

SCoT de l'Artois

DOCUMENT D'ORIENTATIONS ET D'OBJECTIFS (DOO) ET DOCUMENT D'AMENAGEMENT ARTISANAL, COMMERCIAL ET LOGISTIQUE (DAACL)

Réunion des Personnes publiques Associées

9 septembre 2024

Maurice LECONTE, Vice-Président en charge du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) souhaite la bienvenue aux personnes présentes pour cette réunion des Personnes Publiques Associées (PPA) qui a pour objet la présentation de la version de travail du Document d'Orientations et d'objectifs (DOO) et du Document d'Aménagement Artisanal, Commercial et Logistique (DAACL) dans le cadre de la révision du SCoT de l'Artois. Ces deux documents ont été co-écrits avec les élus et les équipes techniques afin de répondre aux enjeux définis dans le Projet d'Aménagement Stratégique.

1/Contexte de la démarche et méthodologie de travail (diapos 2 à 6)

La révision du SCoT s'inscrit dans une démarche globale de planification à l'échelle de la CABBALR et s'articule avec d'autres documents de planification : les documents de rang supérieur que le SCoT doit intégrer (SRADDET, SRCE, SAGE, SDAGE) et les documents de rang inférieur en cours à l'échelle de l'Agglomération ou non (TVB, Plan Paysage, Carte du Bruit Stratégique, PDU). Ces éléments sont repris dans un schéma global présenté aux PPA.

Il est rappelé que le Projet d'Aménagement Stratégique du SCoT, traduction du Projet de Territoire de l'Agglomération, a été débattu en février 2024. La méthodologie de travail pour produire le DOO et le DAACL est ensuite présentée.

2/ Présentation des Axes du DOO et du DAACL (diapos 7 à 42)

Pour chaque axe du DOO, les constats et problématiques, les risques et évolutions si rien n'est fait et les enjeux qui en découlent sont rappelés, pour ensuite décliner les orientations, prescriptions et recommandations proposées pour y répondre.

- Axe 1 : Affirmation du caractère multipolaire du territoire basé sur l'articulation entre polarités et bassins de vie.
- Axe 2 : Répondre aux défis du changement climatique tout en préservant la nature et la biodiversité.
- Axe 3 : Garantir une qualité de vie harmonieuse, un bien-être et une proximité sur l'ensemble du territoire.
- Axe 4 : Accélérer les dynamiques de transition économique.

- Le DAACL est ensuite présenté, il comporte 4 axes également : Axe 1 : Le tissu commercial, artisanal et logistique participe à l'armature territoriale
- Axe 2 : Le développement commercial, artisanal et logistique s'inscrit dans une logique de sobriété foncière
- Axe 3 : Le développement commercial, artisanal et logistique s'inscrit dans un contexte de transitions
- Axe 4 : Le territoire bénéficie d'une image cohérente et améliorative.

3/ Echanges avec les PPA

Clément CARLIER, Région Hauts-de-France, tient à signaler qu'à ce jour la modification du SRADDET n'est pas approuvée. Les chiffres indiqués dans le DOO sont ceux issus de la mise en consultation et des ajustements sont encore possibles après les avis des PPA. La loi Climat et Résilience laisse au Préfet jusqu'au 22 novembre 2024 pour approuver le SRADDET modifié.

Il est précisé que les documents distribués sont encore à l'état de documents de travail, ils seront mis à jour au regard de l'évolution du SRADDET.

Brigitte GROENWALD, Métropole Européenne de Lille, intervient sur la logistique et soulève un point de vigilance par rapport aux retombées économiques et en matière de mobilité du Canal Seine Nord Europe (CSNE).

Maurice LECONTE confirme que le territoire va profiter des flux du CSNE et qu'une attention particulière doit être portée sur l'augmentation des flux engendrés par celui-ci.

Thierry LETANG, VNF, souligne qu'avec la réglementation actuelle au niveau du port de Béthune, il est moins coûteux pour un chargeur d'utiliser la route que le canal. Une réflexion est aussi à mener avec les pouvoirs publics à ce sujet.

