

SCOT du PAYS du CALAISIS

SCOT du PAYS du CALAISIS

SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE

## Note de présentation non technique

MODIFICATION N°2 APPROUVÉE LE 28 AVRIL 2017

PAYS DU CALAISIS



## Historique du SCOT

Approbation : 6 janvier 2014

Modification n°1 : 27 novembre 2015

Modification n°2 : 28 avril 2017

Date de dernière validation<sup>(1)</sup> de : Note de présentation non technique : 28 avril 2017



# A. PREAMBULE

## 1. Le contexte de l'élaboration du SCoT

Le Syndicat Mixte du Pays du Calais (SYMPAC) a décidé, dans le cadre des délibérations du comité syndical du 10 avril 2006, la révision du Schéma Directeur du Calais (adopté en février 1998) et sa configuration en Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), en vertu notamment des modifications réglementaires intervenues dans le cadre de la Loi SRU n°2000-1208 du 13 décembre 2000.

Ainsi, le SYMPAC a-t-il mandaté un groupement de bureaux d'études en charge de l'élaboration du SCoT du Pays du Calais, dès janvier 2008.

## 2. La démarche du SCoT

Le SCoT, un outil pour une maîtrise de l'étalement urbain Le Schéma de Cohérence Territoriale définit l'aménagement du Pays du Calais pour les 15/20 ans à venir. Son but est de préciser et mettre en cohérence les politiques locales en matière d'urbanisme, de logement, de transports et déplacements, d'implantation commerciale, d'équipements structurants, de développement économique, touristique et culturel, de développement des communications électroniques, de protection et de mise en valeur des espaces naturels, agricoles et forestiers et des paysages, de préservation des ressources naturelles, de lutte contre l'étalement urbain, de préservation et de remise en bon état des continuités écologiques.

Il s'impose (principe de compatibilité) aux Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) élaborés à l'échelon communal ou intercommunal.

## 3. Le Contenu du SCoT

**Le SCoT se compose :**

- d'un rapport de présentation qui illustre le diagnostic du territoire et présente une analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers,
- d'un Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD), projet politique qui exprime les objectifs du territoire,
- d'un Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) qui expose certaines prescriptions qui devront être prises en compte dans les Plans Locaux d'Urbanisme. Il comprend également un document d'aménagement commercial (DAC).

## 4. Une réflexion prospective menée par de nombreux acteurs

Des commissions de travail à la fois thématiques et territoriales ont été organisées à chaque étape phare de l'élaboration du projet de SCoT. Les techniciens référents du SCoT au sein des intercommunalités et les élus concernés ont largement participé à la réflexion de chaque phase du SCoT, notamment lors de la centaine de réunions organisées de janvier 2008 à juin 2012, date du premier arrêt projet.

Suite à un avis défavorable des services de l'état, le SYMPAC a repris un nouvel arrêt projet en juin 2013.

Cette reprise de l'arrêt projet s'est accompagnée d'une vingtaine de réunions de concertation avec les techniciens et les élus des 5 intercommunalités.

## 5. La réforme territoriale

Dans le cadre de la réforme liée à la simplification de l'organisation territoriale, le périmètre du Pays du Calaisis est modifié à compter du 1er Janvier 2014.

Cette modification se traduit par la dissolution de la Communauté de Communes de la Région d'Ardres et de la Vallée de la Hem.

Les communes membres sont rattachées pour partie au périmètre du Pays par l'intégration à la Communauté de Communes des Trois Pays. Ainsi 8 communes rejoignent la Communauté de Communes des Trois Pays qui comptera 23 communes et près de 25 000 habitants. Il s'agit des communes de Ardres, Atingues, Balinghem, Brêmes-les-Ardres, Landrethun-les-Ardres, Louches, Nielles-les-Ardres, Rodelinghem.

11 communes quittent le périmètre du Pays pour rejoindre respectivement :

- La Communauté de Communes du Pays de Lumbres par l'adjonction des communes de Rebergues, Audrehem, Journy, Bonningues-les-Ardres, Clerques (environ 2000 habitants).
- La Communauté d'Agglomération de Saint-Omer par l'adjonction des communes de Tournehem-sur-la-Hem, Zouafques, Bayenghem-Les-Eperlecques, Nort-Leulinghem, Mentque-Norbécourt et Nordausques (environ 4 500 habitants).

Cette modification territoriale nécessite d'adapter la présentation des comptes fonciers économiques et habitat afin de faciliter la mise en oeuvre du D00. Des tableaux avant et après réforme seront présentés.

### PAYS DU CALAISIS AVANT LA RÉFORME



### PAYS DU CALAISIS APRÈS LA RÉFORME AU 1<sup>ER</sup> JANVIER 2014



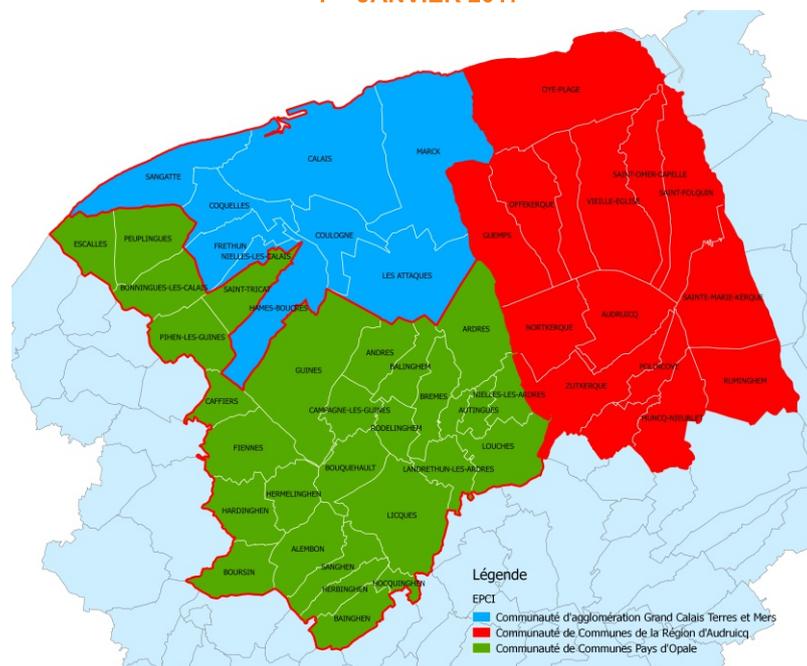
Le pays du Calaisis a connu une seconde réforme territoriale au 1er janvier 2017. En effet, la loi NOTRE du 7 août 2015 ayant fixé un seuil minimal de 15000 habitants pour les intercommunalités, la Communauté de Communes du Sud Ouest du Calaisis (CCSOC) disparaît au 1er janvier 2017. Quatre communes rejoignent l'agglomération Cap Calaisis (Fréthun, Les Attaques, Hames-Bougres et Nielles-les-Calais). Les cinq autres communes rejoignent la Communauté de Communes des Trois Pays (Bonningues, Escalles, Peuplingues, Pihen-les-Guines, Saint-Tricat).

Le pays du Calaisis est donc désormais composé de trois intercommunalités.

Début 2017, deux EPCI ont décidé de changer de nom :

- La Communauté d'Agglomération Cap Calaisis est devenue la Communauté d'Agglomération "Grand Calais Terres & Mers"
- La Communauté de Communes des Trois Pays est devenue la Communauté de Communes "Pays d'Opale"

### PAYS DU CALAISIS APRÈS LA RÉFORME AU 1<sup>ER</sup> JANVIER 2017



# B. RESUME NON TECHNIQUE DU SCOT

## 1. Répondre aux grands enjeux du Pays du Calaisis

Différents enjeux ont guidé la définition des propositions du Projet d'Aménagement et de Développement Durables. Ces derniers constituent un fondement important de la réflexion. Ils 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...).

### TABLEAU DE SYNTHÈSE DES GRANDS ENJEUX

<b>&gt; THEMATIQUE DE LA DEMOGRAPHIE</b>
Accroître l'attractivité du territoire pour juguler le déficit des migrations
<b>&gt; THEMATIQUE DE L'ECONOMIE</b>
Renforcer la qualification de la population active (formation /insertion) et faciliter l'accès à l'emploi (conditions de déplacements...)
Intégrer les projets majeurs : Port 2015, les zones logistiques (Transmarck, Turquerie...)
Organiser la stratégie foncière pour le développement économique au regard de l'offre importante
Accueillir et accompagner la reconversion du secteur industriel (formation, recherche/innovation, capacité d'accueil)
Anticiper les problématiques de renouvellement urbain liées à la disparition potentielle de grandes unités industrielles
Protéger et conserver une activité agricole dynamique sur tout le territoire et conforter les activités valorisant les ressources naturelles du territoire
Accompagner le développement des activités artisanales
Veiller à maintenir un équilibre entre grandes surfaces et offre de proximité au regard du développement récent et des nombreux projets en cours sur l'agglomération
Conforter l'attractivité touristique
<b>&gt; THEMATIQUE DE L'HABITAT</b>
Renforcer le renouvellement sur l'agglomération mais également au sein des bourgs équipés et maîtriser la périurbanisation en fort essor
Accentuer la diversification du parc de logements observée en construisant des formes d'habitat moins consommatrices d'espace
Renforcer l'habitat locatif dans l'espace périurbain et rural pour répondre à la demande
Permettre le maintien des habitants au plus près de leur lieu de vie
<b>&gt; THEMATIQUE DE LA CONSOMMATION FONCIERE</b>
Permettre une gestion économe du foncier
<b>&gt; THEMATIQUE DE L'ENVIRONNEMENT</b>
Valoriser l'image, l'identité des paysages et le cadre de vie
Développer et composer avec les richesses écologiques en favorisant la préservation à la reconquête des continuités
Traduire les démarches réglementaires des SAGEs, les rattacher aux projets territoriaux et développer les mesures de bonnes pratiques de gestion des eaux pour en assurer la qualité et limiter les inondations
Contenir les pollutions diverses (pollutions de l'air, gestion des déchets, gestion des sols pollués, limitation des bruits)

### > THEMATIQUE DES DEPLACEMENTS

Diversifier les modes de transport alternatif à la voiture (modes doux, covoiturage, transport collectif...)

Renforcer et optimiser les infrastructures existantes

Conforter et développer les pôles multimodaux

### > THEMATIQUE DES RISQUES

Intégrer la présence de risques naturels et industriels

## 2. Proposer plusieurs hypothèses d'évolution à l'horizon 2028

La mise en œuvre du projet d'aménagement de territoire du Pays du Calais s'est appuyée sur les grands enjeux du diagnostic. Hiérarchisés et priorisés, ces derniers ont servi de base pour constituer 3 scénarios d'évolution territoriale possible.

- Le fil de l'eau : les évolutions et les politiques engagées sur le Pays se poursuivent.
- Un rayonnement des polarités constituées qui s'affirme et qui fédère le Pays.
- Un contexte de concurrence exacerbé qui conduit le Pays du Calais à se recentrer sur ses fondamentaux.

Les différents scénarii visent à préciser la stratégie d'aménagement du Pays du Calais pour les dix à quinze 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 du territoire.

Il est à noter que ces stratégies devront composer avec des facteurs externes sur lesquels le Pays a peu d'influence tels que :

- la conjoncture économique nationale et internationale, le climat, les énergies et leur coût
- les décisions découlant des politiques européennes, nationales, régionales
- les stratégies privées, publiques à l'image de la réalisation de projets majeurs comme le projet Port 2015 ou de développement et/ou de délocalisation d'une entreprise,
- les évolutions de l'offre ferroviaire
- d'autres projets ou décisions peuvent être évoqués comme l'opération Grand Site National, la stratégie du MEEDDAT concernant l'organisation des waterings, 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.

