

ON EN PARLE

Le SCOT, « un document pour se projeter dans les vingt ans qui viennent »

Élus, techniciens, représentants d'associations et de l'État ont planché jeudi sur l'élaboration du schéma de cohérence territoriale (SCOT) de la région d'Arras. Un document visant à mieux coordonner les politiques publiques en matière d'habitat, de développement économique, de déplacements, de loisirs ou d'environnement.

PAR LAURENT BOUCHER
lboucher@lavoixdunord.fr

► **Le pilote.** - Le SCOT est élaboré sous l'égide du syndicat d'études du schéma directeur de la région d'Arras (SESDRA), présidé par Jean-François Depret, maire de Farbus. Ce syndicat mixte a missionné deux bureaux d'études, Proscot et Adage Environnement. Ils ont présenté jeudi leurs premiers travaux, qui coûteront 234 000 € (avec une subvention de l'État pour ce SCOT labellisé « Grenelle »).

► **Le principe.** - Les SCOT remplacent les anciens schémas directeurs et englobent les plans de déplacement urbains (PDU), les plans locaux d'urbanisme (PLU) et cartes communales, les programmes locaux de l'habitat (PLH), les schémas de développement commercial (ex-CDAC). Ils sont décidés par les élus pour être adaptés aux caractéristiques d'un territoire. Le SCOT de la région d'Arras ne concerne qu'une partie de l'Artois. « Mais nous avons créé un inter-SCOT avec



Jean-François Depret (en médaillon) invite à un développement maîtrisé de l'urbanisation.

Lens-Hénin-Carvin, le Douaisis et l'Artois (Arras-Béthune), précise Jean-François Depret. Nous avons des rencontres régulières. Osartis (Marquion) n'en fait pas partie mais nous avons des échanges avec eux, ainsi qu'avec l'Atrébatte, qui n'est incluse dans aucun SCOT.

► **Les objectifs.** - « Le nouveau SCOT sera comme un schéma directeur, mais nettement amélioré, décrit le président du SESDRA. Il n'y aura pas forcément plus de contrain-

« Il n'y aura pas forcément plus de contraintes pour faire construire, mais l'espace sera mieux géré. »

tes pour faire construire, mais l'espace sera mieux géré grâce aux données nouvelles. Il y aura une limitation de la consommation de terres agricoles, une augmentation des éco-

nomies d'énergie, une concentration des maisons et l'arrêt du mitage. »

► **Le rôle des élus.** - Jean-François Depret incite les élus à être « très attentifs » aux travaux d'élaboration du SCOT par les bureaux d'études. « Ils doivent argumenter leurs exigences, leurs considérations, pour construire quelque chose d'intéressant pour notre population. C'est un document pour se projeter dans les vingt ans qui viennent. »

► **Le calendrier.** - Les élus du SES-

REPÈRES

► Créé en 1992, le SESDRA a mis en place le schéma directeur de la région d'Arras, qui est valable jusqu'à fin 2010 et pourra être prorogé.

► Ce syndicat mixte regroupe quarante et une communes de trois intercommunalités (la communauté urbaine d'Arras et les communautés de communes de l'Artois et du Val du Gy) et concerne 110 000 habitants.

► Le SCOT de la région d'Arras, dont la démarche a été lancée en 2006, sera le douzième et dernier SCOT « Grenelle » de France, car « très lié à l'environnement, les économies d'énergies, les transports propres ».

DRA ont à leur agenda un séminaire « diagnostic et prospective », le 24 septembre, puis une « présentation des scénarios proposés », le 19 novembre, avant un comité syndical, le 9 décembre, pour entériner un plan d'aménagement et de développement durable (PADD). En 2011 sera établi un document d'orientations et d'objectifs. L'année 2012 sera consacrée aux avis des services de l'État, aux rapports et à l'enquête publique. Jean-François Depret promet d'ici là une communication aux administrés avec « un "toutes boîtes" concret permettant de comprendre les enjeux ». Et il espère voir le SCOT entrer en application début 2013. « On va tout faire pour. » ■