Lelio PEDRINI, Président du SIVOM du Bruaysis et Vice-Président à l'accompagnement technique des communes du territoire sud, s'interroge sur le changement d'usage des commerces en rez-de-chaussée car, dans certaines villes, ceux-ci deviennent du résidentiel ou des AirBnB. Il souhaiterait savoir si comme pour les fermes remarquables, les commerces de centres-villes ou centres-bourgs peuvent être inscrits dans le PLU afin d'interdire le basculement vers des activités résidentielles.

Il lui est répondu que dans le cadre du PLU, il sera possible de le faire puisque ce document définit la vocation des zones et la sauvegarde des linéaires au sein des centralités commerciales. Les outils pour y arriver ne sont pas détaillés dans le SCOT, mais l'idée est bien de préserver les linéaires ou zones commerciales au sein des centralités.

Lelio PEDRINI ajoute que les étages pourraient quant à eux accueillir du logement.

Pierre DURIEZ, Président du Conseil de Développement, précise que la typologie des commerces de centres-villes ne permet parfois pas d'accéder à l'étage sans passer par le commerce. Il faut donc réfléchir à l'accessibilité pour du locatif à l'étage.

Lelio PEDRINI donne l'exemple de Bruay qui, dans la rénovation des locaux commerciaux et dans la revitalisation du centre-ville, est confrontée à cette difficulté. Les propriétaires des commerces occupaient le logement à l'étage avec un accès direct dans le commerce. Son inquiétude porte plutôt sur la transformation en « résidentiel courts-séjours » des commerces de centre-ville et de l'importance de maintenir de l'activité commerciale de détail en hypercentre ou centre-ville pour éviter une forme de mitage.

Yannick VISSOUZE, Directeur Général Adjoint développement économique, indique que les périmètres de sauvegarde sont induits par l'écriture d'une prescription et qu'il faudra définir des périmètres réalistes en lien avec les communes. Il précise aussi qu'un groupe de travail sur la vacance commerciale est piloté par Grégory DEBAS, Conseiller Délégué en charge des commerces et de l'Artisanat, au sein duquel la question des périmètres de préservation a déjà été soulevée, ainsi que la question des changements d'usage d'un commerce sans autorisation. Il existe également des mesures proactives pour accompagner les communes dans la recherche de nouvelles activités et d'autres dispositifs pour les aider dans la revitalisation commerciale.

Alain VANNEUFVILLE complète en indiquant qu'un travail collaboratif a été mené entre l'AULA et le service du Développement Economique de l'Agglomération dans le cadre de la politique du commerce validée en 2018. L'identification des périmètres de centralité dont des linéaires commerciaux, a été réalisée avec les élus sur chacune des communes ; ce travail devra être actualisé et une observation dynamique sur l'état de la vacance commerciale en lien avec la vacance résidentielle est également à réaliser par les services de l'Agglomération.

Hélène STAELEN, Chambre d'Agriculture, intervient sur le changement de destination des bâtiments en zones agricoles et naturelles. Elle prend pour exemple des exploitations qui ont besoin de délocaliser leurs bâtiments d'élevage du fait des distances de réciprocité ou d'exploitations non reprises et interroge sur les mesures prises pour que ces bâtiments ne deviennent pas des friches. Elle évoque les différentes manières de valoriser ces bâtiments, dont le logement, les activités artisanales ou touristiques style gîte. Selon la Chambre d'Agriculture, il faudra donc veiller à ce que le règlement des PLU soit assez large pour éviter d'être confronté à terme à des demandes d'évolution de ce bâti qui ne pourraient pas aboutir du fait d'un règlement restrictif.

Elle revient ensuite sur des points que la Chambre a déjà mentionné lors de la présentation du PAS. Tout d'abord, par rapport aux espaces remarquables, la Chambre a demandé qu'il n'y ait pas trop de contraintes sur les espaces environnementaux, et notamment les ZNIEFF, afin de ne pas avoir un effet bloquant sur les activités agricoles. Cette remarque sera donc de nouveau formulée pour le DOO.