## 4. Le PADD débattu le 19 mars 2010

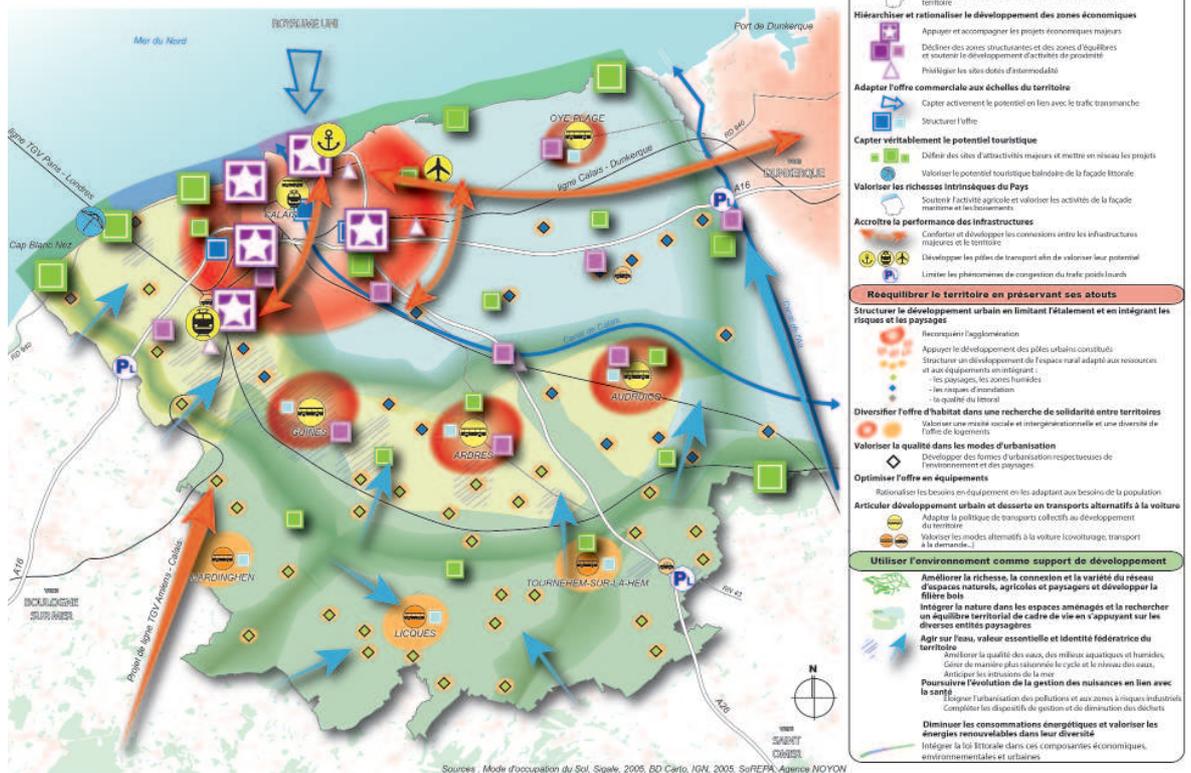
Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables préfigure les ambitions du Pays à l'horizon 2028. Il doit permettre à l'agglomération d'appuyer une nouvelle dynamique tout en accompagnant le développement harmonieux et solidaire des bourgs et la valorisation de l'espace rural.

Les enjeux mis en évidence et les objectifs définis mettent en exergue l'importance de la solidarité entre les territoires qu'il s'agisse du développement économique, de l'organisation des déplacements, de la réponse variée aux besoins d'habitat ou de la protection des continuités écologiques et de celle des paysages.

Pour répondre aux enjeux découlant du diagnostic et ainsi renforcer l'attractivité du Pays du Calaisis, le PADD s'organise autour de trois grandes orientations :

- **Valoriser une économie basée sur les richesses du Pays pour créer et attirer de l'emploi** (en confortant les filières d'excellence existantes, en développant de nouvelles filières, en ajustant l'offre foncière, en optimisant le fonctionnement des infrastructures de transport...),
- **Rééquilibrer le territoire en préservant ses atouts** (en confortant l'agglomération et les bourgs, en maîtrisant la périurbanisation, en assurant le parcours résidentiel de chaque habitant grâce à la diversification du parc de logements, en offrant des solutions de déplacements adaptées aux territoires et alternatives à la voiture...),
- **Utiliser l'environnement comme support de l'aménagement et du développement, par la reconquête d'une qualité environnementale** (en s'appuyant sur la richesse des milieux naturels et la variété des paysages pour accentuer son attractivité (logique de la trame verte et bleue), en intégrant en amont la gestion des risques naturels et industriels).

SCOT DU PAYS DU CALAISIS - PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE



Les trois orientations du PADD se déclinent en objectifs :

## **VALORISER UNE ECONOMIE BASEE SUR LES RICHESSES DU TERRITOIRE**

Objectifs

- Renforcer l'attractivité économique
- Hiérarchiser et rationaliser le développement des zones économiques
- Adapter l'offre commerciale aux échelles du territoire
- Capter véritablement le potentiel touristique
- Valoriser les richesses intrinsèques du Pays
- Accroître la performance des infrastructures

## **REEQUILIBRER LE TERRITOIRE EN PRESERVANT SES ATOUTS**

Objectifs

- Structurer le développement urbain en limitant l'étalement et en intégrant les risques et les paysages
- Diversifier l'offre d'habitat dans une recherche de solidarité entre territoires
- Valoriser la qualité dans les modes d'urbanisation
- Optimiser l'offre d'équipements
- Articuler développement urbain et desserte en transports alternatifs à la voiture

## **UTILISER L'ENVIRONNEMENT COMME SUPPORT DE DEVELOPPEMENT**

Objectifs

- Améliorer la richesse, la connexion et la variété du réseau d'espaces naturels, agricoles et paysagers et développer la filière bois
- Intégrer la nature dans les espaces aménagés et rechercher un équilibre territorial de cadre de vie en s'appuyant sur les diverses entités paysagères
- Agir sur l'eau, valeur essentielle et identité fédératrice du territoire
- Poursuivre l'évolution de la gestion des nuisances en lien avec la santé
- Diminuer les consommations énergétiques et valoriser les énergies renouvelables dans leur diversité

## 5. Un PADD répondant aux grands enjeux du territoire

Enjeux	Traduction dans le projet de territoire	Axe et objectif du PADD
<b>&gt; THEMATIQUE DE LA DEMOGRAPHIE</b>		
Accroître l'attractivité du territoire pour juguler le déficit des migrations	Définition d'une ambition de légère croissance Confortement de l'agglomération et des polarités secondaires tout en favorisant une meilleure structuration du développement de l'arrière-pays.	AXE 2 Objectif 1
<b>&gt; THEMATIQUE DE L'ECONOMIE</b>		
Renforcer la qualification de la population active (formation/insertion) et faciliter l'accès à l'emploi (conditions de déplacements...)	Amélioration des qualifications et l'employabilité de la population locale en recherche d'emploi, poursuite du développement des filières d'excellence (logistique, chimie, électrique...)	AXE 1 Objectif 1
Intégrer les projets majeurs : Port 2015, les zones logistiques (Transmarck, Turquie...)	Appuyer et accompagner les projets économiques majeurs	AXE 1 Objectif 2
Organiser la stratégie foncière pour le développement économique au regard de l'offre importante	Hiérarchiser et rationaliser le développement des zones économiques (déclinaison d'une hiérarchie de zones en fonction des besoins).	AXE 1 Objectif 2
Accueillir et accompagner la reconversion du secteur industriel (formation, recherche/innovation, capacité d'accueil)	Mettre l'accent sur une politique cohérente et filières d'excellence à l'échelle du Pays, développer une économie innovante.	AXE 1 Objectif 1
Anticiper les problématiques de renouvellement urbain liées à la disparition potentielle de grandes unités industrielles	Privilégier la requalification des anciennes zones d'activités et l'utilisation des friches industrielles et permettre leur évolution à long terme à vocation habitat	AXE 1 Objectif 2
Protéger et conserver une activité agricole dynamique sur tout le territoire et conforter les activités valorisant les ressources naturelles du territoire	Soutenir le maintien d'une activité agricole diversifiée, favoriser l'activité agricole durable en s'appuyant sur la proximité des bassins d'habitat, de proximité	AXE 1 Objectif 5
Accompagner le développement des activités artisanales	Favoriser la mixité des activités en tirant profit des nouveaux besoins de la population en terme de services et de proximité (économie résidentielle)	AXE 1 Objectif 1
Veiller à maintenir un équilibre entre grandes surfaces et offre de proximité au regard du développement récent et des nombreux projets en cours sur l'agglomération	Capter efficacement le potentiel commercial, renforcer les centralités, favoriser le développement de l'offre commerciale et des services, et mieux structurer ce secteur d'activités au travers l'élaboration du Document d'Aménagement Commercial	AXE 1 Objectif 3
Conforter l'attractivité touristique	Définir une politique touristique avec l'identification des pôles majeurs et leur mise en réseau	AXE 1 Objectif 4
<b>&gt; THEMATIQUE DE L'HABITAT</b>		
Renforcer le renouvellement sur l'agglomération mais également au sein des bourgs équipés et maîtriser la périurbanisation en fort essor	Développer et reconquérir le rôle de la centralité de l'agglomération par la valorisation des opportunités de renouvellement urbain, structurer le développement urbain en limitant l'étalement	AXE 2 Objectif 1
Accentuer la diversification du parc de logements observée en construisant des formes d'habitat moins consommatrices d'espace	Décliner des objectifs quantitatifs et qualitatifs en faveur du logement locatif sous certaines conditions	AXE 2 Objectif 1
Renforcer l'habitat locatif dans l'espace périurbain et rural pour répondre à la demande	Développer des mesures valorisant la densité au contact des lignes de transport collectif, conforter le développement urbain autour de l'agglomération et des pôles urbains constitués	AXE 2 Objectif 5
Permettre le maintien des habitants au plus près de leur lieu de vie	Conforter le renouvellement urbain et le développement des pôles urbains constitués	AXE 2 Objectif 1
<b>&gt; THEMATIQUE DE LA CONSOMMATION FONCIERE</b>		
Permettre une gestion économe du foncier	Conforter le renouvellement urbain et décliner des objectifs de densité adaptée aux réalités de chaque paysage, des risques et des particularités de la trame bâtie	AXE 2 Objectif 3

Enjeux	Traduction dans le projet de territoire	Axe et objectif du PADD
<b>&gt; THEMATIQUE DE L'ENVIRONNEMENT</b>		
Valoriser l'image, l'identité des paysages et le cadre de vie	Favoriser la mise en œuvre de la trame verte dans les opérations d'aménagement afin de valoriser le cadre de vie, dans le respect des diverses entités paysagères	AXE 3 Objectif 2
Développer et composer avec les richesses écologiques en favorisant la préservation à la reconquête des continuités	Améliorer la richesse, la connexion et la variété du réseau d'espaces naturels agricoles et paysagers, mettre en œuvre la trame verte et bleue du Pays du calaisis	AXE 3 Objectif 1
Traduire les démarches réglementaires des SAGEs, les rattacher aux projets territoriaux et développer les mesures de bonnes pratiques de gestion des eaux pour en assurer la qualité et limiter les inondations	Améliorer la qualité des eaux, des milieux aquatiques et humides, gérer de manière plus raisonnée le cycle et le niveau des eaux, anticiper les intrusions de la mer	AXE 3 Objectif 3
Contenir les pollutions diverses (pollution de l'air, gestion des déchets, gestion des sols pollués, limitation des bruits)	Eloigner l'urbanisation des pollutions et des zones à risque industriel, compléter les dispositifs de gestion et de diminution des déchets, maîtriser les besoins en déplacements motorisés individuels	AXE 3 Objectif 4
<b>&gt; THEMATIQUE DES DEPLACEMENTS</b>		
Diversifier les modes de transport alternatif à la voiture (modes doux, covoiturage, transport collectif...)	Développer les connexions alternatives à la route entre les infrastructures majeures du territoire	AXE 1 Objectif 6
	Développer des mesures valorisant la densité au contact des lignes de transport collectif	AXE 2 Objectif 5
	Maîtriser les besoins en déplacements en veillant à raccourcir les distances, réfléchir à la réalisation de lignes de rabattement plus efficaces, développer l'offre d'itinéraires modes doux, permettre l'utilisation du trafic fluvial à vocation marchandises et tourisme.	AXE 1 Objectif 6
		AXE 2 Objectif 5
	AXE 3 Objectif 7	
Renforcer et optimiser les infrastructures existantes	Valoriser les aménagements autour de la gare de Frethun, promouvoir les modes de déplacement durables sur les trajets domicile/travail.	AXE 2 Objectif 5
Conforter et développer les pôles multimodaux	Promouvoir le développement de l'intermodalité sur les sites propices	AXE 1 Objectif 6
<b>&gt; THEMATIQUE DES RISQUES</b>		
Intégrer la présence de risques naturels et industriels	Prendre en compte les risques dans la définition des espaces d'extension	AXE 3 Objectif 6
		AXE 2 Objectif 1

## 4. Le Document d'Orientations et d'Objectifs

# Chapitre 1: Structurer le potentiel de développement économique

*Axe 1 du PADD : Valoriser une économie basée sur les richesses du territoire*

## ORIENTATIONS

Le territoire du Calaisis peut s'appuyer sur de nombreux atouts. Sa **situation géographique privilégiée**, au carrefour du Nord de l'Europe, a contribué au **développement de nombreuses infrastructures**, tant routières, ferroviaires, maritimes que fluviales.

Les activités de logistique sont en plein essor ces dernières années. **Renforcer la multimodalité et encourager l'intermodalité** deviennent des enjeux croissants de développement du territoire, dans un contexte où la place de la route reste très prégnante, et son impact environnemental fort.

Le constat d'un taux de chômage élevé et d'un secteur industriel en reconversion fait de **l'emploi un enjeu prioritaire au sein du Pays du Calaisis**. Le SCoT entend ainsi structurer et valoriser le potentiel économique présent sur son territoire.

Les **pôles d'excellence** (transport, industrie textile, tourisme, économie verte...) sont susceptibles de **valoriser l'image du territoire et d'apporter des réponses aux faiblesses actuelles du tissu socio-économique**. Il a été choisi de mener une **politique d'accueil économique volontariste et ambitieuse**, à même de répondre à l'implantation d'activités d'échelon international, national ou local.

