

GROUPE DE TRAVAIL

TRANSVERSAL

« MOBILITES ET HABITAT »

Mardi 25 mai 2010

Monsieur PARENTY ouvre la séance et souligne que compte tenu de l'importance des sujets traités, il a été suggéré d'inviter les membres des trois groupes.

Monsieur DELBECQ indique que la réunion sera déclinée en trois parties :

- l'estimation des besoins en logements 2020
- la manière d'urbaniser le territoire toujours à 2020 ;
- et la mobilité dans le futur.

I – L'ESTIMATION DES BESOINS EN LOGEMENTS A 2020 :

Monsieur DELBECQ explique qu'à la suite des travaux du démographe Monsieur LEGER, trois scénarios démographiques ont été établis :

- un scénario tendanciel selon lequel les constats réalisés ces dernières années ne sont pas modifiés et donc la population continue d'évoluer au même rythme ;
- un scénario attractivité résidentielle plus favorable ;
- et un scénario du déclin démographique moins favorable.

Ces scénarios démographiques prennent en compte 5 facteurs :

- l'augmentation du nombre des ménages qui arrivera de toutes façons pour passer de 2,5 à 2,3 ou 2,2 personnes par ménage ;
- le renouvellement du parc nécessaire pour remplacer les logements disparus suite à des démolitions, des changements d'usage ou des fusions de logements ;
- la variation du nombre de logements vacants ;
- la variation du nombre de résidences secondaires ;
- la variation du nombre de meublés.

Le scénario tendanciel :

Le territoire continue à perdre de la population : 1.660 personnes quittent le territoire entre 2006 et 2020.

La structure du parc de logements reste inchangée.

Monsieur PLOUVIN précise qu'il ne faut pas s'alarmer de cette diminution du nombre d'habitants puisqu'elle est observée dans les communautés d'agglomération du Boulonnais comme du Calaisis, ou dans la Communauté Urbaine de Dunkerque, et même dans la Communauté Urbaine de Lille, toujours sur la période 1999-2006.

A une question posée, Monsieur PLOUVIN indique que les populations qui quittent ces territoires vont en partie dans les Communautés de communes voisines, en partie quittent le territoire régional, c'est notamment le cas dans la Communauté Urbaine de Lille qui accueille 100.000 étudiants, mais beaucoup de ceux-ci quittent la région, notamment pour aller vers des régions plus favorisées tant sur le plan économique que sur celui de l'ensoleillement.

Monsieur FLAHAUT indique que la vacance à 7% paraît élevée.

Monsieur DELBECQ souligne qu'elle est moyennement élevée, dans la mesure où il y a toujours une vacance technique de 4 à 5%.

Monsieur FAUQUET se demande si cette vacance n'est pas plus importante à Boulogne-sur-Mer. En réalité, elle est également à 7% à Boulogne sur Mer car elle est sans doute plus importante dans le logement privé mais elle est beaucoup plus faible dans les logements sociaux.

Monsieur DELBECQ relate que la ville de Boulogne-sur-Mer mène des politiques pour diminuer ces logements vacants.

Monsieur PLOUVIN relève par ailleurs qu'il est difficile de lutter contre cette vacance quand il s'agit de logement en étages, alors que les commerces sont en rez-de-chaussée, et que les accès ont été supprimés.

Dans ce scénario tendanciel, il faudrait construire environ 550 logements par an.

Le scénario du déclin démographique est basé sur un départ massif de jeunes actifs qui ne trouvent pas de travail sur le marché local. Dans ce cas-là, le nombre de logements à construire ne serait que de 380 par an.

Le scénario de l'attractivité résidentielle fait le pari que des seniors viennent s'installer pour leur retraite sur le Boulonnais et que les touristes sont également plus nombreux.

Il s'en suit une plus forte tension sur le marché du logement. C'est ainsi qu'il faut construire davantage de résidences secondaires et également qu'il y a une diminution du taux de vacance.

Dans cette hypothèse, il faudrait construire environ 680 logements par an.

Les scénarios sont donc très contrastés. Il faut retenir qu'on se situe selon les hypothèses dans une fourchette entre 400 et 700 logements par an.

Il est rappelé que ces dernières années, ce sont 603 logements qui ont été construits par an.

Monsieur FAUQUET relève que, pour qu'il y ait augmentation des résidences secondaires, il ne faudrait pas que l'Etat applique des politiques jusqu'au-boutiste en manière d'environnement.

Monsieur LELEU fait remarquer que certaines exploitations agricoles ont été fusionnées. Par conséquent, il y a des corps de ferme vacants qui devraient accueillir des logements.

Monsieur LANNOY demande sur quelles hypothèses d'emploi ont été basés ces scénarii. Il est indiqué que le scénarii du déclin démographique est fondé sur la diminution des emplois secondaires qui demeurent nombreux dans l'agglomération.