Ensuite, elle évoque la Trame Verte et Bleue et la réponse faite à la suite des remarques envoyées pour le PAS indiquant que ce point serait vu au niveau du PLU. Elle pense que, par rapport à la compatibilité des documents SCoT/PLU, il n'y aura peut-être pas de marge de manœuvre.

Il lui est répondu sur ce dernier point que la démarche spécifique d'élaboration de la Trame Verte et Bleue à l'échelle de l'Agglomération est en cours et que la chambre d'agriculture sera bien associée. Il est bien précisé que seule la trame de principe sera intégrée dans le DOO et que le SCoT ne sera pas plus précis.

Alain VANNEUFVILLE répond sur le sujet du changement de destination et rappelle le cadre de l'objectif associé à savoir « de lutter contre la baisse du nombre d'exploitations agricoles sur le territoire » et la prescription associée : « le changement de destination des exploitations agricoles présentant un intérêt architectural et patrimonial doit se limiter prioritairement au développement d'activités de diversification agricole en lien avec l'agriculture, l'agrotourisme (gîte, vente directe, AirBnB à la rigueur) et aux activités touristiques, artisanales et de services ». Comme la Chambre d'Agriculture a indiqué la possibilité d'un changement de destination vers l'habitat, il demande s'il faut l'ajouter.

Lelio PEDRINI trouve intéressant d'ajouter l'habitat pour les corps de ferme situés en cœur de village. Il prend l'exemple d'Ourton où un corps de ferme a été réhabilité en 8 logements pour les personnes âgées et par répercussion celui-ci libère des logements plus grands où l'accueil de nouvelles familles devient possible. Cela rejoint également le constat fait par rapport au vieillissement de la population

avec une volonté de rester sur le territoire ainsi que la réduction de la consommation de terres agricoles et permettant une nouvelle offre de logements sur le territoire.

Il est rappelé que l'objectif de cette prescription est d'empêcher la réduction du nombre d'exploitations agricoles et de maintenir l'activité agricole dans ces bâtiments. Cela pose également la question de la diversification de l'activité. Si cette prescription est trop large, elle ne répondra plus vraiment à l'objectif et si elle est trop stricte, elle peut empêcher d'avoir un repreneur et générer une friche. L'avis des PPA est donc important sur cette question précise, afin de mieux répondre aux enjeux du territoire : cette prescription doit-elle être maintenue ou non et si elle est maintenue, faut-il ouvrir le changement de destination à l'habitat en précisant qu'elle perdrait alors un peu de son sens.

Lelio PEDRINI cite un autre exemple sur la commune de Camblain-Châtelain où il y avait une quinzaine d'agriculteurs là où ils ne sont plus que 3 maintenant alors que tout le parcellaire est cultivé. Il ne veut pas ouvrir le débat ici mais s'interroge donc sur le réel besoin des futurs jeunes exploitants ou des agriculteurs et sur les possibilités de s'installer sur le territoire.

Alain VANNEUFVILLE précise que le SCoT définit une armature territoriale avec la notion d'équilibre dans le nombre de logements à créer.

Maurice LECONTE explique que l'abandon des fermes de centre-bourg est lié à une problématique d'accès, de gabarit de matériel et du besoin de surface plus importante qu'auparavant. Le repreneur profite souvent de l'occasion pour demander le déplacement de l'exploitation avec hangars et habitation attenante. Il cite en exemple des fermes situées à l'Est du territoire, reprises par des particuliers, souvent très bien réhabilitées et qui mettent en valeur notre territoire. L'interrogation porte donc sur le devenir de celles situées en cœur de village et abandonnées pour les raisons évoquées avant.

