



Schéma de Cohérence Territoriale Paysager de La Terre des 2 Caps

Rapport de Présentation :

Pièce 3 : Evaluation environnementale et
résumé non technique

APPROBATION
Vu pour être annexé à la délibération du Conseil Communautaire en date du :
25 JUIN 2010
Signature du Président

SOMMAIRE

1	PREAMBULE	3
2	PRISE EN COMPTE DU PAYSAGE ET MESURES ADOPTEES OU FAVORISEES DANS LE SCOT	6
2.1	EFFETS DU PROJET ET MESURES CONCERNANT LE PAYSAGE.....	6
2.1.1	<i>Rappel du diagnostic et enjeux.....</i>	6
2.1.2	<i>Incidences prévisibles et mesures envisagées</i>	7
2.2	EFFETS DU PROJET ET MESURES CONCERNANT LE MILIEU NATUREL	11
2.2.1	<i>Rappel du diagnostic et enjeux.....</i>	11
2.2.2	<i>Incidences prévisibles et mesures envisagées</i>	12
2.3	EFFETS DU PROJET ET MESURES CONCERNANT LE PATRIMOINE CULTUREL	13
2.3.1	<i>Rappel du diagnostic et enjeux.....</i>	13
2.3.2	<i>Incidences prévisibles et mesures envisagées</i>	14
2.4	EFFETS DU PROJET ET MESURES CONCERNANT L'EAU	15
2.4.1	<i>Rappel du diagnostic et enjeux.....</i>	15
2.4.2	<i>Incidences prévisibles et mesures envisagées</i>	16
2.5	EFFET DU PROJET ET MESURES CONCERNANT L'AIR	18
2.5.1	<i>Rappel du diagnostic et enjeux.....</i>	18
2.5.2	<i>Incidences prévisibles et mesures envisagées</i>	18
2.6	EFFETS DU PROJET ET MESURES CONCERNANT LE SOL ET LE SOUS-SOL.....	20
2.6.1	<i>Rappel du diagnostic et enjeux.....</i>	20
2.6.1.1	<i>le sol</i>	20
2.6.1.2	<i>Le Sous Sol</i>	20
2.6.2	<i>Incidences prévisibles et mesures envisagées.....</i>	21
2.7	EFFETS DU PROJET ET MESURES CONCERNANT LES RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES	23
2.7.1	<i>Rappel du diagnostic et enjeux.....</i>	23
2.7.2	<i>Incidences prévisibles et mesures envisagées</i>	24
2.8	EFFETS DU PROJET ET MESURES CONCERNANT L'ENERGIE	26
2.8.1	<i>Rappel du diagnostic et enjeux.....</i>	26
2.8.2	<i>Incidences prévisibles et mesures envisagées</i>	26
2.9	EFFETS DU PROJET ET MESURES CONCERNANT LES DECHETS.....	28
2.9.1	<i>Rappel du diagnostic et enjeux.....</i>	28
2.9.2	<i>Incidences prévisibles et mesures envisagées</i>	28
2.10	EFFETS DU PROJET ET MESURES CONCERNANT LE BRUIT ET LES VIBRATIONS.....	30
2.10.1	<i>Rappel du diagnostic et enjeux.....</i>	30
2.10.2	<i>Incidences prévisibles et mesures envisagées</i>	30
3	INDICATEURS DE SUIVI	33

