifs de minima fixés par la loi. Cette demande pourra contribuer à renforcer la mixité et le maintien de certaines catégories de population au sein des territoires.

5) L'économie :

La mise en place d'une véritable stratégie économique s'accompagne de plans de formation/filière. Les filières de la sphère productive, secteur historique du territoire sont privilégiées. La sphère tertiaire bénéficie notamment des retombées positives du secteur recherche et développement, du secteur des services aux entreprises....

✓ Au niveau organisation spatiale :

Pour limiter les migrations pendulaires, un développement concentrique autour des pôles d'habitat sera privilégié.

Certaines zones inscrites disparaîtront au profit d'une logique intercommunale, de Pays. «*La fin du à chacun sa zone*». On pourra au contraire favoriser le développement de nouveaux secteurs ou renforcer le portage politique : exemple des zones de développement autour de Frethun (initiative communale).

La hiérarchisation des zones avec davantage d'espaces dédiés permettra une meilleure lecture économique du territoire et de son image.

Cette spécialisation s'étendra au delà des stratégies déjà amorcées avec la filière logistique, notamment autour des espaces vitrines du Pays. Des polarités tertiaires pourraient s'affirmer davantage (ex : Calais) ou se renforcer (ex: Frethun..).

Un phasage de ce développement sera mûrement réfléchi au regard des enjeux du Pays et suivant le meilleur ratio entre le nombre d'emplois créé et le nombre d'hectares consommés.

✓ Par secteur d'activités

Le développement des grandes infrastructures et des grands projets (*Port 2015, Transmarck...*) permet véritablement au Calaisis de renforcer son positionnement dans la filière logistique. Les secteurs « *recherche et du développement* » y sont soutenus. L'essor du secteur logistique pourra amener les élus à s'interroger de nouveau sur les connexions fluviales avec port 2015, sa jonction au canal Seine/Nord....

Les autres secteurs industriels (textile, chimie, services aux entreprises) poursuivront leur investissement dans une optique d'excellence et de diversification.

L'activité commerciale se répartira de manière plus cohérente sur les pôles urbains confortés, notamment sur le versant Est de l'agglomération afin de limiter les flux Est Ouest. Des activités d'accompagnement et de soutien aux commerces de proximité permettront de conserver une juste répartition avec les zones commerciales périphériques.

L'activité artisanale va bénéficier du dynamisme des autres secteurs d'activités. La logique de régulation des zones économiques favorisera davantage une implantation dans le tissu urbanisé des bourgs et entités urbaines constituées pour les activités non nuisantes.

Le secteur du tourisme est un levier d'action d'accompagnement. Sa place augmentera sans forcément être la première des priorités. Une mise en réseaux de certains équipements sera recherchée et s'appuiera sur la trame verte et bleue. Les flux sont davantage retenus grâce au succès des autres politiques (cercle vertueux : développement du tourisme d'affaire et du tourisme balnéaire).

Le secteur agricole évoluera fortement sur les couronnes périurbaines avec un recul prévisible du fait du développement de l'urbanisation. Néanmoins, une opportunité nouvelle de développement pourra être favorisée par le rapprochement entre producteurs et consommateurs.

6) Les déplacements :

Les migrations pendulaires vers l'extérieur du Pays vont avoir tendance à décroître compte tenu d'un rayonnement accru.

Au sein même du Pays du Calaisis, on peut s'attendre à une stagnation voir une réduction des migrations routières, notamment entre les pôles secondaires et la ville centre pour plusieurs motifs : stabilité des actifs, développement des réseaux de transport collectif (liés à la massification des flux).

Dans le cadre du confortement du poids de l'agglomération et afin de limiter les déplacements Est/Ouest sur l'A16, un renforcement de la connexion en transports collectifs entre la zone port 2015/le centre ville et le terminal Eurotunnel pourra être développé.

D'autres extensions sont envisageables notamment entre le pôle de Fréthun et de Calais, sur l'axe Calais/Oye Plage via Marck, sur l'axe Ardres/Calais via la RD 943 qui verra son statut urbain croître...

Les expériences de transports collectifs à la demande seront élargies dans une logique de plus grande solidarité entre les territoires.

L'excellence logistique du territoire sera atteinte en particulier grâce à l'anticipation des phénomènes de congestion. Une politique de stationnement devra être développée dès l'amont de tous projets et ne devra pas se limiter uniquement au périmètre de l'agglomération.