Hélène STEALEN précise que même si le bâtiment est repéré au PLU au titre du changement de destination, il ne changera pas forcément de destination. Il s'agit ici de prévisions ou d'anticipation pour l'avenir et tant que le changement de destination n'est pas acté, les parcelles restent bien à vocation agricole et souvent les bâtiments repérés à ce titre, le sont par rapport à des caractéristiques particulières et dans lesquels une autre activité peut s'installer. Des artisans commencent à s'installer dans du bâti rural, des coiffeurs par exemple. Elle précise également que la diversification et le changement de destination sont pour la chambre d'agriculture deux notions différentes. La diversification de l'activité agricole est définie par l'article L311-1 du code rural dont la vente directe de produit agricole fait partie. Dans ce cas, l'agriculteur n'a pas besoin de demander un changement de destination pour un bâtiment. A la différence du gîte rural qui n'est plus dans la continuité de l'exploitation agricole mais relève de l'activité de touristique.

Il est indiqué que la prescription sera retravaillée pour reprendre les différents propos : la question de l'accessibilité, le besoin communal en termes de logements en lien avec le foncier disponible ou non et aussi la question de la transposition dans le PLUi et son règlement.

Yannick VISSOUZE propose de distinguer les fermes et établissements agricoles situés dans le tissu urbain des bourgs et villages et où l'évolution de la pratique en fait des opportunités pour développer des formes d'habitat y compris des habitats collectifs pour les seniors par exemple, ce qui est cohérent avec la volonté de conforter les centres bourgs et les centres de villages ; des installations diffuses où, s'il y a des logements ou des commerces ou artisanat sans lien avec l'activité agricole, relèveront d'une logique de mitage contradictoire avec les objectifs centraux du projet de SCoT.

Francis VERCAMER, Vice-Président de la Métropole Européenne de Lille et Président du SCoT de Lille Métropole, souligne la qualité de la présentation des documents qui met bien en évidence la

méthodologie du travail. Il exprime le souhait que la CABBALR travaille avec ses territoires voisins et notamment celui de la MEL puisque les deux territoires sont en conurbation. Selon lui, il manque une réflexion sur les mobilités extraterritoriales vers la MEL avec les gares et aussi l'aéroport de Lille. Sur les questions du Canal Seine Nord Europe (CSNE) et du fluvial, le territoire de la CABBALR est sur le trajet entre le port de Dunkerque, qui mérite d'être développé, et la MEL ; il souligne l'importance d'y travailler ensemble. La révision du SCoT de Lille métropole va également être engagée et il souhaite à ce titre pouvoir collaborer également sur les sujets de la mobilité et du développement économique.

Alain VANNEUFVILLE répond que des objectifs sont inscrits dans le SCoT avec des prescriptions et recommandations, notamment « Favoriser le désenclavement du territoire vis-à-vis de la MEL en développant des itinéraires et solutions complémentaires au SERM » et d'autres prescriptions plus spécifiques et interterritoriales avec l'Arrageois, le lensois ou l'Audomarois et des prescriptions un peu plus locales. Les territoires voisins sont bien pris en compte sur la carte de l'armature territoriale.

Concernant la question du fluvial, un des objectifs du DOO reprend la volonté de développer des opportunités autour des infrastructures fluviales avec certaines prescriptions et recommandations. L'agence d'urbanisme travaille avec la MEL sur le développement des quais à l'échelle du Pôle Métropolitain de l'Artois et Urba 8 qui regroupe les 8 agences d'urbanisme des Hauts-de-France.

Le sujet méritera d'être développé davantage dans le cadre des bassins de mobilité, portés par la région. Le Président de l'Agglomération a particulièrement exprimé sa volonté de s'inscrire dans ces travaux.