1 PREAMBULE

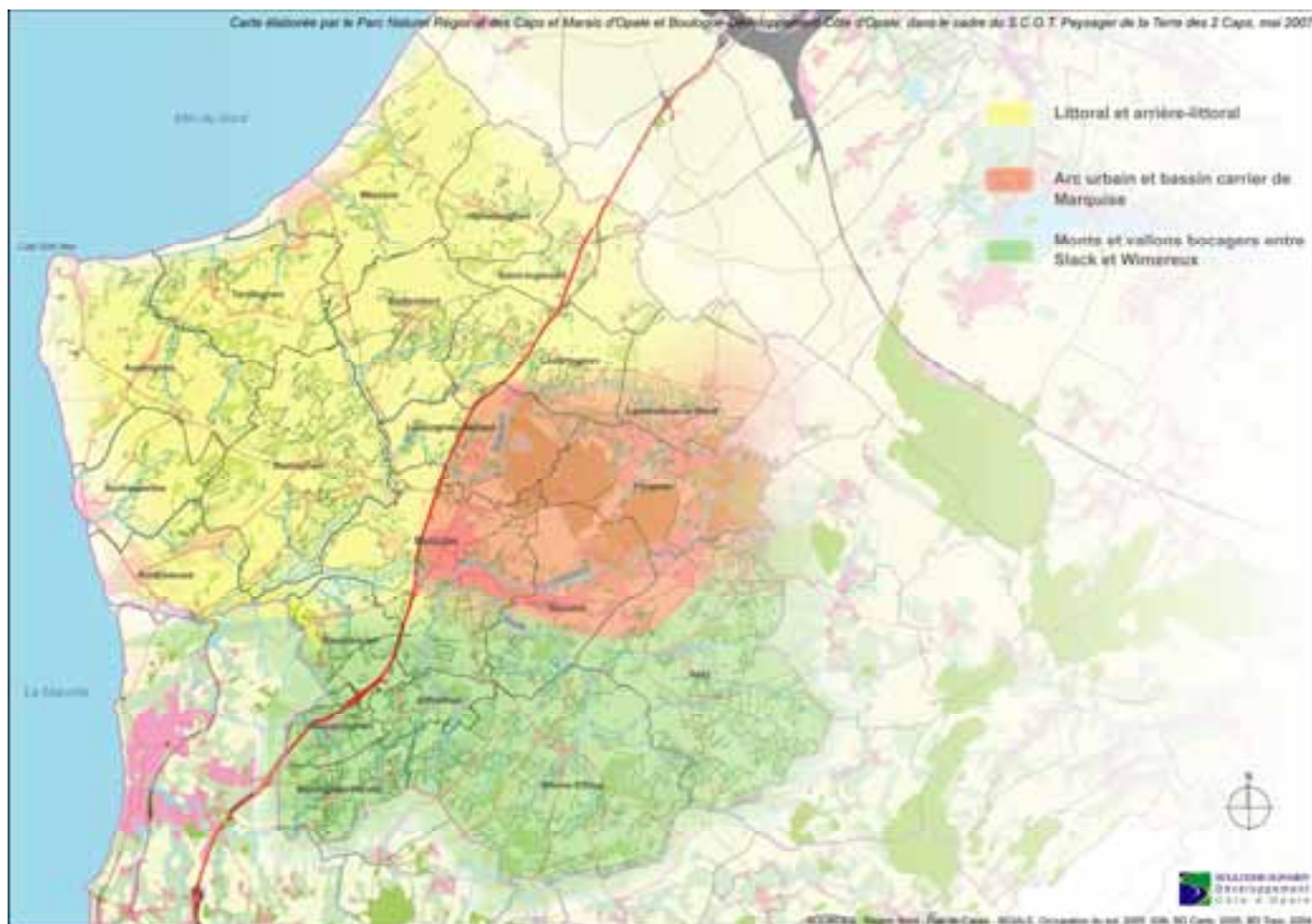
La volonté de la Communauté de Communes de La Terre des 2 Caps est de réaliser un Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) où le paysage soit le fil conducteur.

Le paysage du territoire de La Terre des 2 Caps est marqué par le site des 2 Caps qui est un lieu emblématique sur la Côte d'Opale, fleuron touristique et naturel du Nord-Pas-de-Calais. Son relief, ses paysages monumentaux et son positionnement au droit du détroit du Pas-de-Calais lui donnent une notoriété nationale.