7) L'environnement/paysage :

La trame verte et bleue guidera le choix de développement des espaces d'extension.

Le travail d'équilibre de cadre de vie permet de lisser les disparités d'attractivité foncières et sociales du territoire.

Le paysage sera valorisé dans une logique de long terme avec une meilleure gestion foncière et une politique de mise en valeur des entrées de ville.

Les continuités naturelles sont valorisées et les sites menacés font l'objet d'objectifs de préservation et de mise en valeur.

La densité de l'habitat limitera les effets sur les espaces agricoles et naturels.

8) Le foncier :

Le rythme de consommation foncière diminuera du fait d'une optimisation de l'espace. L'augmentation de l'offre s'effectuera sur la ville centre, les pôles secondaires et les communes bénéficiant d'un raccordement aux transports en commun. La rationalisation de l'activité économique participera à la diminution de la consommation d'espaces (activité logistique a un besoin important de terrains).

Les opportunités de renouvellement urbain seront un enjeu prépondérant notamment sur l'agglomération où le foncier, non contraint, se raréfie.

La fixation de règles de densité permettra de gérer au mieux ce manque de foncier et indirectement, elle préservera les espaces agricoles et naturels. Au vue des caractéristiques et de la variété du territoire des variations de densité pourront être envisagées.

En terme spatial, l'augmentation du coût du foncier s'étendra aux communes limitrophes de l'agglomération qui concentrent la majorité des équipements.

Une mise à plat des orientations de développement est donc sous-jacente dans ce scénario au regard de la carte des projets et du déséquilibre aujourd'hui inscrits dans les documents d'urbanisme.

9) Sur les autres ressources du territoire

La prise en compte des problématiques environnementales sera accrue et notamment guidera la localisation des zones de développement.

La légère amélioration de la qualité des eaux superficielles sera accélérée par le confortement des pôles existants (urbanisation en assainissement collectif) et le développement de mesures agroenvironnementales en lien avec la trame bleue.

L'augmentation de la consommation en énergie sera limitée par la proximité des zones d'emplois et d'habitat, la qualité du bâti requalifié et la limitation des transports routiers.

La qualité de l'air est notamment liée à l'évolution des déplacements : un moindre développement des nuisances liées aux transports des marchandises grâce à l'essor de l'intermodalité.

10) Sur le volet risque

Le développement des mesures agroenvironnementales permet de faire diminuer le risque de ruissellement.

Le pays s'organise pour localiser les zones les plus soumises aux inondations et les zones d'expansion dans les parties basses du territoire. La vulnérabilité des populations et des activités exposées aux risques sera intégrée. La prise en compte des risques pourra amener à réorienter des projets.

Scénario 3 :

Un contexte de concurrence exacerbé qui conduit le Pays du Calaisis à se recentrer sur ses fondamentaux

Un contexte de concurrence exacerbé qui conduit le Pays du Calais à se recentrer sur ses fondamentaux.

En matière de gouvernance :

Le Pays du Calais se veut être l'échelon de référence de l'aménagement du territoire mais cette ambition est pénalisée par le phénomène de crise. Les priorités à court terme (contexte économique, contexte social...) monopolisent fortement les collectivités sur des actions locales. Seules certaines actions à l'échelle du Pays se concrétisent.

En matière économique :

La concurrence, déjà fortement ancrée sur « la range » s'intensifie dans le contexte de crise internationale. Les projets majeurs de développement dans le transport et la logistique -que ce soit l'activité portuaire (projet Port 2015), l'activité logistique (plateforme Transmarck), l'activité du Tunnel sous la Manche - n'engendrent pas l'effet de levier escompté pour impulser le nouveau rayonnement du territoire. Les vastes zones de développement projetées principalement autour de l'agglomération trouvent des difficultés à se commercialiser. Le territoire offre une image « figée ».

Dans le même temps, les difficultés sur les secteurs traditionnels productifs (chimie/textile/automobile/électricité...) se renforcent, entraînant des fermetures de grandes unités de production. Ces évolutions génèrent sur l'ensemble du territoire des secteurs de friches importants, des potentiels de renouvellement urbain.

Face à ces évolutions, le Pays du Calais s'appuie sur les qualités de sa population (jeunesse, dynamisme, adaptabilité) et de son territoire (ressources, patrimoines). L'économie de la sphère résidentielle est naturellement privilégiée : développement de l'activité des services aux individus (secteur de l'action sociale, de la construction, du tourisme...).