Ludovic DEWITTE, Communauté de communes Flandres Lys, intervient sur la logique d'inter territorialité avec un axe en commun important : La Lys. Elle porte deux enjeux à approfondir dans le SCoT de l'Artois. La navigabilité de La Lys en résonance avec les enjeux de mobilités notamment comme support touristique. Un vaste projet de destination touristique commun doit pouvoir se concrétiser à ce niveau pour assurer à long terme la navigabilité de La Lys. Ensuite, l'autre sujet important est celui des inondations : le territoire a été très durement touché l'année dernière et l'adaptation au changement climatique va aussi se jouer sur la capacité de résister, de s'adapter au phénomène d'inondation. Il souhaite que les mesures, les prescriptions ou recommandations inscrites pour lutter contre les inondations soient détaillées.

Sébastien FOUGNIE explique que sur les voies d'eau de manière générale, le SCoT renvoie à une démarche spécifique de l'agglomération, le schéma directeur des voies d'eau qui s'attache à tous ces enjeux, autant sur le canal d'Aire que sur La Lys et sur les potentiels de développement économique et touristique. Le SCoT pourrait également détailler davantage.

Quant aux inondations, c'est l'ensemble des prescriptions en termes d'aménagement qui ont été données dans la présentation comme « limiter l'artificialisation » qui sont les leviers principaux pour agir sur les inondations. La notion de transparence hydraulique pour reconstituer le cycle de l'eau en est un autre. Le SCoT fait également référence aux autres documents qui existent comme le SAGE, le SDAGE mais également les PPR et donc toutes les prescriptions qui y sont inscrites.

Ludovic DEWITTE précise que sur la navigabilité de La Lys, les territoires concernés sont confrontés à un positionnement des Voies Navigables de France sur le dragage de La Lys, d'où le besoin d'avoir une vraie cohérence avec l'ensemble des EPCI qui sont mouillés par la Lys et notamment au niveau de la MEL. Il demande donc la position de la MEL sur sa capacité à s'impliquer sur ce dossier.

Maurice LECONTE indique qu'en ce qui concerne la navigabilité de La Lys, le service aménagement sera consulté pour intégrer ces éléments dans le SCoT. Alain VANNEUFVILLE indique qu'il s'agit en effet du contrat de rayonnement touristique avec la CABBALR et la CCFL qui est en cours d'écriture.

Ludovic DEWITTE explique que les enjeux vont bien au-delà de la MEL puisqu'ils intègrent aussi la Belgique et feront aussi l'objet de financements INTERREG ; la ville de Tourcoing se positionne également sur l'identité de La Lys.

Patrice DELATTRE, SCoT LLHC, intervient sur 4 points :

Tout d'abord sur la question de l'InterSCoT et l'approche interterritoriale : sur le territoire de Lens-Liévin se construit actuellement le centre hospitalier métropolitain de l'Artois, il paraît important que celui-ci apparaisse dans le SCoT si ce n'est pas le cas puisque ce centre hospitalier a pour vocation de couvrir aussi les besoins sanitaires de la CABBALR.

Le deuxième point concerne le Canal Seine Nord Europe qui est un sujet important pour la Région et également pour le territoire de Lens-Liévin-Hénin-Carvin puisqu'il se situe géographiquement entre le Dunkerquois, où un développement important est envisagé notamment sur la filière construction de batteries et aussi à proximité directe de l'arrivée du Canal Seine Nord Europe située dans le périmètre de la Communauté de Communes d'Osartis-Marquion. Le territoire du SCoT de LLHC est traversé par le Canal de la Deûle et le canal d'Aire qui sont un maillon entre le canal Seine Nord Europe et le Dunkerquois. Pour répondre à la question sur les stratégies mises en place des SCoT voisins en ce qui concerne le développement de la logistique, le choix dans le projet de rédaction du SCoT de LLHC est de réserver des localisations préférentielles pour des zones logistiques le long de ce maillon certes court de 16 kms qui traverse l'arrondissement de Lens pour développer les activités logistiques. Ce point permettra de développer une cohésion entre le Dunkerquois et le développement du Canal Seine Nord Europe et le canal de la Deûle qui irrigue également la Métropole Lilloise.