Le site des 2 Caps fait partie de la liste des 26 grands sites nationaux devant faire l'objet d'une Opération Grand Site, établie en 1978 (Pointe du Raz, Presqu'île de Quiberon, les Gorges du Verdon, ...). La démarche Opération Grand Site National (OGSN) est une démarche originale initiée par le Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable sur des sites majeurs au niveau national.

Le territoire du SCOT repose sur 3 grandes unités paysagères identifiées :

- Le Littoral et Arrière-littoral,
- L'Arc urbain et le Bassin Carrier,
- Les Monts et Vallons bocagers entre Slack et Wimereux.



Chacune de ces unités comprend plusieurs types de paysages, formés d'éléments particuliers qui, par leur nature même ou par leur emplacement participent à la qualité paysagère.

Le Littoral et Arrière littoral est le secteur qui comporte le plus grand nombre d'espaces naturels riches et sensibles, la majeure partie d'entre eux bénéficiant de protections. La réputation de la frange côtière vient avant tout de la présence du site exceptionnel que constitue les Caps Blanc Nez et Gris Nez, la «carte postale» du département et de la région qui connaît une fréquentation très importante et croissante (respectivement 1 et 0,8 millions de visiteurs). A ce titre, ils induisent des enjeux bien au-delà de la Communauté de Communes de La Terre des 2 Caps.

Si les caractéristiques paysagères de l'espace littoral ne présentent que peu de risques de mutation du fait des contraintes réglementaires qui s'y imposent et des aménagements prévus dans le cadre de l'Opération Grand Site pour accompagner la fréquentation du littoral et préserver son caractère naturel et sauvage, il subsiste des risques d'érosion forts sur l'espace dunaire pouvant détruire les marais de Tardinghen et mettre en péril une partie de l'espace urbain de Wissant.

L'Arc Urbain et le Bassin Carrier qui constitue un paysage insolite et spectaculaire est le fruit d'un « accident » géologique. Contraste fort avec le reste du territoire de La Terre des 2 Caps, ce paysage reste inaccessible et peu perceptible avec quelques rares points de vue.

L'exploitation carrière et ses activités connexes ont donné naissance à une véritable conurbation structurée en arc urbain, espace central et fédérateur de La Terre des 2 Caps.

L'industrie carrière est également à l'origine de la traversée des communes par des infrastructures de transport majeures : la voie ferrée qui relie Calais à Boulogne-sur-Mer puis Paris et qui a donné naissance à la gare de Rinxent et la halte du Haut Banc à Ferques, la convergence des principales routes – dont l'aménagement de la RD 231 appelée « route des carriers » - et récemment l'A16.

Les Monts et Vallons bocagers entre Slack et Wimereux offrent un paysage bocager associant l'enclos végétal à l'habitat dispersé. De grande valeur esthétique et paysagère, ce paysage est aspiré par l'influence de Boulogne-sur-Mer, et subit un phénomène de périurbanisation important. Initialement tourné vers l'agriculture et l'élevage, ce paysage est en pleine mutation et accueille des résidants n'ayant plus de lien avec le monde rural.

Si le paysage évolue sans cesse du fait, principalement, des mutations des modes d'occupation de l'espace, les valeurs essentielles qu'il porte ont su traverser le temps.

De nombreux changements ont eu lieu ces dernières décennies laissant apparaître des fragilités qui peuvent avoir pour conséquence un bouleversement des équilibres en place : la modification des usages du marais de la Slack, l'apparition de boisements à l'origine de fermetures visuelles, les évolutions récentes des espaces urbanisés et des architectures, la fragilisation des milieux naturels du fait d'une fréquentation croissante des sites et d'une pression foncière.

L'avenir de La Terre des 2 Caps et de ses trois entités paysagères doit se penser à travers l'évolution de son paysage.