Toutefois, l'activité générée ne sera pas suffisante pour l'ensemble des actifs du territoire. On estime que le nombre d'emplois offert diminuera car les emplois de la sphère productive ne pourront être totalement compensés par ceux de la sphère résidentielle. Ce scénario table sur une baisse de l'emploi salarié, plus importante que dans celui au fil de l'eau.

En matière de population :

Au niveau démographique, on estime que ces évolutions vont engendrer une perte d'attractivité à court et moyen terme avec un renforcement du phénomène migratoire vers les autres territoires (métropole lilloise, Dunkerque, Belgique...). La population diminuera et vieillira plus. Après une perte importante, le Pays du Calais cherchera à moyen terme à développer des actions permettant de conserver ses actifs sur son territoire. Les centres d'attraction évolueront en fonction des lieux d'accessibilité. Nous estimons à 6% cette diminution à l'horizon 2020 soit moins 9 622 habitants par rapport à 2005.

En matière d'habitat :

Le développement résidentiel ralentira du fait d'un contexte économique défavorable. Ce ralentissement sera toutefois atténué par les efforts engagés dans ce domaine et par la volonté de retenir les actifs. Les communes rurales demeurent plus attractives (coût du foncier qui reste plus faible). Les secteurs proches des infrastructures et des bassins d'emploi extérieurs sont les plus prisés.

La politique habitat est un levier important : Faire du secteur de la construction le levier de l'activité économique. Le choix s'oriente donc vers des programmes adaptés en terme de typologie et innovant d'un point de vue environnemental. L'objectif est de retenir les habitants et de valoriser l'image du territoire.

Les évolutions foncières possibles prévisibles, notamment autour de l'agglomération, peuvent entraîner des mutations en termes de vocation comme développer des zones mixtes (habitat/économie de service).

En matière foncière :

Les évolutions démographiques subies, la politique menée en matière d'habitat, la valorisation du cadre paysager et environnemental concourent à une diminution des besoins fonciers. Au niveau des formes urbaines, les évolutions permettent de définir une densité plus importante autour de 20 logements/hectare sur les nouvelles opérations soit un besoin de 379 hectares (7 578 logements supplémentaires). De plus, il pourra être déterminé compte tenu des spécificités paysagères et des caractéristiques du territoire des projections différenciées de densité. L'objectif de densité reste toutefois inférieur au scénario 2 compte tenu d'une situation économique moins favorable aux investissements notamment. De ce fait la densité moyenne globale sur la trame urbanisée à l'échelle du pays augmentera légèrement pour passer de 14,8 à 15,2 log/ha.

Les besoins en matière de foncier économique devraient légèrement décroître compte tenu d'une orientation vers une économie résidentielle, moins consommatrice d'espaces.

En matière environnementale :

Le Pays du Calais valorise son milieu naturel pour développer de nouvelles activités économiques. Les potentialités touristiques du territoire sont valorisées avec une mise en synergie des actions : tourisme balnéaire, tourisme d'affaire, tourisme vert. Le secteur agricole poursuit son développement au travers des filières labellisées...

En matière de déplacement :

Malgré la perte d'habitants, les migrations pendulaires s'accroissent vers les bassins d'emplois limitrophes et même plus lointains (Lille). La demande en transport collectif s'accroît notamment entre le Pays et l'extérieur.

La part des « captifs » (difficultés de se mouvoir) tend à se renforcer sur l'agglomération.

En matière de risque :

La perte d'attractivité du territoire limite le développement exagéré de l'urbanisation, notamment dans l'arrière Pays. Les risques sont davantage intégrés dans une logique de développement durable et guident fortement les projets. Les liens avec la concrétisation de la trame verte facilitent la création de zones d'expansion des crues.

Les besoins en énergie devraient stagner voir décroître malgré la hausse des déplacements grâce aux efforts en matière de logements, à la baisse des besoins industriels, aux efforts en TC.

Les implications prévisibles pour le Pays du Calais:**1) La gouvernance :**

Malgré des volontés fortes, le Pays du Calais peine à s'affirmer comme l'échelon de référence. Seules quelques compétences deviennent véritablement partagées à l'échelle du Pays (tourisme, environnement, cadre de vie et bâti). Les communes et les intercommunalités ont tendance à se retourner vers leurs compétences de base (économie, habitat, social) pour trouver des solutions à la crise. Les échelons locaux et intercommunaux demeurent les instances de décision les plus importants.