En ce qui concerne le Document d'Aménagement Artisanal, commercial et Logistique, dans le volet commerce, sont distinguées des zones de localisation préférentielle pour le commerce d'abord dans les zones périphériques, par exemple sur Nœux-les-Mines ou la Porte Nord. Ces zones sont dans le même secteur de chalandise que les zones commerciales périphériques du SCoT de LLHC dans lequel est inscrit le choix de stopper leur extension. En effet, il apparaît aujourd'hui qu'elles répondent aux besoins et la dynamique générale des zones commerciales tend vers une réduction, confirmée lors d'une réunion avec les gestionnaires de grandes et moyennes surfaces. Le point de vigilance pour le SCoT LLHC sera de regarder l'extension ou non de ces zones en termes de développement logistique et le confortement éventuel des zones de Nœux et de la Porte Nord.

Le quatrième point concerne les interrogations liées à la mise en œuvre des objectifs que le SCoT pourra fixer en matière de réduction de la consommation foncière sachant que le levier n'est pas du ressort du maire au moment de la signature d'un permis d'aménager ou d'un permis de construire, ni du promoteur qui pourrait imposer la construction d'une zone d'activité sur une zone agricole. Le levier se situe bien au niveau du PLU, dont l'évolution doit intervenir avant février 2028 d'après le calendrier législatif et c'est le seul levier juridique. Dans le secteur d'Hénin-Carvin où les communes ne souhaitaient pas délivrer des permis d'aménager ou des permis de construire car les projets ne semblaient pas très pertinents à la fois en termes de modèle d'aménagement et de consommation foncière, les PLU actuels n'ont pas permis de s'y opposer. Il y a donc urgence à faire évoluer les PLU très vite après l'approbation du SCoT.

Sébastien FOUGNIE indique sur ce dernier point que la spécificité du territoire du SCoT de l'Artois réside dans le fait que la CABBALR a la compétence PLU et que l'élaboration d'un PLUi-H est menée en parallèle avec le SCoT. Les premiers éléments d'objectifs ambitieux en matière de consommation foncière inscrits dans le SCoT de l'Artois seront ensuite traduits de manière très opérationnelle dans le PLUi-H et pour les élus les étapes sont progressives. L'objectif est de respecter nos engagements en matière de calendrier pour avoir un PLUiH opérationnel rapidement. Concernant les zones

commerciales, le projet de SCoT prévoit l'interdiction de création de nouvelles zones commerciales mais aussi de l'extension des zones existantes ; il ne sera donc plus possible de les étendre pour la partie commerciale. Pour autant, si des projets sont déposés avant l'opposabilité de ces documents, rien ne permettra de les empêcher. Concernant l'interterritorialité, le SCoT évoque spécifiquement le pôle hospitalier de Lens et le développement de manière coordonnée des deux hôpitaux sous l'angle du groupement hospitalier du territoire.

Laurent DUQUENNE de la Mission Bassin Minier précise que l'étude des aires d'influence paysagère est en cours et un COTECH pour la troisième phase est prévu le 15 octobre prochain ainsi qu'un COPIL en novembre. Les documents seront transmis et permettront également de nourrir les réflexions et d'alimenter les travaux du Plan Paysage et du SCoT.

Nathan DELGUSTE, Artois Mobilités, réagit sur la question des mobilités notamment sur le chiffre de part modale présenté qui est celui de l'INSEE 2019 ou 2020. En 2023, Artois Mobilités a réalisé une enquête mobilités certifiée par le CEREMA sur le territoire de l'agglomération. La part modal TC est plutôt autour de 6% que de 3%. Sur la mobilité interterritoriale, Artois Mobilité déplore que la Région n'avance pas sur le sujet des contrats opérationnels de mobilité (COM) qui est un dispositif mis en place par la loi LOM permettant de planifier ces sujets de mobilités interterritoriales. Artois Mobilités continue le travail dans le cadre d'une convention de longue date avec la Métropole sur le pôle gare de La Bassée pour l'utilisation des arrêts. Le service de TAD a été étendu au 1^{er} septembre à la commune d'Aire-sur-la-Lys pour permettre notamment aux habitants de la commune d'Isbergues de se rendre sur le territoire de la CAPSO. Ces sujets sont complexes et il faudrait pouvoir y travailler avec la Région.