Pour les autres scénarii, il n'y a pas eu d'hypothèse d'emploi particulière, par contre, l'attractivité résidentielle serait source de développement de l'économie résidentielle et donc des emplois liés à celle-ci.

Olivier DELBECQ relève néanmoins qu'il faut garder une politique de prospection vis-à-vis des entreprises.

II – COMMENT URBANISER LE TERRITOIRE JUSQUE 2020 ?

Les réunions précédentes, et notamment la matrice d'occupation des sols, ont montré comment l'urbanisation s'était développée à travers tout le territoire.

Face à cela, l'offre de transport en commun demeure insuffisante.

L'offre d'emplois est concentrée dans l'agglomération mais les lieux d'habitat sont dispersés et de plus en plus dispersés puisqu'il apparaît que les communes en plus forte croissance sont très éloignées de l'agglomération.

S'il n'y a pas d'inflexion dans les politiques précédentes, il va y avoir étalement de la tâche urbaine, destruction des paysages, saturation des déplacements.

Il faudrait donc en fonction des besoins de logements décrits juste avant, économiser l'espace en réduisant notre rythme de consommation qui a été de 75 hectares par an entre 1983 et 2005.

Monsieur DELBECQ rappelle à cet égard les impositions législatives des lois Solidarité-Renouvellement Urbain et Grenelle, qui imposent d'avoir une utilisation économe de l'espace.

Il présente des formes urbaines qui peuvent être très différentes mais représenter des densités identiques. Plusieurs exemples sont pris, notamment le centre historique ancien de Boulogne sur Mer qui peut représenter 188 logements à l'hectare alors que celui de la reconstruction, toujours à Boulogne sur Mer, peut accueillir plus de 200 logements à l'hectare.

En revanche, un grand ensemble peut se situer autour de 130 logements à l'hectare. Le centre-ville de la Capelle par exemple, est plutôt proche de 50 logements à l'hectare et le pavillonnaire récent une vingtaine de logements à l'hectare.

Il présente également des exemples d'opérations plus denses mais avec des formes urbaines très variées.

La question se pose de savoir s'il faut prioritairement implanter les lieux d'emplois et de services à proximité des lieux d'habitat.

Il présente également des données sur le télétravail qui se développe davantage Outre-manche qu'en France, et enfin les capacités d'urbanisation aux abords des gares SNCF.

A l'issue de cet exposé, Monsieur PARENTY ouvre le débat.

Monsieur LANNOY souligne qu'à partir du moment où il y a de plus en plus d'emplois sur la ville de Boulogne sur Mer, cela provoque des encombrements puisqu'il y a de nombreux actifs qui habitent en périphérie.

Monsieur BAILLY fait valoir que dans les communes de Samer et Desvres, il y a beaucoup d'emplois et il en fait la description

Monsieur LABIT fait valoir que les intempéries de cet hiver ont montré que la ville de Boulogne-sur-Mer pouvait être asphyxiée, et que les gens ne voulaient pas abandonner leur voiture.

Monsieur FAUQUET, à cet égard, rappelle que les essais réalisés de desserte des zones d'activités se sont toujours soldés par des échecs.

Monsieur BEAUJARD fait valoir qu'il y a un choix en matière de fiscalité puisque cette nécessité de transport ou de services impose des coûts pour les collectivités, or la fiscalité entre les communes demeure extrêmement différenciée.

Monsieur LELEU fait valoir la différence de circulation très importante entre les périodes scolaires et celles de vacances scolaires.

Monsieur DELBECQ relève à cet égard que la mobilité pour le travail ne représente qu'à peine un quart des échanges.

Il rappelle également que cette dissociation du lieu de résidence et de travail qui engendre un surcroît de mobilité va à l'opposé de ce qui est préconisé dans les lois SRU et Grenelle.

Il souligne par exemple que certaines grosses agglomérations ont fait le choix de diminuer la taille des voies, de manière à favoriser le transfert modal via les modes doux ou les transports en commun.

Sur la concentration des emplois à Boulogne-sur-Mer, Monsieur PLOUVIN souligne que la plus grosse zone d'activités communautaire est celle de Landacres.

Monsieur LANNOY indique que cela explique que des personnes vont habiter à Hesdin l'Abbé et à Samer.

Monsieur BAILLY explique que c'est également parce qu'il y a une offre, dans la mesure où le PLU a permis des opérations sur des terrains de taille limitée entre 400 et 600 m² avec un prix de terrain viabilité à 90€ le m², ce qui attire les personnes désireuses de construire.

Il indique encore qu'il y a une demande d'entreprises artisanales pour des terrains de 1.000 m².

A la demande de Monsieur FICHEUX, le nombre d'emplois créé dans chaque zone d'activités sera identifié.

Madame ROMULUS signale néanmoins que ces chiffres étaient jusqu'à quelques années, tenus par la CCI et qu'ils ne le sont plus aujourd'hui.