La **stratégie d'implantation** des activités économiques se caractérise par un **déploiement rationalisé des zones de développement économique**. Cette stratégie permet à la fois de créer les conditions d'une synergie importante sur l'agglomération, tout en couvrant le reste du territoire par une offre économique à proximité des bassins de vie.

En vue de permettre l'installation d'activités diversifiées (Grandes entreprises, PME, PMI, TPE), le DOO offre un **cadre économique structuré et attractif, en lien avec les logiques de déplacements existantes**.

La volonté de **hiérarchisation des parcs d'activités, de mise en synergie du tissu économique et de rationalisation des consommations des espaces** conduit à concentrer le développement économique **en majorité sur l'agglomération**, en liaison directe avec les infrastructures de transports stratégiques existantes ; mais également à disposer, au sein de l'arrière-pays, de marges de manœuvre foncière à proximité des axes routiers structurants et des bassins de vie locaux.

**Trois niveaux hiérarchiques** de zones de développement économique sont définis par le DOO, permettant de veiller à l'équilibre de l'armature économique du territoire, de renforcer l'image et l'attractivité du Pays et de **lutter contre une artificialisation excessive des sols** :

- **les pôles économiques majeurs** : porteurs d'une économie extraterritoriale et diversifiée, **qui donnent une dimension nationale et internationale à l'économie du territoire**. Ces pôles accueillent principalement les activités de logistique et les filières d'excellence. Ils sont polarisés sur l'agglomération, en lien direct avec les infrastructures de transport ;
- **les pôles structurants** : participent au soutien de l'économie développée par les pôles économiques majeurs, en accueillant des activités complémentaires. Ils offrent une capacité foncière d'envergure à proximité des pôles économiques majeurs, en liaison directe avec les grandes infrastructures de transport, **pour l'implantation d'activités structurantes** ;
- **les pôles d'équilibre** : soutiennent le développement économique au sein des micros bassins d'emplois. Ces derniers permettent d'accueillir une économie de proximité au sein des pôles urbains et des bassins de vie. Ils assurent, par leur présence, l'équilibre du développement économique sur l'ensemble du territoire.

Chacun de ces pôles obéit à ses propres règles d'implantation et d'extension.

Au sein des zones de développement économique, l'implantation de nouvelles activités prend en compte :

- les types d'activités présents au sein de ces zones,
- la localisation du bassin d'emploi,
- les surfaces foncières disponibles, ou potentiellement mutables, dans les zones existantes,
- l'accessibilité de la zone de développement économique.

Les activités nécessitant une main d'œuvre importante ont vocation à s'installer dans les zones les plus proches des bassins de vie ou les mieux desservies en transport collectif.

Les activités engendrant d'importants flux de marchandises ont vocation à s'installer sur les sites dotés de potentiel intermodal.

## OBJECTIFS

### OPTIMISER LA SITUATION STRATÉGIQUE DU TERRITOIRE PAR LE RENFORCEMENT DES INTERCONNEXIONS DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS STRATÉGIQUES

Le SCoT a pour ambition de développer une véritable **interconnexion entre les infrastructures de transport et les parcs d'activités**, dans un objectif de **mise en valeur de l'intermodalité**, tant d'un point de vue du transport des marchandises que du transport des personnes.

### ORGANISER L'ÉQUILIBRE DES PÔLES ÉCONOMIQUES MAJEURS

Les pôles économiques majeurs supportent des **activités au rayonnement extraterritorial** et donnent ainsi une dimension internationale à l'économie du territoire. Ces pôles accueillent principalement les activités de logistique et les filières d'excellence.

Les **pôles économiques majeurs sont situés sur des espaces d'interface**, entre le territoire du Calaisis et les territoires extérieurs. Ils occupent ainsi les abords autoroutiers, les espaces portuaires et littoraux, terminaux ou gares à grande vitesse. Ils constituent des éléments structurants du paysage local, et déterminent l'identité du Calaisis.

### COORDONNER L'OUVERTURE DES ZONES ÉCONOMIQUES

#### >Les pôles économiques structurants

Les **pôles structurants** participent au **soutien de l'économie développée par les pôles économiques majeurs**, en accueillant des activités complémentaires. Ils offrent une capacité foncière d'envergure à proximité des pôles économiques majeurs, en liaison directe avec les grandes infrastructures de transport, **pour l'implantation d'activités structurantes**.

#### >Organiser les pôles d'activités d'équilibres locaux

Les **pôles d'équilibre** soutiennent le développement économique au sein des micro-bassins d'emplois. Ces derniers permettent d'accueillir une économie de proximité au sein des pôles urbains et des bassins de vie. Ils assurent, par leur présence, l'équilibre du développement économique sur l'ensemble du territoire.

Les **pôles d'équilibres existants ou à créer** ne sont pas répertoriés par le SCoT. Il revient aux documents d'urbanisme des collectivités concernées de justifier de la qualification de pôle d'équilibres les implantations à vocation économique existantes ou projetées, et de respecter les prescriptions du SCoT les concernant.

**S'agissant des zones d'activités inférieures à 3 hectares**, celles-ci seront intégrées au tissu bâti, et ce afin d'éviter une multiplication des zones économiques et ainsi accroître le risque de mitage de l'espace.

## **RESPECTER L'ENVELOPPE FONCIÈRE LIÉE AUX DÉVELOPPEMENTS DE L'ÉCONOMIE EN SITES DÉDIÉS**

Le SCoT fixe la **capacité maximale des superficies consacrées aux développements économiques** du Pays du Calais en sites dédiés.

## **PROMOUVOIR UNE DÉMARCHE ENVIRONNEMENTALE AU SEIN DES ZONES ÉCONOMIQUES**

La prise en compte de l'environnement et de la qualité paysagère dans les zones économiques est autant une mise en valeur du territoire du Calais qu'un atout pour les entreprises. Elle permet d'**offrir un environnement et un cadre de vie plus agréables pour les employés et participe à réduire l'impact des activités économiques sur l'environnement local**, assurant ainsi la durabilité du territoire.

## **CONFORTER L'ÉCONOMIE LOCALE EN S'APPUYANT SUR LES RICHESSES DU PAYS**

L'économie du territoire est portée par d'autres activités, présentes dans le tissu urbain, que celles qui ont vocation à être implantées dans les zones économiques : tourisme, services à la personne, services et activités de toutes sortes, agriculture... **Profitant des richesses du pays du Calais**, ces activités portent en elles un **vivier d'emploi** important qu'il s'agit de faire fructifier. Dans un contexte de concurrence économique internationale, le maintien et l'essor de ces activités est d'autant plus important que celles-ci sont majoritairement non délocalisables et permettent d'assurer des emplois durables sur le territoire. Les énergies renouvelables sont également un vivier de création de nouvelles filières et d'emplois potentiels.

### **>Intégrer l'économie à la ville**

Le Pays du Calais a souhaité **favoriser la mixité des fonctions**, et intégrer les activités économiques à l'espace urbain et aux bassins de vie. Un grand nombre d'activités est en effet compatible et indispensable au cadre de vie résidentiel, notamment les activités de commerce, de services ou d'artisanat. Leur installation en milieu urbain permet d'éviter la monofonctionnalité des quartiers et la constitution d'espaces urbains mixtes, diversifiés et de proximité. À ces activités, se rajoute le télé-travail qui occupe une place croissante dans la plupart des communes.

### **>Structurer l'offre commerciale**

En matière d'armature commerciale, les grands enjeux du Pays du Calais portent en particulier sur :

- la qualification des lieux de commerce,
- la gestion du risque de friches commerciales importantes,
- la qualité de services de proximité apportés aux habitants de l'ensemble du territoire.

Face à ces grands enjeux identifiés, le Pays du Calais a fixé trois grandes orientations générales définissant les objectifs pour l'évolution de l'armature commerciale à l'horizon 2028 :

- 1- Renforcer la dynamique commerciale du centre-ville de Calais.**
- 2- Renforcer les centralités d'équilibre au sein du territoire et optimiser le maillage du territoire en services de proximité, en favorisant le maintien et le confortement des unités de proximité. Compléter l'offre de proximité dans le cadre de développement de nouveaux quartiers.**
- 3- Pérenniser le rayonnement commercial de l'agglomération en favorisant la modernisation des pôles existants.**

### **Identifications des centralités**

Conformément aux deux premières orientations commerciales du Pays du Calais, la priorité du développement est donnée aux centralités urbaines : Centre-Ville de Calais, Ardres, Audruicq, Coulogne, Guines, Licques, Marck, Oye Plage et Sangatte.

## **Délimitation des ZACOM**

Afin de structurer l'offre, une hiérarchisation des ZACOM a été définie au travers de **3 pôles de développement commercial, de 3 pôles commerciaux majeurs à moderniser et de 6 pôles relais.**

Le confortement de ces sites s'inscrit dans une logique d'amélioration du maillage de services de proximité à la population. En conséquence, il ne s'agit pas de développer des sites commerciaux générant de forts déplacements lointains, mais au contraire de contribuer à une limitation des déplacements contraints de la population pour des achats courants.

## **>Constituer une politique touristique à l'échelle du pays**

Le tourisme est un enjeu important pour le territoire, mais également un secteur pourvoyeur d'emploi. Le Calaisis bénéficie d'atouts majeurs dans ce domaine, tant sur sa façade maritime, que dans les villes (tourisme patrimonial et culturel) et dans l'arrière-pays, où le tourisme vert est déjà attractif.

De multiples secteurs sont ainsi potentiellement concernés : la gastronomie, l'artisanat, l'hébergement, le tourisme de loisirs et de sports...

Le Pays se dote ainsi d'une véritable politique globale et coordonnée à l'échelle du Calaisis, en s'appuyant sur les outils TIC et les relais d'information (offices de tourisme et points d'information) performants.

Le Pays définit les sites d'attractivités majeurs, existants et en projet, capables de capter le potentiel touristique et des pôles touristiques secondaires.

## **>Accompagner l'agriculture vers la durabilité**

L'agriculture occupe une place importante sur le territoire du Calaisis autant d'un point de vue économique qu'environnemental. Elle doit aujourd'hui répondre à de multiples enjeux : urbanisation des terres cultivables, préservation des paysages, pollutions des sols, gestion des risques...

### **Maintien de l'agriculture de proximité :**

Les orientations du SCoT participent à **la préservation de l'activité agricole en limitant l'étalement urbain** et le mitage du territoire mais également en **organisant une gestion durable de la ressource en eau**. Elles préservent les ressources nécessaires à la pérennité de l'activité agricole (foncier, eau, fonctionnement des sols et des écosystèmes) et permettent l'implantation des constructions nécessaires à cette activité.

### **Intégration dans le paysage :**

Les mesures prises dans le cadre du SCoT de protection de l'environnement, de la biodiversité et de la ressource en eau mais aussi concernant la gestion des risques naturels visent à développer une agriculture plus respectueuse et protectrice de l'environnement. Ces orientations et mesures prennent en compte les enjeux locaux et les orientations de la Politique Régionale Agricole.

## **>Exploiter les gisements de ressources renouvelables du territoire**

Les **énergies renouvelables constituent un levier d'action important dans la lutte contre le réchauffement climatique** et sont sources d'emplois. Le territoire est pourvu d'un certain nombre de ressources (éoliennes, géothermiques, biomasse) qui peuvent être exploitées dans le cadre d'une stratégie coordonnée. Les orientations prises par le Pays doivent permettre le **développement et l'exploitation de ces ressources renouvelables.**

# Chapitre 2 : Organiser la cohérence des espaces de vie aux différentes échelles du territoire

*Axe 2 du PADD : Rééquilibrer le territoire en préservant ses atouts*

## ORIENTATIONS

Le territoire du Calaisis se caractérise par différentes échelles urbaines :

- Calais et son agglomération, qui concentrent une partie importante de la population ainsi que la majorité des équipements et services,
- Guînes, Ardres et Audruicq, qui constituent des pôles relais au Sud de Calais, et Oye-Plage sur l'est du littoral,
- des espaces à dominante rurale sur le reste du territoire, relayés par un réseau de pôles secondaires (Hardinghem, Licques, Tournehem/Hem).

Les derniers recensements sociodémographiques témoignent d'une perte de population de la ville centre, principalement des ménages aisés, au profit des communes de l'espace rural, touchées par le phénomène de périurbanisation.

Le Pays du Calaisis s'engage à rééquilibrer son territoire, tant d'un point de vue démographique que social ; en s'appuyant sur ses nombreux atouts.

## OBJECTIFS

### PRÉSERVER LES ÉQUILIBRES DU TERRITOIRE PAR UNE STRATÉGIE URBAINE COORDONNÉE

Le territoire a connu une importante hausse des nouvelles constructions sur les villes de l'agglomération et de la façade littorale. **Le phénomène de périurbanisation** a ensuite engendré un développement de la construction vers le Sud, et à proximité des nœuds d'échanges des infrastructures de transport, tout en contribuant à **une forte consommation d'espaces naturels et agricoles**.

Ce phénomène a pour principale conséquence **d'accroître les distances** et les besoins en déplacement des populations entre les espaces de vie, d'emplois, d'activités et de loisirs.