Concernant les hubs de mobilités et les conditions de densité fixées dans l'axe 3 autour des hubs, le PAS les avait définis comme les gares et haltes ferroviaires principales du territoire, mais aussi les arrêts BHNS sur la commune de Béthune. Il demande si les arrêts BHNS des autres pôles intermédiaires du territoire, notamment Lillers, Auchel et Bruay-La-Buissière sont définis comme tels également.

Sébastien FOUGNIE répond que la question de l'identification des hubs n'est pas tranchée ni celle des critères à prendre en compte. Effectivement, les pôles gares semblent être une évidence, certains arrêts de BHNS aussi tout dépendra de ces critères. La remarque d'Artois Mobilités sur le PAS de prendre en compte le linéaire BHNS pour répartir les densités ne paraît pas pertinent en termes de linéaire dans le sens où, sur notre territoire, celui-ci n'est pas toujours lié à une densité urbaine réelle. En revanche, travailler sur nos polarités en prenant appui sur les axes structurants comme le BHNS paraît plus pertinent et la question sera regardée au cas par cas.

Pierre-Yves GESLOT, Chef du service aménagement à la DDTM du Pas de Calais, souligne le travail important effectué sur le DOO et le DAACL. Le document relève bien les enjeux que doit appréhender un territoire tel que celui de la CABBALR mais il regrette de ne pas avoir eu les documents avant la réunion permettant de formuler des remarques plus constructives. La DDTM les formulera donc après les avoir étudiés. Pour autant sur la forme, un bon travail a été réalisé par les services de l'agglomération et la DDTM est à disposition pour échanger.

Maurice LECONTE le remercie et confirme la sollicitation d'un rendez-vous.

Il précise que c'est volontairement que les documents n'ont pas été distribués avant la présentation, pour pouvoir exposer préalablement leur philosophie et leur contexte, notamment en ce qui concerne la théorie du territoire de la ½ heure. Les PPA ont maintenant le temps nécessaire pour en prendre connaissance, les étudier, et faire leur retour. Les services de la CABBALR se tiennent à la disposition de tous les PPA qui le souhaitent afin de répondre à leurs questions. L'idéal serait d'avoir un retour écrit d'ici 1 mois.

Maurice LECONTE fait un point sur le calendrier et le souhait d'arrêter le projet en décembre 2024 de façon à lancer l'enquête courant 2025 et ainsi approuver le SCoT en fin d'année 2025

Il remercie les personnes présentes pour leur participation.

Liste des participants

Personnes présentes :

Pierre DURIEZ, Conseil de Développement de la CABBALR,
Cathy APOURCEAU-POLY, Mission Bassin Minier,
Laurent DUQUENNE, Mission Bassin Minier,
Delphine CAPELLE, Département du Pas-de-Calais,
Jodie DUBOIS, Département du Pas-de-Calais,
Julien BEAUSSART, Département du Pas de Calais, MDADT,
Clément CARLIER, Région Hauts-de-France,
Johanne VITSE, SIZIAF,
Nathan DELGUSTE, Artois Mobilités,
Odile BAUDEQUIN, Commune d'Aire-sur-la-Lys,
Damien JEDRASIK, C.C. Flandre Lys,
Ludovic DE WITTE, C.C. Flandre Lys,
Nicolas PONTFORT, Pas-de-Calais Habitat,
Patrice DELATTRE, SCoT Lens-Liévin et Hénin-Carvin,
Lucie MENDES, SCoT Lens-Liévin et Hénin-Carvin,
Mathias BONIFACIO, SCoT de l'Arrageois,
Thierry LETANG, VNF Développement de la voie d'eau,
Antoine MEURICE, VNF, DT Nord-Pas de Calais,
Bérengère MARD, DDTM 62/SAAT,
Christophe LEFINT, UDAP 62,
Pierre-Yves GESLOT, DDTM 62,
Philippe DESMARETZ, DDTM 62,
Loïc LEVIN, UDAP 62 – Architecte des Bâtiments de France,
Hélène STAELEN, Chambre d'Agriculture 59-62,
Jérôme MALBRANCO, Agence Eau Artois Picardie,
Pierre DUPONCHEL, AGUR/Syndicat mixte du SCoT Flandre et Lys,
Lucie HAZEBROUCK, Syndicat Mixte du SCoT Flandre et Lys,
Francis VERCAMER, VP MEL
Cyrille VANNEUFVILLE, ADULM/Syndicat mixte SCoT Lille Métropole,
Brigitte GROENWALD, ADULM,
Lelio PEDRINI, Président SIVOM du Bruaysis et VP CABBALR,
Constance CORNET, SYMSAGEL,
Sylvane LESPARRE, CAUE 62,
Frédéric LALLEMAND, Gendarmerie,
Olivier CHOPIN, AUDDICE,
Victoire VION, AUDDICE,
Elodie KYDTS, AULA,
Alain VANNEUFVILLE, AULA,
Maurice LECONTE, CABBALR,