Il est cependant imaginé qu'un zoom technique puisse concentrer les chiffres clés du SCOT.

Sur le télétravail, Monsieur LANNOY précise que cela pose la question de la capacité à obtenir de l'Internet très haut débit dans les différentes communes.

Sur l'urbanisation autour des gares, Monsieur FAUQUET signale que cela suppose qu'il y ait des trains.

Il indique que la commune de Neufchâtel-Hardelot a réduit le nombre de places de stationnement autour de la gare car il y a peu de trains.

Monsieur LABIT estime que ces liaisons devront se développer dans le futur.

Monsieur PLOUVIN souligne néanmoins que le transport express régional coûte extrêmement cher à la Région et qu'elle s'interrogeait avant même la réforme de la TP sur la possibilité de développer encore cette politique.

Aujourd'hui, compte tenu qu'elle ne disposera plus de recettes dynamiques, il est difficile d'imaginer qu'elle puisse accroître son effort.

Monsieur LABIT souligne qu'il conviendra que les Communautés d'agglomération prennent le relais.

Monsieur PARENTY indique qu'il ne faut pas y compter dans la mesure où les budgets de ces intercommunalités sont difficiles à équilibrer.

Monsieur PARENTY indique que les communes ne pourront faire face seules à certaines dépenses. Il cite l'exemple de la cour Colette à Baincthun, les habitants de ce hameau ont autant de droits que ceux habitant le centre de la commune, mais celle-ci n'a pas les moyens d'amener le gaz et le haut débit dans cette partie de la commune.

Il faudra donc que la solidarité puisse jouer en la matière, les communes ne pouvant s'en tirer seules.

III – QUELLE MOBILITE DANS LE FUTUR ?

Pour réduire cette mobilité forcée et ses inconvénients, il faut sans doute prévoir des aires de co-voiturage, favoriser l'auto partage, la location de vélos, développer de nouveaux transports en commun, s'adapter aux évolutions technologiques comme les stations de recharge pour voitures électriques ou d'autres dispositifs innovants.

Le développement de la pratique de la bicyclette passe par la mise en sécurité de pistes cyclables.

Monsieur DELBECQ souligne que l'implantation de bureaux à proximité de la gare SNCF de Boulogne-sur-Mer est un bon exemple qui permet de limiter les déplacements puisque un certain nombre de salariés prennent le train.

Face à l'ensemble de ce qui a été dit et notamment au rappel législatif, Monsieur CAZIN souligne que l'équation semble insoluble et que cela consisterait à se mettre les gens à dos.

Il se demande si sa commune n'est pas un hameau d'une grande ville.

Monsieur LABIT souligne qu'il faudra bien que la collectivité réalise certaines infrastructures du type parkings ou accès pour désenclaver la ville centre.

Monsieur PARENTY clôt la séance en insistant sur la difficulté de la tâche à réaliser.

Monsieur PLOUVIN indique qu'il y a une autre réunion transversale aux trois groupes qui se déroulera le 4 juin à la CAB sur le thème du Littoral.

Etaient présents :

Monsieur Alain DENEUVILLE	Chargé d'études au Conseil Général du Pas-de-Calais
Monsieur Jean COLOMBEL	Vice-Président à la Communauté d'agglomération du Boulonnais
Monsieur Daniel FAUQUET	Adjoint au Maire de Neufchâtel-Hardelot
Madame Lucette MERLOT	Conseillère municipale à Neufchâtel-Hardelot
Monsieur Philippe LELEU	Maire de Wirwignes
Monsieur Hubert FICHEUX	Adjoint au Maire de Saint Léonard
Monsieur Claude BAILLY	Maire de Samer
Monsieur Georget HOLUIGUE	Vice-Président de la Communauté de communes de Desvres-Samer
Monsieur Thierry CLETON	Vice-Président de la Communauté de communes de Desvres-Samer
Mademoiselle Marion TISON	Communauté d'agglomération du Boulonnais
Monsieur Thierry CAZIN	Président du Groupement Régional de Développement Agricole
Monsieur Etienne MAES	Premier Adjoint au Maire de Colembert
Monsieur Bernard DAUDENTHUN	Conseiller municipal à Wierre-Effroy
Monsieur Joël FARRANDS	Adjoint au Maire de Saint Etienne au Mont
Monsieur Jacques LANNOY	Maire d'Echinghen
Monsieur Philippe BEAUJARD	Conseiller municipal à Boulogne sur Mer
Monsieur Alain LEDUC	Maire de Brunembert
Madame Brigitte DE PREMONT	Maire de Bellebrune
Monsieur Thierry BENTZ	Conseiller municipal délégué à Hesdin l'Abbé
Monsieur Paul LABIT	Conseiller technique Chambre de Commerce et d'Industrie