Le SCoT organise une **stratégie de développement urbain** qui vise à redynamiser quantitativement et qualitativement l'agglomération calaisienne, et à conforter les pôles urbains du territoire.

Corollairement, cette stratégie permet d'optimiser les espaces disponibles et de lutter contre l'étalement urbain en définissant des enveloppes foncières urbanisables par territoire.

### >La définition d'un objectif de production de logements

L'élaboration des comptes fonciers a été mise en œuvre avec une méthodologie adaptée aux profils des 5 EPCI constituant le Pays du Calaisis, permettant le maintien des poids de population par EPCI et intégrant l'objectif de croissance souhaité.

#### A) Le cadrage démographique prospectif

La première étape a constitué en la réalisation d'un cadrage prospectif permettant de définir les besoins de logements dans une optique de maintien du poids des populations en place par EPCI sur la période 2013-2028 à partir des données Filocom 2011.

Des hypothèses de décohabitation différenciée selon le profil des populations et la structure de l'habitat ont été intégrées :

- - 0,25 habitants par logement en moyenne sur l'Agglomération de Calais et sur les bourgs centre des EPCI ruraux ;
- - 0,2875 habitants par logement en moyenne sur l'arrière-pays.

Une hypothèse unique de renouvellement du parc fixée à 0,4 %/an a également été privilégiée, de même qu'un taux de vacance voisin de 6 %.

La mise en perspective de ces trois phénomènes a conduit à la définition d'une enveloppe de logements nécessaire au maintien de la population résidente de 2011, ceci afin d'avoir une vision la plus juste possible du territoire.

Pour le maintien des poids de population sur la période 2013-2028, une enveloppe voisine de 11 000 logements a été définie.

### **B) Un objectif de croissance démographique fixée à 2%**

Au maintien de la population s'ajoute un objectif de croissance démographique.

Une hypothèse, volontariste, de croissance démographique de 2 % a été retenue, correspondant à une évolution de l'ordre de + 3 000 habitants sur l'ensemble du territoire.

Pour répondre à cette croissance démographique, le Scot prolonge un volume de constructions pour toutes les communes, soit une enveloppe de 12 019 logements.

### **C) Une répartition basée sur les objectifs du PADD**

Ce volume de constructions de logements a fait l'objet d'une répartition stratégique au regard des objectifs du PADD.

Pour ce faire 70% de l'enveloppe des logements a été définie sur l'agglomération et 30% sur les 4 autres intercommunalités, permettant d'influer légèrement le rattrapage en faveur de l'agglomération.

L'agglomération qui représente 60% des habitants du Pays bénéficie de 70% des nouveaux logements à construire. Au sein de l'agglomération, la répartition a été basée sur les poids de population pondéré par les projets de logements connus (repris par le projet de PLH en cours) et la présence de risques.

Sur les 4 autres intercommunalités, la répartition de l'offre de logements est basée selon le poids démographique avec au moins 50% des logements sur la ou les (CCRA) ville centre.

Les documents d'urbanisme intercommunaux et les PLH viendront préciser la répartition fixée par le Scot.

## **>La fixation des comptes fonciers**

### **A) La traduction en comptes fonciers**

L'analyse des densités réalisée par commune a permis de dégager une estimation de la densité par territoire. Son élaboration a été guidée dans un souci de limitation de la consommation foncière tout en prenant en compte les spécificités des tissus existants.

Un principe de densité minimum et différencié a été défini entre :

- Calais,
- les communes agglomérées (Sangatte, Coulogne, Coquelles et Marck) et les bourgs centre (Guînes, Ardres, Audruicq et Oye Plage),
- les communes rurales.

Ce travail a permis de développer des enveloppes foncières en correspondance avec les besoins en logements estimés selon les territoires, permettant de répondre à l'ambition démographique du territoire.

### **B) Précision sur l'application des comptes fonciers**

Il est précisé que ne sont pas décomptés des comptes fonciers les équipements rendus obligatoires de par la loi (par exemple caserne des pompiers...) et dont les impératifs de localisation imposent de les situer en dehors de l'espace urbain. Il en est de même pour les grands équipements qui ne peuvent pas systématiquement trouver d'emprise au sein du tissu urbanisé (enceinte sportive par exemple).

La non prise en compte de ces équipements dans les comptes fonciers est conditionnée par la réalisation d'aménagements de valorisation environnementale, en accompagnement de ces équipements.

## **FAVORISER L'URBANISATION AUTOUR DES ÉQUIPEMENTS ET DES TRANSPORTS COLLECTIFS**

La reconquête de la ville centre et le renforcement des polarités du territoire s'accompagnent d'une stratégie d'urbanisation en liaison étroite avec un réseau de transports collectifs performant.

La démarche adoptée offre ainsi aux habitants du Pays une alternative affirmée à l'automobile, et favorise l'utilisation des transports collectifs.

À proximité des haltes de transport collectif d'un certain niveau de desserte (réseau SITAC et station ferroviaire en milieu urbain), des taux de densité minimale de logements à l'hectare sont imposés pour tous les projets de construction de 10 logements minimum.

## **AMÉLIORER L'ATTRACTIVITÉ RÉSIDENIELLE ET LA MIXITÉ**

L'attractivité résidentielle du Pays du Calais repose sur la mise en valeur du territoire, et passe notamment par une **amélioration de la qualité de vie**. Une **plus grande diversité et mixité dans l'offre de logement**, ainsi qu'un **souci affirmé pour un cadre de vie respectueux de l'environnement** sont autant d'atouts que le SCoT a l'ambition de protéger par la mise en œuvre d'actions ciblées.

### **>Favoriser la diversification de l'offre de logements**

Le parc de logements du Pays du Calais est en constante augmentation. Il est principalement tourné vers le logement individuel, intimement lié à la périurbanisation. La ville centre de Calais concentre la grande majorité des logements collectifs et dispose d'un important parc social. Le rééquilibrage de l'offre est un enjeu important, pour adapter l'offre aux besoins existants et favoriser la mixité sociale et intergénérationnelle. Le Pays du Calais choisit de s'engager dans **une démarche de production de logements diversifiés, répondant à l'évolution des besoins et de la structure des ménages**.

Il entend s'inscrire dans le contexte de **l'article 55 de la loi SRU**, imposant aux communes de plus de 3 500 habitants, situées dans les agglomérations de plus de 50 000 habitants, comprenant au moins une commune de plus de 15 000 habitants de disposer d'au moins 20 % de logements locatifs sociaux par rapport à leur parc de résidences principales.

### **>Réhabiliter le parc existant**

Le Pays du Calais entend s'inscrire dans le contexte de l'article L.122-1-7 du Code de l'Urbanisme, imposant aux communes d'adopter une politique d'amélioration et de la réhabilitation du parc de logements existant public ou privé.

La réhabilitation du parc de logements anciens, notamment privés, s'inscrit donc comme l'un des chantiers majeurs à mettre en œuvre dans le pays pour les prochaines années. Cet enjeu est d'autant plus prégnant que les données Filocom 2011 mettent en avant une augmentation de la vacance que ce soit sur l'agglomération ou dans les communes rurales.

### **>Développer des espaces urbains de qualité**

Le territoire du pays du Calais a connu un important développement de l'habitat individuel ces deux dernières décennies. Ce phénomène, amplifié par le développement autoroutier, a accru le mitage du territoire, notamment des espaces agricoles, et a accentué l'étalement urbain.

Cette tendance a également engendré **des impacts négatifs sur les paysages** notamment **en entrées de villes et villages**. Cette forme d'urbanisation linéaire, en outre, rend difficile la structuration d'un réseau de transport collectif efficace.

Au regard des objectifs en matière de développement durable, le Pays du Calais affirme sa volonté d'encadrer le processus d'urbanisation, afin d'anticiper les enjeux des prochaines décennies. Le renouvellement urbain et les nouvelles constructions doivent viser la production d'un tissu urbain de qualité.

# Chapitre 3 : Préserver l'environnement pour inscrire le territoire dans la durabilité

*Axes du PADD : Utiliser l'environnement comme support de l'aménagement et du développement par la reconquête d'une qualité environnementale*

## ORIENTATIONS

Le SCoT du Pays du Calaisis affirme son ambition **d'ancrer son territoire dans la durabilité**, et de recourir à un environnement naturel, agricole et forestier **diversifié** comme **support de son développement**.

**La Trame Verte et Bleue du territoire du Calaisis** est constituée des espaces et des éléments nécessaires au maintien de la biodiversité et à la qualité environnementale du territoire. Elle est majoritairement constituée par les cœurs de nature et les corridors écologiques identifiés sur le territoire, qu'il s'agit de protéger en priorité. Ces **cœurs de nature** et **corridors écologiques** forment l'armature de l'environnement du Calaisis.

Des mesures complémentaires sont à mettre en œuvre sur les autres espaces du territoire afin d'assurer le bon fonctionnement de l'ensemble des écosystèmes.

Afin de prendre en compte la Trame Verte et Bleue du Pays du Calaisis, le SCoT a repris les principaux éléments qui avaient été définis :

- la phase "stratégie de la Trame Verte et Bleue" avait permis de déterminer la situation des cœurs de nature, les grands axes de corridors écologiques à respecter et les grands principes des mesures environnementales à développer.
- la phase "opérationnelle de la Trame Verte et Bleue" avait permis de localiser plus précisément les différentes mesures.
- pour plus de précisions, il est important de consulter le document de Trame Verte et Bleue du Pays du Calaisis, en annexe du SCoT.

La **Charte du Parc Naturel Régional des Caps et Marais d'Opale** rappelle que le Parc Naturel Régional appuiera les démarches d'intégration de la Trame Verte et Bleue aux documents d'urbanisme locaux sur le périmètre du PNR.

Le territoire du Calaisis est fortement soumis aux **aléas inondation et submersion**. Les conséquences du réchauffement climatique risquent d'accroître la **vulnérabilité du territoire face à ces aléas** dans les prochaines décennies.

Prendre en compte ces risques dans le projet de territoire actuel permet, en cas de réalisation de l'aléa, de **limiter l'impact et les conséquences sur les installations humaines à court, moyen et long termes**.

L'adoption d'une **stratégie globale** permet de prendre compte les spécificités du territoire, notamment d'un point de vue hydrologique.

## OBJECTIFS

### **PROTÉGER LES ESPACES NATURELS ESSENTIELS AU FONCTIONNEMENT DU TERRITOIRE**

#### **>Pérenniser les protections existantes**

Il s'agit :

- des Réserves Naturelles (nationales et régionales),
- des sites Natura 2000,
- des espaces de boisements
- des propriétés du Conservatoire du Littoral et les sites de stratégie foncière,
- des Espaces Naturels Sensibles (ENS) du Conseil général,

- des surfaces concernées par un arrêté de protection de biotope,
- des espaces protégés au titre du L146-6 du code de l'urbanisme en application de la loi littoral.

### **>Protéger les cœurs de nature**

Les cœurs de nature forment des complexes écologiques pouvant intégrer différents types de milieux naturels (zones humides, marais, cours d'eau, boisements, bosquets, friches, espaces dunaires, ensembles bocagers...). Ils portent la biodiversité la plus riche du territoire et assurent les conditions de son maintien.

Leur existence est primordiale pour le maintien de la biodiversité et des connexions écologiques sur le territoire du Calaisis.

### **>Protéger et restaurer les corridors écologiques**

Les corridors écologiques assurent une continuité entre les cœurs de nature en tant qu'espaces de circulation des espèces animales et végétales. Ils sont des "voies de communication biologiques" qu'il convient de protéger et, dans certains cas, de restaurer.

Les documents locaux d'urbanisme assurent le maintien à long terme des corridors écologiques par un zonage approprié et cohérent avec celui des communes adjacentes, concernées par les mêmes continuités. Dans cet objectif, ils devront intégrer les orientations suivantes.

Comme les Cœurs de Nature, les corridors contiennent à la fois des éléments de "Trame Verte" et des éléments de "Trame Bleue".

### **>Préserver les éléments de nature ordinaire**

Les éléments de nature ordinaire participent au maintien des fonctionnalités écologiques à l'échelle locale. Ils concourent à tisser les écosystèmes sur l'ensemble du territoire aussi bien dans les espaces agricoles que dans les espaces urbains. Leur protection par des mesures appropriées est le gage du maintien d'un environnement de qualité sur l'ensemble du territoire.

La protection des éléments de nature ordinaire sera enrichie par les retours d'expérience des expérimentations prévues par la Charte du PNR.

### **>Protéger les zones humides**

Les zones humides sont des espaces présentant un intérêt aussi bien pour leur caractère naturel que pour la protection de la ressource en eau. Les mesures pour leur protection sont développées dans la partie "Établir une gestion de l'eau exemplaire et globale : un impératif de sécurité publique".

## **INTÉGRER L'APPROCHE PAYSAGÈRE DANS CHACUNE DES OPÉRATIONS D'AMÉNAGEMENT**

### **>Intégrer des mesures d'insertion paysagères propres aux caractéristiques de chaque entité**

Pour rappel, le Pays du Calaisis est composé d'un ensemble d'entités paysagères aux caractéristiques différentes qui en font sa diversité et sa richesse. Le littoral, les marais, la vallée de la Hem, les villages sont ainsi des richesses qu'il convient de préserver et de valoriser.