2) Le volet équilibre et fonctionnement du territoire :

Le Pays du Calais accentuera globalement sa dépendance vis à vis des bassins d'emplois limitrophes et même d'autres plus lointains (Lille).

Le renforcement des communes rurales accessibles devrait se poursuivre mais sur un rythme moins soutenu. Les territoires ruraux les plus reculés devraient voir leur développement se ralentir (pas de nouvelles arrivées de populations et accélération du vieillissement).

A long terme, l'agglomération pourrait retrouver une attractivité résidentielle par le développement d'une politique ambitieuse en matière d'habitat en saisissant les nouvelles opportunités.

En terme de solidarité territoriale, ce scénario s'inscrit dans une logique de réponse à des attentes locales (besoin d'emplois, de maintenir ses habitants). La stratégie à l'échelle du Pays n'est développée que sur certaines composantes : tourisme, milieu naturel

3) Sur le volet Social

L'accélération du vieillissement est prévisible.

Le départ des populations dépendantes vers les principaux pôles concentrant les équipements adaptés.

On pourrait constater une augmentation des plus fragilisés notamment autour de la ville centre.

Sur les espaces ruraux les plus lointains des pôles d'emplois, la population s'appauvrit : (augmentation du coût des déplacements/éloignement des pôles d'emplois/manque d'équipements....)

Le vieillissement et le renforcement du phénomène migratoire des CSP en âge de travailler (renforcement du phénomène des migrations pendulaires extra-Pays) vont générer une perte des capacités du territoire à créer de la richesse.

4) Le volet habitat

L'augmentation du parc et sa diversification constitue un axe d'intervention important, qui permet d'engager de nouvelles perspectives pour l'économie.

L'offre de logements sociaux se développe pour répondre aux besoins de la crise, au vieillissement mais aussi pour chercher à soutenir ce secteur d'activité.

Le développement du parc de résidences secondaires devient également une priorité là où les potentialités sont présentes en accompagnement de la politique touristique.

En terme spatial, on devrait logiquement aboutir à un confortement des polarités déjà constituées (économie résidentielle).

Un développement des espaces constructibles sur les communes rurales les plus accessibles aux réseaux de communication est prévisible tout comme la désaffectation des centre-des communes les moins accessibles (quart sud –Ouest notamment).

5) Le volet économique :

✓ Au niveau organisation spatiale :

De nombreuses zones d'activités, souvent en position de vitrine pour l'agglomération ou le Pays, se commercialisent difficilement du fait du manque d'investisseurs et de la conjoncture. Par ailleurs, les friches industrielles se multiplient.

La vocation économique de nombreux espaces n'est plus adaptée et concurrentielle.

Que faire de ces friches ? Il faut permettre de dégager de nouveaux champs de diversification : basculement vers des zones d'activités légères de services, vers des zones d'habitat, des zones mixtes, vers un renforcement de la présence de la trame verte...

Les perceptions de certaines entrées du territoire de l'agglomération et du Pays du Calais s'en trouveront changées de façon durable.

✓ Par secteur d'activités

Devant la perte massive des emplois liés à l'économie productive, les acteurs décident de réorienter une partie des investissements afin de développer une économie plus résidentielle. En matière de formation/insertion, des moyens nouveaux sont engagés pour adapter la population active.

Le secteur transport/logistique est moins concurrentiel du fait des pôles de logistique de la range. Le rapport entre la surface consommée et le nombre d'emplois créé n'apparaît pas du tout durable.

Les acteurs modifient donc leur stratégie. Les démarches associées formation / emplois sont privilégiées autour des autres secteurs de pointe (textile, service aux entreprises pour lequel l'implantation géographique n'est pas une priorité : ex plateforme centre LU...) et permettent de mieux valoriser les qualités de la main d'œuvre locale.

Le secteur du logement, des services aux populations deviennent essentiel d'autant plus que les politiques publiques influent fortement. C'est un secteur économique relativement récent et qui génère des besoins différents (en terme de foncier, de structures...). Son développement pourra compenser une partie des pertes d'emplois même si l'effet sera limité.