Le SCOT doit permettre :

- de protéger un patrimoine paysager remarquable pour le transmettre aux générations futures, tel est le sens donné par le législateur au classement et à l'inscription d'un monument naturel ou d'un site,
- de répondre aux enjeux du territoire intercommunal en maintenant les qualités paysagères caractéristiques des espaces et en favorisant une approche durable dans les futurs projets d'aménagement.

Le diagnostic exposé dans le rapport de présentation a permis de dégager les enjeux d'aménagement et de développement de La Terre des 2 Caps ainsi que les points forts et les points faibles de la Communauté de Communes sur le plan environnemental.

Il convient en terme d'enjeux :

- de protéger et de valoriser les composantes emblématiques des grands paysages de La Terre des 2 Caps,
- de définir une stratégie propre à chaque unité paysagère,
- d'assurer la pérennité de l'activité agricole, garante du maintien des paysages,
- de veiller à définir des espaces d'extension qui ne portent pas atteinte à la diversité des paysages,
- d'être attentif aux premières perceptions du territoire, notamment aux franges de la Communauté de Communes,
- de préserver le Marais de la Slack, point d'articulation commun à chaque entité paysagère,
- de conserver l'organisation et la cohésion des villages et hameaux en évitant l'étalement urbain,
- de préserver les cônes de vues emblématiques.

Il est indéniable que les orientations adoptées dans le Schéma de Cohérence Territoriale auront des incidences notables sur l'environnement urbain et naturel du territoire intercommunal.

Certaines d'entre elles auront des incidences positives, puisqu'elles découlent d'une volonté forte de la Terre des 2 Caps de ménager, valoriser et partager l'environnement. Il s'agit notamment des orientations visant à mettre en valeur l'environnement naturel et les paysages, à protéger les ressources naturelles, à prévenir les risques, ou encore à améliorer l'espace urbanisé (renouvellement urbain, amélioration de la qualité urbaine).

D'autres incidences seront plus négatives mais le SCOT a cherché à apporter des solutions aux impacts sur l'environnement qui pourraient être générés par certains projets.

Les incidences environnementales du SCOT sur l'environnement et les solutions retenues pour éviter, réduire et dans la mesure du possible compenser les conséquences de ces impacts ont été analysées au travers d'une lecture thématique des enjeux.

Ainsi, dans cette partie du rapport de présentation (que constitue l'analyse des incidences notables du projet de SCOT), seront successivement traitées les incidences et les mesures envisagées par le SCOT sur : le paysage, le milieu naturel, le patrimoine culturel, l'eau, l'air, le sol et sous-sol, les risques naturels et technologiques, l'énergie, les déchets, le bruit les vibrations.

2 PRISE EN COMPTE DU PAYSAGE ET MESURES ADOPTÉES OU FAVORISÉES DANS LE SCOT

2.1 EFFETS DU PROJET ET MESURES CONCERNANT LE PAYSAGE

2.1.1 RAPPEL DU DIAGNOSTIC ET ENJEUX

L'histoire géologique du Boulonnais est complexe. Faite de succession de dépôts, de phénomènes tectoniques, de transgressions et d'émersions marines périodiques, elle conditionne fortement l'aspect du relief et du paysage tel qu'il nous apparaît aujourd'hui.

Le Boulonnais constitue une dépression triangulaire « demi-boutonnaire » provenant de l'érosion de la craie qui a laissé apparaître les terrains du centre plus anciens, expliquant le caractère vallonné et bocager des lieux.

Les espaces agricoles, la frange côtière, le bassin carrier et les divers marais affirment les caractères physiques « ondoyant et insolite » du paysage.

L'ondoyant correspond aux mouvements relevés depuis la terre du fait d'un relief marqué de successions de soulèvements (monts) et d'abaissements (vallées) qui se prolonge jusqu'aux massifs dunaires modelés par le vent, et qui termine sa course au contact de l'horizon marin.

