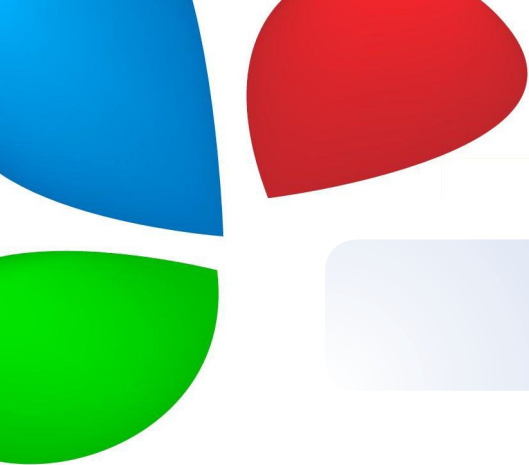


Scot du Boulonnais

DIAGNOSTIC





Dès 1945, la ville de Boulogne-sur-Mer est entrée dans une ère de changements et de mutations. Lieu d'échanges et de productions, elle a connu une période de forte croissance jusqu'à la veille de la seconde Guerre Mondiale. Ville moyenne, elle avait fait de la pêche sa principale activité et accueillait plus de 450 000 voyageurs chaque année.

C'était donc une ville prospère profitant pleinement de l'explosion industrielle et du développement des transports avec un transit de marchandises de 3 millions de tonnes par an.

Détruite à 80% lors de la seconde Guerre Mondiale, Boulogne a subi de profondes mutations : une recomposition complète de Capécure due à l'éclatement des gares de marchandises et de voyageurs ou encore un aménagement de la gare qui passe de la rive gauche à la rive droite.

C'est une ville coupée en deux qui se développe avec, d'un côté, la ville basse regroupant les activités commerciales et portuaires et, d'un autre côté, la ville haute plus bourgeoise et religieuse.

D'un point de vue démographique, elle n'a jamais retrouvé sa population d'avant guerre de plus de 52 000 habitants : bien qu'en croissance de 1946 à 1962, elle a fortement perdu des habitants dans les années 1970 et 1980 et tend aujourd'hui à se stabiliser vers 43 000 habitants. Restant, derrière Calais, la deuxième ville la plus peuplée du Pas-de-Calais, elle a su se relever de la crise industrielle qui a notamment entraîné la fermeture de la Comilog en 2003.

En effet, le territoire du Scot a su conforter et élargir ses compétences : premier port de pêche avec notamment plus de 5700 emplois dans la filière halieutique, pôle de compétitivité national dans les domaines de la pêche et de la mer avec Aquimer, un musée, Nausicaà, qui attire plus de 600 000 visiteurs ou encore un village des métiers d'art classé pôle d'excellence rural par l'Etat.

Territoire enclavé, il a su s'ouvrir grâce à la création d'infrastructures routières et ferroviaires très bien dimensionnées : une autoroute, l'A16, le reliant à la Picardie et au département du Nord, la mise en place du TERGV qui le rattache aux grandes capitales européennes que sont Paris, Londres et Bruxelles.

Enfin, il ne faut pas oublier sa place de ville touristique mais également universitaire.

Sa façade littorale est faite de superbes stations balnéaires telles que Wimereux ou Neufchâtel-Hardelot qui proposent des paysages et architectures typiques (style anglo-normand de Wimereux, jardin de la Baie Saint Jean, paysages dunaires...) mais aussi diverses activités (char à voile, golf, cerf volant...).

PREAMBULE

L'intérieur des terres, de part sa diversité de paysages, fait également le bonheur des randonneurs qui peuvent arpenter la forêt de Desvres ou découvrir les coteaux à pied, en vélo ou à cheval.

Ville universitaire, Boulogne-sur-Mer a su se démarquer en proposant de nombreuses formations maritimes du lycée professionnel du Portel au bac+5 au sein de l'Université Littoral Côte d'Opale.

Sa volonté de développer cette filière en structurant un véritable parcours reconnu de filière marine lui permettrait d'attirer des étudiants de la France entière, qui peinent encore à venir.

Boulogne-sur-Mer et son territoire ont donc réussi à rebondir et à se spécialiser afin de créer leur propre identité.

Les communes de l'arrière-pays, encore très agricoles, ont su, elles-aussi, relever le défi de l'attractivité. Grâce à un cadre de vie et des prix fonciers attractifs, leur population est de plus en plus nombreuse. Leurs services et équipements se structurent autour d'un secteur central de développement allant de Samer à Desvres.

Le Scot sera donc l'occasion d'affirmer et d'accroître l'attractivité du territoire en anticipant les phénomènes à venir tant démographiques qu'économiques.

Le diagnostic qui suit a été établi par l'agence de Boulogne-sur-Mer Développement Côte d'Opale avec l'aide des élus réunis autour de divers thèmes tels que l'environnement, l'économie ou les transports.

Il s'appuie donc sur les résultats des groupes de travail ayant résolument pris un caractère prospectif.

Il constitue le premier document du rapport de présentation auquel se joignent l'Etat Initial de l'Environnement, l'évaluation environnementale et le résumé non technique.

Conformément au code de l'urbanisme, s'ajoutent au rapport de présentation, le Projet de Développement et d'Aménagement Durable et le Document d'Orientations et d'Objectifs.

Le diagnostic se décompose selon trois grandes thématiques que sont le positionnement et l'attractivité du territoire, la remise en question de l'équilibre durable du territoire et les dynamiques engagées à développer.

Ainsi, chacune de ses parties présentent un état des lieux détaillé permettant de cibler les atouts et les faiblesses qui ont permis d'aider à l'élaboration du projet de territoire.

PARTIE 1 : Positionnement et attractivité du territoire

page 9

1 - Le Boulonnais à la croisée des faisceaux de développement européens

page 10

- A - Un territoire aux franges de l'Europe des grandes densités et au cœur d'une aire métropolitaine transfrontalière**
- B - Le Boulonnais au cœur d'une porte maritime européenne**
- C - Une bonne connexion autoroutière grâce à l'A16 (E40)**
- D - Un positionnement du territoire dans les flux de transit et de marchandises**
- E - Une accessibilité ferroviaire limitée**
- F - Des infrastructures ferroviaires de fret sous-utilisées au regard des potentiels**
 - a - Des projets pouvant influencer l'évolution du territoire
 - b - L'alternative ferroviaire : un potentiel pour le territoire
- G - Une accessibilité aux aéroports internationaux à améliorer**
- H - L'accessibilité numérique**

page 11
page 11
page 12
page 13
page 13
page 14
page 15
page 15
page 15
page 15

2 - Un territoire fort de son identité

Page 16

- A - Le paysage littoral**
- B - Les vallons bocagers de l'arrière-pays rural**
- C - Le Haut-Boulonnais et la Cuesta**

page 16
page 17
page 17

3 - Un territoire qui doit conforter son attractivité et son ouverture

Page 18

- A - La filière halieutique, vecteur de positionnement du territoire à l'international**
 - a - Boulogne/Mer, 1er port de pêche français
 - b - Une filière qui repose sur une maîtrise de tous les secteurs de l'halieutique
 - c - Une filière qui concentre la majeure partie des investissements étrangers
- B - Des facteurs d'attractivité présents**
 - a - La main d'œuvre et les réseaux
 - b - Un bon potentiel de recherche et d'innovation mais concentré sur la filière halieutique
- C - Mais une faible représentativité métropolitaine**
 - a - Une image à développer
 - b - Un territoire autonome en matière d'emploi et dont l'aire d'influence est réduite
 - c - Une faible présence d'emplois de haut niveau
 - d - L'enseignement et la formation : des difficultés à retenir la population formée
 - e - L'espace portuaire : le développement des fonctions d'échanges est contraint
- D - Des pôles économiques et commerciaux qui doivent anticiper les besoins futurs**
 - a - Une offre économique concentrée sur le littoral et héritée du SDAU
 - b - Le niveau de l'offre économique évolue
 - c - La capacité d'accueil économique du territoire se réduit
 - d - Des potentialités insuffisamment exploitées au sein du tissu urbain et des zones actuelles
 - e - L'armature commerciale : des équipements très concentrés
 - f - Des pôles aux dynamiques différenciées
 - g - Une offre commerciale développée et diversifiée
 - h - L'équipement commercial du territoire a une influence élargie
 - i - L'évolution commerciale du territoire : la poursuite d'une logique extensive
- E - Un niveau de services et d'équipements à conforter**
 - a - Un taux d'équipement faible et non homogène sur le territoire
 - b - Un maillage équilibré des équipements de santé
 - c - Des structures d'accueil à la personne en cours de structuration
 - d - Des services publics bien présents sur le littoral et les pôles ruraux
 - e - Une rupture entre le rayonnement culturel du territoire et l'offre de proximité
 - f - Des équipements sportifs et de loisirs à valoriser

page 18
page 18
page 18
page 19
page 20
page 20
page 20
page 21
page 21
page 21
page 22
page 22
page 22
page 24
page 24
page 25
page 25
page 26
page 26
page 27
page 27
page 28
page 28
page 29
page 29
page 29
page 29
page 31
page 31
page 32

SOMMAIRE DETAILLE

PARTIE 2 : L'équilibre durable du territoire remis en question

page 35

1 - Des évolutions démographiques pénalisantes pour le territoire

page 36

- A - Le territoire perd de la population
- B - La population vieillit
- C - Des migrations résidentielles déficitaires
- D - La population se redistribue au sein du territoire

page 36
page 37
page 37
page 37

2 - Une perte d'attractivité des pôles centraux urbains et ruraux

Page 38

A - Une organisation polycentrique de l'armature urbaine

page 39

- a - Un cœur d'agglomération qui concentre les fonctions urbaines supérieures
- b - Le pôle secondaire de Desvres structure l'espace rural
- c - Une armature urbaine en évolution

page 39
page 39
page 39

B - Le développement du territoire est fondé sur le mode de l'étalement urbain

page 40

- a - L'étalement résidentiel comme principale cause de la forte consommation de l'espace
- b - Des réserves pour l'urbanisation

page 40
page 40

C - Des polarités en perte de dynamisme, des communes rurales qui attirent

page 41

- a - Le rythme de production du parc de logements ne suit pas les transformations de la population
- b - Un parc de logements en déséquilibre

page 41
page 41

D - Le territoire se spécialise : une paupérisation et une ségrégation socio-spatiale de la population

page 44

- a - Le marché de l'habitat guide la recomposition du territoire
- b - Une réhabilitation du parc de logements vacants et insalubres freinée par la longueur des procédures
- c - Une réhabilitation thermique nécessaire face à l'ancienneté du parc de logements
- c - Le périurbain soumis à des fortes pressions foncières et les prémices d'un déséquilibre apparaissent en milieu rural

page 44
page 44
page 44
page 45
page 45

3 - Des modes de déplacements motorisés accrus par nos modes de vie

Page 46

A - La mobilité s'accroît avec le développement urbain mais en incohérence avec les modes de transports durables

page 47

B - Un usage croissant de la voiture en dépit d'une offre concurrentielle des autres modes

page 47

- a - L'ère du tout automobile
- b - Des déplacements doux pour la satisfaction des besoins de proximité

page 47
page 47

C - Les transports collectifs à l'épreuve de la compétitivité mais indispensable au maintien de l'équité sociale

page 48

D - Pour une durabilité des transports, des pré-requis

page 50

4 - Une évolution urbaine qui génère d'importants impacts paysagers et agro-environnementaux

Page 52

A - Une perte d'identité paysagère et une banalisation des formes urbaines

page 52

B - Des activités agricoles contraintes par le mitage urbain

page 53

C - Un environnement sous pression urbaine

page 53

D - Le foncier : la ressource clé du territoire

page 53

5 - Le littoral, entre pressions et protections : l'absence d'une politique d'aménagement globale

Page 54

A - Un espace convoité

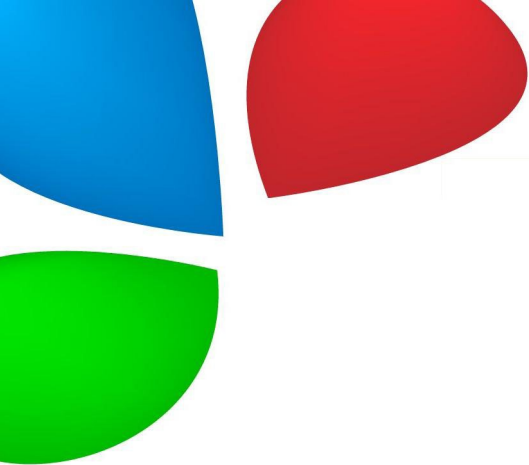
page 55

B - Les espaces naturels littoraux : des milieux fragiles préservés

page 55

C - De multiples usages à concilier

page 55



D - Un espace qui a acquis une robustesse

- a - Une mise à niveau globale des dispositifs d'assainissement en cours de réalisation
- b - Des dispositifs de traitement des déchets aux résultats performants

E - Mais un espace où les pressions s'expriment encore plus ou moins fortement

- a - Une ressource en eau très sollicitée
- b - La ressource foncière : une situation en tension
- c - La fréquentation de la zone littorale et de ses sites

F - Un espace en évolution et avec des besoins

G - Un projet de territoire compatible avec ses capacités

- a - La mesure des capacités environnementales du territoire littoral
- b - La mesure des capacités urbaines

page 56

page 56

page 56

page 56

page 56

page 57

page 57

page 58

page 58

page 59

page 61

PARTIE 3 : Des dynamiques engagées à développer

page 63

1 - Des mutations économiques et urbaines en cours

page 64

A - Le renouvellement urbain de l'aire centrale d'agglomération

- a - L'axe Liane amont : renouer avec les valeurs fondatrices
- b - La restructuration de la zone industrialo-portuaire : l'intégration dans les échanges mondiaux
- c - Le renouvellement des quartiers d'habitat social : la réintégration des populations fragiles dans la ville

page 64

page 64

page 65

page 65

2 - Un changement du profil économique du territoire

Page 66

A - Des inégalités sociales et économiques : une réalité territoriale

page 66

B - La structure de la population active : une évolution positive

page 67

C - La création d'entreprises : une véritable amorce du nouveau de l'appareil productif

page 67

D - Une tertiarisation de l'économie

page 67

E - Une mutation de l'économie industrielle et agricole s'opère

page 68

- a - La mutation naturelle de la filière des produits de la mer et l'anticipation des risques de rupture
- b - La restructuration d'une des filières les plus anciennes du territoire : la céramique
- c - Vers une évolution de l'agriculture ?

page 68

page 68

page 69

F - L'émergence de nouvelles filières économiques à haut potentiel

page 71

- a - Le pari touristique

page 71

- b - Le développement des activités de la plaisance ouvre la voie vers un véritable pôle nautique

page 73

- c - L'économie résidentielle et présentielle : le territoire peut tirer parti de ses évolutions démographiques

page 73

- d - L'économie sociale et solidaire : un lieu d'innovation en devenir

page 73

3 - L'atout environnemental sujet à caution

Page 76

LES DEFIS DU SCOT

Défi 1

Anticiper les mutations sociales et démographiques

Défi 2

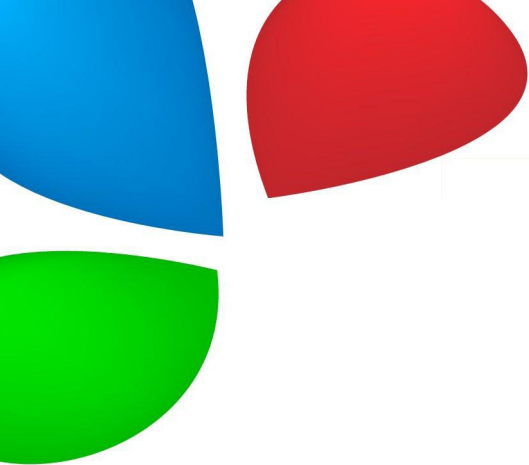
S'adapter aux changements climatiques et préserver l'environnement

Défi 3

S'adapter aux évolutions économiques

Défi 4

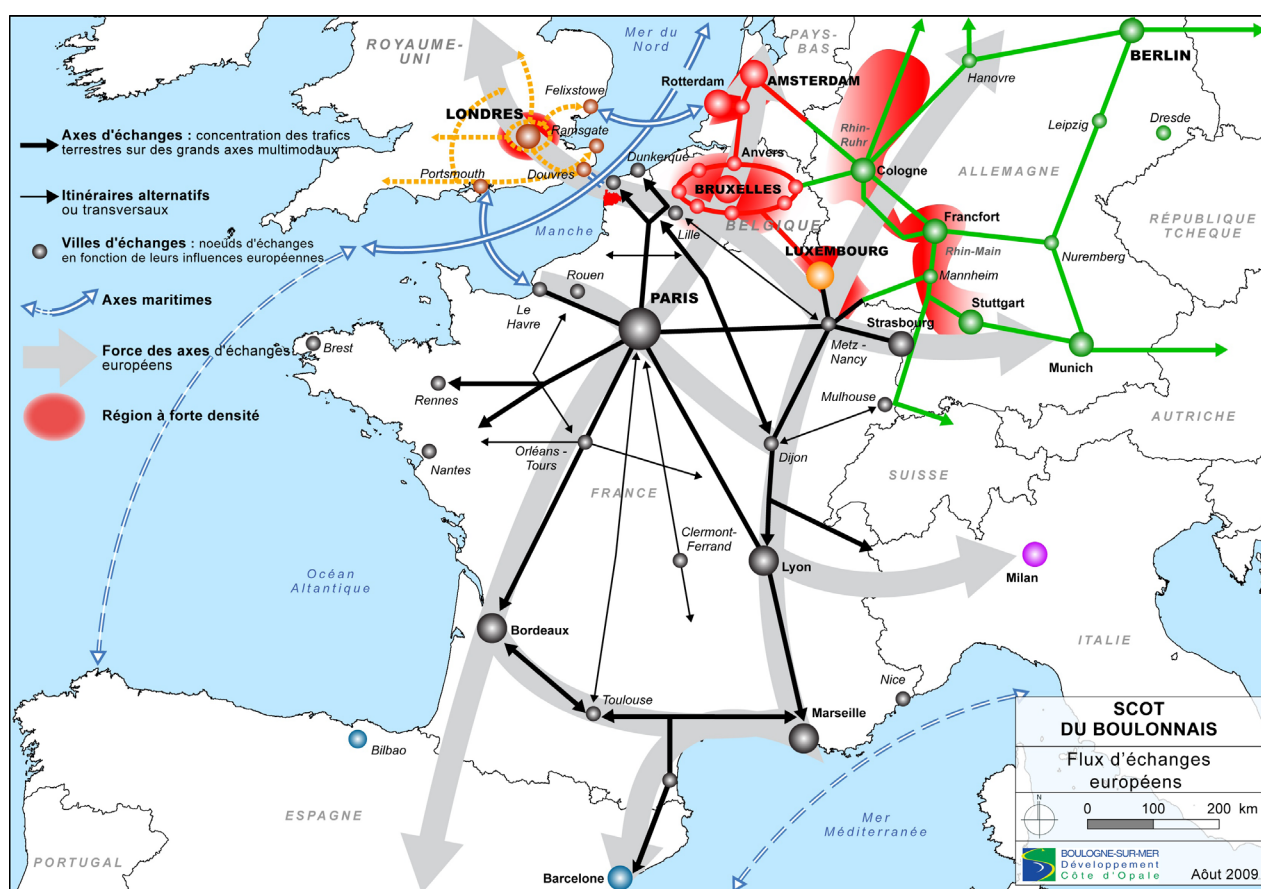
Page 81





POSITIONNEMENT et attractivité du territoire

Le Boulonnais, à la croisée des faisceaux de développement européens mais qui n'en tire pas assez parti

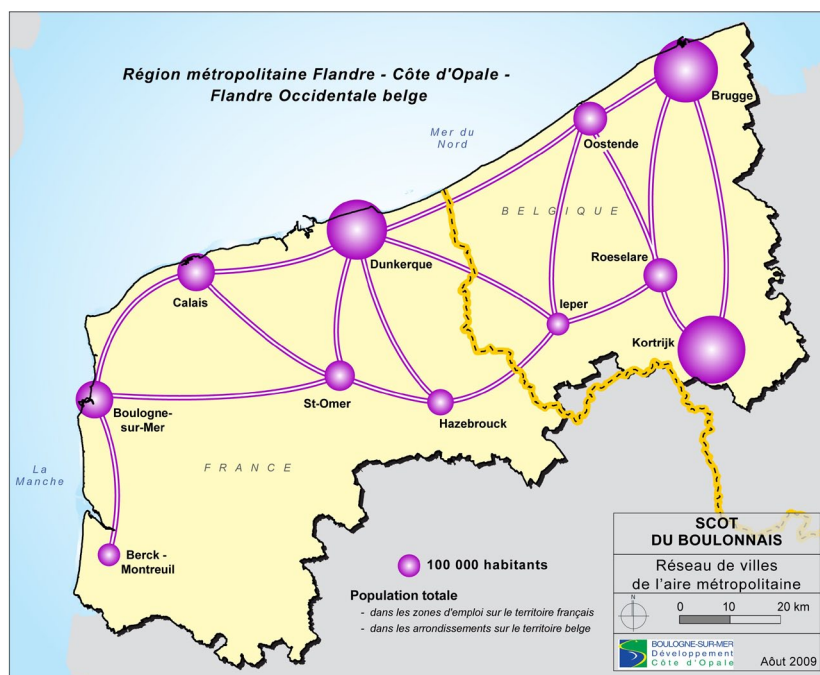


A | Un territoire aux franges de l'Europe des grandes densités et au cœur d'une aire métropolitaine transfrontalière

Le territoire du Boulonnais, avec près de 141 000 habitants en 1999, se situe à proximité des régions européennes densément peuplées, des conurbations fortement urbanisées et des centres stratégiques que sont Paris, Londres et Bruxelles.

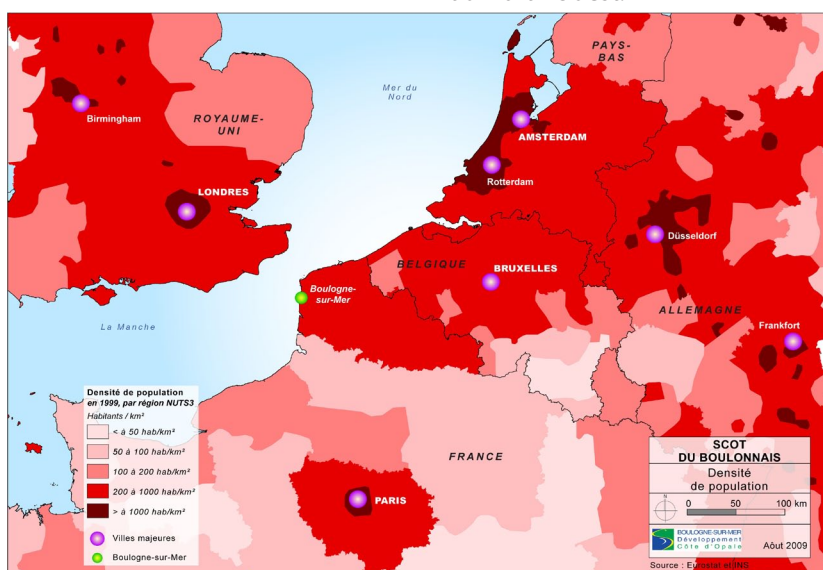
Le territoire se situe également au cœur de l'aire métropolitaine transfrontalière Flandre Côte d'Opale qui compte près de deux millions d'habitants, dont 913 000 dans sa partie française et 1 135 000 dans l'aire belge.

Ce sillon de développement littoral s'appuie sur un réseau structuré de 11 villes, au sein duquel l'aire urbaine de Boulogne/mer représente un poids démographique moyen (7% de la population totale en 1999).



B | Le Boulonnais au cœur d'une porte maritime européenne

Le territoire du Boulonnais bénéficie d'une situation géographique privilégiée à l'entrée du détroit du Pas-de-Calais, passage le plus fréquenté au monde (700 navires par jour) et principal corridor maritime de l'Europe du Nord-Ouest.



Avec le port de Calais et Dunkerque distants de moins de 70 kilomètres, le port de Boulogne/Mer forme la porte d'entrée maritime de la Région Nord-Pas-de-Calais sur l'ensemble de l'Europe Nord-Ouest.

Historiquement, la mer est à l'origine de son développement par les activités liées à la pêche mais aussi par les activités d'échanges générées par la présence du port, lieu de transbordement où s'organisent les marchandises.

Au sein de l'économie métropolitaine, les dynamiques liées au transport maritime ont donné lieu à un véritable système portuaire dont le port de Boulogne-sur-Mer fait partie intégrante.



Aujourd'hui, 15,7% du trafic de marchandises national (59,3 Millions de tonnes en 2007) et 3,6% du trafic européen transitent par le système portuaire métropolitain de la Côte d'Opale.

Au sein de ce système portuaire, chaque port est complémentaire de par son profil ou sa spécialité :

- Le port de Boulogne/Mer, spécialisé dans la pêche et le traitement du poisson,
- Le port de Calais, orienté vers le trafic transmanche (passager et frêt),
- Le port de Dunkerque, 3ème port français de commerce international, spécialisé dans le transport de frêt.

C Une connexion bonne routière grâce à l'A16 (E40)

L'évolution des infrastructures de transport a permis à la région boulonnaise d'accueillir un bon niveau de desserte régionale et nationale. Longtemps exclue du réseau autoroutier français, Boulogne-sur-Mer est depuis 1998, reliée, grâce à l'autoroute A16 (E40), au réseau autoroutier Nord européen, à la métropole Lilloise, la Normandie et la région Parisienne.

L'autoroute permet entre autres de positionner le territoire à moins de 20 minutes du Hub ferré du Tunnel Sous la Manche (9 millions de passagers et 1,2 million de tonnes de marchandises en 2008), un des points de passage majeur pour tous les trafics (frêt et passagers) depuis le continent vers l'Angleterre.

Désormais, le territoire se situe à une distance attractive des capitales du cadran nord européen : 2 heures 10 de Bruxelles, 2 heures 30 de Paris et de Londres.



La desserte régionale du territoire est également assurée par la RN42, en partie doublée en 2x2 voies pour les déplacements vers Saint-Omer et Arras. En connexion directe avec l'A26, elle permet une ouverture du territoire vers l'Est du territoire national (Champagne, Alsace, Lorraine) et de rejoindre le réseau Sud vers Lyon.

L'infrastructure routière a été complétée en octobre 2005 par la création d'une liaison entre le Port de Boulogne-sur-Mer et l'autoroute A16, offrant ainsi une connexion directe des infrastructures portuaires et logistiques au réseau routier : l'impact logistique n'est pas neutre puisque 680 mouvements de marchandises quotidiens par voie routière sont enregistrés depuis la zone industrialo-portuaire (Port industriel et Capécure).



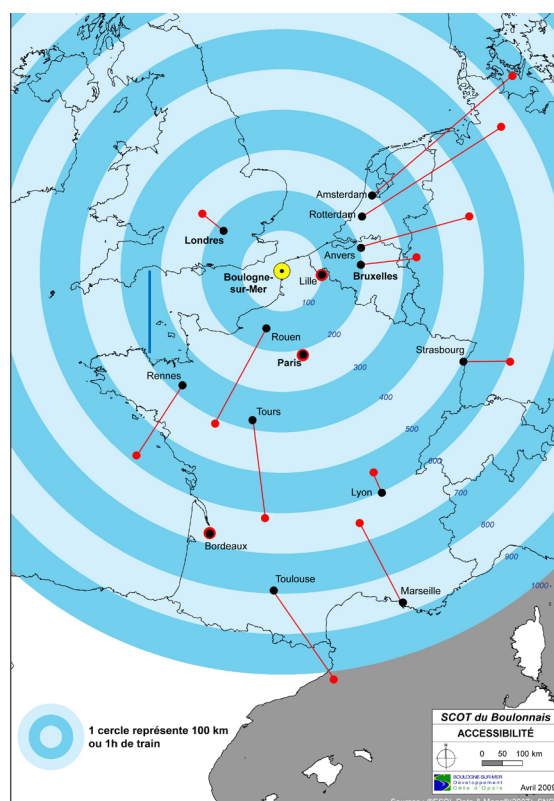
D | Un positionnement du territoire dans les flux de transit et de marchandises

Cette liaison européenne a permis de positionner le territoire parmi les corridors de transit routier, notamment le corridor Nord-Sud (Benelux/Péninsule Ibérique) : 2400 véhicules de transit sont enregistrés par jour soit 27% du trafic de l'ensemble du territoire. Ce transit est exclusivement effectué sur le mode routier. En n'associant pas d'autres modes, aucune plus value n'est générée sur le territoire.

E | Une accessibilité ferroviaire limitée

Malgré la bonne performance du réseau routier, l'accessibilité du territoire reste à parfaire en matière ferroviaire. Si la présence du TGV régional a permis l'amélioration de l'accès à Lille en 1h et à la métropole parisienne en 2h, le territoire demeure isolé des autres villes du territoire national et des métropoles européennes. L'accès direct à la grande vitesse se réalise aujourd'hui uniquement à partir de Lille ou de la gare Eurostar Calais-Frethun dont les fréquences sont limitées (deux horaires de départ par jour vers Paris ou Londres depuis Calais-Frethun, deux horaires de départ par jour depuis Boulogne-sur-Mer). A ceci s'ajoute l'inadaptation des horaires pour le raccordement aux liaisons nationales.

La programmation du SRADT de la Région Nord-Pas-de-Calais prévoit à l'horizon 2020 un certain nombre d'investissements concernant le territoire : l'électrification de la section ferroviaire Boulogne-sur-Mer-Amiens et la connexion de Boulogne-sur-Mer aux autoroutes ferroviaires, ce qui porterait ainsi le territoire à un niveau d'accessibilité amplifié. Un autre point de faiblesse porte sur les liaisons ferrées rapides depuis le territoire du SCOT vers les autres villes de l'aire métropolitaine (Dunkerque, Calais, Saint-Omer) et l'intérieur du département, vers la ville préfecture Arras.