Yannick VISSOUZE, CABBALR, Développement économique,
Hélène DANIEL, CABBALR, Planification territoriale,
Olivier PECQUEUR, CABBALR, Habitat,
Florence BURNOUF, CABBALR, Habitat,
Sébastien FOUGNIE, CABBALR, Planification territoriale et Urbanisme,
Isabelle DILLY, CABBALR, SCoT,
Lucie COULONNIER, CABBALR, Collecte,

Valérie MOREL, CABBALR, Développement économique et commerce,
Lucile QUENTIN, CABBALR, Commerce,
Christophe BOLOT, CABBALR, Aménagement et Mobilités.

Personnes excusées

Jacques BILLANT, Préfet du Pas-de-Calais, représenté par la DDTM62,
Sébastien BECOULET, Sous-Préfet de Béthune,
Jean-Claude LEROY, Département du Pas-de-Calais,
Xavier BERTRAND, Président de la région Hauts-de-France,
Laurent DUPORGE, Président d'Artois Mobilités,
Fabrice SIROP, Artois Mobilités,
Nadine LEFEBVRE, Conseillère Déléguée à l'Habitat, CABBALR,
Corinne LAVERSIN, Vice-Présidente au foncier et à l'Urbanisme, CABBALR,
Christophe MASSE, CABBALR, Cohésion sociale,
Christian DURLIN, Président Chambre d'Agriculture,
Jean-Marc DEVISE, Chambre de Commerce et d'Industrie Artois,
Laurent RIGAUD, Chambre Régionale des Métiers et de l'Artisanat,
François ROSSIGNOL, Présidente du SCoT de l'Arrageois,
Marcello DELLA FRANCA, Président du SCoT de Lens-Liévin et Hénin-Carvin,
Danielle MAMETZ, Présidente du SCoT Flandre et Lys,
Jean-Roger RIGAUD, Académie de Lille,
Amandine LAYDIER, Aviation civile,
Frédéric LETURQUE, Président de la Communauté Urbaine d'Arras,
Valérie DUBOST, Communauté Urbaine d'Arras,
Joël DUQUENOY, Communauté d'Agglomération du Pays de Saint Omer,
Benoît COUSIN, Communauté d'Agglomération du Pays de Saint Omer,
Aurélien LEFEBVRE, C.C. Campagnes de l'Artois,
Damien CASTELAIN, Métropole Européenne de Lille,
Jean-Claude DISSAUX, Commune d'Aire-sur-la-Lys,
André KUHCINSKI, Syndicat mixte du SIZIAF,
Jean-Philippe KARPINSKI, Agence Eau Artois Picardie,
Véronique THIEBAUT, CAUE,
Jean-Louis COTTIGNY, Pas-de-Calais Habitat.