L'insolite s'atteste par la présence d'accidents géologiques restés à l'état sauvage – **les falaises grises et ocres du cap gris nez, l'arrière plan vertigineux et crayeux du blanc nez** – ou exploités par l'homme – **le bassin carrier** – mais aussi de témoignages historiques et anecdotiques, **les bunkers** du mur de l'Atlantique présents sur tout le territoire.

Très présentes dans le paysage, **les carrières représentent une activité économique** locale importante et sont aussi situées dans le Parc Naturel Régional des Caps et Marais d'Opale. Aussi, pour préserver l'harmonie entre industrie et environnement, sans oublier le tourisme, les initiatives se multiplient : plans paysagers, Maison du marbre et de la géologie, belvédères et sentiers de découvertes pour les promeneurs.

Le SCOT s'engage à apporter de la qualité paysagère à tout projet. Il s'attache donc à minimiser les impacts des nouveaux projets sur le paysage.

2.1.2 INCIDENCES PREVISIBLES ET MESURES ENVISAGEES

Les futures extensions urbaines (activité et habitat) auront nécessairement des incidences sur les paysages naturels et ruraux. D'un point de vue paysager, l'urbanisation future entraîne la création de nouveaux points pouvant contrarier la lecture actuelle du paysage.

Ces répercussions seront plus ou moins importantes selon le type de projet, selon le caractère des terrains concernés, leur emplacement et leur positionnement par rapport aux cônes de vues et échappées visuelles identifiés..

Les activités extractives

Les carrières atteindront à terme 120 mètres de profondeur et seront associées à des dépôts de matériaux dit « stériles » pouvant atteindre 50 mètres de hauteur. Face aux bouleversements importants du paysage provoqué par ces exploitations, un Plan de paysage à 30 ans de l'ensemble du Bassin Carrier est mis en œuvre afin de façonner un paysage harmonieux qui s'inscrit dans la logique géographique du lieu : une coulée de collines allongées d'où émergent quelques belvédères aux formes plus artificielles, témoin d'une activité centenaire.

Développement des zones d'activités

Sur le plan paysager, le développement des nouvelles activités industrielles est interdit en dehors de l'Arc Urbain et du Bassin Carrier. Les futures activités ne pourront s'implanter que dans les zones d'activités existantes. Elles auront de ce fait peu d'impacts négatifs car les secteurs concernés sont déjà en presque totalité aménagés.

La création des zones nouvelles d'activités artisanales aura un impact mesuré sur le paysage. Il s'agira en effet uniquement de petites unités artisanales de moins de 2 hectares autorisées en dehors des communes de l'Arc Urbain et du Bassin Carrier. Elles devront être intégrées au tissu urbain existant.

La qualité urbaine et paysagère devra également être mise en œuvre dans les opérations d'aménagement de zones d'activités. Les PLU devront pour cela permettre la mise en œuvre d'objectifs de qualité environnementale et urbaine dans les zones d'activités à travers les orientations d'aménagement, le règlement et le cahier des recommandations.

Développement d'une zone de développement de l'éolien

Un important et long travail a été mené à l'échelle de l'intercommunalité pour définir une zone unique de développement de l'éolien. Sur le plan paysager, le développement de cette zone est cohérent et s'inscrit dans la continuité du parc éolien de Fiennes.

❑ Développement des zones d'habitat

En ce qui concerne l'habitat, l'évolution démographique scénarisée devrait entraîner une augmentation des besoins en résidences principales. Le territoire se positionne également sur une forte limitation du nombre de résidences secondaires.

Le SCOT prévoit que les PLU identifient les espaces potentiels de renouvellement urbain, notamment par un état des lieux des friches sur le modèle de l'étude de mutabilité réalisée sur le territoire de Marquise. Ces espaces devront être priorités dans les projets d'aménagement.

Les besoins en espaces d'extension urbaine pourront se faire hors zone urbanisée (dont zone agricole) dans le cadre quantitatif et qualitatif strict fixé par le SCOT.