Aujourd'hui le territoire comporte deux points majeurs pénalisants son développement : la présence d'un réseau unique Nord/Sud (Lille-Boulogne-sur-Mer-Amiens-Paris) supportant toutes les typologies de trafics (passagers et marchandises) ainsi qu'un manque de fréquence et de rapidité.

F | Des infrastructures ferroviaires de fret sous-utilisées au regard des potentiels

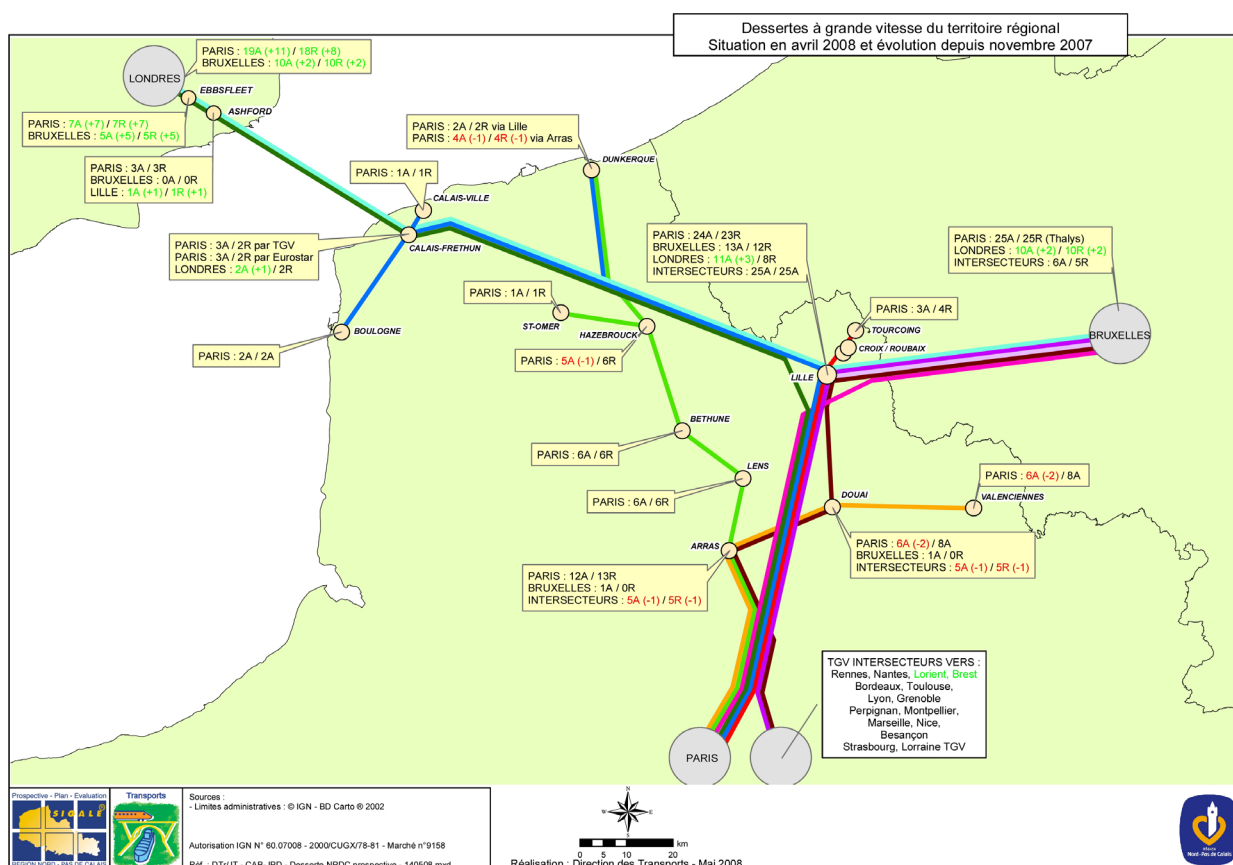
Le territoire est desservi par un réseau ferré Nord-Sud (Lille-Amiens-Paris) et un réseau Est-Ouest desservant l'arrière-pays (Ligne Boulogne-sur-Mer- Saint-Omer).

Des embranchements fer existent également depuis la zone d'activité de Neufchâtel-Hardelot . Le terminal ferroviaire situé sur les quais du port de Boulogne-sur-Mer complète le réseau .

Mais le faible nombre de sillons réservés pour le passage de trains affectés aux activités de fret révèle un faible niveau de service sur l'ensemble du territoire par comparaison au niveau de service autoroutier.

Face au faible nombre d'entreprises embranchées fer et au faible nombre d'entreprises utilisatrices (seule l'entreprise Arcelor située à Desvres utilise le réseau Est-Ouest), le réseau ferré du Boulonnais affecté au transport de marchandises tombe en désuétude.

La question de la desserte ferroviaire des zones d'activités demeure un enjeu de taille dans les futures politiques foncières du territoire car elle pourrait accroître les possibilités offertes aux investisseurs et entreprises locales.



a. Des projets pouvant influencer l'évolution du territoire

La région, autorité organisatrice des transports ferrés régionaux, a inscrit dans son Schéma Régional des Transports des projets d'infrastructures et de services à l'horizon 2020 qui pourraient impacter le territoire positivement en renforçant son accessibilité par rapport au réseau grande vitesse : l'électrification de la ligne Boulogne-Amiens-Paris ainsi que la connexion de Boulogne-sur-Mer aux autoroutes ferroviaires.

De là, découle une réflexion sur le repositionnement de la gare de Boulogne-sur-Mer afin de tendre vers un pôle d'échanges axé sur l'intermodalité.

b. L'alternative ferroviaire : un potentiel pour le territoire

Cependant, le territoire se situe à proximité (ou dans la) de la magistrale éco-frêt, projet européen de couloir ferroviaire à l'horizon 2020 sur l'axe Grande-Bretagne/Allemagne/Italie/Espagne. Destiné à proposer des services de fret performants et complémentaires à ceux de la route, cet axe Nord-Sud sur le territoire français (Boulogne-sur-Mer-Calais-Lille-Lyon-Perpignan-Marseille) représente le plus fort potentiel de développement du réseau ferroviaire fret.

Le réseau ferroviaire du Boulonnais est positionné au sein de ce projet :

- en faisant partie intégrante de la magistrale dans sa section Boulogne-sur-Mer-Calais
- en étant référencé comme ligne affluente de la magistrale c'est-à-dire itinéraire alternatif dans sa section Boulogne-sur-Mer-Amiens-Reims-Dijon.

Ce projet aura un impact sur le territoire en terme d'aménagements.

G Une accessibilité aux aéroports internationaux à améliorer

Le territoire bénéficie de plusieurs points d'accès aux liaisons nationales et internationales via les aéroports de Lille situés à 1h30 par voie routière, de Bruxelles (3h) et Paris (2h15). Si l'accès aux aéroports par voie autoroutière est direct, la connexion entre les modes ferroviaires et aériens reste limitée, pénalisant les temps d'accès au territoire.

H L'accessibilité au numérique

La majorité du territoire du SCOT est éligible à la technologie ADSL. Toutefois, les débits varient en fonction de la distance des différents espaces aux Nœuds de Raccordements d'Abonnés (NRA).

Ainsi, les espaces situés à proximité d'un NRA reçoivent les débits les plus importants. Mais, plus on s'éloigne d'un NRA, plus le débit diminue.

Trois communes, Bellebrune, Crémarest et Wirwignes se situent à des distances trop éloignées d'un NRA pour recevoir une offre ADSL, ces communes se situent en zone d'ombre ADSL. Pour ces trois communes, d'autres technologies ont donc été développées pour leur permettre un accès au Haut Débit.

Si aujourd'hui tout le territoire est éligible à une offre Haut Débit, l'accès au Très Haut Débit (THD) ne peut encore être proposé aux particuliers. Pourtant certains réseaux de fibre optique irriguent déjà le territoire sans desservir les abonnés, il s'agit par exemple du réseau de fibre optique installé par France Telecom, Arteria, SFR, ou la SANEF. Certains de ces opérateurs se sont engagés à développer l'offre aux particuliers et entreprises ces prochaines années, surtout dans les zones les plus densément peuplées, mais les secteurs concernés et les calendriers demeurent incertains.

La demande en Très Haut Débit est croissante, notamment de la part des entreprises du territoire. La zone d'activité d'Alincthun a ainsi fait le choix de s'équiper dès sa réalisation en fibre optique.

Pour les entreprises situées en dehors de cette zone d'activités, d'autres technologies, notamment radio, permettant la montée en débit, seront prochainement proposées en attendant les raccordements à la fibre optique sur le territoire.

La Communauté d'Agglomération du Boulonnais s'est engagée dans l'aménagement du territoire par des travaux nécessaires à la préparation à l'arrivée de la fibre optique des opérateurs sur le «dernier kilomètre». Ainsi, le programme TOBIC (Toile Optique Boulonnaise d'Intérêt Communautaire) a été lancé et se traduit par la pose progressive de fourreaux lors de travaux routiers sur des axes prédéfinis dans un schéma général.

Avec l'arrivée de la fibre optique, une fracture territoriale numérique risque donc d'exister entre les territoires ruraux et urbains, ce qui rend nécessaire la prise en compte des besoins des différents usagers.

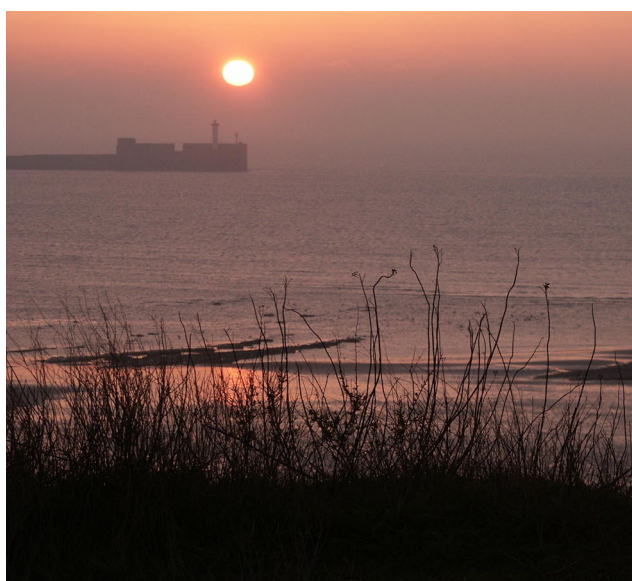
Un territoire fort de son identité paysagère

A la fois terrestre et maritime, le Boulonnais a fondé son identité sur des éléments naturels forts et des paysages construits à partir d'un socle naturel.

Un ensemble géologique majeur signe le particularisme du territoire, la boutonnière du Boulonnais, réunissant à l'origine la région anglaise du Kent et la partie française du Boulonnais. Coupée en deux par le détroit du Pas-de-Calais, elle a donné naissance à une vaste dépression triangulaire dont le centre est la ville de Boulogne-sur-Mer.

La boutonnière ceinture aujourd'hui le territoire, l'individualisant des autres territoires de l'aire métropolitaine.

Cet ensemble géologique se singularise par trois entités bien marquées, le littoral issu de la coupure de la boutonnière, son arrière-pays et la cuesta.



A | Les paysages littoraux

Le littoral offre un linéaire côtier de 26 kilomètres à la fois découpé et linéaire. L'alternance de hautes falaises (Pointe de la Crèche, Pointe d'Alprech) fermant la ville de Wimereux et la rade de Boulogne-sur-Mer, de dunes et massifs dunaires (Dunes de la Slack, Massif d'Ecault), d'estuaires aménagés par l'homme (la Liane, le Wimereux), des marais arrière-littoraux signent le paysage maritime du territoire et son ouverture sur la mer. Malgré la présence de pentes marquées, l'essentiel de l'urbanisation du territoire, les grandes infrastructures et les pôles de développement économique se sont concentrés sur cette façade littorale et le long des vallées façonnées par les cours d'eau côtiers qui pénètrent l'arrière-pays (Basse Vallée de la Liane). La forte occupation humaine qui le caractérise a néanmoins été limitée par la protection des espaces naturels et le maintien de certaines coupures d'urbanisation entre les villes du littoral ; des entités paysagères comme la Vallée du Wimereux, le plateau d'Equihen sont encore préservées d'une urbanisation excessive.

Les habitats naturels sont bien représentés sur l'ensemble des milieux de la façade (dans les cordons dunaires, marais arrière-littoraux et les falaises) et forment un corridor biologique Nord-Sud connecté au grand corridor de la façade maritime européenne.

Le patrimoine architectural du littoral est représentatif des bords de côte avec la présence de stations balnéaires, riches en villas de style anglo-normand et de villages côtiers faits de maisons traditionnelles de pêcheurs. Les vallées côtières abondent aussi d'un patrimoine exceptionnel de châteaux, manoirs, fermes fortifiées et fermettes.

B | Les vallons bocagers de l'arrière-pays rural

L'arrière-pays de la façade littorale que l'on nomme le Bas Boulonnais se situe au cœur de la boutonnière. C'est un paysage vallonné au cœur de la dépression du Boulonnais.

Le paysage joue des alternances de nombreux points hauts, véritables belvédères sur de vastes espaces boisés (Forêt de Boulogne-sur-Mer, Forêt de Desvres) et des vallées méandreuses et bocagères au caractère intimiste (fond de la Boutonnière, région de Colembert,...).

L'arrière-pays est doté d'une plus faible densité d'occupation humaine que le littoral, l'occupation du sol y étant naturelle et agricole.

La nature argileuse des sols des fonds de vallée et la pluviométrie ont favorisé le développement des surfaces herbeuses et la pratique de l'élevage. La trame bocagère originelle du XIX^{ème} siècle, façonnée par l'homme est, depuis les années 1950, mise à mal par l'urbanisation et la mécanisation des pratiques agricoles. Dans le fond de la boutonnière, les collines, dont le sol est plus gréseux, laissent la place à des grandes cultures céréalières qui génèrent des vues sur les vallées.

L'urbanisation est le fait de villages traditionnels, près des cours d'eau dans la moyenne vallée de la liane, groupés au pied de la cuesta dans le fond de la boutonnière ou le long des routes. Ailleurs, l'habitat se disperse sur l'ensemble du territoire à partir de hameaux et de fermes isolées.

Au sein de la cuvette, des milieux naturels riches coexistent et forment des réseaux biologiques ; Les ripisylves (l'ensemble des formations boisées, buissonnantes et herbacées présentes sur les rives d'un cours d'eau) de la Liane et du Wimereux, les milieux forestiers et le maillage bocager (haies et prairies).

Le patrimoine architectural témoigne des traditions culturelles encore fortes au sein de l'arrière-pays et de l'utilisation des richesses du sous-sol : nombre de fermes en grès, briques ou torchis et maisons traditionnelles blanchies à la chaux jalonnent l'espace rural.

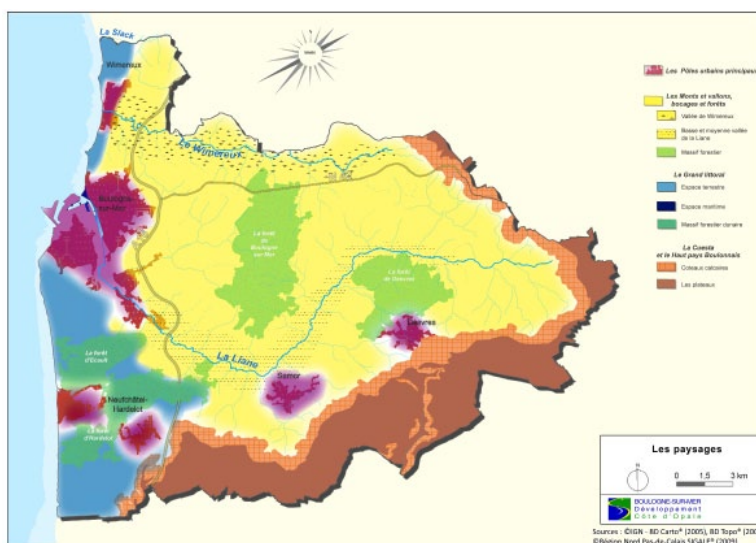
C | Haut-Boulonnais et la Cuesta

Le Haut Boulonnais, est un vaste plateau crayeux recouvert d'argile à silex et de limons qui est le prolongement du plateau de l'Artois. Il est bordé par la cuesta dont l'altitude varie entre 160m et 200m (Mont de Dannes 163m, Mont Hulin 206m, Mont Dauphin 200m). Ce relief ceinture la dépression du Bas Boulonnais depuis le Cap Gris Nez jusqu'à Dannes et forme un horizon qui renforce notre sentiment d'appartenance au pays Boulonnais.

Sur le Haut Boulonnais s'étendent des champs ouverts relativement secs. La trame bocagère est différente de celle qui s'exprime dans les fonds de vallée du Bas Boulonnais. Le bocage se localise autour des villages créant ainsi des auréoles bocagères. Sur le plateau, on retrouve un habitat traditionnel concentré.

La forte pente de la cuesta et sa roche crayeuse sont propices à l'existence des pelouses calcicoles qui sont des milieux écologiquement riches. L'abandon du pâturage de ces pelouses provoque une densification de la végétation et une reprise de la dynamique forestière qui tend à réduire le nombre d'espèces présentes.

Le paysage boulonnais constitue un véritable atout, tant pour la population qui y réside en renforçant la notion de qualité de vie, que pour son attractivité en terme de développement économique.



Un territoire qui doit conforter son attractivité et son ouverture

L'aire urbaine de Boulogne-sur-Mer se situe dans la catégorie des agglomérations moyennes (strate de population comprise entre 30 000 et 200 000 habitants) qui selon la DIACT constitue de « véritables charnières entre l'échelle globale et l'échelle locale, entre espaces polarisés et espaces ruraux. Ces agglomérations peuvent être l'agent de démultiplication sur leur territoire de la compétitivité productive, de la qualification de services, de l'excellence des formations, de l'attractivité résidentielle. »

Même si les emplois et les fonctions stratégiques se concentrent dans les métropoles, certaines villes moyennes et leur territoire comme Boulogne-sur-Mer, produisent des richesses, qui les rendent attractives et les positionnent à une échelle nationale, européenne ou internationale. Mais, malgré la présence d'atouts indéniables, le territoire doit encore travailler sur son attractivité afin de conforter ou d'intégrer des dynamiques à plus grande échelle.



A | La filière halieutique, vecteur de positionnement du territoire à l'international

a - Boulogne-sur-Mer, 1er port de pêche français

Le mode de développement du territoire s'est appuyé sur la pêche qui a structuré les échanges et l'ossature de son industrie. Outre l'apport identitaire incontestable au territoire, elle constitue une force moteur de l'économie du territoire : le secteur halieutique fournit 5 796 emplois directs à travers 250 entreprises. La richesse du port de Boulogne-sur-Mer réside également dans la diversité de ses pêches, côtière et hauturière, de son armement, en tout 128 bateaux de pêche artisanale et 9 navires et de ses hommes, 850 marins pêcheurs.

Le port de Boulogne-sur-Mer est le premier port de pêche français en flux de produits liés à la mer : 377 000 tonnes de poisson y ont transité en 2007 dont 87% étaient approvisionnés par des pêches extracommunautaires. Les 40 000 tonnes de pêche fraîche locale représentaient 20% des apports débarqués en France.

b - Une filière qui repose sur une maîtrise de tous les acteurs de l'halieutique

La force du territoire du Boulonnais est d'avoir su structurer une véritable filière depuis l'activité primaire de la pêche jusqu'à sa valorisation en associant le savoir-faire traditionnel, la recherche et l'innovation. Aujourd'hui le territoire a acquis une reconnaissance internationale en devenant la première plate-forme de transformation des produits de la mer en Europe. Les premières transformations (mareyage, filetage, frais emballé), seconde transformation (conserverie, plats préparés et surgelés) et troisième transformation (petfood, nutraceutique) assurent 47% des emplois de la filière. Les activités de logistique, négoce et de sous-traitance (emballage et conditionnement, chantier naval, maintenance) complètent l'amont et l'aval de la filière. (cf p.37 Atlas du Boulonnais)

Le port s'est modernisé par la création d'infrastructures telles que la gare routière de marée et des entrepôts frigorifiques (250 000 m³ de stockage et 8000m² de modules réfrigérés).

3 - Un territoire qui doit conforter son attractivité et son ouverture

Ces infrastructures ont permis l'émergence d'un véritable pôle logistique alimentaire international (15 entreprises, 500 emplois), offrant 112 portes de chargement simultané avec des lignes quotidiennes et régulières vers toute la France et l'Europe. Ce sont plus de 600 mouvements par jour de camions qui sont générés par la seule filière halieutique pour le transport du frais.

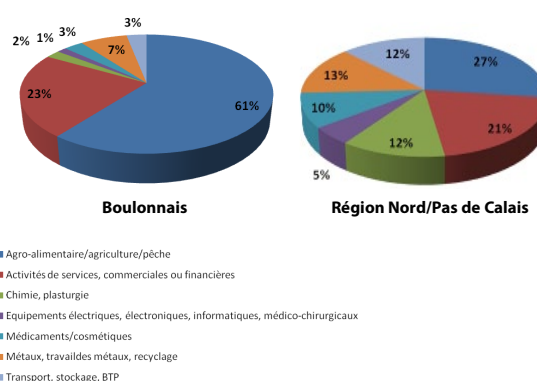
Le transport routier de marchandises représente le principal réservoir d'établissements de la logistique. Les flux génèrent aussi des activités de manutention, d'entreposage, de conditionnement à façon, et d'organisation du transport de fret.

Cette filière logistique, spécialisée dans les produits de la mer, repose actuellement sur un mode unique d'acheminement des flux, le transport routier ; mais elle pourrait s'ouvrir à l'avenir sur de nouveaux modes, le faisceau ferroviaire du port, celui-ci ouvrant un réel potentiel.

Les efforts et les investissements sur la filière ont conduit à améliorer la richesse créée par les entreprises : depuis 2002, le taux de valeur ajoutée est en augmentation constante sur l'ensemble de la filière. Mais il reste cependant inférieur à des territoires ayant une économie similaire.



Investissement étrangers par filière entre 1993 et 2008



c - Une filière qui concentre la majeure partie des investissements étrangers

Cette valeur ajoutée créée sur le territoire par les entreprises de l'industrie agroalimentaire et de l'halieutique offre une lisibilité et une ouverture internationale au territoire : les activités d'exportation des produits mais aussi la captation des investissements étrangers sont fortement marquées au sein de la filière.

Plus d'une soixantaine d'entreprises implantées sur la Communauté d'Agglomération du Boulonnais sont en totalité ou en partie à capitaux étrangers. Ce sont soit des entreprises locales dont l'ouverture aux capitaux étrangers (par rachat ou partenariat financier) a pérennisé l'activité, soit de la création pure.

Ces volumes d'investissement arrivés sur le territoire ont permis le maintien et la création de 1406 emplois sur la période 1993-2008 tous secteurs d'activités confondus, soit 4% des emplois maintenus en région Nord-Pas-de Calais. Mais ils se sont dirigés à 61% sur les filières de l'agroalimentaire et de la pêche.



B | Des facteurs d'attractivités existants

a - La main d'oeuvre et les réseaux

En sus du positionnement économique international apporté par la filière halieutique, le niveau de qualité de la main d'œuvre ainsi que l'importance des réseaux d'aides aux entreprises constituent une plus-value qui valorise le territoire.

La main-d'œuvre en Boulonnais est réputée de grande qualité de par les techniques très spécifiques qu'elle maîtrise (exemple : le filetage dans la transformation des produits de la pêche) mais aussi par le fait qu'elle est laborieuse.

Le territoire est aussi doté d'importants réseaux d'aides aux entreprises (Cigales, Idée Littoral, la CCI, Boulogne Initiative, Côte d'Opale Entreprendre, Boulogne Développement...) qui les accompagnent tout au long de leur développement.



b - Un potentiel de recherche et d'innovation concentré sur la filière halieutique

L'innovation et la recherche représentent deux fonctions stratégiques essentielles qui expriment la compétitivité d'un territoire. Le Boulonnais se démarque à l'échelle régionale, nationale et internationale par ses vecteurs recherche et innovation. Ce dynamisme se traduit par les crédits nationaux déployés sur le territoire : en 2008, la circonscription de Boulogne-sur-Mer représentait

20% des aides OSEO distribuées en région Nord-Pas-de-Calais (hors Lille), dont 80% étaient affectés sur la Communauté d'Agglomération du Boulonnais. De même le territoire se distinguait par le nombre d'entreprises aidées ayant des projets innovants. La lisibilité du territoire en la matière s'est renforcée il y a 10 ans par la création de deux pôles : le Pôle Aquimer, sur la filière aquatique labellisé pôle de compétitivité à vocation nationale en 2005 et le Système Productif Localisé sur la Céramique, labellisé Pôle d'Excellence Rural en 2007.

Nés de la nécessité de faire évoluer ces filières face à leur fragilisation, ces pôles rassemblent un tissu riche de PME-PMI, d'instituts de recherche scientifique publics et privés, l'université, des partenaires institutionnels, des syndicats et fédérations professionnelles.

Sur le thème de la mer, les entreprises accompagnées par des organismes de recherche phares (AFSSA, CEVPM, IFREMER) développent trois axes : l'amélioration de la sécurité sanitaire des produits consommés, la valorisation nutritionnelle des produits marins et aquatiques et le renforcement de la technicité des entreprises dans la production. Le rayonnement de la filière est aujourd'hui en grande partie sous-tendue à la réussite de ce pôle.

Quant au pôle céramique, l'amélioration des processus de production et l'adaptation au marché des produits sont au cœur du projet innovant qui rassemble entreprises, collectivités locales et partenaires de la céramique à renommée nationale.

Mais la recherche et l'innovation restent concentrées sur la filière aquatique avec plus de la moitié des effectifs de recherche publique spécialisés dans le domaine et la majorité des investissements concentrés (relocalisation de l'AFSSA et création d'un incubateur (Haliocap) en 2008). Le rayonnement de la filière est aujourd'hui en grande partie sous-tendue à la réussite de ce pôle.



C | Mais une faible représentativité métropolitaine

a - Une image à développer

La proximité de pôles urbains de l'aire métropolitaine de plus grande taille, Dunkerque, et de la métropole régionale a freiné l'émergence d'équipements et de fonctions urbaines supérieures.

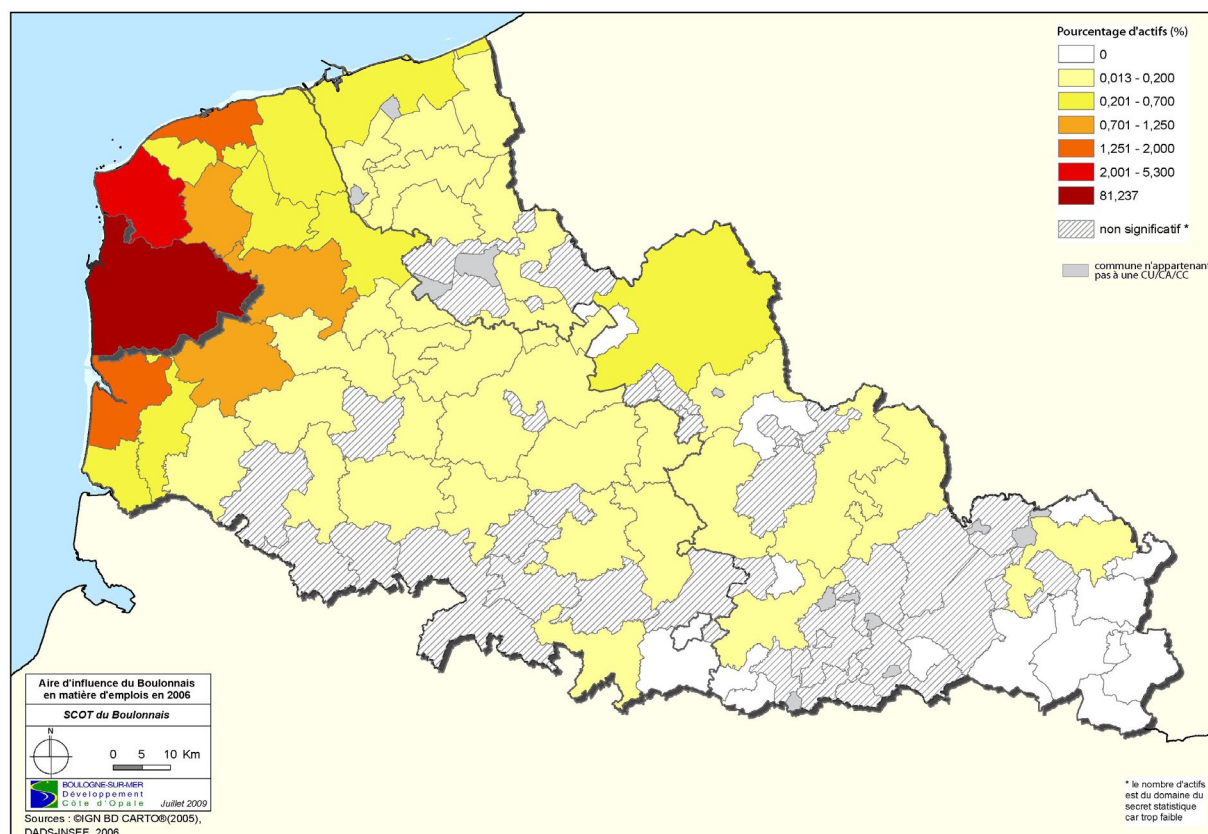
Si le milieu maritime et l'activité de la pêche sont les principaux vecteurs de l'image du territoire, la visibilité et la notoriété du territoire restent à améliorer. La fonction touristique qui s'amplifie depuis 10 ans peut y contribuer ; Nausicaà, 12ème site touristique français en 2007 est le premier pas vers une identification du territoire à une échelle nationale et transfrontalière. L'organisation des professionnels du tourisme autour d'un projet commun de développement peut être la seconde étape.

b - Un territoire autonome en matière d'emploi et dont l'aire d'influence est réduite

A l'échelle régionale, le territoire représente 3,6% des emplois en 2008 et peut être qualifié d'autonome : en effet, la majorité des emplois offerts est occupée par la population résidente, plus de 80% des actifs travaillant sur le périmètre du SCOT résidant également sur le territoire. (cf p.32 Atlas du Boulonnais)

A contrario, l'indice d'attractivité du territoire en matière d'emploi est faible : seuls 20% des actifs résidant hors du territoire viennent y travailler ; (cf p.27 Atlas du Boulonnais) ; ce sont essentiellement des actifs de l'aire métropolitaine Côte d'Opale et plus précisément des agglomérations et territoires proches : au Nord, la Terre des 2 Caps (2 547 actifs), l'agglomération du Calaisais (935), au Sud, Le Touquet/Etaples (936). Le territoire attire seulement 211 personnes de la métropole Lilloise.