Afin de maintenir ces caractéristiques dans l'évolution des territoires, chaque document d'urbanisme et chaque opération urbaine devront intégrer les recommandations issues de la Trame Verte et Bleue de l'entité paysagère qui lui correspond.

### **>Maintenir le caractère et la typicité des villages ruraux**

Les territoires ruraux ont connu récemment des urbanisations rapides, le plus souvent sous forme d'opérations pavillonnaires. Les constructions se sont alors implantées en périphérie du bourg, en village rue ou parfois en lotissement, sans réel respect du site, de la silhouette du village ou du bourg centre, de la typologie du bâti existant ou de la forme et de la taille des parcelles.

Ces constructions, identiques d'une commune à l'autre, se révèlent peu qualifiantes et fortement consommatrices d'espace. L'objectif est ici de préserver l'identité architecturale, urbaine et paysagère de la couronne rurale.

## **>Traiter les entrées de ville**

La question du traitement des entrées de ville s'inscrit dans la gestion des transitions entre espaces naturels ou agricoles et espaces urbains. La qualité des perceptions depuis les axes qui mènent aux espaces urbanisés mérite une attention particulière et représente un objectif du SCoT.

Les entrées de villes jouent un rôle stratégique dans la perception du territoire. Leur effet vitrine ne doit pas être négligé, en particulier lorsqu'elles se situent le long d'axes stratégiques et fortement fréquentés.

L'article L.111-1-4 du Code de l'Urbanisme prévoit des dispositions spécifiques pour les zones à urbaniser voisines des axes à grande circulation. Cet article limite la constructibilité des zones situées de part et d'autre (100 m ou 75 m) de voies routières importantes en l'absence de réflexions d'aménagement d'ensemble menées au préalable. Sont affichés dans le rapport de présentation (état initial de l'environnement) les axes routiers concernés par les différents reculs.

Le SCoT du Pays du Calais a pour ambition d'imposer aux secteurs d'entrée des bourgs centres et de l'agglomération un traitement paysager soigné, par le biais d'orientations particulières d'aménagement. Les perceptions dynamiques aux abords des voies ferrées seront, elles aussi, traitées et valorisées.

## **L'EAU EXEMPLAIRE ET GLOBALE : UN IMPÉRATIF DE SÉCURITÉ PUBLIQUE**

Sur le territoire du Calais, la forte présence de l'eau se manifeste de manière très variée : sur le littoral, le réseau hydrographique, les zones humides...

Cette richesse hydrographique eau répond à de multiples enjeux tels que la protection de la ressource en eau et des milieux aquatiques, la gestion du réseau hydrographique, ou encore la gestion des risques inondations et submersions.

Le Pays du Calais exprime sa volonté de répondre à ces défis en intégrant cette richesse et les enjeux qui lui sont liés dans la stratégie de développement durable du territoire du Calais.

## **>Protéger les zones humides**

Les zones humides constituent des éléments essentiels du système hydrologique. Elles assurent différents rôles nécessaires à son fonctionnement : rétention, épuration et maintien de la biodiversité aquatique.

Les SAGEs (Schémas d'aménagement et de gestion des eaux) du territoire du Calais ont réalisé un inventaire des zones humides remarquables présentes sur leur territoire afin d'en préserver l'intégrité. Cet inventaire du SAGE est une aide à la décision dans le cadre des démarches de planification : il appartient à chaque PLU de conduire le recensement exhaustif en fonction d'études précises comme le mentionne le SAGE.

## **>Améliorer la qualité de la ressource en eau**

La préservation de la ressource en eau, ainsi que de sa qualité, est un enjeu fondamental pour le territoire. Bien qu'en quantité suffisante pour un accroissement de population de 2%, la qualité tend à se dégrader et impose une mise en œuvre de mesures de protection de la ressource en eau.

## **>Gérer les risques inondation et submersion**

L'ensemble du territoire est soumis au risque inondation. À titre d'illustration, toutes les communes du Pays du Calais ont déjà été concernées entre 1988 et 2003 par au moins un arrêté de catastrophe naturelle (par débordement de cours d'eau et/ou ruissellement ou coulées de boue). Les pieds de colline, les Wateringues, les Marais de Guînes-Ardres et la Vallée de la Hem sont fortement et régulièrement impactés par l'aléa inondation. À l'heure actuelle, il est fait état d'un sous dimensionnement des possibilités d'évacuation et des capacités de rétention en amont et en aval.

Le SCoT organise la prise en compte du risque inondation autour de la prévention du risque, l'optimisation du système hydrologique, le renforcement des dispositifs de protection et d'évacuation des eaux.

### **A- Prévenir le risque dans les zones inondables**

La prévention est un élément prépondérant dans la gestion des risques. Sa mise en œuvre passe par différentes mesures.

Le territoire se dote d'une base commune de savoir sur l'eau et la mémoire du risque à l'échelle du SCoT. Cette base a pour objectifs :

- d'améliorer la connaissance globale du fonctionnement du système hydrologique pour permettre une meilleure concer-

tation entre les acteurs,

- de retranscrire, à une même échelle, le savoir et les principes d'actions existants,
- de mettre en œuvre études et suivis sur les territoires qui n'en sont pas pourvus.

Corollairement à cette base, des dispositifs d'information et de communication sur les risques liés à l'eau seront mis en place. Ils ont pour but de sensibiliser les populations, d'assurer la mémoire du risque, de rappeler la nécessité de l'entretien des ouvrages auprès des particuliers et d'organiser les évacuations potentielles. Les opérations d'aménagement doivent prendre en compte, de manière préventive, le risque inondation.

### ***B - Optimiser l'ensemble du système hydrologique***

Afin d'améliorer la gestion des risques inondations, le SCoT du Pays du Calais recherche l'optimisation de son système hydrologique.

Cette optimisation s'appuie sur la préservation des lits majeurs des cours d'eau, des champs d'extension naturelle des crues et tend à un aménagement du bassin versant permettant la réduction de la fréquence et/ou de l'amplitude des crues.

### ***C - Renforcer les dispositifs de protection***

Le système existant d'évacuation des eaux à la mer (canaux, vannes, pompes) a vocation à être entretenu, pérennisé et optimisé dans le but de répondre aux besoins présents et futurs en matière d'évacuation des eaux à la mer.

## **>La gestion des risques de submersion**

Le Plan d'Action National Submersion Rapide du 17 février 2011 est la nouvelle feuille de route à suivre en matière de prévention des risques de submersion marine. Il a pour objectif de protéger les populations et de sécuriser l'ensemble du territoire. Ce dispositif vise à améliorer la gestion de ce risque, et repose sur quatre principes :

- maîtriser l'urbanisation dans les zones à risques,
- améliorer les systèmes de surveillance, de prévision et d'alerte,
- renforcer la fiabilité des digues,
- développer une véritable culture du risque.

## **ASSURER LA SANTÉ PUBLIQUE**

Le territoire du Calais, en supportant des flux routiers, autoroutiers et maritimes européens ou internationaux importants, se dote d'une stratégie de gestion et de prévention des nuisances et des pollutions.

### **>La gestion des déchets**

Le territoire du pays du Calais bénéficie d'un bon niveau d'équipements de traitement des déchets ménagers. Il intègre le plan départemental approuvé en 2002 et vise les objectifs fixés en matière de performance de valorisation. Par ailleurs, le recours aux décharges internes pour les industries est en diminution. Le Pays se dote d'une véritable **stratégie de gestion des déchets**, afin de palier à une hétérogénéité des équipements de collecte et à une production de déchets relativement élevée.

### **>La gestion de la qualité de l'air**

Le Calais est doté d'une **qualité de l'air globalement bonne et d'un réseau de surveillance bien organisé**. Quelques points noirs sont pourtant répertoriés dans le rapport de présentation du présent SCoT. Les rejets atmosphériques restent importants, en raison de la spécificité des activités du territoire (notamment les activités liées au transport de marchandises : trafic routier et transmanche, et forte présence des industries sur le territoire). Le Pays du Calais entend ainsi agir pour une amélioration de la qualité de l'air, particulièrement ciblée dans les lieux de concentration de la pollution.

### **>La gestion des nuisances sonores**

Malgré un réseau de grandes infrastructures dense et important, **le territoire reste relativement épargné par les nuisances sonores**. Le SCoT du Pays du Calais permet de garantir cette qualité, tout en prévenant et anticipant les risques de nuisances sonores. Il est rappelé que les collectivités sont tenues d'élaborer un plan de résorption des nuisances sonores sur les voies routières et les voies ferrées.

### **>Le risque technologique**

Le territoire du Calais est concerné par les risques technologiques et industriels liés à la présence d'établissements SEVESO, d'installations classées mais aussi l'aléa nucléaire lié à la centrale de Gravelines. Le Pays du Calais intègre ses contraintes dans la stratégie mise en œuvre.

# Chapitre 4 : Un développement équilibré des espaces littoraux

## *Axes du PADD :*

*Promouvoir un développement économique littoral valorisant les ressources de la frange maritime,*

*Maîtriser le développement urbain de la frange urbaine dans le respect des principes de la loi littoral,*

*Préserver les richesses des milieux naturels du littoral en maîtrisant l'impact du développement urbain*

## **ORIENTATIONS**

La loi n°86-2 du 3 janvier 1986 relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral, dite loi littoral pose un principe d'un équilibre entre la préservation des espaces naturels et des équilibres biologiques et le nécessaire développement économique des communes littorales.

Elle vise en particulier à garantir :

- la protection des équilibres biologiques et écologiques, la lutte contre l'érosion, la préservation des sites et paysages du patrimoine,
- la préservation et le développement des activités économiques liées à la proximité de l'eau, telles que la pêche, les cultures marines, les activités portuaires, la construction et la réparation navale et les transports maritimes,
- le maintien ou le développement, dans la zone littorale, des activités agricoles ou sylvicoles, de l'industrie, de l'artisanat et du tourisme.

Les dispositions de la loi littoral sont applicables, en vertu de l'article L.321-2 du code de l'environnement, aux communes Calais, Escalles, Marck, Oye-Plage et Sangatte. au sein du périmètre du SCoT du Calaisis.

L'échelle du SCoT est la plus appropriée pour :

- planifier un développement équilibré qui favorise l'urbanisation en profondeur et limite l'étalement le long de la bande côtière, mais qui puisse également prévoir l'urbanisation de certains secteurs stratégiques proches du rivage,
- préserver les espaces les plus remarquables de ce territoire et ceux destinés ménager des coupures d'urbanisation.

Il revient au SCoT d'identifier les espaces pouvant être qualifiés de remarquables, de définir globalement la localisation des espaces proches du rivage, de prévoir le maintien de coupures d'urbanisation dans les espaces non urbanisés, et d'évaluer les capacités d'accueil des zones urbaines et à urbaniser.

## **OBJECTIFS**

### **ASSURER UN DÉVELOPPEMENT URBAIN MAÎTRISÉ DANS LE RESPECT DE LA CAPACITÉ D'ACCUEIL DES TERRITOIRES LITTORAUX**

Le SCoT détermine les capacités d'accueil de l'espace littoral pour assurer le maintien des équilibres à préserver entre urbanisation et développement d'une part, et protections et mise en valeur des espaces naturels d'autre part.

La capacité d'accueil s'évalue de manière dynamique en intégrant, sur la base de la situation actuelle, l'impact des différentes politiques du SCoT, qu'il s'agisse des objectifs de croissance comme de celles permettant d'améliorer le niveau de ressources environnementales, sociales et économiques “.

Les conditions d'évolution de l'espace littoral sont fixées dans le respect :

- de son identité physique, économique, socioculturelle et des équilibres écologiques,
- de sa capacité à intégrer une croissance démographique, permanente et saisonnière, économique, dont l'activité et

- la fréquentation touristique, compatible avec les enjeux environnementaux, et la sensibilité des milieux,
- du niveau général d'équipement du territoire.

Les objectifs stratégiques fixés dans les chapitres précédents sur l'ensemble du Pays du Calais, notamment dans les domaines du développement résidentiel, économique et des préservations des milieux naturels, concourent très directement à fixer les capacités d'accueil des espaces littoraux dans une logique d'équilibre entre la frange littorale et l'arrière-pays.

Sur les 5 communes littorales, la capacité d'accueil des espaces urbanisés ou à urbaniser est précisée par un faisceau de critères évolutifs, permettant d'ajuster dans le temps, les conditions de gestion des espaces littoraux. Les critères retenus sont les suivants :

- la capacité des réseaux,
- la sensibilité des milieux naturels (aquatiques et terrestres),
- l'actuelle occupation des sols,
- la prise en compte des risques,
- et l'armature urbaine existante.