Ces extensions de l'urbanisation pourront être autorisées sous certaines conditions (continuité avec le bâti existant, projet d'ensemble...) et dans des densités minimales à atteindre ; de 20 à 30 logements à l'hectare en fonction de l'entité paysagère.

Ces densités permettront ainsi de :

- gérer de manière économe le foncier puisque pour un même nombre de logements, une quantité moindre de foncier sera urbanisée,
- réduire les coûts publics (assainissement, transports en commun, gestion des déchets...),
- préserver l'espace agricole.

Des études paysagères et les études d'aménagement et de requalification urbaine seront également élaborées en préalable des Plans Locaux d'urbanisme et seront traduites en orientations d'aménagement en cas d'ouverture à l'urbanisation de plus de 5000m² d'un seul tenant.

Ces Orientations d'Aménagement devront permettre de mettre en œuvre des éléments de trame verte, la hiérarchisation principale du réseau viaire, l'ouverture vers les autres quartiers (éviter les voies sans issue), l'aménagement d'espaces publics de qualité, la mixité urbaine et la densité.

Le SCOT préconise enfin de développer la qualité architecturale et paysagère dans les nouvelles constructions.

La Terre des 2 Caps choisit de mettre en place une politique de l'habitat en lien avec celle des déplacements en :

- Inscrivant la gare de Marquise-Rinxent comme véritable plate-forme d'échanges dans le cadre d'un projet de Quartier de Gare,
- Cherchant à renforcer l'efficacité des réseaux de transports en commun avec les agglomérations de Calais et Boulogne-sur-Mer pour limiter le développement du tout voiture,
- Réglementant chaque nouveau secteur d'habitat à proximité d'un arrêt de transport en commun.

Cette complémentarité devra également être déclinée à l'échelle des PLU en associant les déplacements et les services à l'habitant à la réflexion de nouveaux secteurs bâtis ou pour la réorganisation des quartiers existants. La CCT2C choisit d'anticiper sur les nouveaux modes de vie et les nouveaux rapports sociaux en développant les transports alternatifs, en particulier pour l'accessibilité aux équipements publics, et pour améliorer les liens sociaux dans et entre les villages ainsi que dans les quartiers.

❑ Développement des secteurs touristiques

Le projet prévoit la mise en œuvre de la charte européenne du tourisme durable dans les espaces protégés, et la charte du pays du Boulonnais en amont de tout PLU.

Le SCOT prévoit de développer et d'améliorer l'offre touristique. Les impacts sur le paysage peuvent être importants, notamment si la fréquentation n'est pas gérée et qu'aucune politique volontariste n'est menée.

Le SCOT préconise un développement d'un parc résidentiel de loisir de qualité notamment en favorisant les procédures de labélisation environnementale de type « la Clef Verte » dans l'hôtellerie (dont campings) et en favorisant une intégration paysagère des projets et la qualité des services rendus. Des mesures particulières seront prises pour une parfaite intégration paysagère d'un PRL.

Le SCOT favorise les réhabilitations des vieux bâtiments agricoles pour en faire des hébergements touristiques. Ces réhabilitations pourront avoir des impacts négatifs si cela est mal encadré ; ces bâtiments devenant alors le centre d'une nouvelle urbanisation. Elles peuvent néanmoins permettre d'améliorer les paysages agricoles.

❑ Les Transports

Sur le plan des transports, le SCOT prévoit la création d'une voie nouvelle de contournement sud de Marquise et le développement associé des modes de transport collectifs et doux.

Ces projets auront un impact sur le paysage : ils seront, suivant la conception et la réflexion qui aura été menée en amont, plus ou moins perceptibles, ils structureront ou non le territoire et deviendront le support de nouvelles urbanisations.