Le rayonnement du territoire est donc peu développé.



c - Une faible présence d'emplois de haut niveau

Au regard des critères d'attractivité économique, la structure de l'emploi et la présence d'emplois dits métropolitains supérieurs préjugent des capacités du territoire à avoir des fonctions stratégiques et décisionnelles.

Les emplois métropolitains supérieurs sous-entendent un haut niveau de qualification de type cadre ou ingénieur. Ils sont essentiels pour l'image du territoire et l'effet d'entraînement économique qu'ils génèrent.

Si le niveau d'emplois métropolitains est globalement faible sur l'ensemble des aires urbaines en région Nord-Pas-de-Calais, (hormis la métropole Lilloise), l'aire du SCOT se caractérise par le plus faible taux d'emplois métropolitains supérieurs de l'aire métropolitaine (3,5% en 1999) et la plus faible représentativité régionale (2,5% des emplois métropolitains régionaux).

Les grandes fonctions de commandement dans les domaines du secteur privé, la banque-assurance, la recherche et services aux entreprises sont sous représentées.

Cependant, le territoire tire parti de sa façade littorale au cœur de l'Europe et de ses fonctions d'échanges en ayant développé des emplois métropolitains liés au secteur des transports et du commerce et télécommunications dont les taux sont supérieurs à la moyenne régionale et nationale.

Ainsi si l'on note une absence d'évolution significative des emplois qualifiés entre 1990 et 1999 sur l'ensemble des secteurs, les indices de dynamisme sur les secteurs du commerce et des transports permettent de positionner le territoire parmi les autres aires urbaines françaises.

Mais ce déficit global d'emplois métropolitains contribue au faible rayonnement du territoire.

d - L'enseignement et la formation : des difficultés à retenir la population formée

Procédant de la conclusion que le niveau de qualification était relativement bas sur le Côte d'Opale, la coopération métropolitaine a donné lieu à un projet structurant l'enseignement supérieur : la création de l'Université du Littoral, déconcentrée à l'échelle des trois villes du littoral (Dunkerque, Calais, Boulogne-sur-Mer).

Depuis l'antenne de Boulogne-sur-Mer, le rayonnement universitaire limité est certainement un point faible du territoire : 71% des étudiants sont issus du Boulonnais, seulement 3% des départements extérieurs.

Par ailleurs, le territoire observe une faible capacité de rétention de ces étudiants : 45% des nouveaux bacheliers en 2008 s'inscrivent dans l'enseignement supérieur à Boulogne-sur-Mer. La faible diversité des formations qu'offre l'université peut-être un élément d'explication.

La constitution d'un pôle universitaire spécialisée, le campus de la mer, regroupant des unités de recherche et d'enseignement fondé sur la thématique maritime pourra être le premier pas vers le renforcement de la lisibilité et de l'attractivité du territoire en matière d'enseignement.

e - L'espace portuaire : le développement des fonctions d'échanges et touristiques est contraint

Le port de Boulogne se qualifie par la présence de quatre fonctions maritimes et portuaires distinctes : la pêche, fonction principale comportant des infrastructures modernes (criée électronique, gare routière de marée, ateliers de transformation, entrepôts frigorifiques); les fonctions d'échanges avec le commerce maritime et le transport transmanche passagers et marchandises; la fonction touristique avec la plaisance.



Ces différentes fonctions se sont développées dans un espace portuaire restreint de 2Km². (209 hectares).

Le port est un équipement structurant essentiel pour l'économie du territoire avec 5588 emplois rassemblés dans cet espace unique. Alors que l'activité de la pêche se maintient, le port subit néanmoins une perte de vitesse dans ses fonctions d'échanges, conséquence d'une mondialisation et d'une organisation concurrentielle du transport maritime.

Depuis 2000, le port de commerce accuse un trafic en forte baisse (passage de 2,9 millions de tonnes en 2000 à 283 000 tonnes importées et exportées en 2008) amplifié par la fermeture de l'usine de traitement de ferromanganèse, Comilog, qui représentait 60% du trafic import/export. L'arrêt des liaisons fret transmanche avec le port anglais de Folkstone a également contribué à cette baisse.

Les tonnages transportés relèvent de trafics de spécialité (produits forestiers) et de trafics de proximité (clinker, agrégats, matériaux de construction), hydrocarbures et denrées périssables. Avec 524 499 tonnes de marchandises importées et exportées en 2008, le port de commerce a une faible représentativité à l'échelle des ports français et européens (32^{ème} place).

Mais il bénéficie néanmoins d'infrastructures exceptionnelles : l'interconnexion des modes

ferrés, maritimes et terrestres peut ouvrir de nouvelles perspectives à l'avenir en amplifiant et en développant de nouveaux trafics (containers par exemple).

Le même constat se retrouve sur le trafic transmanche où le port de Boulogne-sur-Mer enregistre la 2^{ème} plus forte baisse des mouvements passagers et marchandises à l'échelle des ports métropolitains (-15,7% entre 2007 et 2008). Cette évolution pénalise l'identification du port de Boulogne-sur-Mer en le positionnant à la 9^{ème} place des ports de l'Arc Manche-Mer du Nord et à la 11^{ème} place des ports français.

Le port de plaisance, avec 14 000 nuitées référencées en 2007 et 470 anneaux en 2008, se positionne comme le second port de la Côte d'Opale en accueil de résidents et le 16^{ème} port de l'Arc Manche-Mer du Nord. (cf p.41 Atlas du Boulonnais)

Jusqu'ici la faiblesse du nombre d'anneaux et l'absence d'identification de Boulogne-Mer comme destination touristique par les plaisanciers ont freiné le développement de la filière nautique et de la fonction touristique.

Actuellement le territoire n'a pour seule possibilité que de capter des flux européens de courts séjours (Britanniques, Hollandais) face aux offres développées par la Normandie et la Bretagne au sein de l'Arc Manche-Mer du Nord.

Outre ces deux faits marquants, tous les maillons économiques ne sont pas représentés sur le territoire pour prétendre à une véritable filière ; si l'on trouve du commerce de détail en magasins spécialisés à la réparation et construction de bateaux de plaisance, les prestataires de services indispensables pour structurer en totalité la filière sont absents ; ainsi une véritable opportunité économique et touristique existe sur la base de la plaisance.

Aujourd'hui, le choix politique est de protéger le potentiel économique qu'offre la façade maritime et de développer les quatre composantes du port. Le trafic Ro-Ro, la plaisance, les croisières sont autant de niches de développement.

Dans cet espace portuaire contraint par le relief et les impositions réglementaires littorales, les mutations économiques récentes offrent un potentiel en renouvellement foncier. Des grands projets de valorisation de l'espace portuaire associant l'Etat, la Région, la CCI et les collectivités locales sont en cours de réalisation.

Ces investissements visent le développement de la logistique au profit de la filière des produits de la mer, l'intégration des fonctions touristiques dans l'espace portuaire, le développement des fonctions d'échanges. Ils devraient permettre de renforcer l'attractivité de l'espace portuaire dans le futur.



D | Des pôles économiques et commerciaux qui doivent anticiper les besoins économiques

a - Une offre économique concentrée sur le littoral et héritée du SDAU

La zone agglomérée du territoire dispose à 92% de la capacité d'accueil du territoire. Sur les 17 zones d'activités que compte le territoire, 12 se situent sur la Communauté d'Agglomération du Boulonnais et 5 sur la Communauté de Communes de Desvres-Samer. Elles représentent un nombre important d'emplois. Ces 670 hectares équipés ont en grande partie des vocations mixtes : artisanales et de services (zone industrielle de l'Inquétrie). Le territoire est également pourvu de zones spécialisées dans une activité dominante, la logistique avec Garromanche et l'halio-agroalimentaire (zone industrialo-portuaire). La majorité de ces zones d'activités répond à une maîtrise d'ouvrage publique.

Cette configuration spatiale de l'offre économique est issue de la planification du Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme qui, en 1973, avait réservé pour l'agglomération environ 320 hectares de terrain selon des critères d'accessibilité, de raccordement à la voie ferrée, de platitude des terrains et de la qualité des sols. Le bilan montre que la quasi totalité des terrains repérés a accueilli de l'activité économique.

L'offre foncière sur l'arrière-pays rural s'est constituée plus tardivement.

Aujourd'hui, on distingue 4 pôles essentiellement industriels aux entrées Nord, Sud et Est de l'agglomération en embranchement direct des échangeurs autoroutiers de l'A16 et de la RN42 (Trésorerie, Landacres, Inquétrie), et le long de la vallée de la Liane (Résurgat, Liane, Canardière)

Le pôle maritime et portuaire de Capécure et Garromanche complète l'offre d'agglomération.

Les pôles industriels de Desvres et Samer structurent l'offre en milieu rural, récemment abondée par la création de la ZA des Pichottes le long de la RN42 et des Courteaux à Desvres. D'autres projets sont en cours d'étude de faisabilité. (cf p.38 Atlas du Boulonnais)

3 - Un territoire qui doit conforter son attractivité et son ouverture

b - Le niveau de l'offre économique évolue

Le niveau qualitatif des zones d'activités augmente cette dernière décennie. Parmi les dernières zones créées, le territoire a fait le choix d'intégrer des normes environnementales et paysagères : c'est le cas du parc paysager d'activités de Landacres, certifié ISO 14001 pour son système de management environnemental. Il constitue un véritable outil de promotion économique du territoire en portant l'image de l'alliance du développement industriel et du respect de l'environnement. Il contribue à renforcer la compétitivité du territoire dans le marché de l'offre économique très concurrentiel.

Si les zones d'activités restent globalement attractives par leur accessibilité routière, la qualité des aménagements (voiries, espaces verts...) est cependant disparate. Cette faiblesse est souvent le fait des zones d'activités les plus anciennes.

L'accessibilité numérique haut débit et très haut débit demeure un point de l'offre à parfaire. Si toutes les zones d'activités sont couvertes par le réseau, le débit n'est pas homogène sur l'ensemble des zones et le très haut débit quasi inexistant.

c - La capacité d'accueil économique du territoire se réduit

Sur le territoire du SCOT, les espaces libres en parcs d'activités pouvant encore accueillir de nouvelles entreprises sont estimés à 100 ha, soit 15% de la superficie des zones ; 75% de ces disponibilités foncières sont situés sur la zone d'activités de Landacres.

A ceci s'ajoute le potentiel constitué par les terrains classés en zones futures à vocation d'activités dans les documents d'urbanisme (POS, PLU, cartes communales). C'est le cas des communes de Neufchâtel-Hardelot (39ha), Baincthun (5.5ha), Condette (2ha) qui représentent une réserve foncière de 46,5ha.

Si l'offre paraît encore importante (146,5 ha), sa commercialisation est complexe : l'offre foncière comporte des spécificités qui opèrent une sélection dans les entreprises candidates à l'implantation : en effet, le parc de Landacres, certifié PALME, soumet toute implantation à un cahier des charges précis et offre une taille de parcelles (entre 1000 et 5000m²) uniquement adaptées à de grosses unités industrielles.

Ainsi, l'offre est globalement en inadéquation avec les attentes des entreprises car le marché foncier n'est plus réellement pourvu en petites et moyennes parcelles, complément nécessaire à l'offre de la zone de Landacres. Un nombre important d'entrepreneurs sont donc contraints à trouver des lieux d'implantation hors du territoire.

En outre, le rythme de consommation fait état d'une sollicitation de 10 hectares annuels en moyenne : sur la dernière période 2001-2008, ce sont 70 hectares qui ont été investis par l'implantation de nouvelles entreprises en zones d'activités.

Le cumul des disponibilités foncières en zones d'activités et des potentialités d'ouverture de nouvelles zones dans les PLU, rapporté au rythme de consommation foncière, font apparaître une impossibilité du territoire de pourvoir à ses besoins en accueil d'entreprises à moyen terme : les réserves foncières actuelles représentent 10 ans de consommation future.



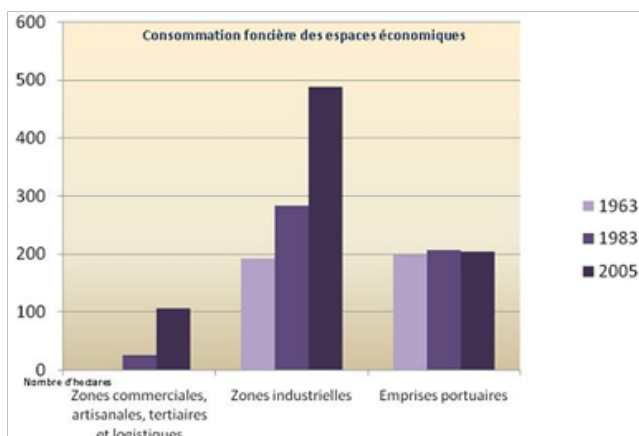
d - Des potentialités insuffisamment exploitées au sein du tissu urbain et des zones actuelles

Depuis 1963, le territoire a fonctionné sur une logique extensive : plus de 400 hectares de foncier ont été dédiés à l'activité économique, soit par la création de parcs d'activités industriels (295ha), commerciaux, artisanaux, tertiaires, logistiques (106 ha), soit par leur intégration dans le tissu urbain. Si les emprises portuaires sont restées stables dans leur superficie, le nombre d'hectares dédiés aux autres espaces a doublé depuis cette période.

Aujourd'hui, certaines zones d'activités atteignent un taux d'occupation maximal. Mais au regard des règlements des documents d'urbanisme, l'occupation des sols peut être densifiée, soit par division des parcelles et des bâtiments, soit par élévation des bâtiments présents.

Cette logique de densification des espaces à vocation économique commence à être intégrée naturellement par les entreprises, qui sont de plus en plus contraintes par les manques de disponibilités foncières.

La reconversion du tissu industriel opérée depuis 10 ans laisse également un potentiel de foncier, souvent à l'état de friches, qui peut être réaffecté. Le départ des activités économiques offre un foncier mutable pour l'accueil de nouvelles activités.



e - L'armature commerciale : des équipements très concentrés

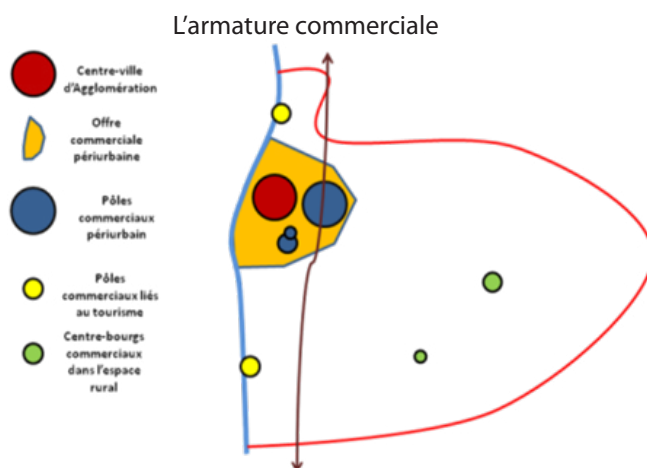
Le territoire du SCOT compte 8 polarités commerciales qui structurent l'offre et les habitudes de consommation des ménages ; parmi elles,

- Le centre-ville de l'agglomération de Boulogne-sur-Mer,
- Les pôles commerciaux de périphérie d'agglomération : un, situé à l'Est de l'agglomération le long de la RN 42 et à proximité de l'A16 et un second situé au Sud, à proximité de la RN1.
- Un pôle intermédiaire en milieu rural, Desvres
- Des pôles commerciaux sur la bande côtière ayant une fonction locale et liés à la présence d'une activité touristique : Condette, Neufchâtel-Hardelot, Wimereux, Wimille.

La particularité du territoire est de concentrer son offre commerciale : 70% des commerces de plus de 300 m² se situent dans le centre de l'agglomération.

Le pôle intermédiaire de Desvres regroupe 10% de l'offre du territoire.

En revanche, cette structuration de l'offre rend dépendantes de ces pôles les communes de l'arrière-pays peu dotées en commerces de détail alimentaires indispensables aux besoins quotidiens des habitants.



3 - Un territoire qui doit conforter son attractivité et son ouverture

f - Des pôles aux dynamiques différenciées*Une mutation commerciale qui nuit à l'attractivité du centre-ville*

Le centre-ville de Boulogne-sur-Mer constitue un des pôles majeurs du territoire. Fort de ses 394 commerces et du centre commercial de La Liane (un supermarché et 27 magasins), il génère le deuxième chiffre d'affaires du territoire (110 millions d'euros).

Aujourd'hui cependant, le remplacement du commerce traditionnel spécialisé par de grandes enseignes, l'arrivée des services à la personne (banques, assurances), peu pourvoyeurs d'animation commerciale, la dégradation du pôle de La Liane, réduisent la capacité d'attraction du centre-ville.

Des pôles périphériques dynamiques dont les capacités d'accueil se réduisent

Les deux pôles commerciaux périphériques positionnés aux entrées de l'agglomération, regroupent les deux seuls hypermarchés du territoire soit plus de 20 000 m² de surface de vente auxquels s'adjoignent 45 moyennes surfaces spécialisées. A eux seuls, ils représentent un niveau de dépenses des ménages quatre fois supérieur à celui du centre-ville de Boulogne-sur-Mer avec 424 millions d'euros générés. Ces dernières années, ces deux pôles ont connu de forts développements avec de nouvelles implantations, transferts, extensions et réhabilitation des surfaces, notamment sur la ZAC Montjoie.

Aujourd'hui se pose la problématique de la valorisation des espaces fonciers au sein de ces pôles afin d'accroître et diversifier leur offre commerciale.

L'accès aux pôles commerciaux, générateurs d'un trafic important, constitue une seconde préoccupation.

Le pôle commercial de Desvres en évolution

Le pôle intermédiaire de Desvres constitue une bonne alternative aux pôles de l'agglomération pour les achats réguliers de biens de consommation avec la présence de supermarchés ayant des surfaces de vente comprises entre 600 et 1800 m², des surfaces spécialisées en équipement de la personne et de la maison (de 2000 à 2700 m²) et des commerces de proximité (108 recensés en 2008).

Depuis quelques années, ce pôle accueille des commerces spécialisés moyenne haute-gamme permettant d'attirer des consommateurs extérieurs à l'intercommunalité, ce qui permet de contrecarrer le mouvement de tertiarisation des activités commerciales du centre-bourg (banques, assurances) observé de façon identique sur le centre-ville de Boulogne-sur-Mer.

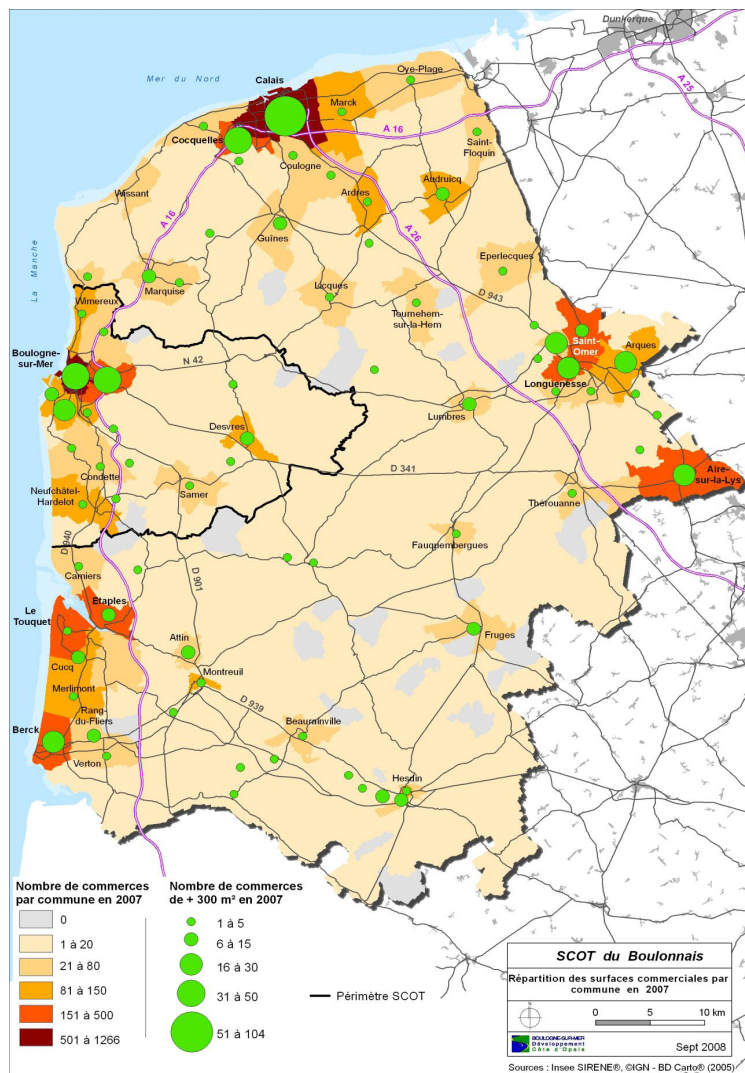
g - Une offre commerciale développée et diversifiée

Avec ses 1 747 commerces dont 117 de plus de 300 m², 1 167 m² pour 1 000 habitants, le territoire du SCOT est pourvu d'un bon niveau d'équipement commercial. La densité commerciale y est supérieure à la moyenne départementale (993 m² pour 1 000 habitants).

Ce sont les supermarchés et hypermarchés et surfaces dont l'activité est liée à l'alimentaire, l'équipement de la personne et de la maison, qui génèrent cette forte densité. Toutefois, quelques manques commerciaux sont identifiés sur les commerces automobiles, les commerces spécialisés en alimentaire et les grands magasins par comparaison avec les moyennes régionales.



h - L'équipement commercial du territoire à une influence élargie



Sur la partie Ouest du département du Pas-de-Calais, le pôle commercial de Boulogne-sur-Mer est l'un des deux plus grands pôles après celui de Calais-Coquelles.

La zone de chalandise du pôle de Boulogne regroupe une population de 240 408 habitants ; son rayonnement s'étend au-delà du périmètre du SCOT (140 963 habitants) et du bassin de vie (142 569 habitants).

Sa capacité d'attraction est d'autant plus élargie que les communes de cette aire de chalandise sont peu pourvues en offre commerciale. La densité commerciale, plus importante sur le territoire du SCOT, contribue également à ce phénomène même si le rayonnement commercial est assuré pour l'essentiel par l'hypermarché Auchan et les surfaces spécialisées qui composent ce pôle.

Elle est cependant limitée par la présence au Nord du pôle concurrent de Coquelles.

i - L'évolution commerciale du territoire : la poursuite d'une logique extensive ?

Depuis 2000, le nombre de commerces dans l'agglomération boulonnaise s'est maintenu, mais les commerces de plus de 300m2 ont progressé par rapport aux petits commerces. (cf p.19 Atlas du Boulonnais)

Ces logiques d'implantation ont été fortement consommatrices d'espaces : les emprises commerciales ont représenté une consommation de près de 40 hectares entre 1998 et 2005 (soit + 55,8%), souvent le long des voies d'accès rapide ou à proximité de forte densité de population.

Au regard des besoins recensés (11 enseignes seraient potentiellement acquéreurs de foncier en 2009), le territoire ne possède pas les réserves foncières conséquentes.

Le commerce étant le premier secteur générateur d'emplois, le territoire devra à l'avenir effectuer des choix dans ses modes de développement commerciaux, soit la poursuite d'une logique extensive soit une logique de densification des zones d'activités commerciales existantes.

E | Un niveau de services et d'équipements à conforter

a - Un taux d'équipement faible et non homogène sur le territoire

Si le niveau d'équipement des communes du SCOT paraît élevé en nombre par rapport aux moyennes régionales et nationale, il apparaît cependant faible, une fois rapporté à la population. Ainsi, le territoire du Boulonnais possède en moyenne 227 équipements pour 10 000 habitants, contre 266 pour le niveau national. Ce nombre d'équipements pour 10 000 habitants sur le SCOT reste cependant supérieur aux moyennes régionales, qui avoisinent les 196 équipements pour 10 000 habitants.

La répartition des équipements et services, qualifiée selon 3 catégories, de proximité, intermédiaires ou supérieurs donne une lecture sur la manière dont ils s'organisent spatialement sur le territoire :

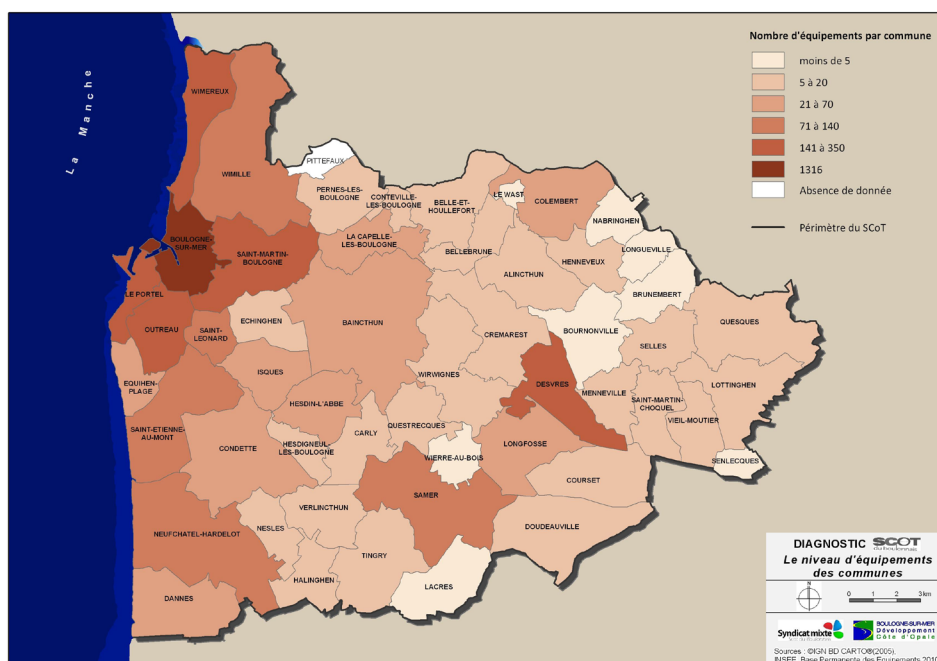
- Le cœur d'agglomération concentre les équipements et services rares (gamme supérieure). La ville de Boulogne-sur-Mer et Saint-Martin-Boulogne constituent le pôle principal d'équipement avec 1316 équipements soit près de 40% des équipements du territoire sur la seule ville de Boulogne-sur-Mer. Ce sont essentiellement les grandes surfaces, l'enseignement supérieur, les services de soins, les équipements culturels.

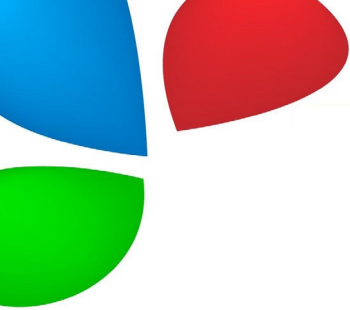
- Les communes limitrophes, Wimereux, Le Portel et Outreau viennent renforcer la polarité principale en proposant un nombre d'équipements élevé qui répondent aux critères de la gamme intermédiaire (27 équipements)
- 20% des communes du territoire sont dotés d'équipements dits de proximité (23 au total).

Cela concerne les communes ayant une strate de population comprise en général entre 700 et 5000 habitants. On distingue ainsi les pôles de proximité littoraux ou situés en deuxième rideau du littoral (Wimille, Equihen-Plage, Saint-Etienne-au-Mont, Condette, Saint-Léonard, Dannes) mais aussi un ensemble de trois communes situées dans l'espace périurbain (La Capelle-les-Boulogne, Baincthun, Hesdin-l'Abbé). Dans l'arrière-pays, deux pôles de proximité, Samer, au sud et Colembert au Nord, structurent l'espace rural.

Une majorité des communes du territoire (60%) a un niveau d'équipements dit minimal (de 1 et 10 équipements). Ce sont, généralement, des communes de moins de 600 habitants, rurales et qui sont dépendantes de communes plus structurées, comme Desvres ou Samer.

Au regard de la répartition géographique des équipements et de la population, on s'aperçoit que la population se concentre sur les communes ayant un bon niveau d'équipements : près de 70% de la population habitent sur des communes étant pourvues d'équipements intermédiaires ou supérieurs. (cf p.18 Atlas du Boulonnais)





b - Un maillage équilibré des équipements de santé

Les services de santé sont marqués par la présence de deux équipements structurants au sein de l'agglomération (un centre hospitalier public de 657 lits et un centre médical chirurgical obstétrical privé agréé par la Sécurité Sociale de 445 lits) qui forment un pôle de soins conséquent, au rayonnement extra-territorial (21% des patients proviennent du Montreuillois, Calaisis et Audomarois). Cette attractivité médicale positionne ce pôle au 3ème rang des centres hospitaliers régionaux après ceux de Lille et Dunkerque.