## **PRÉSERVER LES COUPURES D'URBANISATION STRUCTURANTES DU TERRITOIRE LITTORAL**

Les coupures d'urbanisation structurantes, correspondent aux espaces ni urbanisés, ni aménagés qui séparent des zones d'urbanisation présentant une certaine homogénéité physique et autonomie de fonctionnement. Ces espaces ont pour objet, en empêchant que deux secteurs urbanisés ne se rejoignent, d'éviter notamment la linéarité, la banalisation et la monotonie des espaces urbains le long du littoral et doivent constituer de véritables interruptions de l'urbanisation.

L'étendue de ces coupures doit être suffisante ou significative par rapport à l'environnement pour permettre leur gestion et assurer leur pérennité. Les coupures d'urbanisation concourent à la préservation des perspectives et des paysages et prennent toute leur importance dans des secteurs fortement bâtis.

Le SCoT identifie les coupures d'urbanisation structurantes du territoire et affirme l'enjeu de préservation de ces espaces.

### **Sept coupures d'urbanisation identifiées par le SCoT sur le littoral du Calais**

1. La coupure d'urbanisation située à l'ouest du bourg d'Escalles
2. La coupure d'urbanisation située entre le bourg d'Escalles et le bourg de Sangatte
3. La coupure d'urbanisation située entre le bourg de Sangatte et Blériot-Plage
4. La coupure d'urbanisation située entre le Fort-Vert et les Hemmes de Marck
5. La coupure d'urbanisation située entre les Hemmes d'Oye et le bourg de Oye-Plage
6. La coupure d'urbanisation située entre le bourg d'Oye-Plage et le lotissement des Ecardines
7. La coupure d'urbanisation située entre le lotissement des Ecardines et la limite est du territoire du Calais.

## **LE PRINCIPE DE L'EXTENSION EN CONTINUITÉ DES ZONES AGGLOMÉRÉES ET DES VILLAGES EXISTANTS**

Le SCoT affirme l'enjeu de maîtrise de l'urbanisation et d'optimisation du tissu urbain existant.

Le SCoT, dans un souci de gestion économe de l'espace et de lutte contre le mitage, circonscrit les possibilités de développement des communes littorales en continuité des agglomérations et villages existants ou en hameaux nouveaux intégrés à l'environnement. Ce principe est applicable à tout terrain situé sur le territoire d'une commune littorale, que ce terrain soit ou non situé à proximité du rivage.

## **>Identification des agglomérations et villages existants**

Pour clarifier l'application, dans le cadre des documents d'urbanisme locaux, du principe d'extension en continuité sur les communes littorales, le SCoT repère les agglomérations et villages existants visés par l'article par l'article L.146-4-I du code de l'urbanisme, qui pourront admettre une urbanisation en continuité.

## **>Le SCoT repère les hameaux, au sens de la loi littoral et encadre leur développement**

Les hameaux sont caractérisés par une taille relativement modeste et un regroupement de constructions, ils doivent être distingués d'un habitat dispersé.

## **L'ÉVOLUTION DES ESPACES PROCHES DU RIVAGE**

Le SCoT délimite les espaces proches du rivage et détermine les conditions dans lesquelles l'exigence d'extension limitée sera respectée dans les documents de planification locaux. Dans les espaces proches du rivage, le SCoT précise les opérations d'aménagement qui peuvent être réalisées.

## **>La délimitation des espaces proches du rivage**

Le littoral du Calaisis est composé de milieux littoraux très diversifiés : rivage bas dunaire de la plaine maritime flamande, falaise de calcaire du cap Blanc Nez, ports... Quatre entités ont été définies sur le littoral pour l'appréciation des critères de délimitation des espaces proches du rivage, chaque entité étant marquée par une certaine unité en termes de topographie, paysages, occupation du sol et degrés d'artificialisation...

Dans le respect de l'identité spécifique de chaque entité, le SCoT identifie la limite des espaces proches du rivage, à partir des trois critères suivants :

- la distance par rapport au rivage,
- la covisibilité entre les secteurs concernés et la mer,
- l'existence d'une coupure physique.

## **>Organiser l'extension limitée dans les espaces proches du rivage**

Le principe d'extension limitée de l'urbanisation défini par l'article L.146-4 du code de l'urbanisme répond à la nécessité d'empêcher un développement important de l'urbanisation dans les secteurs sensibles que sont les espaces proches du rivage. Il a pour objectif de privilégier un développement du bâti en profondeur vers l'arrière de la commune et de freiner une extension parallèle au rivage de part et d'autre de l'urbanisation existante.

Pour l'appréciation du caractère limité des extensions de l'urbanisation, le SCoT distingue deux catégories d'espaces proches du rivage "urbanisés " :

- les espaces proches du rivage "stratégiques", à fort enjeu de développement, caractérisés par une bonne desserte par les transports en commun et une proximité des équipements et des services. Le SCoT admet dans ces espaces un fort potentiel de renouvellement et de développement résidentiel.
- les espaces proches du rivage "à conforter".

## **PROTÉGER LES ESPACES NATURELS REMARQUABLES DU LITTORAL**

Les espaces remarquables doivent être préservés et bénéficier d'une protection particulière en tant qu'espaces les plus caractéristiques, riches ou sensibles du point de vue écologique. Leur préservation et leur valorisation participent au maintien et au renforcement de l'attractivité du territoire littoral du fait de leur valeur biologique ou écologique, assurent la pérennité d'écosystèmes spécifiques et contribuent en partie à conserver une mixité des usages du littoral.

Le SCoT identifie les espaces naturels remarquables du littoral à protéger :

- sont protégés au titre des espaces remarquables, les espaces concernés par une protection ou un inventaire environnemental,
- sont exclus des espaces remarquables, ceux, qui, bien que concernés par les protections et inventaires, ne présentent pas un caractère naturel (habitat isolé...).

# C. RESUME NON TECHNIQUE DU DOCUMENT D'AMENAGEMENT COMMERCIAL

## I. Les enjeux du DAC

En matière d'armature commerciale, les grands enjeux du Pays du Calais portent en particulier sur :

- la qualification des lieux de commerce,
- la gestion du risque de friches commerciales importantes,
- la qualité de services de proximité apportés aux habitants de l'ensemble du territoire.

Face à ces grands enjeux identifiés, le Pays du Calais a fixé trois grandes orientations générales définissant les objectifs pour l'évolution de l'armature commerciale à l'horizon 2028 :

### **1- Renforcer la dynamique commerciale du centre-ville de Calais :**

Le renforcement commercial du centre-ville de Calais contribuera à une optimisation du niveau de services à l'ensemble de la population du bassin de vie. Il répond également à l'objectif général de dynamique du centre d'agglomération.

### **2- Renforcer les centralités d'équilibre au sein du territoire et optimiser le maillage du territoire en services de proximité, en favorisant le maintien et le confortement des unités de proximité. Compléter l'offre de proximité dans le cadre de développement de nouveaux quartiers..**

Dans un objectif de limitation des déplacements contraints pour la réalisation d'achats à forte fréquence, et d'optimisation des services assurés à l'ensemble de la population, la réponse aux besoins des habitants nécessite d'être mieux répartie, en prenant en compte la localisation du développement démographique et les densités d'habitants. Cela implique de renforcer les centralités d'équilibre et polarités de quartier, tant au sein de l'agglomération que sur l'ensemble du territoire.

### **3- Pérenniser le rayonnement commercial de l'agglomération en favorisant la modernisation des pôles existants :**

Une stratégie en matière de commerce visant à pérenniser son rayonnement, est engagée depuis longtemps sur le territoire mais atteint aujourd'hui ses limites et nécessite d'être pérennisée par l'apport de nouvelles thématiques. Cette pérennisation passe par une qualification des pôles existants, plus que par le développement de nouvelles surfaces, dont un rythme trop élevé de développement pourrait amener à des transferts et des friches plus qu'à un développement économique du territoire, comme l'a montré le diagnostic prospectif.

Pour répondre à cet objectif de qualification et de pérennisation du rayonnement, le développement des zones commerciales est contraint, par l'instauration de prescriptions sur les plafonds de surfaces ou le type d'ensembles commerciaux pouvant se développer. Il s'agit ici aussi de limiter la consommation de fonciers nouveaux, en favorisant la modernisation et le renouvellement urbain, tout en conservant la possibilité d'une dynamique économique sur le territoire.

## II. La traduction du DAC dans le Document d'Orientations et d'Objectifs

### > Identifications des centralités

Il s'agira ici de ne pas procéder à une délimitation précise, mais plutôt à une dénomination.

Conformément aux deux premières orientations commerciales du Pays du Calais, la priorité du développement est donnée aux centralités urbaines :

- Centre-Ville de Calais,
- Ardres,
- Audruicq,
- Coulogne,
- Guines,
- Licques,
- Marck,
- Oye-Plage,
- Sangatte.

### > Délimitation des ZACOM

Afin de structurer l'offre, une hiérarchisation des ZACOM a été définie au travers de pôles de développement commercial, de pôles commercial majeurs à moderniser et de pôles relais.

#### **2 pôles de développement commercial :**

Le développement commercial contribuant au rayonnement du territoire se fera de manière focalisée sur 2 sites :

- la zone Cailloux / Chemin Vert / Rivière Neuve,
- le site d'Eurotunnel

#### **3 pôles commerciaux majeurs à moderniser :**

- Calais Ouest
- Calais Mivoix
- Calais Curie

#### **6 pôles relais :**

- Audruicq (Alliés / Château d'Eau)
- Autingues (ZA les Moulins)
- Coulogne (futur site)
- Guines (ZA du Moulin à l'Huile)
- Licques (zone de Courtebourne)
- Oye-Plage (futur site)

Le confortement de ces sites s'inscrit dans une logique d'amélioration du maillage de services de proximité à la population. En conséquence, il ne s'agit pas de développer des sites commerciaux générant de forts déplacements lointains, mais au contraire de contribuer à une limitation des déplacements contraints de la population pour des achats courants.

# D. RESUME NON TECHNIQUE DE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

## I. Occupation du sol et les espaces agricoles

### a. L'état initial de l'Environnement

Le Pays du Calais est considéré comme un territoire sans réelle identité paysagère. Pourtant il présente de nombreux atouts avec des paysages aussi riches que diversifiés nés de la transition entre la Flandre et l'Artois.

La trame Verte et Bleue définit les entités paysagères du territoire : la Mer, le Littoral, la Plaine, les Marais, le Glacis d'Artois, la Chaîne boisée et la Vallée de la Hem. Face à des aménagements mal intégrés, ces paysages sont soumis à de fortes pressions par rapport au maintien de leur qualité et de leur identité. La Trame Verte et Bleue pourrait jouer un rôle majeur dans la prise en compte de cet enjeu.

Concernant le cadre de vie un manque d'espaces verts est relevé.

Enfin, le territoire possède un patrimoine bâti intéressant mais menacé.

Si les enjeux du renforcement de l'identité du territoire ne sont pas pris en compte dans de futurs aménagements pouvant impacter sur le paysage, celui-ci risque de se banaliser et la trame Verte et Bleue ne remplira pas pleinement son rôle de structuration de l'espace et de valorisation de l'image du territoire.

### b. Les efforts du SCOT et conclusion

Vis-à-vis du chapitre 1 : "Structurer le développement du potentiel de développement économique"

Malgré un développement important des surfaces d'activité, les mesures d'insertion des projets laissent présager une bonne prise en compte de la qualité des paysages, avec une amélioration potentielle de la qualité des différentes entités paysagères identifiées dans la Trame Verte et bleue si les aménagements permettent de faire ressortir leurs caractéristiques.

Vis-à-vis du chapitre 2 : "Organiser la cohérence des espaces de vie aux différentes échelles du territoire"

Malgré une densification du tissu urbain, le SCOT engage de multiples mesures en faveur du paysage.

Le cadre de vie semble également s'améliorer par la recherche d'une intégration d'espaces verts dans le tissu urbain, une offre de typologies de logements plus diversifiée permettant le parcours résidentiel des ménages et le développement d'une offre de transport adaptée au contexte.

Ces mesures sont d'autant plus importantes sachant que le vieillissement de la population va continuer de s'accroître.

Le scénario choisi va donc à l'encontre de celui "au fil de l'eau" où l'étalement urbain s'accroît et entraîne la perte d'une qualité paysagère forte et diversifiée que possède le territoire.

En revanche, les deux scénarios vont dans le sens du maintien des richesses patrimoniales.

Vis-à-vis du chapitre 3 : "Préserver l'environnement pour inscrire le territoire dans la durabilité"

Le projet du SCOT et le scénario "au fil de l'eau" s'opposent en tout point sur cet axe, l'un valorise l'image du Pays et renforce son identité tandis que l'autre tend vers sa banalisation.

### Conclusion

Globalement, les mesures affichées dans les 3 axes affichent une forte volonté d'amélioration du cadre de vie et une préservation des spécificités paysagères du territoire (dont un effort particulier sur le territoire du Parc Naturel Régional des Caps et Marais d'Opale). Un grand nombre de mesures encadrent l'urbanisation. Toutefois, une vigilance particulière devra être à l'aménagement d'infrastructures.

## II. Le paysage, le patrimoine et le cadre de vie

### a. L'état initial de l'Environnement

Le Pays du Calais est considéré comme un territoire sans réelle identité paysagère. Pourtant il présente de nombreux atouts avec des paysages aussi riches que diversifiés nés de la transition entre la Flandre et l'Artois.