Le résultat de l'intégration globale du projet dans son environnement dépend de la prise en compte de la qualité de l'ensemble des aménagements dès leur conception : le traitement architectural et paysager de l'ensemble des éléments bâtis du projet, en cohérence avec le vocabulaire architectural existant et du milieu morphologique, est fondamental.

Les impacts potentiels d'une nouvelle infrastructure sont :

- une dégradation du paysage,
- qu'elle devienne le support d'une nouvelle urbanisation (habitats ou activités).

Le projet envisagé aura également des impacts positifs en terme de paysage :

- Le contournement des communes de l'Arc Urbain et du Bassin Carrier permettra d'améliorer le paysage urbain de celui-ci et la qualité de vie. Ainsi, des aménagements piétons et cycles pourront également être envisagés.
- Le projet d'infrastructure routière pourra avoir des répercussions non négligeables sur le paysage. Ces impacts varieront cependant selon le gabarit de la future voie et les moyens techniques mis en œuvre (ouvrages d'art).

Les points de vue remarquables

Les cônes de vue et échappées visuelles ont été identifiés.

Le SCOT prescrit de prendre en compte dans tout projet d'aménagement ou de construction les cônes de vue et échappées visuelles identifiés. Le projet de SCOT n'est donc pas de nature à dégrader ces perceptions.

Le SCOT préconise également de limiter l'apparition des boisements à l'origine de fermetures visuelles.

Le SCOT préconise de valoriser les lieux de perception du paysage identifiés comme remarquables, notamment dans le secteur du Marais de la Slack et des carrières. Ces lieux de perception seront associés à des itinéraires pédestres, cyclotouristiques.

Entrées de ville

Le SCOT préconise que chaque commune prenne en compte la qualité de ses entrées de ville, notamment à travers une étude paysagère spécifique.

Le projet de SCOT n'est donc à l'origine d'aucune dégradation des entrées de ville. Seule une mauvaise gestion des zones à construire peut être à l'origine de la dégradation des entrées de ville ou des silhouettes des villages.

2.2 EFFETS DU PROJET ET MESURES CONCERNANT LE MILIEU NATUREL

2.2.1 RAPPEL DU DIAGNOSTIC ET ENJEUX

Les milieux naturels sont fragilisés par plusieurs phénomènes conjoints :

- La fréquentation des sites par les promeneurs, touristes,
- Certains de ces espaces enserrent des secteurs urbanisés où la pression foncière est très forte.

Leur préservation devient donc une priorité et il convient donc de s'interroger sur la capacité collective à les valoriser sans briser leurs fragiles équilibres.

Maintenir la biodiversité constitue un enjeu prioritaire. Cet enjeu passe par la prise en compte des zones humides, des habitats des espèces végétales et animales rares ou menacées et de l'ensemble des milieux naturels.

Le P.A.D.D. inscrit la protection des milieux naturels comme un objectif majeur, en corrélation avec la préservation des paysages.

Il consacre deux objectifs majeurs qui ont pour enjeux la protection des spécificités des milieux naturels et le renforcement de la biodiversité par la préservation des liaisons essentielles qui existent entre eux :

- s'inscrire dans la Trame Verte et Bleue de la Région Nord-Pas de Calais,
- répondre à l'application de la Loi Littoral relative à la protection et l'aménagement du littoral.

De plus, le P.A.D.D. inscrit la réduction des nuisances qu'elles soient visuelles, olfactives ou sonores comme un thème important de la qualité environnementale. La lutte contre le bruit est au cœur de cette préoccupation.

2.2.2 INCIDENCES PREVISIBLES ET MESURES ENVISAGEES

Etant donné que l'attractivité de La Terre des 2 Caps repose tout particulièrement sur la qualité de son cadre de vie et de ses espaces naturels, on peut s'attendre à une fréquentation accrue de ceux-ci (y compris les zones Natura 2000).