Cette offre publique et privée de niveau supérieur est renforcée par un maillage de professions généralistes et spécialisées au sein des principales polarités du territoire dont les ratios pour 1000 habitants sont supérieurs à la moyenne du département du Pas-de-Calais. Ainsi, si les médecins généralistes sont logiquement plus nombreux dans les communes plus densément peuplées (Boulogne-sur-Mer, Outreau, Le Portel, Saint-Martin-Boulogne) certaines communes sont dotées d'une offre supérieure à la moyenne du SCOT (0.12 médecins pour 100 habitants); il s'agit des pôles de Neufchâtel-Hardelot, Samer et Desvres. (cf p.22 Atlas du Boulonnais)



c - Des structures d'accueil de la personne en cours de structuration

Selon les publics concernés, la problématique de la structuration des équipements se différencie.

En matière d'accueil de petite enfance, le territoire connaît une évolution positive sur la partie rurale pour aller vers un certain comblement de son retard. L'arrivée de nouvelles populations accédantes issues du milieu urbain a créé de nouveaux besoins ; là où les réseaux de solidarité s'exprimaient fortement, les nouveaux modes de vie plus urbains ont participé à l'adaptation du milieu rural dans son offre jusqu'ici inexistante. Ainsi en quatre années, les intercommunalités de Desvres et Samer ont maillé le territoire et structuré leur centre-bourg (création d'une halte garderie itinérante, création d'une crèche à Samer et un projet en cours à Desvres).

Sur la partie centrale de l'agglomération, l'offre se développe lentement au regard des besoins : en dix années, nombre de structures ont été créées ; malgré un futur projet sur la ville de Boulogne-sur-Mer, la requalification et l'adaptation des équipements anciens et la création de nouvelles structures plus adaptées aux contraintes de l'emploi partiel et décalé deviennent prégnants. L'attractivité économique et résidentielle de l'agglomération est en jeu.

La problématique de l'accueil du grand âge pose la question de la saturation des équipements actuels (logements foyers, béguinages, maisons de retraite médicalisées ou non, maison d'accueil pour personnes âgées dépendantes et unité de soin longue durée) et de l'accentuation de ce phénomène à l'avenir avec le vieillissement de la population déjà constaté. ... Avec en moyenne 4 personnes sur 10 de plus de 85 ans en institution, les 1280 places réparties dans 25 structures s'avèreront vite insuffisantes (cf. p20 Atlas du Boulonnais). Si le territoire veut garder sa population âgée, il devra donc repenser son offre en adaptant les logements existants mais aussi en se tournant vers un avenir plus lointain.

3 - Un territoire qui doit conforter son attractivité et son ouverture

En effet, la mixité semble être de mise afin de limiter l'isolement mais aussi l'éloignement du voisinage avec lequel de forts liens se créent. Mais le schéma gérontologique du département n'a pas retenu l'arrondissement de Boulogne-sur-Mer comme zone prioritaire pour la création de nouveaux établissements, alors que les perspectives démographiques ainsi que la situation littorale du territoire ouvrent la voie vers le développement d'une économie résidentielle axée sur la satisfaction des besoins des personnes âgées.

Les publics fragiles (femmes en difficulté) et personnes handicapées souffrent aussi de manque, voire d'absence de structures adaptées. En matière d'accueil d'urgence, si les structures d'accueil pour enfants et adultes masculins existent, le seul foyer d'accueil pour femmes en difficultés le plus proche se situe en dehors du territoire (Marquise).

Outre la présence d'établissements éducatifs et occupationnels pour adultes et enfants handicapés (une pouponnière, plusieurs Instituts Médico-Educatifs, des établissements d'accueil pour déficients moteurs et auditifs, un centre d'action médico-social précoce, un service d'éducation spéciale et de soins à domicile), la faiblesse du taux d'équipement des structures (83,8 places pour 10000 habitants) et la déficience en établissements de soins spécialisés sont notées.

d - Des services publics bien présents sur le littoral et les pôles ruraux

Les services publics (postes, établissements de santé, gendarmerie et police...) sont bien implantés sur toute la bande littorale. En milieu rural, ils sont localisés sur les centres-bourgs (Desvres, Samer).

Il se pose tout de même la question de l'accès des services publics par l'ensemble de la population quel que soit son lieu de résidence, le milieu rural recouvrant un ensemble assez vaste.

L'enseignement apparaît développé en offrant tous les niveaux d'enseignement, en plus de l'université ; outre les 26 établissements d'enseignement secondaire (lycées technologiques et professionnels), la répartition territoriale de l'enseignement apparaît équilibrée ; elle est le résultat du développement des regroupements pédagogiques en milieu rural.

e - Une rupture entre le rayonnement culturel du territoire et l'offre de proximité

Le Boulonnais assoit sa notoriété culturelle depuis 10 ans par la présence d'un équipement phare : le centre d'interprétation de la mer, Nausicaà. Avec ses 569 533 visiteurs en 2010, il assure un rayonnement à l'échelle régionale, nationale et de l'Europe du Nord. Malgré le dynamisme généré par cet équipement et les efforts développés par les collectivités locales et acteurs privés (résidence d'artistes à Desvres, Centre culturel transfrontalier d'Hardelot, médiathèque du Portel, centre d'interprétation du milieu dunaire, Aréna), l'offre culturelle à destination de la population souffre d'un déficit qualitatif du point de vue des équipements (de nombreuses salles sont à rénover) et de leur affectation ; elles ne sont pas toujours accompagnées de véritables projets culturels. (cf p.24 Atlas du Boulonnais)



f - Des équipements sportifs et de loisirs à valoriser

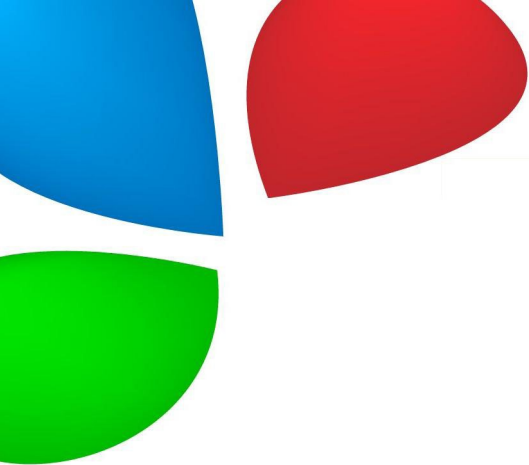
Si le territoire relève certaines disparités en matière d'équipements sportifs (seules 17 communes ont un ratio d'équipements sportifs par habitant identique à la moyenne régionale et nationale), (cf p.25 Atlas du Boulonnais).

La dernière décennie a vu la création et l'extension de 3 équipements structurants à l'échelle territoriale voire métropolitaine : le complexe piscine-patinoire Héricéa, le centre nautique de Wimereux et le centre hippique d'Hardelot. L'offre de proximité devrait évoluer avec la réalisation de plusieurs projets : le stade nautique et le stade de foot de La Liane à Boulogne-sur-Mer et Saint Léonard.

Sur le plan de la notoriété sportive, l'accueil de grandes compétitions hippiques permet de référencer le territoire à un niveau international. Toutefois, le déficit de rayonnement porte sur le plan nautique, alors que le potentiel du port de Boulogne mériterait d'être exploité. Aucune course en nautisme n'a fait escale à Boulogne depuis la course du Figaro 2002 alors que les grandes manifestations sportives peuvent être un réel support de communication et porteur de notoriété du territoire.



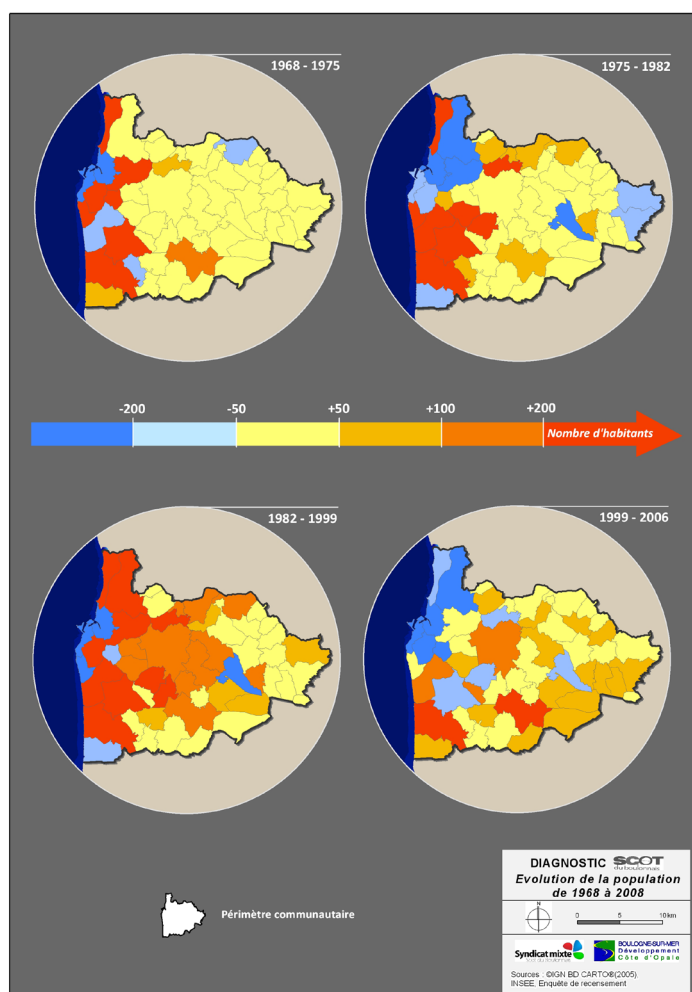
3 - Un territoire qui doit conforter son attractivité et son ouverture





L'ÉQUILIBRE DURABLE du territoire remis en question

Des évolutions démographiques pénalisantes pour le territoire



A Le territoire perd de la population

Le territoire du SCoT du Boulonnais, au 1er janvier 2008, comptait 140 963 habitants.

Entre 1968 et 2008, la population a augmenté de 5.14% sur le territoire ce qui représente 6 893 habitants en plus.

Cependant, cette croissance n'a pas été régulière dans le temps. On a observé une première baisse entre 1975 et 1990 puis une seconde commencée en 1999 et qui continue de se poursuivre.

Le territoire a ainsi subi, cette dernière décennie, une baisse de 1.07% ce qui représente, en termes d'habitants, 1512 personnes en moins.

Cette baisse s'explique par un solde migratoire très négatif dû à de nombreux départs d'étudiants et de jeunes actifs que le solde naturel (différence entre les décès et les naissances), relativement élevé (5428 entre 1999 et 2008), ne parvient pas à combler.

B | La population vieillit

La population sur le territoire est plus jeune qu'ailleurs : c'est un véritable atout. Cependant, les comparaisons entre les différents recensements montrent que la population, comme le reste de la France, connaît un vieillissement important ces dernières années.

En effet, la part des plus de 60 ans représentait 19.7% de la population totale en 2008 alors qu'elle n'était que de 18.5% en 1999 et de 14.1% en 1968.

Sur 40 ans, la part des personnes âgées a donc crû de 5.6%.

Une différenciation s'opère cependant entre les deux intercommunalités.

En effet, on observe déjà sur la CAB un taux de 20% de personnes de plus de 60 ans, soit une personne sur 5. Si la communauté d'agglomération est le cœur économique du Scot, elle peine à retenir ses étudiants et ses familles. Deux raisons expliquent ce constat : d'une part, un manque de formations diplômantes et une offre immobilière inadaptée qui obligent familles et étudiants à partir, d'autre part, une attractivité du littoral qui renforce la part des plus de 60 ans qui viennent profiter de ce cadre idyllique.

Sur la CCDS, la situation est moins alarmante avec un vieillissement qui reste mesuré. La périurbanisation de ces dernières décennies et les prix attractifs du foncier ont permis à ce territoire d'attirer de nouvelles populations et ainsi d'opérer un renouvellement de ces générations.

C | Des migrations résidentielles déficitaires

A travers les flux de migrations résidentielles, le territoire du Scot enregistre davantage de départs d'habitants que d'entrées de nouveaux arrivants. Entre 2003 et 2008, le territoire a enregistré 12 740 sorties contre près de 10 000 entrées, soit un déficit migratoire de plus de 3000 personnes.

Les flux de sorties depuis le territoire du Scot concernent, pour 59% d'entre eux, un autre territoire du Nord-Pas-de-Calais et 41% une autre région de France.

Les échanges à l'échelle régionale se font surtout avec les territoires voisins (11% vers la CCT2C, 12% vers la zone d'emploi de Berck, 9% vers la zone d'emploi du Calaisis) et la région Lilloise (10% des migrants).

En sens inverse, 61% des personnes nouvellement installées sur le territoire du Scot sont originaires du reste de la région, 32% du reste de la France et 7% de l'étranger.

Les échanges avec le reste de la région se font avec les mêmes territoires que pour les flux de sorties mais dans des proportions moindres.

Ainsi, le territoire du Scot est déficitaire dans les flux résidentiels avec plusieurs territoires : Berck (déficit de 283 migrants), Lille (déficit de 553 migrants), ou encore Calais (déficit de 65 migrants).

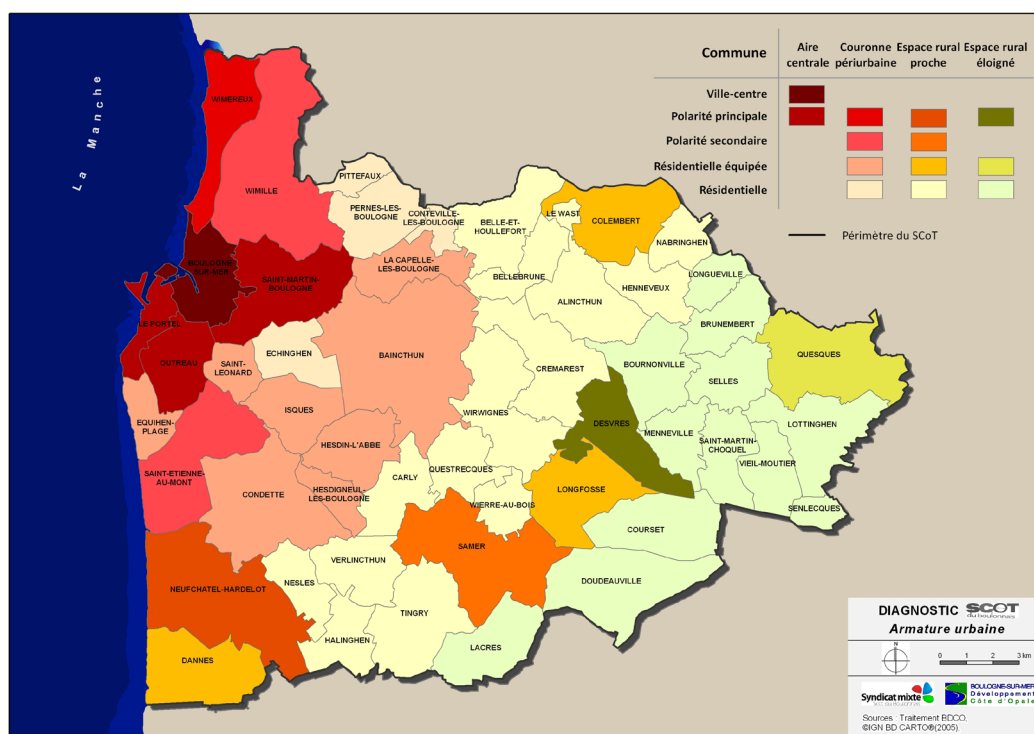
Par contre, les flux sont excédentaires mais moindres vers des territoires comme Béthune (excédent de 78 migrants), Lens (excédent de 69 migrants) ou Cambrais.

D | La population se redistribue au sein du territoire

Ce sont les espaces où la population est la plus importante, le cœur d'agglomération et la commune de Desvres dans l'espace rural, qui se sont dévitalisés entre 1999 et 2006. Les communes rurales n'ont pas perdu de population, certaines en ont même gagné fortement, comme par exemple Samer.

Ainsi, la baisse de population n'a pas été homogène sur le territoire, car la Communauté de Communes de Desvres-Samer a vu dans son ensemble sa population augmenter. Composée essentiellement de communes villageoises, elle s'inscrit parfaitement dans la dynamique régionale d'accueil de nouvelle population en milieu rural. Malgré un solde migratoire positif, elle n'a pas compensé l'important déficit migratoire sur la Communauté d'Agglomération. (cf p.9 Atlas du Boulonnais)

Une perte d'attractivité des pôles centraux urbains et ruraux

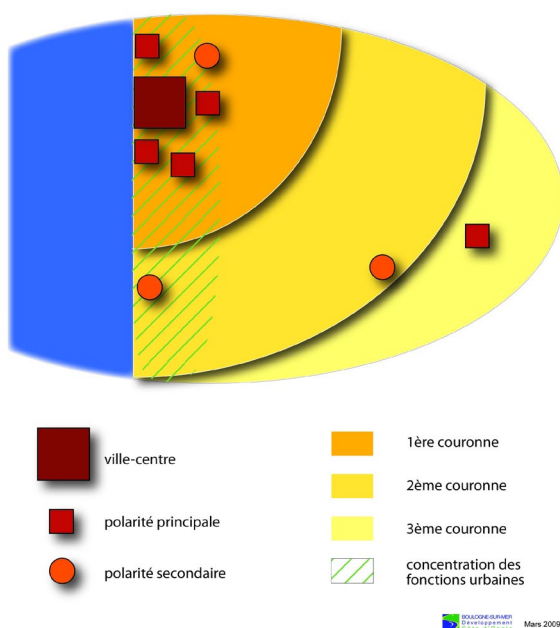


A | Une organisation polycentrique de l'armature urbaine

Le territoire du SCOT boulonnais se caractérise par une armature urbaine polycentrique qui s'organise à partir de sa façade littorale. Cette armature est constituée de polarités distinctes : un pôle urbain majeur, l'aire centrale d'agglomération, complétée par une polarité principale au cœur de l'espace rural, Desvres, située en troisième couronne de l'agglomération.

Des pôles secondaires, de deuxième couronne, situés au nord et au sud de l'espace littoral, Wimereux, Hardelot et, en milieu rural, Samer parachèvent cette organisation.

Schéma de l'armature urbaine du SCOT du Boulonnais



a - Un cœur d'agglomération qui concentre les fonctions urbaines supérieures

Le cœur de l'aire centrale d'agglomération, très dense (2239 hab/km²) rassemble la ville de Boulogne-sur-Mer, Saint-Martin-Boulogne, Le Portel, Outreau et Wimereux. Ce cœur concentre 62% de la population du territoire et accueille 70% des emplois. Les fonctions urbaines élevées et les grands équipements à rayonnement territorial ou métropolitain s'y concentrent de façon préférentielle.

La capacité en logements du territoire s'y concentre avec une prédominance du logement collectif (44% du parc total) et social (79% du parc social total du territoire).

En périphérie proche, les communes situées le long du littoral forment un ensemble linéaire avec un caractère résidentiel développé (4392 résidences secondaires). Elles sont dotées d'une gamme moyenne de 23 services de proximité (poste, école, pharmacie, tabac...)

b - Le pôle secondaire de Desvres structure l'espace rural

Plus éloigné de Boulogne-sur-Mer, le centre-bourg historique de Desvres structure tout le canton rural en offrant une diversité de services publics et médicaux de niveau principal (gendarmerie, piscine, garderie, maison de retraite, cinéma). La fonction commerciale y est bien développée avec un commerce de détail étoffé et spécialisé au centre du bourg, des locomotives alimentaires entre 900 et 1800m² et des surfaces spécialisées (équipement de la personne, solderies). En offrant des équipements nécessaires à la vie quotidienne des habitants, il assure un véritable relais à l'agglomération centre pourvue de services et équipements plus rares.

c - Une armature urbaine en évolution

Des pôles de taille intermédiaire se sont formés en deuxième couronne, assurant la transition avec le pôle urbain ; c'est le cas de la commune littorale de Neufchâtel-Hardelot, isolée de l'ensemble aggloméré par la coupure naturelle des Dunes d'Ecault et la forêt domaniale d'Hardelot. Sa fonction balnéaire et son évolution démographique ont conduit à en faire un véritable pôle de services intermédiaire.

La commune de Samer, elle, tire profit de l'influence de Boulogne-sur-Mer ; la proximité et le temps d'accès réduit au pôle urbain ont favorisé l'accession à la propriété et ont eu un effet dynamique sur la création de nouveaux services. Située au cœur du milieu rural, elle reste néanmoins sous influence du pôle de Desvres. Elle se situe à l'interstice des deux polarités principales du territoire, Desvres et Boulogne-sur-Mer.

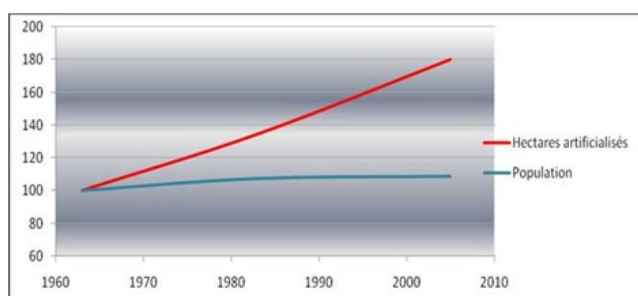
B | Le développement du territoire est fondé sur le mode de l'étalement urbain

a - L'étalement résidentiel comme principale cause de la forte consommation de l'espace

A cette organisation historique du territoire en polarités, s'est associée une urbanisation reposant sur l'extension des polarités principales, Boulogne-sur-Mer, Desvres et des hameaux. L'étalement spatial de l'activité humaine a généré une évolution urbaine très consommatrice de foncier en l'espace de 40 ans.

Si l'on examine le phénomène plus précisément, les espaces urbanisés ont augmenté plus vite que la population : tandis que la population était multipliée par 1,05, passant de 134 070 en 1968 à 141 001 habitants en 2006, les espaces urbanisés avaient presque doublé (de 3610 hectares en 1963 à 6506 hectares en 2006).

En 1963, un habitant du Boulonnais était consommateur de 269 m² pour se loger, se déplacer, travailler, consommer, se soigner, se divertir. En 2005, chaque habitant consommait 461 m². Ainsi l'espace urbanisé par habitant a augmenté de 41%.



L'espace a été consommé en grande partie pour la production de logements nécessaires aux besoins des ménages en augmentation. Cette production s'est réalisée selon un mode principal : la maison individuelle. Depuis 40 ans, l'habitat résidentiel pavillonnaire est à l'origine de l'accroissement des consommations foncières : il représente 60% de la surface urbanisée, et a augmenté de 43% depuis 1983.

A ce mode d'habitat extensif s'est associé un mitage de l'urbanisation : la surface urbanisée en milieu rural a été multipliée par 1,5 depuis 1963.

b - Des réserves pour l'urbanisation

En 2009, 12% de la surface du territoire est urbanisée. Quant au rythme de consommation foncière, il a été de 51 Ha par an entre 1998 et 2009 dont 36Ha/an ont été à destination de l'habitat.

Il vient alors à se poser la question de la réserve foncière encore disponible au regard de ce rythme annuel de consommation et de l'application de deux impositions législatives : la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) et la loi littoral.

La première impose l'évolution des caractéristiques d'urbanisation dans les zones urbanisées, notamment les zones NB, aux parcelles de grande taille en discontinuité hameaux bâtis, dès révision du document d'urbanisme applicable. Elles représentent actuellement un potentiel urbanisable certain et contribuent à l'étalement urbain de faible densité.

La seconde, impose la limitation de l'urbanisation dans la bande littorale, au titre notamment des espaces remarquables.

Grâce à une étude fine de terrain réalisée par l'agence, le territoire dispose d'une réserve foncière de 112Ha dont 23.3 Ha en renouvellement urbain et 135.8 Ha en gisement foncier (dents creuses dans le tissu bâti).

Ce potentiel a été déterminé à partir des enveloppes urbaines qui correspondent au périmètre des espaces urbanisés sur la base de la continuité spatiale (cf. Annexes du diagnostic).

Au rythme actuel de consommation et sans extension urbaine, il resterait ainsi moins de deux années de réserves foncières. Les PLU, actuellement en révision, ainsi que les futurs PLU Intercommunaux auront donc la tâche de déterminer les extensions futures qui permettront le développement du territoire dans le domaine économique mais également de l'habitat.

C Des polarités en perte de dynamisme, des communes rurales qui attirent

a - Le rythme de production du parc de logements ne suit pas les transformations de la population

Entre 1968 et 2008, la structure de la population du territoire a fortement évolué : entre vieillissement et décohabitation, le nombre de ménages a augmenté de près de 40 %, tandis que leur taille a diminué : 3,4 personnes par ménage en 1968 contre 2,3 personnes en 2008.

Corrélativement, le parc de logements a connu une augmentation linéaire entre 1968 et 2008 pour atteindre 68 587 logements en 2008. Le poids des résidences secondaires (8%) a suivi cette évolution; ce parc est très marqué sur certaines communes littorales. (cf p.12 Atlas du Boulonnais)

Au demeurant, deux phénomènes marquent un déséquilibre dans l'évolution du parc de logements: le ralentissement du rythme de production des logements entre 2000 et 2008 (4044 logements ont été construits soit 7% de moins par rapport à la période 1991-1999) et l'infléchissement de la production de logements collectifs entre 1990 et 1999.

b - Un parc de logements en déséquilibre

Ces ralentissements de production sont d'autant plus pénalisants que la demande en logements est forte et sa répartition déséquilibrée. En effet, 76% des ménages sont éligibles au logement social contre 65% à l'échelle nationale.

Si l'on ne considère que les locataires du privé, ce sont 87% des ménages qui rentrent dans les critères d'attribution. Ce taux est d'autant plus préoccupant que 45% de ces personnes ont des revenus inférieurs à 60% des plafonds du Prêt Locatif à Usage Social.

Au total, ce sont plus de 4200 demandes qui ont été effectuées en 2009 dont 32% émanant du parc locatif privé avec une forte distorsion en milieu rural du fait d'une offre limitée (4% des logements sociaux du Scot).

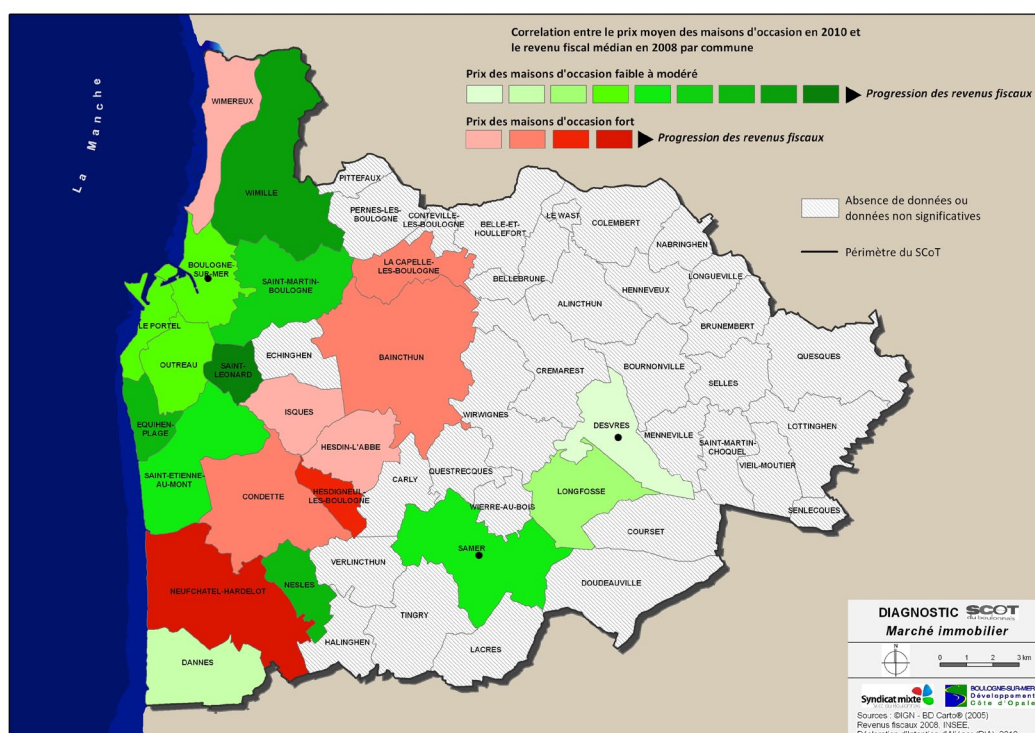
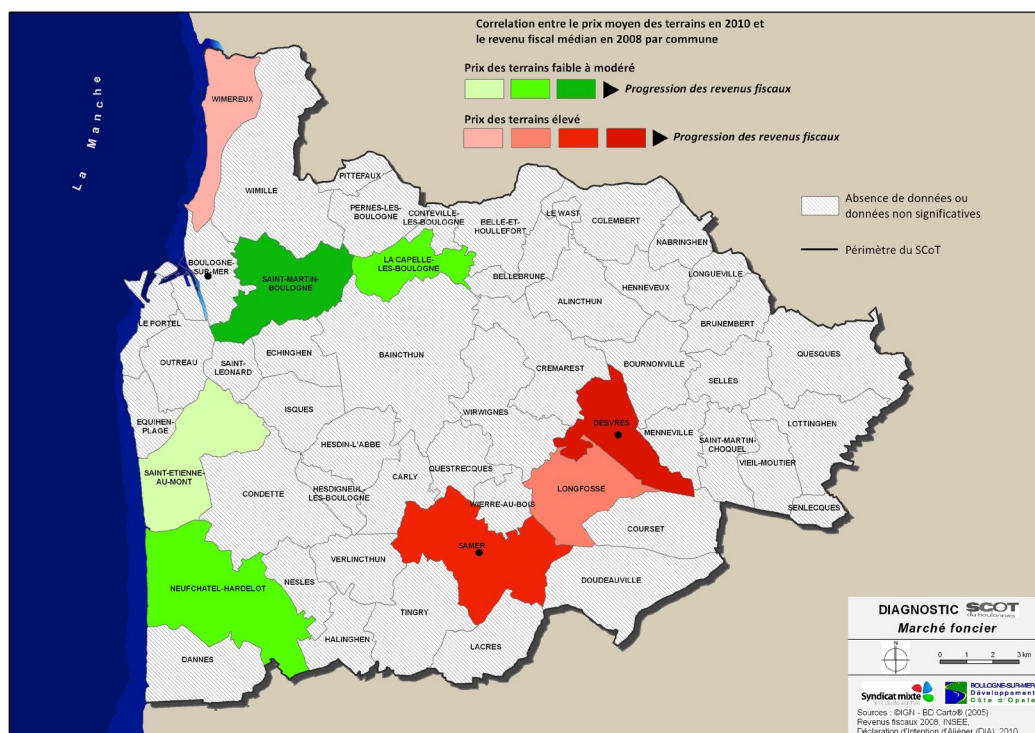
On observe également sur le territoire une plus forte proportion qu'en France de personnes âgées se tournant vers le locatif social avec respectivement 21 et 23% pour les 60-74 ans et les plus de 75 ans.