La trame Verte et Bleue définit les entités paysagères du territoire : la Mer, le Littoral, la Plaine, les Marais, le Glacis d'Artois, la Chaîne boisée et la Vallée de la Hem. Face à des aménagements mal intégrés, ces paysages sont soumis à de fortes pressions par rapport au maintien de leur qualité et de leur identité. La Trame Verte et Bleue pourrait jouer un rôle majeur dans la prise en compte de cet enjeu.

Concernant le cadre de vie un manque d'espaces verts est relevé.

Enfin, le territoire possède un patrimoine bâti intéressant mais menacé.

Si les enjeux du renforcement de l'identité du territoire ne sont pas pris en compte dans de futurs aménagements pouvant impacter sur le paysage, celui-ci risque de se banaliser et la trame Verte et Bleue ne remplira pas pleinement son rôle de structuration de l'espace et de valorisation de l'image du territoire.

### b. Les efforts du SCOT et conclusion

Vis-à-vis du chapitre 1 : "Structurer le développement du potentiel de développement économique"

Malgré un développement important des surfaces d'activité, les mesures d'insertion des projets laissent présager une bonne prise en compte de la qualité des paysages, avec une amélioration potentielle de la qualité des différentes entités paysagères identifiées dans la Trame Verte et bleue si les aménagements permettent de faire ressortir leurs caractéristiques.

Vis-à-vis du chapitre 2 : "Organiser la cohérence des espaces de vie aux différentes échelles du territoire"

Malgré une densification du tissu urbain, le SCOT engage de multiples mesures en faveur du paysage. Le cadre de vie semble également s'améliorer par la recherche d'une intégration d'espaces

verts dans le tissu urbain, une offre de typologies de logements plus diversifiée permettant le parcours résidentiel des ménages et le développement d'une offre de transport adaptée au contexte. Ces mesures sont d'autant plus importantes sachant que le vieillissement de la population va continuer de s'accroître.

Le scénario choisi va donc à l'encontre de celui "au fil de l'eau" où l'étalement urbain s'accroît et entraîne la perte d'une qualité paysagère forte et diversifiée que possède le territoire.

En revanche, les deux scénarios vont dans le sens du maintien des richesses patrimoniales.

Vis-à-vis du chapitre 3 : "Préserver l'environnement pour inscrire le territoire dans la durabilité"

Le projet du SCOT et le scénario "au fil de l'eau" s'opposent en tout point sur cet axe, l'un valorise l'image du Pays et renforce son identité tandis que l'autre tend vers sa banalisation.

## Conclusion

Globalement, les mesures affichées dans les 3 axes affichent une forte volonté d'amélioration du cadre de vie et une préservation des spécificités paysagères du territoire (dont un effort particulier sur le territoire du Parc Naturel Régional des Caps et Marais d'Opale). Un grand nombre de mesures encadrent l'urbanisation. Toutefois, une vigilance particulière devra être à l'aménagement d'infrastructures.

## III. Le milieu naturel et la biodiversité

### a. L'état initial de l'Environnement

La préservation des espaces naturels constitue l'un des principaux enjeux en matière d'environnement.

Le territoire du Calaisis possède de nombreux milieux naturels remarquables : une Réserve Naturelle Nationale, une Réserve Naturelle Régionale, cinq sites Natura 2000, deux Arrêtés de Protection Biotope. Au total ces espaces représentent 15 000 ha environ. Le territoire possède également 29 000 ha de zones en ZNIEFF (22 987 ha en ZNIEFF de type 2, soit 33,7 % du territoire et 15632ha en ZNIEFF de type 1, soit 22,9 % du territoire). La plupart de ces espaces sont des sites reconnus, protégés et sont des sources de grandes biodiversités. Au total, 44 % du territoire fait l'objet d'une reconnaissance en terme de valeur écologique. Les grandes unités écologiques qui composent ces milieux sont : le littoral, les zones humides intérieures, le bocage, les bois et les forêts. Pour maintenir cette richesse et permettre des connexions écologiques entre ces espaces de nature, une Trame Verte et Bleue a été élaborée en 2007.

La poussée de l'urbanisation (le résidentiel et les parcs d'activités), les projets d'infrastructures de transports et portuaires confèrent à la Trame Verte et Bleue un rôle majeur dans la protection des coeurs de nature et l'amélioration des continuités écologiques. Celle-ci devrait à long terme permettre de maintenir et développer la biodiversité du territoire et le réseau d'espaces naturels. Si au contraire elle n'est pas prise en compte dans les différents projets d'aménagement, les milieux naturels risquent de se fragmenter davantage.

### b. Les efforts du SCoT et conclusion

Vis-à-vis du chapitre 1 : "Structurer le développement du potentiel de développement économique"

Globalement, les enjeux de préservation de la biodiversité ont été pris en compte dans le choix de localisation du développement économique. Le volet "zones susceptibles d'être touchées de manière notable" complète l'analyse.

Toutefois, le fort développement de surfaces d'activités et d'infrastructures linéaires peut fortement perturber la qualité des continuités écologiques.

Vis-à-vis du chapitre 2 : "Organiser la cohérence des espaces de vie aux différentes échelles du territoire"

Il semble que le scénario du SCoT et celui "au fil de l'eau" soient tout deux en faveur de la protection des milieux naturels et de la biodiversité. Au niveau de la cohérence des espaces de vie aux différentes échelles du territoire, le SCoT tient à la prise en compte du contexte urbain et des espaces limitrophes et ceci d'autant plus si ce sont des milieux naturels ou contenant des éléments naturels comme les cours d'eau.

Vis-à-vis du chapitre 3 : "Préserver l'environnement pour inscrire le territoire dans la durabilité"

Les nombreuses mesures de protection ne font que renforcer la qualité paysagère, le cadre de vie, les espaces naturels et la biodiversité. À l'inverse du scénario "au fil de l'eau", le projet de développement du SCoT donne un rôle majeur à la Trame Verte et Bleue dans la préservation des continuités écologiques.

### Conclusion

L'application de la trame verte et bleue, l'animation du PNR des Caps et de Marais d'Opale (pour les communes concernées) et les prescriptions d'accompagnement de l'urbanisation composent les outils essentiels du SCoT. L'application de ces mesures et intentions devraient permettre de constater une amélioration de la qualité écologique du territoire.

La délimitation des "coeurs de nature" représente 29 % du territoire, (part supérieure aux surfaces en ZNIEFF de type 1) et la part des "corridors" représente 5% du territoire. La prise en compte accrue de l'écologie concerne donc 34 % du Calaisis.

## IV. La gestion de la ressource en eau

### a. L'état initial de l'Environnement

Sur le territoire du Pays du Calais, les rejets industriels polluants sont traités en majorité aux stations d'épuration de Calais.

La grande majorité des communes du Pays du Calais ont un zonage d'assainissement qui prévoit soit un assainissement collectif avec une unité de traitement locale ou un raccordement à une station d'épuration intercommunale, soit de l'assainissement non collectif avec la mise aux normes des installations. Le territoire présente des capacités d'augmentation d'alimentation en eau potable et de traitement des eaux usées en assainissement collectif.

Aussi, certaines filières d'assainissement non-collectif sont vétustes et ne fonctionnent que partiellement voire pas du tout, et rejettent directement les eaux usées dans le milieu naturel. Ceci est d'autant plus menaçant dans les secteurs hydrogéologiques sensibles à protéger.

Aussi, les eaux souterraines sont de bonne qualité mais en cours de dégradation, et les eaux superficielles de qualité variable. La qualité des plans d'eau du Pays du Calais semble bonne au regard du peu de mesures disponibles.

Les enjeux liés à l'eau concernent la prise en compte et la préservation des points de captages de l'eau, la préservation ou la reconquête du bon état des eaux de surface par la traduction des démarches

réglementaires des SAGEs en les rattachant aux projets territoriaux et en développant les mesures de bonnes pratiques de gestion des eaux pour en assurer la qualité.

Une légère amélioration de la qualité des eaux superficielles, ralentie par la problématique du développement urbain sur l'arrière Pays (beaucoup d'urbanisation en assainissement non collectif) est à prévoir dans le scénario "au fil de l'eau".

### b. Les efforts du SCOT et conclusion

Vis-à-vis du chapitre 1 : "Structurer le développement du potentiel de développement économique"

Globalement, les enjeux de préservation de la qualité de l'eau et des milieux aquatiques ont été pris en compte dans les choix de développement économique. Le volet "zones susceptibles d'être touchées de manière notable" complète l'analyse, et notamment la prise en compte des secteurs hydrauliques les plus sensibles.

Toutefois, comme pour les autres sujets environnementaux, le fort développement de surfaces d'activités et d'infrastructures linéaires peut perturber la qualité des eaux superficielles ou souterraines.

La majorité des zones prévues étant déjà prévues dans le schéma directeur du Calais, le SCOT permet de mieux encadrer l'intégration de la prise en compte de l'eau. Il est donc espéré une amélioration vis-à-vis du scénario "au fil de l'eau".

Vis-à-vis du chapitre 2 : "Organiser la cohérence des espaces de vie aux différentes échelles du territoire"

Le scénario du SCOT et celui "au fil de l'eau" sont proches en ce qui concerne la gestion de l'eau par exemple la recherche d'une solidarité entre territoires est présente pour l'alimentation en eau. Il faut tout de même noter une prévision d'augmentation de la population et donc de la pression sur la ressource et sur le traitement des eaux usées.

Vis-à-vis du chapitre 3 : "Préserver l'environnement pour inscrire le territoire dans la durabilité"

La préservation de la ressource en eau ainsi que sa qualité constitue un enjeu fondamental pour le territoire. Grâce aux mesures du SCOT celle-ci tend à s'améliorer ce qui est également le cas dans le scénario "au fil de l'eau" qui prévoit une légère amélioration de la qualité des eaux superficielles, mais qui serait probablement ralentie par le développement urbain sur l'arrière-pays (beaucoup d'urbanisation en assainissement non collectif).

## Conclusion

Globalement, le nouveau modèle de développement urbain du SCOT devrait permettre une amélioration globale de la qualité des eaux, même si malgré des capacités d'alimentation et de traitements suffisants, la pression sur la ressource devrait perdurer au regard des objectifs de croissance d'activités et de croissance démographique : De nombreuses mesures accompagnent le SDAGE et les SAGE, à la fois sur la préservation des ressources, sur le traitement, mais aussi sur la gestion des eaux pluviales ou la prise en compte des eaux superficielles.

## V. La qualité de l'air, l'énergie et le réchauffement climatique

### a. L'état initial de l'Environnement

Le territoire du Pays du Calais manque d'énergie propre et dépend en grande partie des énergies non renouvelables et qui de plus proviennent de l'extérieur du territoire.

Il y a une forte augmentation des consommations d'énergie et des émissions de CO<sup>2</sup> sur le territoire du Calais due aux transports et aux bâtiments.

Le territoire bénéficie d'une bonne dispersion des polluants de par sa situation géographique proche du littoral. On note toutefois des dépassements récurrents des valeurs limites journalières en poussières fines PM10. Cependant, le territoire possède quelques facteurs jouant un rôle majeur dans les émissions de polluants : l'industrie et les transports. La région est l'une des plus émettrices de France.

De plus, le trafic ferroviaire et surtout maritime n'est pas négligeable pour les rejets en oxyde d'azote et en dioxyde de soufre. L'indice ATMO est un indicateur de la qualité de l'air, calculé chaque jour à partir des stations urbaines et périurbaines sur Calais et Sangatte. Celui du Calais est inférieur ou égal à 42, ce qui représente une qualité de l'air relativement bonne avec toutefois des dépassements récurrents des valeurs limites journalières en poussières fines PM10. Aussi, la Région Nord-Pas de Calais a été classée en zone sensible pour la pollution par les poussières. Le Plan de Protection de l'Atmosphère et le SRCAE vont influencer l'évolution de manière positive.

Toutefois, les déplacements dominés par l'usage de la voiture représentent une part importante dans la pollution de l'air.

Dans le scénario "au fil de l'eau", l'essor du volet déplacement et habitat devrait entraîner une dégradation de la qualité de l'air. La consommation en énergie qui continuera à s'accroître.

### b. Les efforts du SCoT et conclusion

Vis-à-vis du chapitre 1 : "Structurer le développement du potentiel de développement économique"

Globalement, le développement important des activités liées au transport induit une augmentation des émissions polluantes et une consommation énergétique. Sur ce sujet, le Calais peut être considéré comme victime de sa localisation, malgré l'activité que cela permet.

C'est pourquoi le SCoT appuie fortement la recherche de l'intermodalité moins génératrice de nuisances environnementales.

Comme pour les autres sujets environnementaux, la majorité des zones de développement étant déjà prévues dans le schéma directeur du Calais, le SCoT permet de mieux encadrer cette intermodalité.

Par ailleurs, le SCoT mise peu sur un développement industriel souvent lié à des émissions polluantes.

Aussi, le SCoT inscrit une réelle volonté d'exploiter les ressources énergétiques renouvelables, ce qui n'était pas inscrit au schéma directeur.