L'activité artisanale voit son poids, déjà conséquent, se maintenir compte tenu des actions engagées notamment dans l'habitat. Au niveau de la répartition, une grande liberté est laissée à ce secteur. Les implantations se réalisent aussi bien de façon organisée que de façon intégrée aux tissus existant.

L'activité commerciale subira directement les effets de cette conjoncture. La multiplication des zones de développement Hard Discount est prévisible (réponse à court terme à une situation sociale dégradée) et fragilisera le commerce de proximité de centre-ville. De nouvelles orientations foncières pourraient nécessiter d'adapter l'offre (restructuration à l'Ouest, Développement à l'Est et éventuellement sur les portes d'entrée Est et Sud de l'agglomération).

Le tourisme constituera un levier d'action important. L'appui d'une politique structurée et cohérente permettra de renforcer les retombées économiques grâce notamment à la captation des flux qui traversent quotidiennement le Pays du Calais. La valorisation du territoire constitue une opportunité pour privilégier les projets à forte valeur environnementale.

L'agriculture sera soutenue au travers la promotion de filières qui mettent en avant les spécificités naturelles du territoire (productions labellisées...). L'urbanisation constituera moins une menace du fait d'un développement ralenti, mieux encadré, notamment dans le secteur rural. La trame verte et bleue conforte la durabilité de l'agriculture.



6) Les déplacements :

Le trafic routier poursuivra son augmentation et générera des phénomènes de congestion sur les principales infrastructures, en particulier à proximité des pôles pourvoyeurs d'emplois et des bassins d'emplois extérieurs.

L'organisation des déplacements se fera davantage en lien avec les zones d'habitat.

Les déplacements collectifs vers les pôles d'emplois extérieurs au territoire se développeront et s'optimiseront afin de satisfaire au nombre croissant d'usagers. Par exemple la gare de Frethun pourra être rattachée au réseau de transports en commun de l'agglomération.

7) Le volet environnement/paysage

Le paysage bénéficiera d'une protection plus forte du fait de son intérêt économique pour le territoire (activité touristique). Il apparaît comme un levier de développement important pour le territoire.

La fragmentation et la perte des milieux naturels se ralentit par un moindre développement spatial de l'urbain.

La recherche de valorisation du cadre de vie et d'une moindre disparité des inégalités de richesse paysagère passera par la mise en route de la trame verte.

8) Le volet foncier

Le phénomène de dépréciation du territoire à court terme est une opportunité de développement de nouvelles vocations et de nouveaux produits (logements, activités,...) favorables au regain d'attractivité de nouvelles populations.

L'orientation de l'économie vers de nouveaux secteurs pourra permettre la création d'activités moins consommatrices d'espaces et plus pourvoyeuses en emplois.

La valorisation du cadre de vie pourra favoriser la densité et de ce fait limiter la consommation d'espaces. L'hypothèse de 20 logements à l'hectare pour les nouvelles constructions est prise comme référence. Au vue des caractéristiques et de la variété du territoire des variations de densité pourront être envisagées.

En terme spatial, l'augmentation du coût du foncier s'étendra aux communes limitrophes des bassins d'emplois extérieurs et proches des axes de communication.

Des opportunités de renouvellement se multiplieront et permettront de répondre à des phénomènes de raréfaction. Elles seront autant d'occasion de travailler sur une nouvelle image et dynamique du territoire.

9) Les autres ressources du territoire

Les problématiques environnementales seront au cœur de toutes les préoccupations.

- Améliorer la qualité des eaux superficielles du fait de la diversification d'activités peut-être moins polluantes et d'une amélioration du parc de logements.
- Consommer moins d'énergie malgré la hausse des déplacements grâce à l'augmentation des transports collectifs et des modes doux, les efforts qualitatifs sur le parc de logements et la baisse des besoins industriels.

Le renforcement du développement de l'économie résidentielle, moins énergivore doit participer à la modération de la croissance en énergie.

10) Les risques

La vulnérabilité des populations et des activités exposées aux risques devrait se maintenir ou décroître compte tenu d'une prise en compte plus accrue. La localisation des zones d'expansion de crues dans les zones basses du territoire est facilitée par le lien avec la concrétisation de la trame verte et bleue. Cela reste difficile au vu d'un manque d'organisation à l'échelle du territoire.

Les risques technologiques pourraient décroître en raison de la baisse de l'activité industrielle.