Avec l'augmentation de l'effectif des plus de 60 ans, l'arrivée des générations ayant connu les crises successives à l'âge de la retraite ainsi que la baisse future des retraites et par conséquent du niveau de vie des personnes âgées, il est fort à parier que la demande en HLM augmentera fortement d'ici quelques années.

De plus, tout âge confondu, on observe déjà une augmentation des demandes de l'ordre de 9%.

Le délai de satisfaction des demandes, de l'ordre de 13 mois, accentue les tensions du marché locatif et les situations précaires dans les polarités de Boulogne-sur-Mer et Desvres ; d'autant que le marché locatif est élevé et les revenus des locataires sont faibles : 31% des locataires du parc privé se situent en dessous du seuil de pauvreté.

Si le parc social se concentre majoritairement sur le cœur de l'agglomération (79% du parc social du territoire), (cf p.14 Atlas du Boulonnais) à contrario la répartition du parc privé s'équilibre sur le territoire ; développé sur l'arrière-pays, il joue un rôle social en raison de la faiblesse du parc social public. (cf p.14 Atlas du Boulonnais)



Le parc locatif social est marqué par une faible évolution ; seulement 1% de production supplémentaire entre 1999 et 2005. Il est inexistant sur plus de 60% des communes, l'accession à la propriété étant majoritaire dans les communes rurales et périurbaines : la part des logements individuels avoisine un taux de 90% et ces communes comptent entre 70 et 90% de propriétaires occupants, hormis Desvres et Samer (entre 50% et 70%). Sur l'ensemble de ces communes, la construction neuve est orientée exclusivement vers le logement individuel.

La structure du parc reflète l'évolution de la construction sur l'ensemble du territoire : en 15 ans, la nature de la production de logements s'est modifiée: entre 1991 et 1994, le volume de production des logements individuels et des constructions collectives était identique, à partir de 1995, l'engouement de la maison individuelle a pris le pas.

A partir de 2003, le volume de constructions individuelles équivalait au double de celui du logement collectif. (cf p.16 Atlas du Boulonnais).

L'application de la loi SRU en matière de rééquilibrage de l'offre apparaît comme une nécessité.

Le Plan Local d'Habitat de la CAB, approuvé en 2007 et actuellement en révision, contribue également à l'amélioration et à la réhabilitation du parc existant grâce à plusieurs actions.

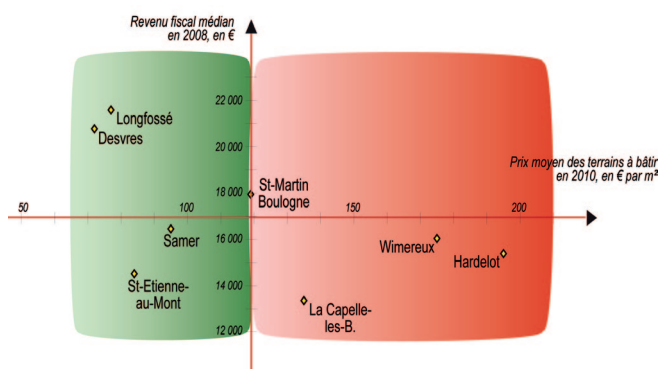
En effet, il prévoit la réalisation de 180 logements locatifs sociaux par construction neuve ou acquisition-amélioration. Dix de ces logements seront destinés aux personnes éligibles au Prêt Locatif Aidé d'Intégration, 30 au Plan Locatif à Usage Social et 140 au Plan Locatif Social.

De plus, 205 logements sociaux seront réhabilités et 45 logements sociaux seront démolis.

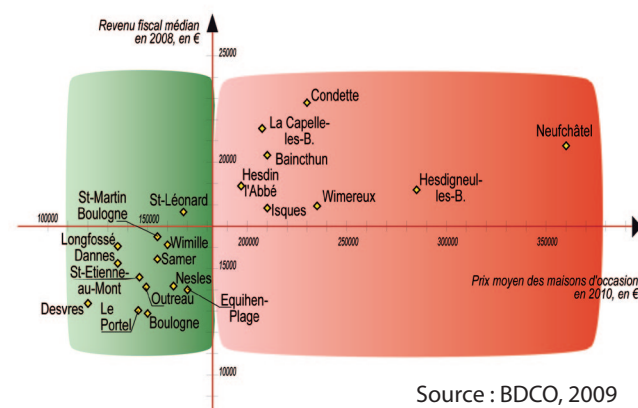
Sur la CCDS, une Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat est en cours d'élaboration dans le cadre du PLU Intercommunal.

Satisfaire les besoins actuels mais aussi anticiper les besoins futurs en fonction de l'évolution de la structure de la population, tels sont les enjeux qui se posent au territoire. La création de logements adaptés aux différents types de population parviendra-t-elle à maintenir une population jeune? Le territoire devra-t-il spécialiser l'offre face au vieillissement qui s'accroît?

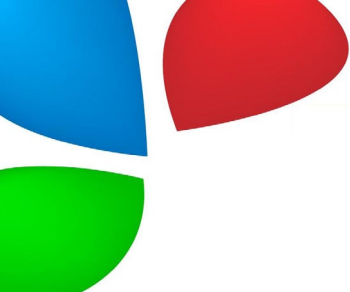
► Corrélation entre le prix moyen des terrains en 2010 et le revenu fiscal médian en 2008



► Corrélation entre le prix moyen des maisons d'occasion en 2010 et le revenu fiscal médian en 2008



Source : BDCO, 2009



D Le territoire se spécialise : une paupérisation et une ségrégation socio-spatiale de la population

Les mouvements de redistribution de population du milieu urbain vers l'arrière-pays rural se sont accompagnés d'une évolution démographique : la diminution généralisée de la taille des ménages et leur sectorisation spatiale. En 1999, les communes du cœur d'agglomération, les communes littorales et les polarités Desvres, Samer en milieu rural accueillent les ménages d'une personne. Cela va de pair avec la concentration sur ces communes du parc de petits logements. A contrario, les communes périurbaines à Boulogne-sur-Mer, en périphérie de Desvres et Samer ou situées à proximité de la RN42 accueillent les jeunes couples et familles aspirant à la maison individuelle.

Au regard des situations de pauvreté (cf p.11 Atlas du Boulonnais), une spatialisation bien marquée s'observe également : tandis que l'espace périurbain est le lieu privilégié d'habitation des ménages propriétaires et aisés, trois communes situées au Sud de Boulogne-sur-Mer (Outreau, Le Portel, Equihen-Plage) concentrent les ménages identifiés dans une situation de grande pauvreté.

La notion de mixité sociale s'exprime, quant à elle, sur la ville de Boulogne-sur-Mer, les communes de première périphérie (Wimille, Wimereux, Saint-Martin-Boulogne, Saint-Etienne-au-Mont) et les pôles ruraux (Desvres, Samer).

a - Le marché de l'habitat guide la recomposition du territoire

Le marché des biens d'occasion opère également une sélection spatiale des ménages candidats à l'accession. Les stations littorales de Wimereux et d'Hardelot, la partie Nord et Sud du périurbain (Pernes les Boulogne, Conteville, La Capelle, Baincthun, Echinghen, Condette et Hesdigneul) sont accessibles aux ménages aux revenus élevés, en raison de l'augmentation considérable des prix immobiliers ces dernières années.

Paradoxalement, l'équilibre s'est maintenu sur le cœur urbain dense et les communes d'arrière littoral (Neufchâtel, Nesles, Isques, Hesdin-l'Abbé, Wimille) où les prix des maisons d'occasion sont restés modérés en rapport avec les revenus fiscaux de la population.

Les pressions pour accéder à la propriété se retrouvent également sur le marché de la construction neuve.

b - Une réhabilitation du parc de logements vacants et insalubres freinée par la longueur des procédures

D'une part, ce sont 1981 logements qui sont considérés comme sans confort et 16 151 comme ayant un confort partiel sur le parc de 58 065 logements que compte le Scot en 2009.

De plus, on remarque une situation préoccupante sur la CCDS concernant l'habitat individuel puisque 48% des logements sans confort ou ayant un confort partiel y sont situés.

A l'échelle de la communauté et en prenant l'intégralité du parc (individuel et collectif), ce sont 48% des logements qui ne sont pas considérés tout confort.

Ce constat est moins frappant sur la CAB avec «seulement» 18% des logements considérés comme sans ou partiellement confortables.

D'autre part, en 2009, 4 717 logements vacants sont comptabilisés sur le Scot dont 2905 en collectif et 1812 en individuel. 89% de ces logements se situent sur la CAB. C'est pourquoi celle-ci a lancé en juillet 2008, un programme d'intérêt général sur l'habitat indigne et le logement vacant. Il cible dans le parc d'habitat privé, les logements insalubres, les immeubles en situation de péril, les logements dangereux, vacants ainsi que les immeubles à l'abandon.

Ainsi, au-delà des logements vacants, 1600 logements potentiellement indignes dont 900 relèvent du parc privé et 700 de propriétaires occupants sont concernés.

En 2010, 18 logements ont pu ainsi être réhabilités et 10 dossiers sont en cours d'aboutissement.

Le passage de 7.1 à 6.1% du taux de logements vacants d'ici 2024 est donc une mesure forte du Scot puisque la réhabilitation de ces logements entraîne souvent des procédures longues d'autant plus que 80% de ceux-ci le sont depuis moins de trois ans et ne peuvent donc pas être considérés « sans maître ».

c - Une réhabilitation thermique nécessaire face à l'ancienneté du parc de logements

Le parc de logements (incluant résidences principales et logements vacants) du Scot du Boulonnais est extrêmement vieillissant : 63% de ces logements ont une date de construction antérieure à 1975.

Ces logements, dont 87% se situent sur la CAB, ne répondent donc pas à la réglementation thermique mise en application pour la première fois en 1974 (RT 1974).

La CAB et la CCDS, toutes deux touchées par cette problématique, ont donc fait de la réhabilitation un enjeu majeur. Grâce à la mise en place d'un Plan Local de l'Habitat (PLH) et d'aides publiques de l'Etat telles que les Prêts à l'Amélioration (PAM) ou la Prime à l'Amélioration des Logements à Usage Locatif et à Occupation Sociale (PALULOS, supprimé en 2009), la CAB a réhabilité depuis 2005, 1211 logements du parc privé et 1631 du parc public, soit près de 3000 logements.

La CCDS, ne disposant à l'heure actuelle d'aucun document d'amélioration de l'habitat, n'a pu réhabiliter que 26 logements du parc public depuis 2005.

Consciente de l'importance de l'enjeu, une Opération Programmée d'amélioration de l'Habitat (OPAH) est actuellement en cours d'élaboration sur son territoire tandis que la CAB a mis en révision son PLH.

Les intercommunalités qui composent le Scot mettent donc en œuvre les programmes nécessaires à la diminution de l'habitat inconfortable et par conséquent à l'amélioration de la qualité thermique des habitations donnant à ses habitants une meilleure qualité de vie.

d- Le périurbain soumis à de fortes tensions foncières et les prémices d'un déséquilibre en milieu rural apparaissent

La rareté du foncier constructible au cœur de l'agglomération et sur le littoral a généré une envolée des prix fonciers rendant aussi sélective l'accession en construction neuve. La pression foncière a conduit à un report des ménages à revenus faibles et modérés sur des secteurs différents du marché des biens d'occasion, où les prix de terrains à bâtir

sont accessibles : secteur périurbain de Boulogne-sur-Mer, communes périphériques de Desvres et pôle de Samer, car la capacité des ménages à accéder dans leur commune de résidence dans les communes les plus proches de Boulogne-sur-Mer (Saint Martin Boulogne, Saint Etienne au Mont, Equihen-Plage) est très faible.

Cependant le même phénomène s'observe dans les communes littorales où les prix fonciers sont élevés (Wimereux, Condet, Hardelot) : ce sont aussi ces mêmes communes où, en rapport, les revenus fiscaux sont élevés.

Ainsi le milieu périurbain devient un secteur du territoire où les enjeux sont prononcés : un tiers de la construction de logements individuels neufs s'y est concentré entre 1991 et 2006 à destination des ménages issus de l'agglomération.

En milieu rural, les espaces proches des centres bourgs de Desvres et Samer, les communes situées sur le Haut Boulonnais et à proximité des axes routiers (RN42, N1) voient leur nombre de constructions neuves évoluer, faisant progresser le parc de logements de 5 à 17% entre 1999 et 2005. (cf p.16 Atlas du Boulonnais)

Ce sont les prix des terrains moins onéreux et la superficie des parcelles (entre 1500 et 2500m²) qui ont stimulé l'accession des ménages issus du milieu rural et, dans une moindre mesure, originaires de l'agglomération boulonnaise. (cf p.17 Atlas du Boulonnais).

L'augmentation de population occasionnée par le marché de l'accession est en passe de reconsidérer l'espace rural, qui doit s'adapter aux attentes en services et équipements de cette population nouvelle.

Faute de structuration, les aspirants à la maison individuelle, au cadre de vie, modifient leur mode de vie en accentuant leurs déplacements motorisés vers les centres-bourgs plus structurés en emplois, loisirs, enseignement, voire vers l'agglomération pour les services les plus rares.

Cette évolution positive du milieu rural ne se fait donc pas sans source de déséquilibres pour les communes, qui doivent pourvoir aux nouveaux besoins des habitants et pour les ménages, souvent modestes qui risquent de se fragiliser en raison de charges accrues.

Face à ces parcours résidentiels soumis à la contrainte du marché foncier, la question de la régulation du marché de l'accession des ménages solvables par les collectivités locales est pleinement ouverte.

Des modes de déplacements motorisés accrus par nos modes de vie



A La mobilité s'accroît avec le développement urbain de vie mais en incohérence avec les modes de transport durables

Si les principaux flux du territoire s'effectuent en interne à chaque espace (urbain (52%), périurbain (15%), rural 8,5%), les mouvements pendulaires entre les différents espaces se poursuivent.

Le périurbain et le milieu rural étant les lieux privilégiés de l'urbanisation résidentielle, l'incidence directe est celle de la multiplication des déplacements depuis l'espace périurbain vers le cœur d'agglomération. Ils prédominent, étant estimés à plus de 13% des flux totaux. Le trafic depuis la première couronne périurbaine vers le cœur de l'agglomération a augmenté entre 5 et 20% entre 2001 et 2006 selon les communes.

Le trafic généré par les nouveaux accédants des communes rurales a également augmenté, notamment sur la section de la RN42.

Le développement urbain s'est appuyé sur un mode de déplacement, l'automobile. L'accession au logement étant de plus en plus dissociée du lieu de travail et éloignée des équipements et services, seul le mode automobile a permis la plupart du temps l'accessibilité aux zones résidentielles.

Ainsi les distances parcourues s'allongent, favorisées par l'amélioration des infrastructures routières, les motifs de déplacements se diversifient poussés par l'évolution des modes de vie plus ouverts à la pratique des loisirs et à la multiplication des lieux d'achats.

Les boucles quotidiennes de déplacements motivées pour un quart par le facteur emploi sont devenues minoritaires ; l'accès aux équipements, commerces, loisirs et services représente dorénavant plus de la moitié des flux.

B Un usage croissant de la voiture en dépit d'une offre concurrentielle des autres modes de transports

a - L'ère du tout automobile

Le mode de déplacement le plus utilisé sur le territoire reste l'automobile, 63% des habitants l'utilisant pour les déplacements liés au travail, aux achats et aux loisirs. Le taux de motorisation moyen (1,275 par foyer) augmente au fur et à mesure de l'éloignement du cœur d'agglomération (1,549 pour l'espace périurbain et 1,594 pour l'espace rural), les modes de déplacements durables étant privilégiés en milieu urbain : marche à pied (35%), transports en commun (5%).

b - Des déplacements doux pour la satisfaction des besoins de proximité

Les déplacements de très courtes distances, liés au territoire de proximité (généralement le quartier, vers le cœur du centre bourg) se font généralement à pied pour des motifs liés à la scolarité et à l'enseignement, les services, les achats d'appoint. Les circulations à pied sont le fait de comportements urbains (35% des flux) ruraux (22%), l'utilisation de l'automobile étant spécifique à l'espace périurbain (74% des flux).

L'usage des modes doux est fortement contraint en règle générale sur le territoire : outre la marche à pied, la faiblesse du réseau de voies cyclables ainsi que l'absence de connexion des aménagements entre elles ne permet pas de s'affranchir de l'usage de la voiture. Les nouveaux espaces urbanisés (lotissements, centres commerciaux d'entrée d'agglomération, équipements de loisirs) sont difficilement accessibles dans les conditions de sécurité requises.

C

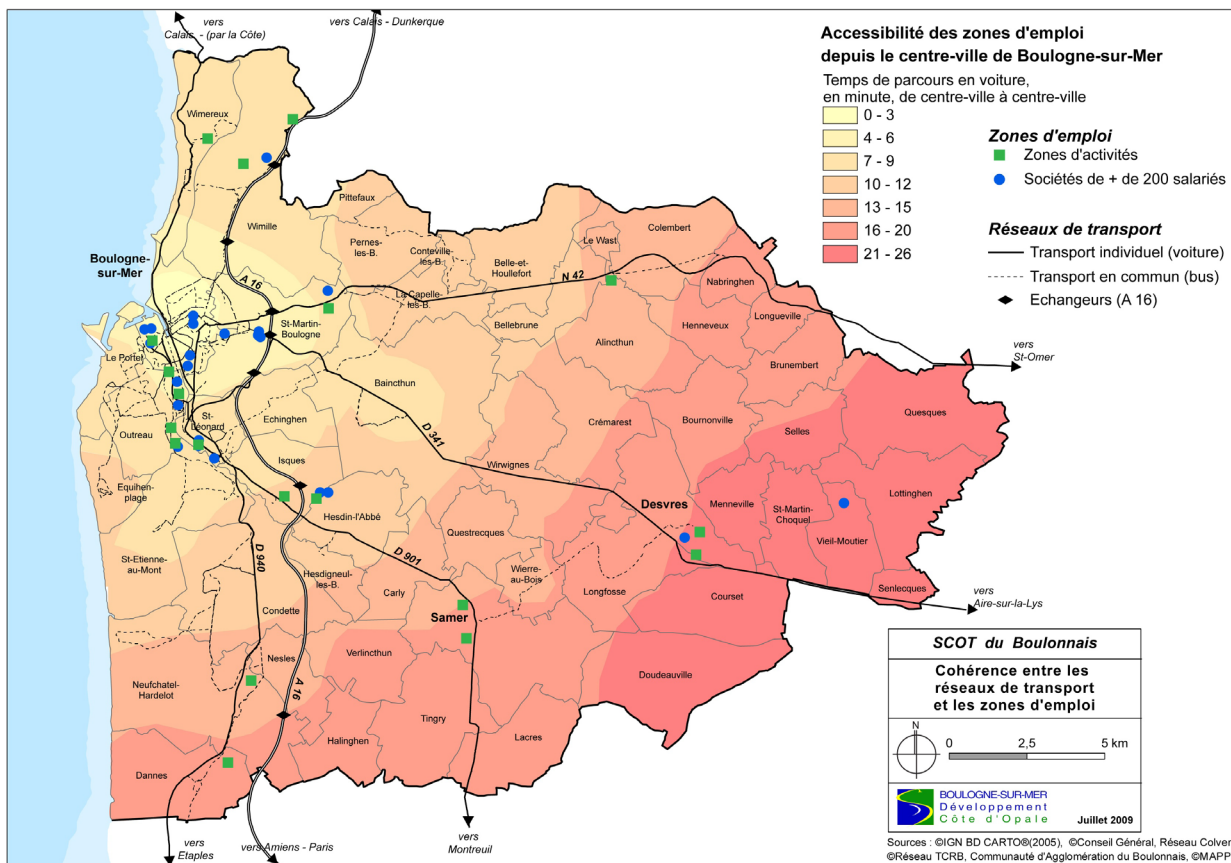
Le recours aux transports collectifs reste minoritaire sur l'ensemble du territoire, 2,6% des déplacements étant effectués par ce mode. Le taux d'utilisation est cependant inégal entre l'espace urbain et rural conditionné en partie par la densité et la performance du réseau.

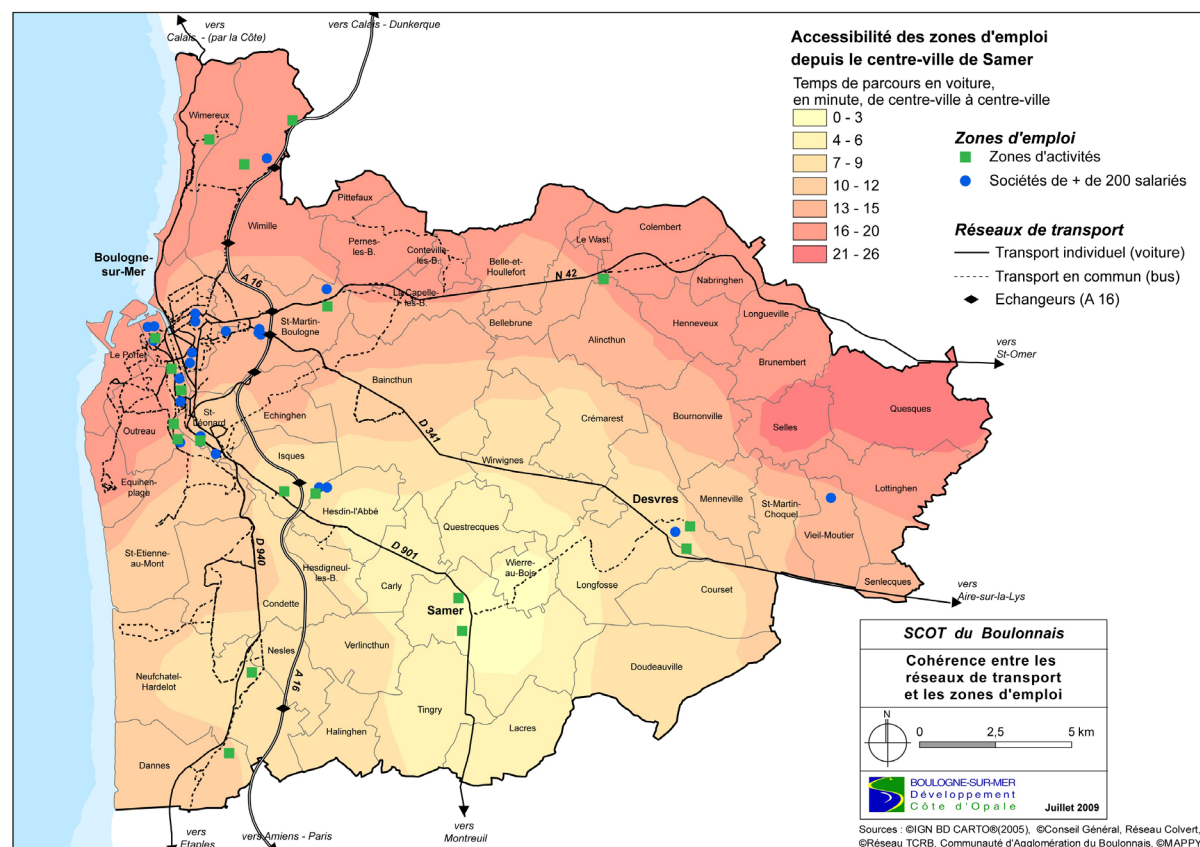
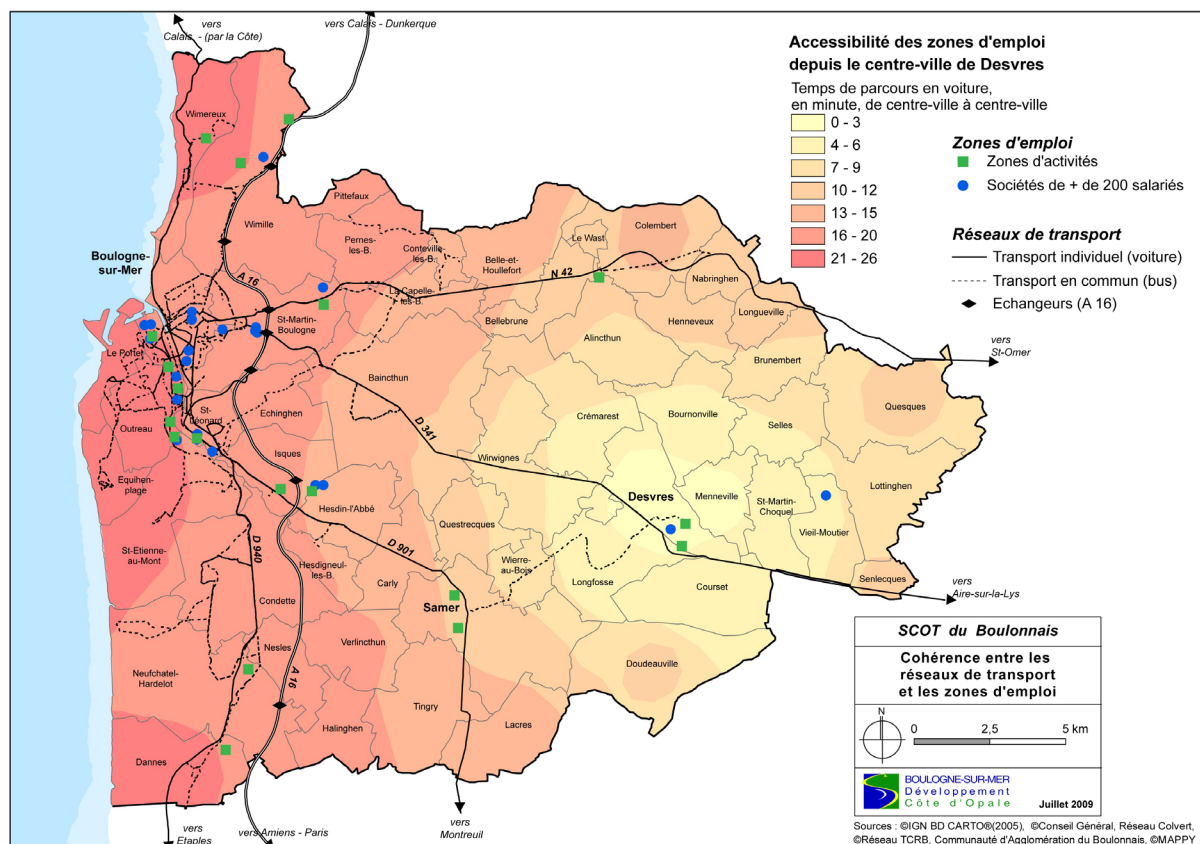
Au sein de l'agglomération, la fréquentation par habitant du réseau TCRB a connu une forte croissance depuis quatre années pour atteindre un des plus forts nombre de voyages effectués par habitant parmi les agglomérations de la Région Nord-Pas-de-Calais en 2007 (84 par an et par habitant).

Elle est l'expression de la prise en compte par les pouvoirs publics des besoins de la population : les lignes qui desservent les quartiers les plus fragiles sont aussi les lignes les plus fréquentées.

Au demeurant, l'offre urbaine s'est également adaptée au profil touristique en proposant des navettes spéciales de découverte de la ville de Boulogne-sur-Mer. Néanmoins, ce mode de transport urbain capte très faiblement les actifs (5%), remettant en cause la restriction de l'usage automobile pour les déplacements domicile-travail au sein de l'agglomération.

Si l'offre en milieu urbain est globalement dense (23km par habitant), en revanche, les communes du milieu rural sont inégalement desservies par le réseau départemental Colver. De grandes disparités existent dans la fréquence des bus conditionnant sa fréquentation.