Il est donc espéré une amélioration vis-à-vis du scénario "au fil de l'eau".

Vis-à-vis du chapitre 2 : "Organiser la cohérence des espaces de vie aux différentes échelles du territoire"

Par rapport aux émissions de GES le scénario du SCoT qui prévoit une bonne desserte en transport en commun, améliore le scénario "au fil de l'eau" qui en revanche prévoit d'accroître la périurbanisation dans l'arrière-pays, l'augmentation du trafic routier et le phénomène de congestion.

Vis-à-vis du chapitre 3 : "Préserver l'environnement pour inscrire le territoire dans la durabilité"

Avec l'augmentation de population, d'infrastructures de transports et d'habitations prévues par le SCoT, les conséquences du projet de développement vont dans le sens du scénario "au fil de l'eau" : dégradation de la qualité de l'air et augmentation de la consommation en énergie malgré un recours plus important aux énergies renouvelables.

### Conclusion

Le SCoT prescrit un ensemble de mesures visant la réduction des émissions polluantes, y compris les gaz à effet de serre. Malgré l'augmentation de population, d'infrastructures de transports et d'habitations prévues par le SCoT, les mesures d'insertion et de cadrage permettent de limiter les incidences vis à vis du scénario "au fil de l'eau".

Toutefois, le Calais reste un territoire où le transit devrait augmenter, il est donc dépendant des conjonctures économiques et des stratégies internationales en termes de transports moins polluants, même si le territoire affiche une forte volonté en terme d'intermodalité.

## VI. L'environnement sonore

### a. L'état initial de l'Environnement

Les nuisances sonores sont essentiellement liées au trafic routier et sont situées proches des endroits appelés "points noirs". Ces points noirs représentent des endroits où les nuisances sonores sont importantes et où il est important de mettre en place des outils de protection de lutte contre le bruit. Sur le territoire du Calaisis les autoroutes A25 et A16 par exemple sont des points noirs. Dans l'ensemble les nuisances sonores qui restent tout de même relativement faibles à l'échelle du territoire.

Un plan de résorption des nuisances sonores est projeté.

La prise en compte du bruit dans les réflexions de développement de l'aéroport de Calais-Mark qui ne possède à ce jour pas de Plan d'Exposition au Bruit et la prise en compte des nuisances liées aux transports routier et maritime (port) sont les deux enjeux majeurs de ce volet.

Les nuisances sonores devraient s'accroître si aucune mesure n'est prise concernant les points noirs. En effet, l'augmentation de la population et le maintien de la voiture comme principal moyen de transport devrait engendrer la croissance du trafic routier et des phénomènes de congestion.

### b. Les efforts du SCOT et conclusion

Vis-à-vis du chapitre 1 : "Structurer le développement du potentiel de développement économique"

Globalement, le développement important des activités liées au transport induit une augmentation des émissions sonores. Les mesures recherchant un moindre développement des transports routiers permettent de mieux encadrer ces nuisances. Hors démarches contenues dans le SCoT, les connaissances des lieux les plus sensibles via le classement sonore des infrastructures de transports terrestres en milieu urbain et non urbain permettent aujourd'hui d'apporter des réponses concrètes que l'urbanisation post SCoT va pouvoir prendre en compte.

Aussi, la charte d'excellence environnementale devrait permettre, au fil du temps d'apporter des améliorations vis-à-vis du scénario "au fil de l'eau".

Vis-à-vis du chapitre 2 : "Organiser la cohérence des espaces de vie aux différentes échelles du territoire"

Il y a une prise en compte des nuisances sonores liées au transport routier dans les deux scénarios.

Le SCoT permet tout de même une meilleure organisation urbaine, notamment via l'objectif de recentrer le développement urbain sur les villes et bourgs centres. Sur ce chapitre 2, le scénario SCoT apparaît positif vis-à-vis du scénario "au fil de l'eau".

Vis-à-vis du chapitre 3 : "Préserver l'environnement pour inscrire le territoire dans la durabilité"

L'ensemble des mesures de cet axe permet d'atténuer les nuisances sonores par rapport au scénario "au fil de l'eau". En effet, la protection de la nature et le développement de la végétation à certains endroits du territoire, les différentes actions et mesures au profit d'une mise en valeur du paysage avec par exemple la plantation de haies ou autres végétations pour améliorer le cadre de vie et intégrer la nature en ville jouent un rôle majeur dans l'atténuation des nuisances sonores.

Par ailleurs, la mesure complémentaire précisément citée dans cette analyse vient encore renforcer l'atténuation des nuisances sonores. Au vu de ces mesures, malgré la croissance prévisible du trafic routier et le développement résidentiel, le territoire devrait rester faiblement touché par d'importantes nuisances sonores. De plus, le phénomène de congestion présent et accentué dans le scénario "au fil de l'eau" devrait être plus faible étant donné la restructuration du tissu urbain.

## Conclusion

Comme pour le volet précédent, le SCoT du Calaisis incite à une moindre diffusion des nuisances sonores via les efforts d'intermodalité. Toutefois, l'augmentation d'infrastructures de transports sera un élément majeur d'augmentation des surfaces soumises au bruit. La qualité des aménagements sera donc essentielle.

## VII. La gestion des déchets

### a. L'état initial de l'Environnement

Le territoire du Calaisis est bien doté en équipements de traitement et en déchetteries. En 2002, la production de déchets ménagers et assimilés (ordures ménagères brutes et encombrants) était de 95 161 tonnes, ce qui représente une production de déchets de 610,7 kg/hab/an. Les tonnages collectés cette même année en vue d'une valorisation matière étaient de 23 536 tonnes, soit 151,0 kg/hab/an, ce qui est légèrement inférieur à la moyenne régionale (157,2 kg/hab/an). Suite à la mise en place du tri sur la CCRAVH et le développement des déchetteries, les performances ont évolué.

On note également une diminution du recours aux décharges internes pour les industries.

L'enjeu est ici de compléter les dispositifs de gestion et de diminution des déchets car avec l'augmentation du nombre de ménages et le développement des activités industrielles à venir, la production de déchets devrait augmenter. L'amélioration de la disparité des équipements de collecte est aussi à prendre en compte. On compte 6 déchetteries sur le territoire gérées par le SEVADEC qui sont accessibles à l'ensemble des habitants des collectivités adhérentes. Le SEVADEC a également construit un centre de tri opérationnel depuis juin 2004.

### b. Les efforts du SCOT et conclusion

Vis-à-vis du chapitre 1 : "Structurer le développement du potentiel de développement économique"

Comme pour d'autres thèmes environnementaux, la charte d'excellence environnementale devrait permettre, au fil du temps d'apporter des améliorations vis-à-vis du scénario « au fil de l'eau » étant donné qu'elle s'applique aux futures zones d'activités mais aussi aux requalifications à venir.

Vis-à-vis du chapitre 2 : "Organiser la cohérence des espaces de vie aux différentes échelles du territoire"

Le scénario "au fil de l'eau" peut laisser présager d'une moindre production de déchets par une diminution de la population.

Vis-à-vis du chapitre 3 : "Préserver l'environnement pour inscrire le territoire dans la durabilité"

Les mesures de restructuration de collecte sur le territoire, prescrites dans le SCOT devraient permettre d'améliorer la gestion des déchets.

### Conclusion

Globalement, le SCOT devrait donc permettre d'accompagner la tendance d'amélioration de traitement des déchets perçue dans le scénario "au fil de l'eau". Toutefois, les émissions de déchets restent dépendantes de politiques dépassant les mesures d'aménagement urbain. La production de déchets pourrait s'avérer plus importante que dans le scénario "au fil de l'eau" (augmentation de 2% de la population et augmentation des surfaces d'activités). Toutefois la réduction des émissions de déchets animée par le SEVADEC limite les besoins en équipements.

## VIII. La gestion des risques naturels

### a. L'état initial de l'Environnement

Le Pays du Calaisis est fortement impacté par les risques naturels d'inondations et les mouvements de terrains. En effet, toutes les communes du territoire ont déjà eu un arrêté de catastrophe naturelle "inondation" et 18 d'entre-elles en ont également eu concernant les mouvements de terrains-tassements en 1999.

36 communes sur les 63 du Pays du Calaisis sont concernées par des Plans de Prévention des Risques d'inondation prescrits à partir de 2000. La vallée de la Hem et les pieds de coteaux sont particulièrement sensibles. Parmi les PPR on trouve, le PPR côtes à falaises et le PPR Inondation de la Vallée de la Hem qui ont été approuvés, en revanche le PPR côte basse meuble nord est en cours de validation. Aussi, les aléas de submersion marine sont maintenant connus.

Le territoire pourtant fortement touché par les risques d'inondation ne les maîtrise pas entièrement.

L'enjeu ici serait donc d'améliorer la prise en compte des risques naturels d'inondation dans l'aménagement et d'améliorer l'ensemble des conditions permettant de limiter les inondations dans les zones à risque, ainsi que l'aboutissement des PPR Inondation et leur application. Dans le scénario « au fil de l'eau » le territoire intègre au fur et à mesure les documents réglementaires prenant en compte les risques.

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 waterings.

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...).

Enfin, le territoire est concerné par un risque d'aléas sismique faible et un aléas retrait / gonflement d'argiles parfois fort.

## **b. Les efforts du SCOT et conclusion**

Vis-à-vis du chapitre 1 : "Structurer le développement du potentiel de développement économique"

Comme pour d'autres thèmes environnementaux, la charte d'excellence environnementale devrait permettre, au fil du temps d'apporter des améliorations vis-à-vis du scénario « au fil de l'eau » étant donné qu'elle s'applique aux futures zones d'activités mais aussi aux requalifications à venir. Toutefois, la part importante de territoire artificialisé rend l'appréciation de la prise en compte de l'augmentation des risques fortement dépendante de la bonne application des mesures de prise en compte des eaux pluviales.

Vis-à-vis des chapitres 2 et 3 : "Organiser la cohérence des espaces de vie aux différentes échelles du territoire" et "Préserver l'environnement pour inscrire le territoire dans la durabilité"

Les mesures citées dans ce chapitre restreignent la consommation foncière des projets. De plus, si ces mesures sont respectées elles permettront de diminuer les risques d'inondation au niveau du projet et la vulnérabilité des populations exposées. À long terme, ces mesures améliorent le scénario "au fil de l'eau" concernant les risques naturels.

## **Conclusion**

Globalement, le SCoT devrait permettre de limiter le développement de risques liés à l'urbanisation et donc améliorer les influences humaines constatées pour le scénario "au fil de l'eau". Toutefois, le territoire reste vulnérable aux risques naturels de part sa position derrière un cordon littoral fragile face à la montée des eaux marines et de part sa position en aval de bassins versants qui devraient subir une augmentation des phénomènes de crues. L'élaboration des PPRi complèteront donc de manière cruciale ce SCoT.

# **IX. La gestion des risques industriels**

## **a. L'état initial de l'Environnement**

Le Pays du Calais présente un caractère industriel, dont des établissements classés SEVESO et industries classées pour la protection de l'environnement.

Aussi, le territoire devra toutefois intégrer les Plans de Prévention des Risques Technologiques nécessaires.

Le Calais est donc suffisamment peuplé et industrialisé pour comporter des risques importants (toxique, d'explosion, thermiques ou encore de contamination par des substances radioactives). Le territoire présente également des risques miniers.

La surveillance de ces risques doit être poursuivie et des mesures doivent intégrer les documents d'urbanisme afin de gérer ceux-ci à leur source.

La prise en compte des risques industriels dans la définition d'espace d'extension est l'enjeu de cette thématique.

Dans le scénario "au fil de l'eau" c'est surtout les risques liés aux transports qui devraient s'accroître.

## **b. Les efforts du SCOT et conclusion**

Vis-à-vis du chapitre 1 : "Structurer le développement du potentiel de développement économique"

Sans être une tendance lourde, le développement des flux sur le territoire peut engendrer une augmentation des risques vis-à-vis du scénario "au fil de l'eau".

Vis-à-vis du chapitre 2 : "Organiser la cohérence des espaces de vie aux différentes échelles du territoire"

L'insistance sur la compatibilité entre activités et vocation résidentielle des lieux dans le scénario du SCoT rendra la population moins vulnérable aux risques industriels vis-à-vis du scénario "au fil de l'eau".

Vis-à-vis du chapitre 3 : "Préserver l'environnement pour inscrire le territoire dans la durabilité"

Globalement, le Calaisis comporte un certain nombre d'activités à risque. Toutefois, l'appréciation de l'incidence du SCoT est essentiellement liée au développement d'infrastructures de transport qui augmentent les surfaces soumises aux transports dangereux. La coordination entre le développement des infrastructures et l'habitat sera donc indispensable.

## **Conclusion**

Globalement, le Calaisis comporte un certain nombre d'activités à risque. Toutefois, l'appréciation de l'incidence du SCoT est essentiellement liée au développement d'infrastructures de transport qui augmentent les surfaces soumises aux transports dangereux. La coordination entre le développement des infrastructures et l'habitat sera donc indispensable.