Transports : une priorité d'action

La question des transports et des déplacements domicile-travail a pris une place majeure dans les débats, à l'image de la problématique dans le centre ville d'Arras. Un élu de Saint-Nicolas a raconté que des automobilistes viennent stationner dans sa ville, tôt le matin en semaine, avant de rallier la gare d'Arras en covoiturage pour éviter la zone payante. Une illustration du « problème des déplacements entre le Bassin minier et l'Arrageois » qui doit être pris à bras le corps. La « mission Bassin minier » va « regarder de plus près » la situation. « En effet, les fortes relations entre Arras et le bassin lensois (Lens, Liévin, Hénin, Carvin) nous ont étonné, a confié Vincent Froger. Elles sont en explosion de 25 à 30 % entre 1999 et 2006. »

Le SCOT devra prendre en compte des besoins de déplacements différents entre les Arrageois ne disposant pas tous d'une voiture (développement des transports en commun) et les habitants de communes rurales, avec souvent deux vé-

hicules par foyer (amélioration des infrastructures routières). Philippe Rapeneau, adjoint au maire d'Arras, regrette que les élus arrageois ne soient « pas entendus pour le développement des infrastructures de transport. On entend parler du tram-train entre le Bassin minier et la métropole lilloise mais il y a autant intérêt à le faire entre Lens et l'Arrageois, avec un trafic de 35 000 véhicules par jour. Il n'y a rien dans le schéma régional, or c'est devenu une priorité. »

« Travailler ensemble »

Autre élu arrageois, Frédéric Leturque veut voir les élus « participer au travail inter-SCOT pour que nos territoires travaillent mieux ensemble ». L'enjeu du Louvre-Lens est dans les esprits. « Les gens y viendront-ils par Lille ou par Arras ? », se demande Philippe Rapeneau, qui espère la création d'un troisième gare TGV européenne. Un équipement majeur, d'un milliard d'euros, qu'il situe... entre Arras et Achiécourt plutôt qu'au sud de Lille. ■ L.B.

« Un risque de baisse démographique »

La « mission » Bassin minier a étudié les données du recensement de 2006 à l'échelle du SCOT de la région d'Arras. Yves Dhau-Decuyper et Vincent Froger ont présenté une synthèse.

► **Population.** - Il en ressort « une légère augmentation (inférieure à 0,5 % par an) de la population » : + 2 345 habitants entre 1999 et 2006, liée à un solde naturel positif (naissances supérieures aux décès. De « fortes disparités » apparaissent, avec par exemple une « progression importante à Sainte-Catherine » et une « forte baisse à Saint-Nicolas ». Un solde migratoire négatif traduit un plus grand nombre de départs du territoire que d'installations nouvelles. À terme, cela signifie « un risque de baisse démographique ».

► **Âge.** - Une personne sur quatre a moins de 20 ans et près d'un habitant sur dix a plus de 75 ans (proportion accrue à Arras centre et à Dainville). Il ressort des données « une tendance à un vieillissement progressif de la population ».



Vincent Froger a présenté les principaux chiffres aux élus.

► **Emploi.** - Le taux de chômage sur le territoire est inférieur à la moyenne régionale. Le chômage « touche principalement la ville centre d'Arras et sa proche banlieue ». Il concerne pour moitié les femmes, sur un territoire où le taux

d'activité féminin est « élevé » par rapport à l'ensemble de la région et « en retrait » par rapport au reste du territoire national.

► **Une part importante** de chômeurs a moins de 25 ans. Les 50 ans et plus ont, eux, « un poids limité » dans les chiffres du chômage, sauf dans les communes du nord du territoire. Moins d'une personne âgée de 55 ans et plus sur deux se situe sur le marché de l'emploi, un taux s'incriminant « dans les plus fortes moyennes nationales ».

► **Formation.** - Les données montrent « une proportion importante de diplômés de l'enseignement supérieur » sur le territoire, « nettement supérieure à la moyenne régionale ».

► **Fiscalité.** - La proportion « supérieure à la moyenne régionale » de foyers non imposables (45 à 50 %) est « liée à la ville centre d'Arras et à sa proche périphérie (notamment Saint-Nicolas) ». Vincent Froger soulignant à ce titre une « dualité » entre ville et campagne. ■ L.B.