D | Pour une durabilité des transports, des pré-requis

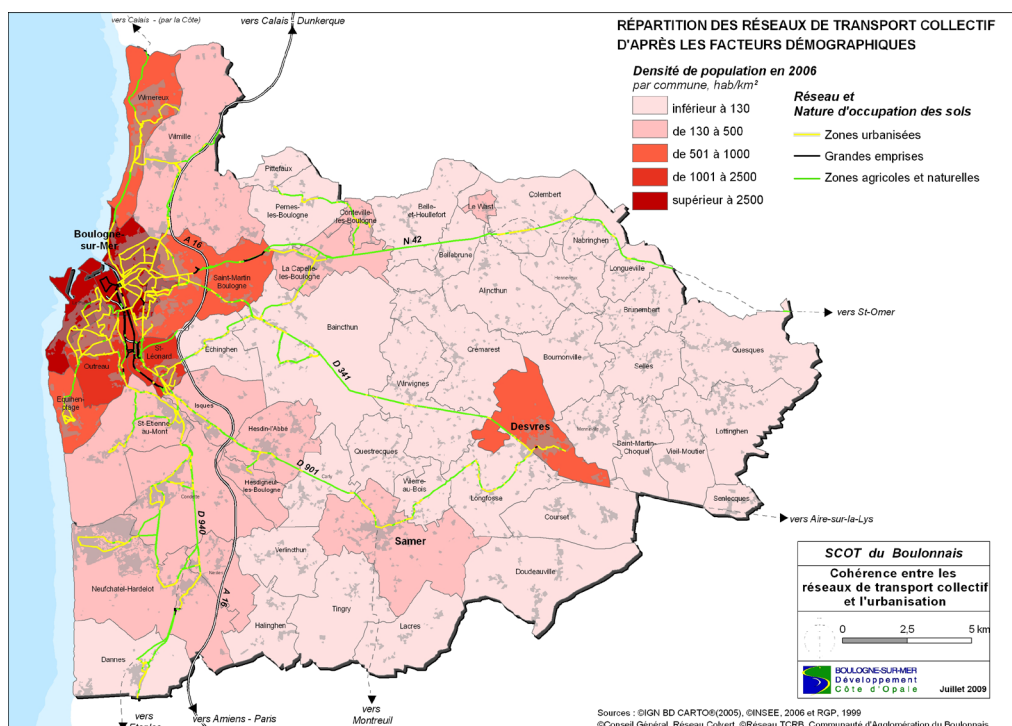
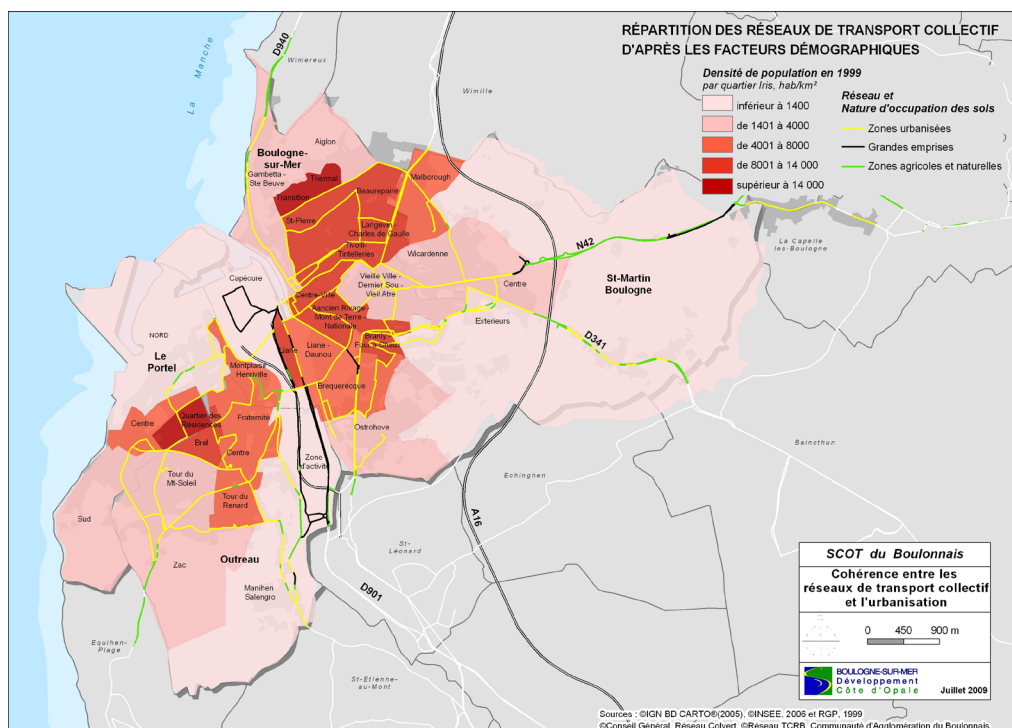
De manière générale, la question du transport collectif et durable se présente comme un élément clé sur l'ensemble du Boulonnais :

- La mise en cohérence du réseau de transport avec l'évolution de l'urbanisation est rendue nécessaire : actuellement, l'offre dessert les communes les plus urbaines à plus forte densité, faisant impasse sur les nouveaux espaces urbanisés de type lotissement en milieu périurbain et rural où la population s'accroît. L'organisation du réseau repose sur un modèle polycentrique, reliant l'aire centrale au pôle principal de Desvres et aux pôles secondaires (Samer, Neufchâtel-Hardelot, Wimereux/Wimille). Les liaisons de périphérie à périphérie restent limitées tandis que les liaisons depuis les communes rurales en croissance vers les polarités de Desvres et Boulogne-sur-Mer sont inexistantes. L'équité territoriale dans l'accès à l'emploi et aux services et équipements est d'autant plus un enjeu sous-jacent.
- L'usage combiné des offres doit être amélioré. Il est actuellement rendu impossible par l'absence de coordination de l'information, des correspondances et des tarifs entre les trois réseaux de transports publics : le TCRB, le réseau Colver et le réseau SNCF/TER. Les autorités organisatrices de transport n'ayant pas le même territoire de compétence, des dialogues sont à ouvrir afin d'adapter l'offre à l'évolution des modes de vie. Le projet de Pôle Gare multimodal à Boulogne-sur-Mer est un premier pas vers une connexion entre les différents modes de transports : train, bus, vélo, covoiturage.
- L'offre doit être compétitive pour devenir une alternative au tout automobile. Sur le territoire, le temps moyen de parcours en bus est actuellement le double de celui de la voiture (28 minutes contre 15,7 minutes) ; la vitesse d'exploitation du TCRB s'élève à 18km à l'heure. Hormis la RN42 utilisée par le réseau Colver, les liaisons rapides voire en sites propres n'existent pas.

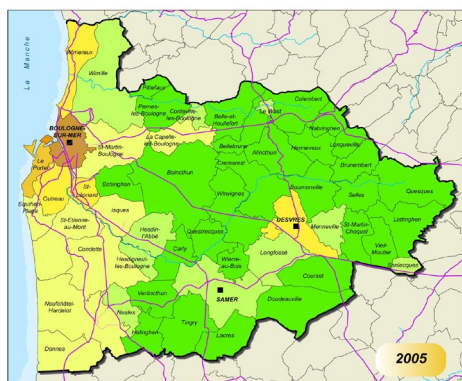
D'autres modes collectifs sont à étudier comme le transport ferroviaire d'agglomération, en positionnant la gare de Boulogne-sur-Mer comme un pôle de mobilité, tirant parti du réseau de gares secondaires situées dans un rayon de 20km : Marquise-Rinxent, Wimereux-Wimille, Boulogne Tintellerie, Pont de Briques, Hesdigneul, Dannes, Etaples. La possible réouverture de la liaison ferroviaire Desvres-Boulogne-sur-Mer pourrait participer également à l'amélioration de la qualité des déplacements de l'arrière-pays vers le cœur de l'agglomération.

Les enjeux qui participent au développement des transports en commun sont importants pour réduire les déséquilibres sous-jacents à l'accroissement de l'urbanisation : la saturation du réseau routier aux entrées de l'agglomération notamment à la jonction de l'autoroute A16 et la RN42 et en lien avec la présence d'implantations commerciales, le risque de fragilisation financière des ménages bi-motorisés, l'impact sur le milieu environnemental des émissions routières.

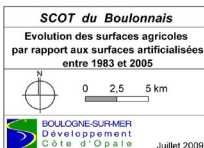
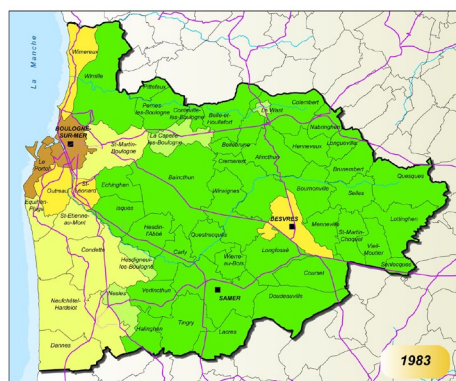




Une évolution urbaine qui génère d'importants impacts paysagers et agro-environnementaux



Sources : ©Mode d'occupation des Sols 2



305 - Atelier SIGALE - Mode d'occupation des Sols 1983 (photointerprétation - IGN) - ©IGN - BD Cartho® (2005)

A Une perte d'identité paysagère et une banalisation des formes urbaines

Le territoire tire son identité de la présence de formes urbaines villageoises particulières, soit en habitat dispersé (traditionnellement des fermes isolées ou regroupées en hameau), soit en habitat concentré : village-noyau ou à double noyau (Belle-et-Houllefort, Wimereux, Neufchâtel-Hardelot), village-rue, village en étoile. L'utilisation de matériaux locaux a également signé le particularisme du territoire. Ces organisations de l'habitat sont les résultantes de l'histoire locale, des traditions et des pratiques agraires.

Mais le développement rapide de l'habitat hors de la ville de Boulogne-sur-Mer s'est traduit par un bouleversement de ces formes urbaines et architecturales.

Aujourd'hui, l'urbanisation linéaire et l'étalement des villages sous la forme de lotissements très homogènes du point de vue de leur composition architecturale et urbanistique, sont devenus les seuls modèles d'urbanisation, rompant avec les modèles traditionnels.

Ainsi l'alternance des secteurs urbanisés très concentrés et des grands paysages non bâtis qui assoit l'image du Boulonnais tend à s'effacer.

L'urbanisation continue entre les noyaux diminue un peu plus l'identité propre de chaque village et obture les vues sur le grand paysage du Boulonnais et les fenêtres sur le paysage littoral. En quarante ans, l'urbanisation s'est égrainée principalement le long des axes majeurs (RN1, RN 42) et des départementales, sur la bande littorale (Wimereux, Wimille, Condette, Neufchâtel-Hardelot) et s'est dispersée sur l'ensemble des noyaux villageois.

De même, l'habitat standardisé remplace progressivement la maison typique boulonnaise, générant une urbanisation répétitive et banale.

A ces menaces notables sur le paysage, s'ajoutent des impacts sur les activités économiques et l'environnement naturel.

B | Des activités agricoles contraintes par le mitage urbain

La surface agricole n'a cessé de diminuer ces cinquante dernières années. Cette perte des terres s'est faite essentiellement au profit du bâti et des boisements : sur la perte de 440 hectares de terres agricoles entre 1998 et 2005, 308 hectares ont été affectés à l'urbanisation et près de 75% des espaces artificialisés ont été issus des espaces agricoles. Les espaces naturels ont subi une perte moindre (27%).

Conséquence de l'étalement urbain en continuité directe du cœur de l'agglomération, la réduction du foncier agricole s'est cependant localisée ces dernières années sur les espaces ruraux. Ce sont les communes où généralement le coût du foncier est moins élevé qui ont vu l'augmentation de leur urbanisation ; ainsi en 2008, les communes rurales ont plus de 60% de leur superficie occupés par les espaces urbanisés.

Ces changements de destination des terres s'accompagnent d'un ensemble d'enjeux pour la profession agricole : la gestion des conflits d'usage (circulation des bêtes et engins agricoles, zones d'extension de lisiers, nuisances sonores), et le maintien du paysage bocager.



C | Un environnement sous pression urbaine

L'urbanisation croissante du territoire exerce une pression sur l'écosystème. Même si l'approche environnementale dans les opérations d'aménagement tend à évoluer positivement (création de systèmes alternatifs, prise en compte des continuités écologiques...), l'érosion de la biodiversité a bien cours sur le territoire.

Certes l'ensemble des milieux naturels représente 98% du territoire ; mais les espaces naturels de grand intérêt biologique et protégés au regard de leur faune et de leur flore ne recouvrent que 6%.

Ce patrimoine biologique exceptionnel, qu'il soit protégé ou inventorié, subit les effets du morcellement du territoire : les infrastructures, les formes d'urbanisation tendent à couper les liaisons biologiques isolant les milieux naturels entre eux.

Le milieu subit également les effets d'une urbanisation dispersée, multipliant les rejets et pollutions potentielles dans la nappe et les eaux superficielles. Sur le territoire, la plupart des communes rurales et les hameaux est assainie de manière non collective.

D | Le foncier : la ressource clé du territoire

Un des points fort de rétablissement des déséquilibres observés sera la gestion du foncier. Ce sont les choix politiques effectués en matière d'urbanisme (localisation de l'habitat, utilisation d'outils fonciers) qui permettront de redonner aux habitants le choix de leur parcours résidentiel et réguleront les dysfonctionnements liés au marché de l'accession et à sa conséquence sur la multiplication des déplacements.

Le littoral, entre pressions et protections : l'absence d'une politique d'aménagement globale



A | Un espace convoité

Le littoral concentre 71% de la population du territoire sur une bande linéaire de 26Km. C'est un lieu de concentration des activités et de la population résidente.

L'attractivité résidentielle et touristique du Boulonnais, résultant du phénomène littoral a généré une économie liée aux services et un volume d'accueil de la population touristique et excursionniste. Aujourd'hui, le Boulonnais est doté de 32 100 lits touristiques dont près de 5000 résidences secondaires. Deux communes en particulier ont développé une économie fondée sur le tourisme et l'économie résidentielle, Wimereux et Neufchâtel-Hardelot.

La pression, à la fois exercée par la population résidente, la population touristique et les activités économiques, pose un double questionnement : celui de la capacité d'accueil future du littoral, sans que des éléments de dégradation ou d'insuffisance d'équipements apparaissent et le questionnement de la conciliation des besoins (logements permanents et saisonniers, accès aux équipements) entre ces deux types de population.

B | Les espaces naturels littoraux : des milieux fragiles préservés

La qualité et la diversité des écosystèmes littoraux sont une composante majeure de la qualité résidentielle des habitants et de l'attractivité touristique du territoire.

Au Nord et au Sud de l'espace portuaire, de vastes espaces dunaires (Dunes de la Slack), estuariens (La Slack et le Wimereux) et boisés (Massif d'Ecalt, Massif du Mont Saint Frieux, Forêt d'Hardelot) sont le refuge d'une biodiversité reconnue à un niveau européen et régional. Véritables lieux de ressources alimentaires ou de zones de migrations, les protections réglementaires représentent un pourcentage important des espaces naturels du littoral ; 28% de l'espace littoral (2827 hectares) sont protégés dont au titre du réseau Natura 2000. Ce territoire protégé devrait s'étendre avec la définition prochaine d'une zone Natura 2000 en mer, extension de la Zone de Protection Spéciale

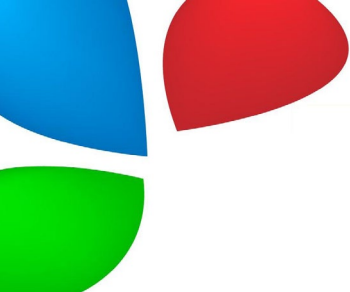
terrestre (ZPS) au titre de la Directive Oiseaux des Dunes de la Slack.

Elle précéderait un projet de création de Parc Naturel Marin, en cours d'études, visant à concilier les objectifs de protection de la nature et de développement durable des activités humaines liées à la nature.

C | De multiples usages à concilier

De nombreuses activités se concentrent sur le littoral depuis les activités maritimes et portuaires (réparation navale, industrie agroalimentaire), industrielles et les activités touristiques (balnéaire, plaisance, sports nautiques, découverte du milieu naturel littoral). L'utilisation de l'espace, légiférée par la Loi Littoral impose une contrainte dans le développement spatial des activités et oblige de fait à une conciliation des espaces de production économique. Mais l'aménagement ou la protection de ces espaces est le lieu de politiques segmentées sur le territoire terrestre et le territoire maritime : politique d'aménagement portuaire, politique de l'habitat, politique touristique, politique maritime, politique de protection environnementale et de compétences multiples : étatique (Conservatoire du Littoral), régionale, communautaire, communale, consulaire. Elles rendent difficilement lisibles la politique d'aménagement de l'espace littoral par l'absence d'une vision globale.

L'utilisation de l'espace impose également de maîtriser dans un futur proche les incidences de ces activités sur l'environnement : pollution des sédiments des cours d'eau en aval et des eaux de baignade par les activités portuaires, pression et dégradation des milieux naturels par la fréquentation touristique. Des aménagements au Mont Saint Frieux par exemple ont permis de préserver cet espace remarquable en canalisant le public touristique. Mais au-delà de leur interaction sur l'environnement, les incidences des activités présentes conditionnent aussi le maintien et le développement de nouvelles activités comme la conchyliculture et, paradoxalement, le tourisme.



D | Un espace qui a acquis une robustesse

a - Une mise à niveau globale des dispositifs d'assainissement en cours de réalisation

Le littoral est équipé de 4 unités de traitement à l'échelle des bassins versant de La Liane et du Wimereux pour une capacité totale épuratoire de 263 500 Equivalents Habitants (EH).

Aujourd'hui cette capacité satisfait les charges issues de la population résidente et touristique et des zones économiques. Elle correspond à une politique de plusieurs années de création, extension et de mise en conformité des équipements pour faire évoluer les systèmes d'assainissement, leurs rendements avec les évolutions démographiques, urbaines, économiques, et les normes européennes. Il reste toutefois à améliorer le fonctionnement des dispositifs d'assainissement sur la question des réseaux.

Les collectivités et Syndicats compétents travaillent à la maîtrise de la pollution d'origine domestique et à améliorer la performance des systèmes :

- 4 communes littorales disposent d'un plan de zonage d'assainissement approuvé après Arrêté Municipal (Wimereux, Wimille, Saint-Etienne-au-Mont, Neufchâtel-Hardelot,
- Boulogne-sur-Mer réalise un schéma Directeur d'Assainissement,
- Des travaux sont poursuivis avec la mise en place progressive de réseaux séparatifs, les contrôles des branchements, l'extension et de création de nouveaux réseaux.

b - Des dispositifs de traitement des déchets aux résultats performants

La mise en place de mesures a permis une réduction constante depuis 10 ans de la production de déchets ménagers : sur le littoral, elle équivalait à 10 500 tonnes soit une baisse de 23%.

Au-delà des dispositifs de gestion (collecte et tri sélectifs) qui ont considérablement diminué le tonnage des déchets non recyclables enfouis en décharge,

ce sont les politiques de communication auprès de la population, des entreprises, écoles qui ont généré une certaine performance.

Cependant les déchets du littoral pèsent encore sur les quantités émises sur le territoire de l'intercommunalité et du SCOT : alors qu'en 1998 les ordures ménagères du littoral représentaient 78% du tonnage total de la Communauté d'Agglomération du Boulonnais, en 2009 cette part atteint 81%. La cause majeure de cette évolution est l'attractivité touristique croissante, compensée paradoxalement en partie par une population permanente en décroissance. Il est à noter cependant, que les communes dites les plus touristiques, Wimereux et Neufchâtel-Hardelot, sont celles qui ont réduit le plus fortement les émissions de déchets (respectivement -29% et -34%) même si des pics sont observés sur les mois d'été.

E | Mais un espace où les pressions s'expriment encore plus ou moins fortement

a - Une ressource en eau très sollicitée

Selon le SAGE du Boulonnais, le bassin côtier du Boulonnais a toujours été considéré comme un secteur critique pour l'alimentation en eau potable.

L'insuffisance des ressources souterraines, notamment en période estivale, nécessite le recours à l'exploitation d'eaux de surface qui pose le problème de la protection d'une telle ressource et de l'impact écologique sur le milieu aquatique ; pendant les périodes sèches, la Liane peut assurer 50 à 60% de la production nécessaire à l'alimentation de l'agglomération de Boulogne/Mer.

Néanmoins, la pression exercée sur les masses d'eau superficielles par prélèvements à usage domestique tend à diminuer au cours des cinq dernières années sur la partie littorale (-10% entre 2006 et 2011), même si certaines communes augmentent leur consommation (Equihen-Plage, Wimereux, Wimille).

Les incidences des activités humaines sur la qualité des masses d'eau constituent une seconde nature de pression. Malgré des efforts menés, la qualité des eaux reste un point primordial d'amélioration. Certains milieux aquatiques restent impactés et les récepteurs des rejets et effluents émis par les industries et le développement urbain.

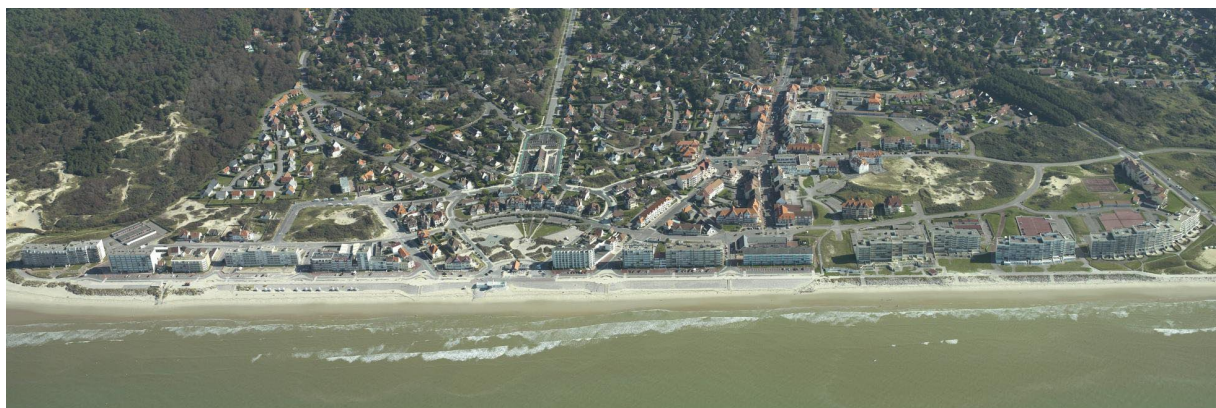
Sur les eaux de surfaces (Liane et Wimereux), le bon état chimique n'est pas atteint. Cette pression est plus sensible pour la Liane où la qualité se dégrade depuis le point de captage jusqu'à son rejet dans la manche, mesuré médiocre. Le point de concentration en polluants (HAP, Cadmium, Plomb, Zinc, Mercure) est atteint au niveau du Port de Boulogne-sur-Mer.

D'un point de vue biologique, les améliorations apportées depuis 2005 permettent d'obtenir une qualité bonne du Wimereux à Wimille, même si elle demeure moyenne en aval. Celle de la Liane reste insuffisante en raison d'apports en nitrates et matières organiques.

Les pressions exercées sur les fleuves côtiers se répercutent sur les eaux marines qui souffrent d'un excès en nutriments et pénalisent à terme le développement d'activités liées à la ressource marine. C'est ce qui a conduit à classer la zone côtière en zone prioritaire dans un rayon de 5000 mètres, au titre de la reconquête de la qualité des eaux de baignade.

b - la ressource foncière : une situation en tension

Les milieux agricoles ont été affectés par les besoins en urbanisation du littoral durant les 40 dernières années. Tandis que l'urbanisation progressait de 26% entre 1963 et 2005, les pertes agricoles s'estimaient à 460 hectares sur les 9 communes littorales (soit -16%). La diminution du foncier agricole a cependant ralenti dans la période 1983-2005 : -5.6%. Toutes les communes n'ont pas suivi une évolution identique : Boulogne sur mer et Le Portel ont connu une augmentation de leur occupation agricole mais au détriment des espaces naturels.



c - La fréquentation de la zone littorale et de ses sites

Au-delà de l'occupation permanente de l'espace littoral par les résidents, la fréquentation occasionnelle des résidents secondaires et des touristes entraîne une pression dans les usages de la zone.

La population réelle en moyenne à l'année (habitants permanents, habitants résidentiels, touristes dans un hébergement marchand) a été estimée à 110 600 personnes sur la zone littorale, hors excursionnistes, lorsque l'on évalue à 150 600 le nombre de personnes présentes sur le territoire.

En période de pointe touristique, 25 500 personnes non permanentes sont recensées auxquelles s'ajoutent les excursionnistes dont on peut préjuger de la part importante au regard de la fréquentation de certains équipements phares comme Nausicaà (500 000 entrées par an). Outre les impacts sur la qualité de la vie des habitants (saturation des accès aux plages et routes du littoral), ce sont les espaces naturels, dont certains classés Natura 2000 qui connaissent au-delà d'un certain seuil de fréquentation, des menaces de dégradation.

Aujourd'hui, certains sites sont considérés comme étant surfréquentés c'est-à-dire ayant atteint leur capacité à recevoir du public, notamment à Equihen-plage, Saint-Etienne-au-Mont, Hardelot, et Dannes.

F | Un espace en évolution et avec des besoins

Plusieurs indicateurs traduisent une évolution de cet espace dont découlent des besoins :

- Une croissance moyenne annuelle de la population négative (-0.36%) causée par la perte d'habitants des communes ayant un poids démographique,
- des besoins en logements sociaux identifiés, malgré une forte politique d'accueil sur les communes centrales du littoral. Aujourd'hui 11000 ménages sont éligibles à un logement social sur le littoral. La disproportion entre le nombre de logements sociaux et la part de ménages éligibles accroît le risque de disparités sociales, plus particulièrement sur le secteur sud du littoral,
- le marché de l'accession n'est pas en capacité d'assurer la fluidité des parcours résidentiels. Le prix du foncier en augmentation de 5 à 35 % (5 % à Hardelot / 35% à Wimereux) dans de nombreuses communes de la zone littorale en 7 années en est la raison principale.
- sur l'aspect économique, la raréfaction du foncier a créé un effet de tension dans l'accueil des activités. Cette ressource, essentielle au maintien de l'attractivité du littoral, nécessite une réflexion sur les besoins d'ouverture de nouvelles zones, qui doit être menée de concert avec l'identification des besoins agricoles. Cette force économique du littoral est amenée à évoluer dans l'avenir suite aux réformes de la Politique Agricole Commune et à l'évolution des marchés. Elle devra évaluer également les conditions de sa pérennité.



G | Un projet de territoire compatible avec ses capacités

La détermination de la capacité d'accueil des documents d'urbanisme (PLU et SCOT) est définie par le code de l'urbanisme, plus précisément la loi littoral. Elle précise que pour déterminer la capacité d'accueil des espaces urbanisés ou à urbaniser, les documents d'urbanisme doivent tenir compte :

- de la préservation des espaces et des milieux mentionnés à l'article L146-6 ;
- de la protection des espaces nécessaires au maintien et au développement des activités agricoles, pastorales, forestières et maritimes ;
- des conditions de fréquentation par le public des espaces naturels, du rivage et des équipements qui y sont liés.

Dans les espaces urbanisés, ces dispositions ne font pas obstacle à la réalisation des opérations de rénovation des quartiers ou de réhabilitation de l'habitat existant, ainsi qu'à l'amélioration, l'extension ou la reconstruction des constructions existantes.

Autrement dit la capacité d'accueil détermine le degré d'activités et d'usages que le territoire peut supporter sans qu'il soit porté atteinte à son identité physique, économique, socio-culturelle et aux équilibres écologiques.

Elle prend également en compte le niveau général d'équipement du territoire :

- logements disponibles
- équipements et services
- infrastructures de déplacements.

Elle doit également tenir compte d'éventuels pics saisonniers de population, entraînant une hausse brutale de la pression sur les ressources naturelles: fragilisation de l'alimentation en eau potable, perturbation des équilibres des espaces naturels.

En matière d'impact sur l'environnement, la capacité d'accueil tient compte :

- des capacités des dispositifs d'assainissement existants et de leur potentiel de renforcement,
- de la disponibilité de la ressource en eau potable
- de la fragilité des espaces naturels, de leur condition de fréquentation par le public, du fonctionnement des écosystèmes
- les besoins de préservation de certains espaces agricoles et maritimes spécifiques

Le projet du SCOT est de réinsuffler de la croissance en tenant compte des capacités du territoire.

L'enjeu est de limiter les incidences environnementales d'une évolution démographique qui sera somme toute modérée. Mais elle se répercutera inévitablement en grande partie sur le littoral. L'objectif est d'éviter les écueils de la crise du logement, de la forte augmentation des prix du foncier, du vieillissement accéléré et des risques d'aggravation des disparités sociales.

La frange littorale offre aujourd'hui un niveau global d'infrastructures, d'équipements publics qui lui permet d'envisager une croissance sans mettre en déséquilibre son identité physique, socio-culturelle, économique et sa sensibilité environnementale.

a - la mesure des capacités environnementales du territoire littoral

1. La performance des systèmes d'assainissement : une anticipation des besoins à venir

Aujourd'hui la capacité résiduelle totale à l'échelle de l'ensemble des stations est estimée à 45 700 EH, ce qui dote le littoral d'une bonne capacité.

En terme de prospective, des aménagements seront nécessaires pour répondre aux besoins attendus dans les 20 ans pour anticiper les perspectives de croissance démographique et économique :

- la reconstruction ou le développement des capacités de certaines stations dont les seuils limites de traitement sont atteints ou seront atteints dans l'avenir au regard des projets d'urbanisation. C'est le cas particulièrement de Wimereux et Saint-Etienne-au Mont.
- des réflexions sur les capacités de Séliane au regard du développement économique attendu sur l'Axe Liane. Aujourd'hui, ayant une capacité de charge à 72%, l'effet de nouvelles réglementations, de nouveaux apports industriels ou d'autres pistes comme des conventions de déversement devront être anticipés
- des efforts devront porter sur l'amélioration des rendements des réseaux comme la poursuite de la séparativité des réseaux, le bon raccordement à Boulogne-sur-Mer,

2. Les déchets : des infrastructures aptes à répondre aux besoins à venir

Le territoire du SCOT est bien équipé et possède un dispositif complet de collecte, de traitement et de stockage.

Les déchets des communes littorales et du reste de la Communauté d'Agglomération du Boulonnais sont traités au sein d'infrastructures pour certaines localisées sur la zone littorale :

- Un centre de tri d'une autorisation de traitement de 10 000 tonnes de déchets d'emballages par an, pour un traitement actuel de 7 000 tonnes par an.
- Un centre d'enfouissement technique et de déchets ultimes (dont 75% d'origine ménagère) à Dannes dont l'ouverture est prolongée jusqu'en 2024 pour une autorisation de traitement de 120 000 tonnes par an. Une valorisation énergétique des déchets est faite par leur dégradation. Le traitement actuel de 80 000 tonnes par an dont 40 000 tonnes issues de la Communauté d'Agglomération du Boulonnais laisse préjuger des capacités du site. L'augmentation prévisible de la population touristique n'aura pas d'impacts majeurs car, sur les périodes de pointe, l'augmentation observée sur les stations étant compensée par le départ de la population permanente des autres communes.

Sous ces aspects satisfaisants, des réflexions prospectives devront être menées sur :

- l'anticipation de la fin des contrats d'exploitation de la Sita à Dannes à échéance du SCOT en accord avec le Plan Départemental des Déchets Ménagers,
- sur l'adaptation des capacités du centre de tri de Saint Martin Boulogne dans l'hypothèse d'une extension du tri aux déchets plastiques,
- sur l'appui à la création d'équipements de type ressourcerie pour la valorisation, la réutilisation, la réparation et le démantèlement d'objets.

3. Des perspectives modérées de l'évolution de la consommation en eau mais des tensions possibles

Le développement du territoire dépend de l'évolution des masses d'eau tant dans leur qualité que dans leur disponibilité pour répondre aux différents besoins. Outre la réponse aux besoins domestiques de la population permanente, plusieurs activités sont sous-tendues à la disponibilité en eau : les activités de pêche et de leur transformation, la conchyliculture, le tourisme balnéaire, les activités de loisirs nautiques, l'agriculture.

Les projections réalisées montrent que la zone littorale dispose de la capacité à répondre en terme d'approvisionnement si l'on évalue les besoins à partir des divers paramètres suivants : le foncier disponible, la densité bâtie, le nombre d'usagers par foyer, la consommation moyenne des usagers, un taux de rendement élevé du réseau, et une consommation industrielle stable.

En 2024, le volume d'eau théorique distribué serait estimé à 252 685 m3/an supplémentaires sur la zone littorale, soit une augmentation de 3%, ce qui n'entache pas la capacité d'accueil littorale.

Cependant, un second scénario prenant en compte des sollicitations croissantes en raison des objectifs du SCOT en matière de développement économique (hausse des consommations industrielles) et touristique, pourrait réduire la capacité et placer la zone littorale dans une situation sensible. En effet, la conjonction d'années successives de sécheresse en période d'étiage et d'une augmentation de la population touristique pourrait poser des problèmes d'alimentation en eau, dont le niveau est difficilement évaluable.

Une gestion plus active reste néanmoins un champ de progrès, notamment :

- dans les économies d'eau par l'utilisation de l'eau de qualité industrielle ou de l'eau marine pour les entreprises halieutiques de Capécure.
- Par l'utilisation d'anciens forages du port pour l'alimentation des unités agroalimentaires de Capécure,
- Par la relance d'études de prospection sur le pays boulonnais et la création d'interconnexions.

4. Des risques naturels peu impactant sur les capacités constructives

Les risques d'inondations et de submersion marine sont les risques les plus présents sur le territoire et pouvant réduire la capacité constructive pour les activités et les logements.

Le croisement de la tâche urbaine et de l'évolution des aléas d'inondation permet de constater que seul 0,36% de la superficie urbanisée du littoral, soit 35,6 hectares, est inondable. Il est à noter qu'aucune de ces zones est classée en zone d'aléa fort.

Les communes concernées sont Saint-Etienne-au-Mont, Wimereux, Wimille.

Les risques de submersion marine n'ont pu être intégrés dans l'évaluation de la capacité d'accueil en raison de l'indisponibilité des données.

5. Une sensibilité des milieux naturels et aquatiques importante sur le littoral

La synthèse des composantes de la trame verte permet de relever les communes où la sensibilité écologique des milieux s'exprime avec intensité, c'est-à-dire avec un niveau de contrainte élevé pour recevoir de l'urbanisation. Le calcul du taux de couverture des espaces naturels protégés par la trame verte montre que 28% de la zone littorale sont protégés et où l'inconstructibilité s'applique. Cette forte intensité de protection s'exprime sur Wimereux et Dannes dont les espaces naturels protégés atteignent plus de 50% de la superficie communale.

Pour 60% des communes littorales les superficies de protection représentent plus de 30% de la superficie communale .

La prise en compte des autres éléments de la trame verte, les corridors écologiques montrent que seulement 2% de la zone littorale sont occupés par des corridors intégrant des zones agricoles et urbanisées. Sur ces dernières, le SCOT instaure au regard de la sensibilité des milieux des conditions préalables à toute urbanisation.

Enfin, le SCOT prend en compte les éléments aquatiques dans l'évaluation de sa capacité en intégrant la notion de vulnérabilité des eaux souterraines aux pollutions, qui reste particulièrement forte à Boulogne-sur-Mer et Dannes et élevée sur les communes de Wimereux et Wimille.

b - La mesure des capacités urbaines

Le SCOT doit privilégier le développement urbain des communes et secteurs bénéficiant d'une capacité urbaine et foncière à accueillir de nouveaux logements mais aussi d'un bon niveau d'équipements et de mobilité de façon à produire un développement cohérent et optimisant les ressources.

1. La capacité foncière à accueillir de nouvelles populations

Les disponibilités foncières constituent une donnée physique de la capacité d'accueil offerte par l'urbanisation.

La ressource, constituée par les terrains mutables dans le tissu urbain et les espaces ouverts à l'urbanisation par les documents d'urbanisme, permet, par l'application d'un coefficient de densité, de déduire le volume maximal de logements et de population susceptible d'être accueillie sur le territoire.

La capacité théorique d'accueil de logements de la zone littorale dans le tissu urbain est de 1782 logements et 2250 logements dans les zones prévues dans les documents d'urbanisme. Le SCOT a estimé un besoin de 7500 logements sur l'ensemble du territoire jusqu'en 2024.

Les caractéristiques foncières du littoral permettraient une réponse à 53% de ces besoins, avec une capacité très forte à Boulogne-sur-Mer et Outreau.

2. Les équipements et services

L'analyse du niveau d'équipement des communes révèle un ensemble littoral bien équipé et possédant une aptitude à accueillir de nouvelles populations : sur l'échelle des niveaux de gamme d'équipements, la moitié des communes littorales se situe dans la gamme intermédiaire (bien équipée), le reste des communes (Wimille, Equihen-Plage, Saint-Etienne au Mont) étant doté d'une gamme de proximité ((équipée).

La ville Boulogne-sur-Mer classée en gamme supérieure (très bien équipée), renforce les capacités et l'attraction de la zone littorale.

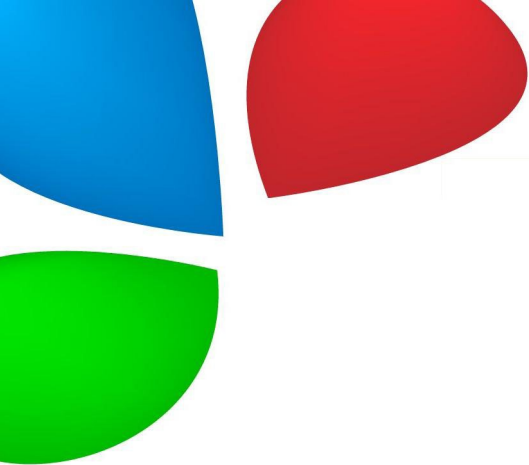
3. La desserte par les transports en commun et la gestion des flux

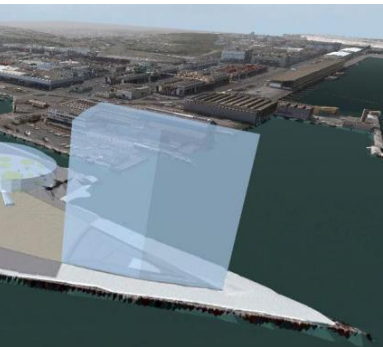
Aujourd'hui les routes de la zone littorale supportent une charge importante de véhicules, qui s'amplifie en période estivale et pénalise la fluidité des déplacements de la zone.

La capacité d'accueil est mesurée selon le niveau de desserte en transports en commun et les infrastructures alternatives à la voiture (train, pistes cyclables): elle est considérée comme forte pour les communes possédant une gare TER, bien desservies en fréquence de transports en commun et le linéaire de pistes cyclables. La prise en compte de ces critères permet d'évaluer les secteurs qui seront les plus aptes à recevoir du développement urbain et du développement touristique.

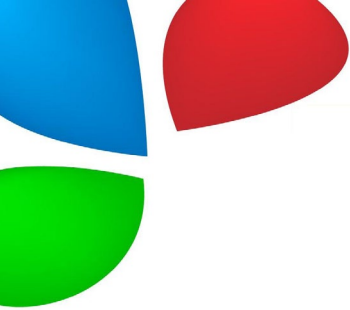
Si aujourd'hui 4 communes (Boulogne-sur-Mer, Outreau, Wimereux, Wimille) ont une forte capacité au regard de leur desserte, l'élaboration du Plan de déplacement Urbain de l'agglomération boulonnaise et les orientations du SCOT sur l'amélioration des déplacements touristiques pourront apporter un nouveau cadencement dans les communes et secteurs jusqu'à présent moins desservis et améliorer les déplacements des stations littorales. Certaines communes auront une capacité de mobilité améliorée.







DES DYNAMIQUES ENGAGEES à développer



1

Des mutations économiques et urbaines en cours



A | Le renouvellement urbain de l'aire centrale l'agglomération

a - L'axe Liane : renouer avec les valeurs fondatrices du fleuve

L'axe de la Liane dans sa partie amont occupe depuis le 19ème siècle une position centrale dans le développement économique et social du cœur de l'agglomération. Jadis véritable centre de gravité et lieu d'animation avec la gare centrale et les activités liées à la pêche, la phase de reconstruction de l'après guerre, en isolant le port de l'habitat, a sectorisé les espaces et leurs fonctions de chaque rive.

Ainsi, les fonctions urbaines, économiques, portuaires, touristiques et culturelles cohabitent actuellement de part et d'autre de la Liane : tandis que la rive gauche est le lieu du commerce de centre-ville, des quartiers d'habitation, et de l'équipement touristique Nausicaa, la rive droite accueille plusieurs sites économiques : les activités portuaires sur le site du port de commerce, l'industrie halieutique et l'industrie de réparation navale sur le site de Capécure et les activités transmanche sur le site de l'Eperon.

La rive se termine par le site de la Place de la République qui concentre les fonctions de la recherche avec la présence d'acteurs du pôle de compétitivité Aquimer (AFFSSA, CEVPM), de l'enseignement, l'université du Littoral, et les activités touristiques : la plaisance (Bassin Napoléon) et le Casino de Boulogne-sur-Mer.

La Liane, cet élément naturel qui a structuré les fondements de la ville depuis le 18ème siècle, est devenue, au gré des parties aménagées, une source de rupture entre ces différentes fonctions, contrairement à la plupart des métropoles maritimes et portuaires qui ont reconquis leur fleuve et ses berges.

Plusieurs éléments de programme à l'étude devraient redonner une fonction stratégique et structurante à ce véritable faisceau naturel de développement : dans sa partie amont, la création d'un port urbain assurant une interface entre la ville et le port, la requalification de la Place de la République et du site de l'Eperon en un véritable cœur culturel et d'animation de

la ville ; la partie aval, en assurant une fonction d'entrée de ville avec la création d'équipements d'envergure d'agglomération.

Ce travail de redynamisation se poursuit sur la partie amont en particulier avec des enjeux de reconquête paysagère et de développement des liaisons douces.

L'enjeu de cette reconquête urbaine se situe dans le repositionnement de l'agglomération parmi les aires urbaines compétitives.

b - La restructuration de la zone industrialo-portuaire : l'intégration dans les échanges mondiaux

Face aux évolutions des quatre fonctions économiques du port (pêche, commerce, transmanche, plaisance) incombant au renforcement de la concurrence extérieure, un vaste programme de requalification de la zone industrialo-portuaire est en voie d'achèvement. Alors que le précédent volet portuaire du Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006 avait ciblé des priorités en termes d'équipements liés à la filière pêche (rénovation de la criée, Halle Jean Voisin), le programme d'investissements actuel vise la modernisation de la place portuaire bouloonnaise dans l'ensemble de ses activités.

L'investissement sur la filière halieutique se poursuit par la reconversion des 15 hectares du site de la Comilog en un parc d'activités dédié à l'agroalimentaire, l'objectif étant de favoriser l'accueil d'investisseurs et d'entrepreneurs exogènes au territoire et conforter ce secteur où les risques de rupture économique sont toujours présents.

Le port de commerce et les activités transmanche ont fait l'objet de projets d'aménagements. A l'heure où les flux économiques requièrent de la rapidité et de la flexibilité, les infrastructures bouloonnaises ne permettent pas d'intégrer la place portuaire dans les flux d'échanges maritimes mondiaux. Les efforts se poursuivent pour un retour d'une activité transmanche mais de vraies incertitudes perdurent. La réalisation d'un centre de ferroutage sur les quais du port, relié directement au réseau ferré de Calais-Paris et assurant une liaison entre Boulogne-sur-Mer et l'Italie du Nord peut être une perspective de développement.

Les impacts attendus de la connexion logistique mer-fer-route sur le tissu économique sont grands :

la pérennisation de la filière logistique en densifiant les trafics d'acheminement des produits de la mer frais ou surgelés et en développant de nouveaux débouchés tels que le transbordement de produits alimentaires.

c - Le renouvellement des quartiers d'habitat social : la réintégration des populations fragiles dans la ville

Le cœur de l'agglomération est engagé depuis 2004 dans un ambitieux projet de renouvellement urbain engageant deux quartiers identifiés en Zone Urbaine Sensible : celui du Chemin Vert à Boulogne-sur-Mer et le quartier Carnot au Portel. Regroupant plus du quart de la population bouloonnaise, ces quartiers sont issus du plan de reconstruction de l'après-guerre face aux nécessités de relogement d'urgence de la population sinistrée. Au-delà de la reconstitution de l'offre locative par démolition-reconstruction (plus de 900 logements) et la réhabilitation de logements sociaux (plus de 1500 logements), de la requalification des espaces publics, ces opérations urbaines lourdes procèdent d'objectifs humains : ouvrir sur la ville les populations captives et fragilisées socialement et favoriser leur insertion professionnelle. L'important travail de gestion des besoins des habitants s'attache à répondre aux attentes d'accompagnement éducatif, de lutte contre l'isolement des personnes âgées, d'expression citoyenne lors d'aménagements au sein des quartiers, de collecte de la mémoire collective et d'appropriation des espaces par la création de jardins par exemple.

Réinsérer l'habitant dans la ville en le positionnant comme acteur de son quartier, tel est le fil directeur de ces rénovations urbaines.

Au final des opérations, 180 millions d'euros auront été déployés par les collectivités locales et l'Etat à travers l'ANRU en douze années. Le territoire aura à renouveler ces mutations urbaines et ses accompagnements sociaux dans le futur, condition nécessaire au maintien de l'équilibre social du territoire pour plusieurs quartiers, en particulier ceux de Triennal à Boulogne-sur-Mer et de la Tour du Renard à Outreau.



Un changement du profil économique du territoire



Le territoire du Boulonnais connaît un renouvellement de son tissu économique après de multiples phases de restructurations en 15 ans.

Aborder la question des inégalités sociales et économiques est primordiale sur le territoire du SCoT du Boulonnais. En effet, les comparaisons avec les moyennes nationales semblent alarmantes : pour exemple, 13.5% des ménages boulonnais vivent des minimas sociaux contre 7% des ménages français, 5.8% des logements sont considérés comme insalubres alors que la moyenne nationale n'est que de 3.5%.

De plus, une forte hétérogénéité est présente au sein du territoire.

En effet, si l'on étudie les ménages non imposables, les communes les plus touchées sont Boulogne-sur-Mer avec plus de 60% suivi de son agglomération (entre 50 et 60%) et de quelques communes de l'arrière pays (Desvres avec 64% et Longueville avec 51%).

Cette répartition des faibles revenus semble corréler avec les taux de non diplômés : ainsi, Boulogne-sur-Mer (27.2%), son agglomération (entre 25 et 34%) et quelques communes de l'arrière pays (dont Desvres avec 34.5%) sont à nouveau les plus touchées.

Si les pôles urbains semblent donc les plus précaires d'un niveau social, l'arrière pays est, lui, très mal pourvu en matière de services.

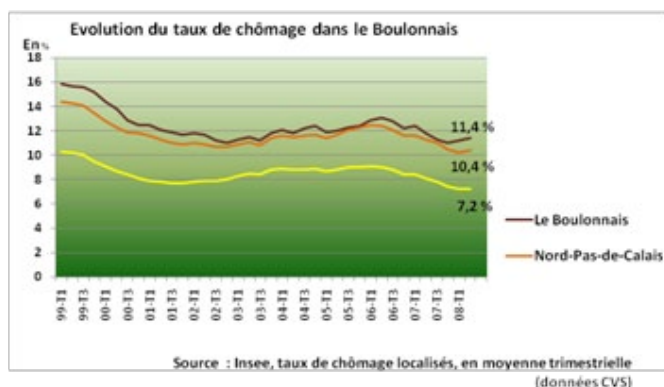
En effet, si l'on prend en compte le nombre de médecins par rapport à la population, le littoral est très bien doté avec des taux au dessus de la moyenne locale (0.2%). En revanche, l'arrière pays est un véritable désert médical avec une concentration des généralistes sur les communes de Desvres, Samer et Colembert. Au total, ce sont 31 communes qui ne disposent d'aucun médecin généraliste.

Les inégalités sociales et économiques sur le territoire sont donc une réalité avec, d'une part, les pôles urbains souffrant de faibles taux d'emplois et de diplômés qui entraînent des ménages à bas revenus plus nombreux, et, d'autre part, l'arrière pays très mal desservi en services même primordiaux comme le démontre la présence nulle de généralistes dans de nombreuses communes.

B | La structure de la population active : une évolution positive

Même si le chômage a nettement diminué entre 1999 et 2010 (de 15,9% à 12,7%), le bassin d'emploi du Boulonnais enregistre depuis 10 ans, un nombre de chômeurs beaucoup plus important qu'au niveau régional et national. Il connaît cependant des disparités entre l'agglomération (16,4% en 2006) et les territoires ruraux (11,2%), et a connu en 2011 une évolution négative avec un taux dépassant les 13,5 %.

Néanmoins, la population active connaît une progression bénéfique pour l'ensemble du territoire : entre 1999 et 2008, 59 590 personnes étaient actives, soit +3,6% entre les deux périodes recensées.



C | La création d'entreprises : une véritable amorce du renouveau de l'appareil productif

La structure du tissu des entreprises évolue vers un renforcement des petits établissements. Sur les 4794 établissements comptabilisés en 2008, 92% étaient composés de moins de 10 salariés. Entre 2000 et 2008, la nature de ces entreprises s'est renforcée avec une augmentation de 15,7%, due à la dynamique de création d'entreprises individuelles. La logique entrepreneuriale a été une force motrice pour le territoire : en huit ans, les entreprises sans salariés ont augmenté de 29%. La création s'est ciblée sur les emplois de services (51% en 2006) et de commerce (32%).

Au demeurant, 18 établissements de plus de 200 salariés structurent l'appareil productif et commercial du Boulonnais : ce sont surtout des grands groupes industriels locaux et nationaux de l'agroalimentaire (Euronor, Delpierre Mer et Traditions, Novandie, Findus, Desvres SA), de la métallurgie (Outreau Technologies), de l'électronique (ACEAN et SBE) et de la distribution (Auchan, Leclerc), répartis sur le territoire. Parmi ces 18 établissements, les pôles ruraux sont dotés de 3 unités productives rassemblant 1000 emplois (Cf p.25 Atlas du Boulonnais).

D | Une tertiarisation de l'économie

Quinze années de profondes mutations ont modifié le poids des secteurs d'activités : les secteurs industriel et primaire ont été soumis à des fortes restructurations, des fermetures d'unités industrielles, principalement dans l'activité métallurgique (Comilog) et les industries de biens d'équipement (Cocim, Flair Résine). Le repli du secteur industriel généré par la perte de 500 emplois entre 1993 et 2000 puis 200 emplois entre 2000 et 2007 a été limité par la création d'emplois dans les industries agroalimentaires (409 emplois en 15 ans) et fortement compensé par la création d'emplois tertiaires : 6900 emplois ont été créés au cours de la période 1993-2007. Cette tertiarisation de l'économie s'est réalisée par une progression des secteurs du commerce, des services aux entreprises et aux particuliers (4 400 emplois créés), de l'éducation, la santé et l'action sociale (892 emplois). Avec près de 2000 salariés, l'hôpital Duchêne représente le plus gros employeur du territoire.

Aujourd'hui le secteur tertiaire représente à lui seul 66% de l'emploi salarié avec 23 444 emplois répartis sur le territoire et démontre les capacités d'adaptation du territoire.

E | Une mutation de l'économie industrielle s'opère

L'industrie représente encore le second secteur d'activité du territoire, en recouvrant 33% de l'emploi salarié en 2007. Ce secteur opère une mutation sur le secteur de la pêche et de la céramique.

a - La mutation naturelle de la filière des produits de la mer et l'anticipation des risques de rupture

Si le port de pêche a su s'adapter au marché depuis 1985 par l'adaptation de ses infrastructures, la filière a cependant perdu de nombreux emplois en 15 ans.

En opérant sur des marchés dynamiques, les exigences sont de plus en plus fortes : la consommation des produits préparés évolue rapidement au détriment de la consommation des produits frais halieutiques qui ont fondé la force économique du territoire. Les tensions liées à la ressource, le resserrement des réglementations communautaires, ajoutent des contraintes.

Ainsi, les risques de fragilisation de la filière voire de rupture, s'accroissent : outre le maintien de la ressource par l'apport de flux étrangers, les entreprises de l'agroalimentaire sont contraintes de développer de nouvelles formes d'organisation (évolution du degré de mécanisation et d'automatisation de la filière) et le développement d'activités à plus forte valeur ajoutée, faisant le lien avec la santé et la nutrition. La valorisation de la biodiversité marine et des coproduits issus du poisson pour l'industrie cosmétologique et nutraceutique à fort potentiel d'innovation technologique, s'amorce progressivement.

Le développement de l'aquaculture est une perspective de renforcement de l'apport en ressources.

Tels sont les enjeux de demain face à l'ouverture du territoire à la concurrence étrangère. La troisième mutation de la filière s'ouvre mais avec la nécessité d'anticiper l'acquisition de nouvelles compétences pour la main-d'œuvre, d'accentuer la recherche et l'innovation, de diversifier en dehors du poisson la nature des produits agroalimentaires transformés sur le territoire.

b - La restructuration d'une des filières les plus anciennes du territoire : la céramique

Le pôle céramique de Desvres, aujourd'hui dernier centre de production céramique du Nord-Pas-de-Calais, enclenche sa mutation depuis 10 ans. La production faïencière est aujourd'hui le fait de 10 entreprises représentant 100 emplois. Face aux faiblesses de la filière (un réseau de diffusion obsolète, une perte de qualité et une absence de notoriété, un manque de renouvellement des chefs d'entreprises) et face aux risques de perte de ce savoir-faire, socle économique de ce territoire rural, des programmes visant à développer la compétitivité de la filière ont été développés : innovation, positionnement marché et qualification de la main-d'œuvre ont été les axes principaux d'intervention.

Successivement labellisé Système Productif Localisé par la DATAR en 1999 et Pôle d'Excellence Rural en 2006, le territoire de Desvres poursuit son évolution par la création d'un pôle céramique, lieu unique alliant le développement économique (pépinière dédiée aux Métiers de la Céramique), la recherche et l'innovation (plate-forme de création design mutualisée) la promotion et le développement touristiques (le Village et Métiers d'Arts).



c - Vers une évolution de l'agriculture du territoire ?

Un acteur économique important

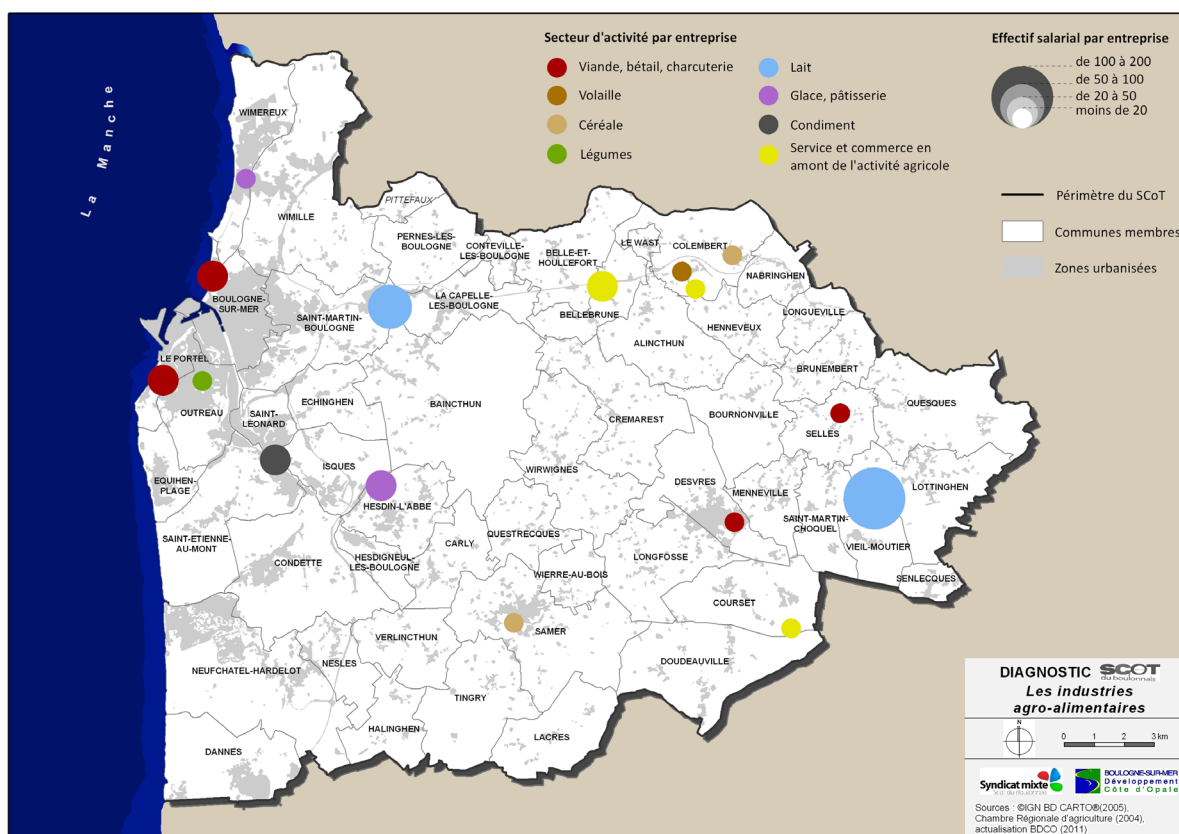
L'image et l'économie du Boulonnais reposent aussi sur son agriculture car elle y est encore bien présente. Plus de la moitié de l'espace du territoire est utilisée pour l'activité agricole, soit 26 824 hectares. (cf p.33 Atlas du Boulonnais)

Son poids économique est important avec 513 emplois directs. Elle fournit également 1800 emplois salariés en 2007 dans l'industrie agroalimentaire (hors produits de la mer) par l'approvisionnement en matières premières (lait, volaille, céréales, légumes) transformées ensuite localement. Une vingtaine d'entreprises existe de par leur lien avec l'agriculture : la fabrication d'alimentation animale (Continental Nutrition à Wimille), l'industrie laitière (Novandie à Viel-Moutier, Prospérité Fermière à St Pol-sur-Ternoise, la Charlotte à Landacres).

La production animale domine avec l'activité d'élevage axée sur les bovins (10% du cheptel départemental), les vaches laitières et les volailles dont la production est très dynamique avec la présence du Label Rouge Volailles de Licques.

C'est le cadre naturel qui a été à l'origine du développement de cette activité agricole : la présence de sols argileux, couplée aux conditions climatiques du territoire, a favorisé la présence de surfaces herbeuses. Elles composent aujourd'hui la moitié des surfaces agricoles disponibles, voire 6 hectares sur 10 lorsque l'on ajoute les cultures fourragères.

Le reste de l'espace est consacré à la culture de céréales (blé, orge), betteraves, plans de pomme de terre et légumes.





Des évolutions structurelles qui se poursuivent

Ces dernières décennies l'agriculture boulonnaise a subi de profondes évolutions, identiques à celle observées au niveau national.

Trois grandes transformations ont affecté le territoire agricole boulonnais : si la structure des exploitations est restée la même (80% d'exploitations individuelles et familiales), les mutations ont eu pour conséquence la diminution de la population agricole corrélée avec la baisse du nombre d'exploitations. Le nombre d'UTA entre 1979 et 2000 a baissé de 52%, tandis que conjointement le nombre d'exploitations sur cette même période passait de 1460 à 700 pour atteindre 425 exploitations en 2010. Cela s'explique en grande partie par la politique de quotas laitiers instaurée dans les années 1980 et la prime de cessation d'activité à la même période. Les effets de cette politique se poursuivent puisque les chefs-exploitants partant actuellement à la retraite ne sont pas tous remplacés, ce qui génère le regroupement de plusieurs exploitations. (cf p.33 Atlas du Boulonnais).

Autre mutation notée, l'augmentation de la taille des exploitations. Alors que le Boulonnais avait la caractéristique d'être dans les années 50-60 une région de très petites propriétés (1-5 hectares) dont les parcelles étaient émiettées et dispersées, la logique productiviste et les nombreux départs à la retraite d'agriculteurs non-remplacés ont entraîné une considérable évolution du parcellaire : la période 1979-2010 a vu le passage de la taille moyenne des exploitations de 20 hectares à près de 65 hectares.

En 2000, une soixantaine de grandes exploitations (+ de 80 hectares) sur le territoire alors qu'en 1979 ces grandes exploitations étaient encore inexistantes. (cf p.35 Atlas du Boulonnais).

Enfin, l'affectation du sol agricole a changé : les surfaces en herbe, essentielles pour la pratique de l'élevage ont disparu au profit des cultures céréalières et du maïs fourrage et ensilage ; si en 2000 la surface en herbe représentait 44% de la Surface Agricole Utile du territoire, elle a reculé depuis 1979 de 30% soit près de 4700 hectares. (cf p.35 Atlas du Boulonnais)

Les incidences ne sont pas neutres sur le paysage et la biodiversité : alors que le paysage de bocage s'amenuise par la disparition des haies, le drainage qui accompagne les cultures intensives de maïs conduit à une modification du fonctionnement hydrologique des zones humides concernées, voire à leur disparition totale par assèchement. Les surfaces drainées ont progressé sur le territoire entre 1998 et 2000 de 29,6%. Le pouvoir régulateur et de filtration des eaux n'étant plus assuré par les zones humides, le régime des eaux aval est modifié. De même, la faune et la flore liées aux zones humides, aux prairies et haies s'en trouvent perturbées.

Les boisements sont aussi venus modifier l'espace agricole : entre 1963 et 2005, les boisements ont conquis +8,3% des espaces agricoles. Ce phénomène qui gagne le territoire est le résultat d'une logique de valorisation de biens de propriétaires fonciers pour l'exploitation du bois. Ainsi nombre de baux d'exploitation des terres agricoles ne sont pas reconduits. Certains agriculteurs ont aussi reconquis des terres en déprise ou des friches naturelles, notamment les coteaux calcaires.

Outre la diminution des surfaces agricoles exploitables, les conséquences portent sur la modification du paysage : le mitage s'accroît avec l'apparition de boisements isolés en timbre poste.

Des anticipations lancées face à la Politique Agricole Commune

Face à ces évolutions structurelles qui ne garantissent pas la viabilité des exploitations, les agriculteurs du territoire s'ouvrent à la diversification de leurs activités.

L'agro-tourisme se professionnalise avec la création de structures d'hébergement (gîtes et campings), de fermes pédagogiques, d'activités équestres. Nombre d'agriculteurs adhèrent à des réseaux nationaux labellisés : Réseau Bienvenue à La Ferme, Savoir Vert, et participent au programme européen LEADER promu par le pays boulonnais afin de promouvoir les valeurs d'accueil du territoire et la création de produits touristiques entre prestataires locaux.

La distribution de la production agricole par les circuits courts se développe aussi, soit par la vente directe à la ferme ou sur les marchés, soit par le biais de distributeurs locaux. L'approvisionnement de l'aire agglomérée constitue un véritable réservoir en termes de débouchés économiques de la filière pour la satisfaction des besoins alimentaires primaires.

Mais la lisibilité sur la force économique de l'agriculture de demain demeure réduite : au moment où l'agriculture urbaine et périurbaine du territoire diminuent, qu'en sera-t-il des conséquences de la réforme de la PAC prévue en 2012 ? Les enjeux de maintenir l'agriculture de qualité, performante, pourront-ils se concilier avec les nouvelles mesures qui privilégieront l'agriculture extensive ?



F | L'émergence de nouvelles filières économiques à haut potentiel

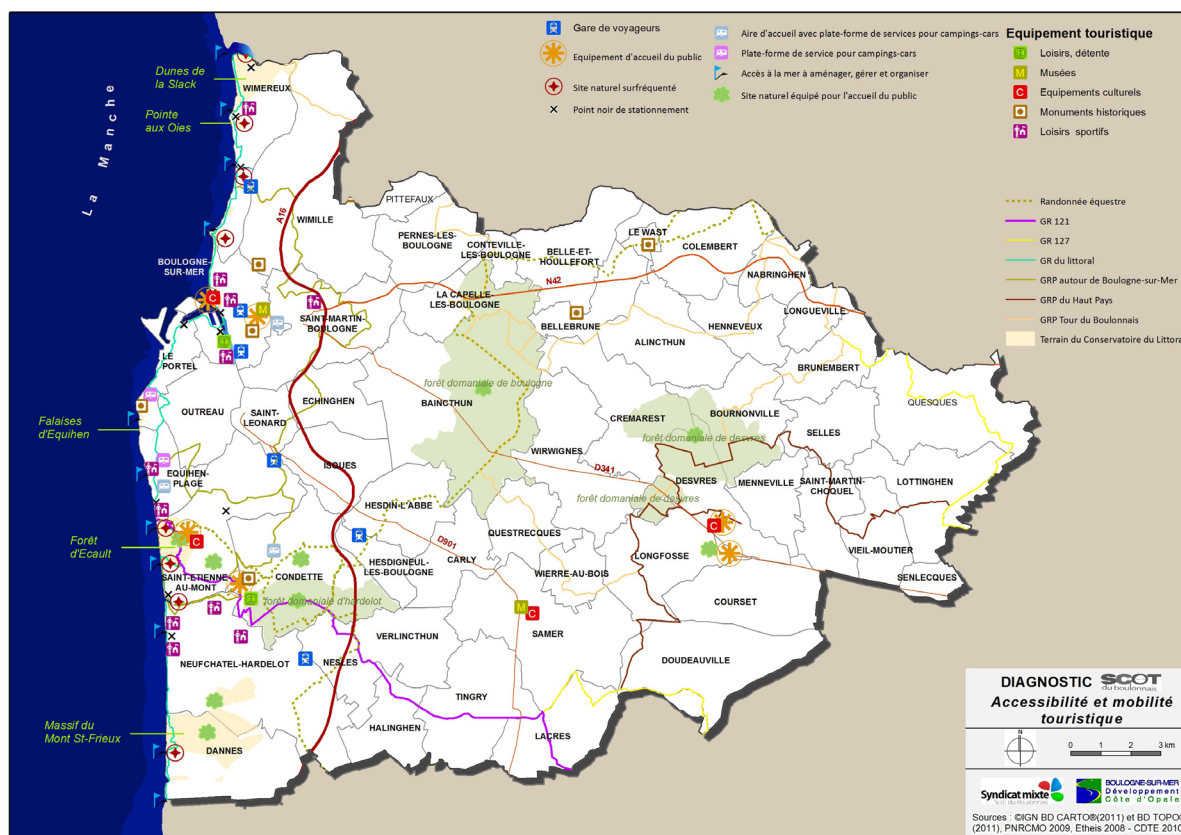
a - Le pari touristique

Une offre littorale qui se diffuse à l'arrière-pays

La création de stations balnéaires au début du siècle dernier a posé les fondements même du tourisme du Boulonnais, axé sur la mer et la villégiature. Des aménagements structurants réalisés à partir de 1980 ont intégré le territoire dans une nouvelle phase de l'économie touristique ; la restructuration du front de mer de la station d'Hardelot dans les années 80, la réfection de la digue de Wimereux dans les années 90 et la création d'un équipement structurant en 1998, Nausicaà, désormais 12ème équipement culturel et touristique français, ont procédé d'une véritable politique : faire identifier le territoire auprès d'une clientèle extra-régionale et capter des clientèles nord-européennes. Les stations jusqu'alors très saisonnalisées ont commencé à structurer l'économie littorale à l'année et l'offre, jadis exclusivement littorale, a commencé dès lors à diffuser ses flux vers l'arrière-pays.

Le taux de fonction touristique reflète ces évolutions différenciées dans le temps entre les deux entités, le littoral et l'arrière-pays : le visage touristique du territoire est hétérogène depuis les communes rurales peu touristiques aux communes urbaines et littorales ayant une offre importante voire haut de gamme. Ce taux reste néanmoins assez moyen, voire faible, sur l'ensemble du territoire, hormis sur les deux stations ayant spécialisé leur économie.

Il est le reflet d'une économie touristique encore très régionalisée qui s'ouvre lentement à une clientèle extérieure : la majorité de la clientèle est excursionniste.



La diversification touristique

La capacité d'accueil du territoire repose sur 32 100 lits touristiques. Mais cette capacité a pour particularité d'être axée sur de l'hébergement résidentiel (5000 résidences secondaires), l'hébergement marchand (hôtels, chambres d'hôtes, gîtes, campings) ne représentant que 25% du parc touristique total.

Sur la bande côtière, l'offre évolue progressivement du fait des attentes de la population touristique. Elle tend à se diversifier et gagne des communes jusqu'alors en dehors de toute structuration. Les récentes créations de camping à Dannes, le projet de Parc Résidentiel de Loisirs au Portel augurent une nouvelle phase de densification touristique du littoral. Le milieu rural n'est pas exempt de ce mouvement : les gîtes de groupes et chambres d'hôtes moyenne et haut de gamme avec piscine, centres de remise en forme commencent à mailler l'arrière-pays. (Cf p.42-43 Atlas du Boulonnais)

Outre les acteurs privés, les collectivités locales jouent un rôle dans cette diversification touristique par la création d'équipements de loisirs et culturels : Aréna à Saint Etienne au Mont en 2003, la piscine patinoire communautaire à Saint-Martin-Boulogne en 2006, l'aménagement du Marais de Condette en 2008, Le Village et Métiers d'Art à Desvres en 2009 (cf p.40 Atlas du Boulonnais)

En complément de l'hébergement et des équipements, la diversification des produits touristiques est l'autre orientation majeure vers laquelle le territoire s'oriente. D'autres possibilités touristiques existent, guidées par une clientèle touristique à la recherche d'une offre plus diversifiée en phase avec l'environnement, la culture locale (découverte des savoir-faire, du patrimoine bâti et architectural, des produits de terroir) et la recherche du contact humain. Les agriculteurs sont parmi les premiers à enclencher cette dynamique. Ce tourisme qualifié de nature ou tourisme vert est le lien complémentaire qui se construit progressivement entre le littoral et l'arrière-pays.

Un essor possible si un tourisme durable est promu

Le territoire touristique est donc encore en devenir. Environ 1600 emplois directement lié à l'activité étaient estimés en 2003, dont la moitié dans le secteur de la restauration et de l'hôtellerie. Le réservoir d'emplois est bien présent.

Pour le concrétiser en emplois effectifs, le territoire doit s'imposer une stratégie d'aménagement et d'organisation, partagée par tous les acteurs et orientée vers un tourisme durable :

- La gestion des flux touristiques et la réduction des effets de saturation du littoral. Tandis que la RD 940 double son trafic en période estivale, les itinéraires d'évitement se multiplient. La question des modes de liaison des stations devra être posée.
- L'augmentation des capacités d'accueil de l'arrière-pays et du littoral ; aujourd'hui le marché résidentiel et celui de l'habitat permanent se confrontent, rendant l'accession à la propriété et la location de la population résidente difficiles sur certaines communes littorales. En outre, l'économie touristique est sous-tendue à une stratégie foncière active pour le développement d'équipements et d'hébergements nouveaux. En 40 ans, les activités touristiques et de loisirs ont consommé 368 hectares. La diversification des hébergements se veut actuellement sous une forme peu dense, celle des campings. Peu de développement nouveaux auront lieu sur la frange littorale en application de la loi. La réflexion s'ouvre sur les stratégies touristiques à mettre en œuvre : quelles formes d'hébergement, quelle consommation foncière et quelle localisation pour rééquilibrer l'offre du territoire vers l'intérieur des terres ?
- La réduction de la pression sur les milieux par un travail sur l'accueil du public sur les sites à haute valeur environnementale et le développement d'une offre nature et de loisirs durable à l'image de l'Opération Grand Site des Deux Caps dont fait partie la commune de Wimereux.
- L'organisation des acteurs touristiques et de la complémentarité touristique entre le littoral et l'arrière-pays dans les activités culturelles et de loisirs ludiques.



b - Le développement des activités de plaisance ouvre la voie vers un véritable pôle nautique

Depuis 2001, le port de plaisance connaît de multiples extensions et aménagements (club house, équipements, collecte sélective des déchets...) qui contribuent à une croissance régulière des escales et des nuitées. Ces aménagements ont permis l'organisation de grands événements sportifs (Solitaire du Figaro en 2002) et de faire évoluer la notoriété du port. Ils doivent se poursuivre à court terme par un second projet d'extension de 200 anneaux, (le projet avant-port) portant ainsi la capacité du port à 670 anneaux.

L'espace contraint amène également à optimiser la surface des plans d'eau en réfléchissant sur l'opportunité d'un port à sec d'une capacité de 350 places.

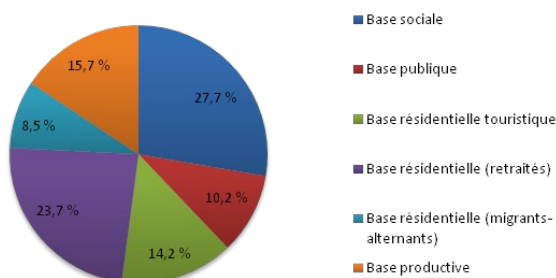
Sur le plus long terme, se pose la question de la structuration d'un véritable pôle nautique, porteur d'une véritable image et d'un réel impact économique et touristique sur le territoire : la création de 600 anneaux supplémentaires dans la rade de Boulogne-sur-Mer porterait le port à un seuil de 1000 anneaux permettant la création et la mise en synergie d'activités complémentaires : entreprises spécialisées dans la sortie d'eau, la maintenance des bateaux (stratification, menuiserie, ébénisterie), chantier de construction navale d'importance nationale, développement d'un centre de formation aux métiers de la plaisance. Si aujourd'hui, 336 emplois sont issus directement de l'activité de la plaisance, la création d'anneaux supplémentaires devrait générer des emplois directs et indirects.

c - L'économie résidentielle et présente : le territoire peut tirer parti de ses évolutions démographiques

Cette nouvelle économie générée par les revenus de la population recensée (salaires publics, pensions de retraite, prestations sociales) ou non (résidents secondaires, touristes) regroupe les activités visant les besoins de la population : commerce, construction, service, santé, éducation...

Sur le SCoT du Boulonnais, ces revenus représentent 50% de la base économique du territoire alors que la base productive dépasse à peine 15%.

Les revenus du Boulonnais en 2009



Source : Observatoire l'Œil, 2009

En terme d'emplois, plus d'un salarié sur deux relève de la présence des populations sur le territoire.

Aujourd'hui, de par une stagnation de la population Boulonnaise, seuls les touristes participent de façon conséquente au développement de l'économie présentielle.

Les économies résidentielles (population résidente) et présentielles (ensemble des populations présentes sur le territoire) présentent donc des avantages certains en terme de création de nouveaux emplois demandant un faible niveau de formation et par conséquent adaptés à la population boulonnaise, et en terme de rééquilibrage des emplois, permettant aux territoires ruraux de bénéficier d'emplois plus diffus et non concentrés sur des pôles stratégiques.

Cette typologie d'emplois permet une faible dépendance aux marchés internationaux et freine les délocalisations.

Cette économie permet également d'accentuer les politiques visant une préservation de la qualité environnementale dans le but d'attirer de nouvelles populations. Pour autant, cette économie est avant tout basée dans le domaine public et social : la consommation des ménages (revenu médian de 14500€ en 2006) est donc freinée par des revenus en-dessous de la moyenne nationale.

Sur le plus long terme, se pose la question de la viabilité d'une telle économie. En effet, si l'évolution démographique (vieillesse, augmentation du nombre de ménages et de retraités) est favorable à son développement, il ne faut pas négliger une possible réduction des différentes aides publiques et sociales, dans les années à venir, qui réduiraient fortement les revenus de la population (plus de 25% en bénéficient en 2009). Cependant, par la stabilité économique, la gamme d'emplois adaptés et le maintien d'une qualité de cadre de vie qu'elles génèrent, les économies résidentielles et présentielles ne sont pas à négliger et doivent être développées en parallèle de la base productive.

d - L'économie sociale et solidaire, un lieu d'innovation en devenir

L'économie sociale et solidaire présente au travers d'associations, mutuelles, coopératives (...) se caractérise avant tout par une autre manière de concevoir l'économie et d'entreprendre. Elle trace une voie intermédiaire entre la logique du « privé » et la logique du « public ».

Elle se base sur un principe fondateur « placer l'homme au cœur du système économique ». Ainsi, la valeur ajoutée de cette économie ne se limite pas à la production de richesses. Elle se mesure aussi par son utilité sociale et les progrès sociaux qu'elle génère. Ses valeurs et pratiques en découlent au travers de la gestion démocratique, d'une non redistribution individuelle des profits ou encore d'une mixité des ressources (recettes privées et publiques).

Ce secteur économique à part entière est en plein essor : sur le territoire, les 4 617 postes de travail salariés représentent 10 % de l'ensemble des postes de travail salariés dans le Boulonnais en 2007. Le profil de l'économie sociale et solidaire dans le Boulonnais, comme ailleurs, se distingue par un poids accru des associations avec 87 % de la masse salariale.

Présente dans de nombreux secteurs d'activités (l'action sociale, les activités sportives, culturelles ou financières...), elle constitue une réalité économique. Mais cette économie est surtout une terre d'innovations en devenir pour plusieurs motifs :

La conjoncture dégradée fait ressortir le besoin de lutter contre les exclusions, la pauvreté et les inégalités sociales. C'est l'un des enjeux particulier des structures de l'insertion par l'activité économique. Elles permettent à des hommes et des femmes en difficultés de s'intégrer socialement et professionnellement en reprenant pieds avec une activité, tandis que les clauses sociales s'appuient sur la commande publique comme levier vers l'emploi durable.

Parmi les enjeux sociétaux, le vieillissement de la population représente également un défi qui aura des conséquences sur l'offre sanitaire et sociale. Des nouveaux besoins vont émerger et des incertitudes sont liées à l'évolution des revenus moyens des retraités et des prestations sociales à 2020. Or les services à la personne sont un bastion de l'économie sociale et solidaire.

Enfin, les besoins d'ancrer l'emploi localement, amènent à engager l'économie sociale et solidaire vers de nouvelles filières d'activité, telles que l'agriculture biologique, l'éco-construction, les transports doux, le tourisme solidaire et des modes de développement durable (filières courtes, commerce équitable...).

Elle répond à de nouvelles aspirations citoyennes et pourrait à l'avenir être le creuset de nombreuses innovations.

La dynamique de l'économie sociale et solidaire mérite d'être renforcée et d'irriguer l'ensemble des secteurs d'activité de projets d'innovation sociale.

Le capital environnemental sujet à caution

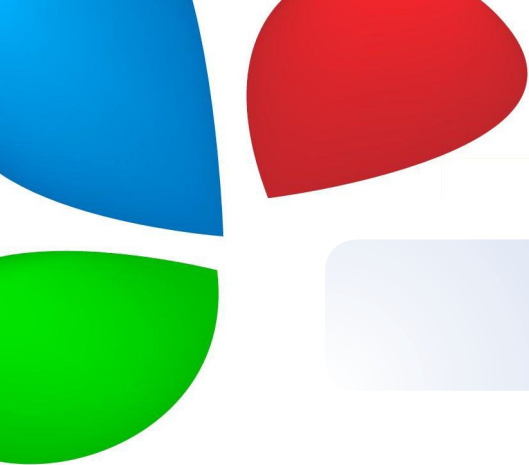


L'implication des acteurs environnementaux, à travers les politiques d'acquisition foncières (Conservatoire de l'Espace Littoral et des Rivages Lacustres, Conseil Général du Pas-de-Calais) et les politiques de sensibilisation, les plans d'actions pour assurer la sauvegarde de certains milieux (chantiers nature, mesures agri-environnementales, actions pour l'amélioration du paysage) du Parc Naturel Régional des Caps et Marais d'Opale), a conduit à une forte protection des milieux naturels du territoire et à des mesures de gestion des milieux appropriés. Mais aujourd'hui à l'heure des approches de développement durable, le territoire ne peut se satisfaire de la simple approche de protection ; il doit se concevoir dans l'interaction de l'ensemble de ses composantes : humaines, économiques, environnementales. Les évolutions sociétales, les espaces économiques en croissance, font que la demande en espaces se délite : besoins en espaces de détente pour les urbains, besoins d'espaces de loisirs et de découverte du patrimoine naturel à des fins touristiques, besoins d'espaces pour l'économie agricole...les usages à concilier sont multiples. Les nombreuses actions de ces acteurs permettant l'accueil du public dans les sites naturels doivent se poursuivre.

L'évolution de la fonction des espaces naturels en des termes durables se pose donc, entre permettre le développement des emplois du territoire, répondre aux aspirations individuelles et préserver le capital environnemental, somme toute vecteur économique important.

Des espaces naturels non protégés ayant un caractère remarquable par leur simple sens paysager peuvent être valorisés socialement pour satisfaire les besoins de nature de la population.

Le rôle à donner à l'espace naturel dans les horizons futurs sera un des enjeux majeurs du SCOT.



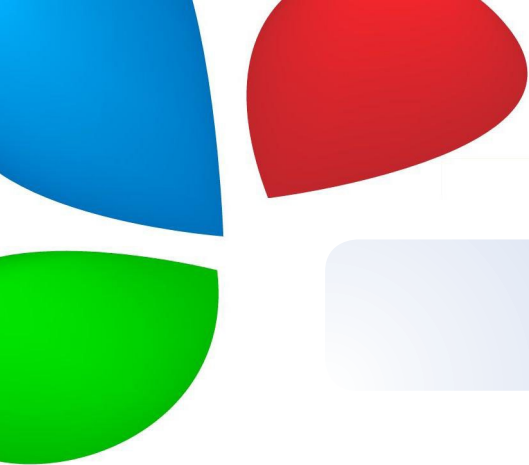
CONCLUSION

Le diagnostic met en avant un certain nombre de défis qui seront à relever par le territoire dans les années à venir.

D'un point de vue économique, le Boulonnais dispose d'un positionnement maritime et terrestre stratégique au sein de l'espace régional et transfrontalier. Le port, en voie de restructuration, doit ouvrir de nouvelles perspectives sur le développement de nouveaux trafics. Par ailleurs, nombre de filières issues de la relation avec la mer (pêche, agroalimentaire, tourisme, plaisance) et du secteur commercial sont également porteuses de l'avenir du territoire. Cependant, le rayonnement du territoire et son insertion dans les flux d'échanges restent à affirmer à l'échelle métropolitaine et européenne.

La préservation du capital environnemental et la gestion des risques naturels constitueront le second registre de défis. Si le niveau de protection des espaces est très élevé et reconnu sur l'ensemble du territoire, de fortes pressions humaines générées par les besoins en développement s'exercent et érodent la biodiversité et les paysages. La conciliation des usages des espaces (préservation et valorisation), qu'ils soient littoraux ou ruraux devra être encouragée.

Enfin, les équilibres sociaux et le rétablissement du territoire dans ses fonctionnements seront les enjeux majeurs du futur. Face au vieillissement de la population et au départ des jeunes, au manque de logement social, à l'urbanisation croissante qui fragilise l'économie agricole, à la multiplication des déplacements qui génère des émissions énergétiques, des anticipations et des adaptations seront à mener : la rationalisation de la consommation foncière, une gestion plus durable de la mobilité via les modes de transports collectifs et doux, une production de logements en accord avec l'évolution de la structure de population, un renforcement des équipements et des services des pôles centraux.



Aux grandes mutations internes qui affecteront le territoire (dynamiques démographiques, diminution de l'économie industrielle, positionnement portuaire) dans un avenir proche, s'ajouteront des facteurs externes (changements climatiques, effets de la mondialisation de l'économie, crise du système économique, réformes européennes).

Tous ces éléments combinés en totalité ou partiellement, pourront impacter directement ou indirectement le territoire.

Face à ces facteurs, le territoire devra s'organiser, anticiper, s'adapter aux évolutions, et penser son développement dans un esprit durable.

LES DEFIS DU SCOT

Défi 1

Anticiper les mutations sociales et démographiques

Défi 2

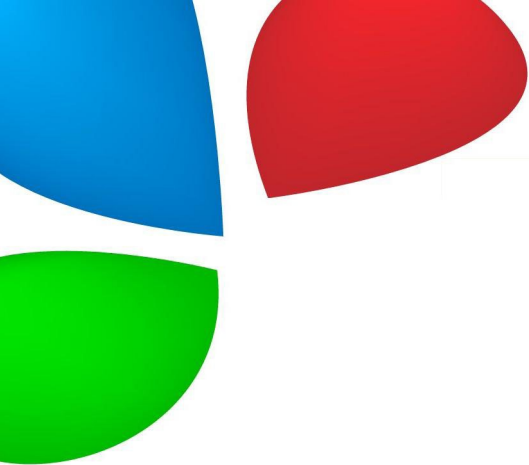
S'adapter aux changements climatiques et préserver l'environnement

Défi 3

S'adapter aux évolutions économiques

Défi 4

Organiser l'aménagement spatial du territoire durablement



Anticiper les mutations sociales et démographiques

DEFI 1

La population du Boulonnais comme le reste des territoires français connaît un vieillissement important ces dernières années, accentué par le départ des jeunes. Conséquence directe de ce phénomène, la structure des ménages se modifie et tend à diminuer. Les premiers exercices de projections effectués à l'horizon 2020 confirmeraient ce processus.

En même temps, les caractéristiques littorales du territoire pourraient générer une attractivité qualifiée de résidentielle et amplifier ce processus de vieillissement par l'arrivée de populations âgées, externes au territoire. Les évolutions de la société observées à l'échelle nationale se répercutent de façon identique sur le territoire avec l'évolution de la cellule familiale.

Le territoire devra anticiper ces évolutions démographiques et relever le défi de l'équilibre entre territoires urbain et rural et dans l'offre en services et en habitats adaptés :

- Accompagner le vieillissement de la population et maintenir la population jeune
- Anticiper l'attractivité résidentielle des plus âgés
- Anticiper la diminution de la taille des ménages



S'adapter aux changements climatiques et préserver l'environnement

DEFI 2

La prise de conscience de la menace climatique pour les territoires littoraux (montée des eaux) et de l'épuisement des ressources énergétiques induisent une remise en question de notre société à une échelle mondiale. Le protocole de Kyoto en est la principale concrétisation avec des engagements pour chaque Etat signataire de réduire ses émissions de gaz à effet de serre.

L'échelle territoriale doit prendre en compte ces objectifs et les décliner localement. Face aux pressions urbaines qui génèrent une accession de plus en plus éloignée, un mode de développement fondé sur le tout automobile, et la montée des coûts de l'énergie, les conséquences sociales et économiques peuvent être lourdes dans un avenir proche.

Ces constats engagent le territoire à réfléchir sur son mode de développement futur.

Celui-ci devra s'attacher à réduire les pressions actuelles sur les écosystèmes et à garantir aux populations un mode de vie socialement et économiquement acceptable. Il devra développer en fonction de ses ressources des modes d'énergies durables.

- Limiter les émissions dues aux déplacements et à l'urbanisation
- Développer des filières durables
- Gérer les ressources



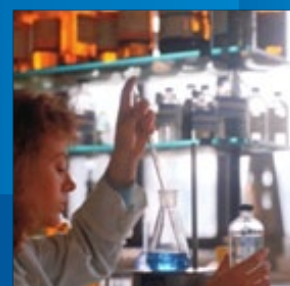
DEFI 3

S'adapter aux évolutions économiques

Le Boulonnais achève ses mutations industrielles et poursuit sa structuration vers l'économie tertiaire et l'économie des échanges terrestres et maritimes. Mais à l'heure où la concurrence entre les territoires est de plus en plus exacerbée, où les futures réformes européennes auront un impact certain, les défis majeurs du Boulonnais seront de tirer parti de son positionnement stratégique au sein de l'espace régional et transfrontalier et également d'accompagner tous les vecteurs de la performance : recherche, innovation, formation, organisation des compétences et insertion dans les réseaux.

Le renforcement de son attractivité et de son rayonnement est en jeu.

- Accompagner la tertiarisation du tissu économique
- Encourager la recherche et le développement
- S'adapter aux réformes agricoles et aux réformes de la pêche



DEFI 4

Organiser l'aménagement spatial du territoire durablement

Si le territoire doit s'adapter à des phénomènes qui lui sont externes (mutations de la société et des modes de vie, changements climatiques, mondialisation des échanges économiques), il doit également trouver ses propres éléments de régulation interne : les éléments fragilisant l'équilibre du territoire et ayant des conséquences à long terme sur l'organisation du territoire (urbanisation croissante, ségrégation socio-spatiale, manque de services et de logements, prédominance des modes de déplacements motorisés) devront être maîtrisés.

- Préserver l'environnement
- Assurer un aménagement équilibré et solidaire du territoire





Syndicat mixte
Scot du Boulonnais
Communauté d'Agglomération du Boulonnais
1 Boulevard du Bassin Napoléon - BP 755
62321 BOULOGNE-SUR-MER CEDEX
Tél : 03 21 10 36 36 - Fax : 03 21 10 36 36
contact@scot-boulonnais.fr
www.scot-boulonnais.fr



Agence d'urbanisme et de développement économique
Site de l'Hoverport - Le Portel - BP 611
62321 BOULOGNE-SUR-MER CEDEX
Tél : 03 21 99 44 50 - Fax : 03 21 99 44 41
bdco@boulogne-developpement.com
www.boulogne-developpement.com