Dès lors, les incidences ci-dessous pourront alors être observées :

- piétinement, cueillette de la flore, dérangement de la faune le long des circuits (pédestres, VTT, quad..) et au niveau des points d'accueil (parkings, départs de sentiers..)
- dispersion de macro-déchets
- impacts liés à l'implantation de dispositifs d'accueil et/ou d'information du public
- disparition de zones agricoles

Les orientations du SCOT en termes d'organisation du territoire visent dans son ensemble à préserver les grandes fonctions naturelles.

Parmi les mesures envisagées :

Le SCOT :

- délimite les espaces remarquables au titre le L146-6 du Code de l'Urbanisme et prévoit la protection des espaces agricoles,
- préconise également que la trame verte et bleue régionale soit traduite dans les PLU,
- favorise la densité dans les futures opérations d'aménagement pour limiter au maximum la consommation des espaces naturels.

Le SCOT préconise également qu'en se référant à la carte des milieux naturels du PNR, les PLU :

- Renforcent le réseau de pelouses calcicoles,
- Préservent les milieux les plus fragiles (Littoral, estrans, prairies humides de la vallée de la Slack),
- Renforcent le bocage (plantation de haie, mise en prairies de certaines terres cultivées),
- Favorisent les éléments contribuant à la biodiversité : mares, haies et arbres d'essences locales y compris en zone urbanisée, les noues, les toitures végétalisées et le lagunage,
- Intègrent des modes doux de déplacement (piéton, cyclistes) aux liaisons végétales et paysagères.

2.3 EFFETS DU PROJET ET MESURES CONCERNANT LE PATRIMOINE CULTUREL

2.3.1 RAPPEL DU DIAGNOSTIC ET ENJEUX

La Terre des 2 Caps possède un patrimoine monumental comme le Fort Vauban d'Ambleteuse, la Villa Robinson à Ambleteuse, les ruines de la chapelle du monastère de Beaulieu, ... mais aussi des témoignages plus modestes sur les modes d'occupation agricoles, l'histoire des villages, celle de l'industrie extractive,...

La forme des espaces urbanisés et certaines caractéristiques de l'architecture participent à l'identité de La Terre des 2 Caps au même titre que les sites prestigieux comme les Caps, la baie de Wissant, le Bassin Carrier ou le bocage de Wierre-Effroy.

Ce « réseau » de sites et monuments se compose :

- ✓ de constructions rappelant le rôle défensif de ce littoral comme les bunkers allemands,
- ✓ de témoignages du développement balnéaire du littoral comme les nombreuses villas qui n'ont à ce jour pas fait l'objet de protection réglementaire,
- ✓ des témoignages des modes d'occupation agricoles, les fermes et leurs pigeonniers, les puits, la fontaine d'Hervelinghen, etc. ,
- ✓ du réseau des églises et de leurs clochers qui identifient chaque commune,
- ✓ de l'industrie au travers l'architecture en bande des maisons ouvrières (les corons), les quelques maisons bourgeoises, les châteaux de l'industrie que sont notamment les sites d'exploitation des carrières, etc.,

Les enjeux du développement tiennent aux évolutions récentes qui génèrent trop souvent certaines formes de mitage ou de banalisation des constructions laissant pressentir une remise en cause de cette identité patrimoniale et un appauvrissement de ces éléments de richesse du territoire.

Enfin, La Terre des 2 Caps est une terre d'histoire qui recèle de nombreux gisements archéologiques couvrant une longue période chronologique allant du Paléolithique à l'époque Moderne.

2.3.2 INCIDENCES PREVISIBLES ET MESURES ENVISAGEES

L'impact le plus fort concerne les extensions en site classé.

Dans les périmètres de protection des Monuments Historiques Classés ou Inscrits, les projets de constructions ou de modification devront être conformes, en cas de co-visibilité, aux prescriptions des services concernés des ministères compétents.

Le petit patrimoine est fortement présent sur le territoire de La Terre des 2 Caps avec des caractéristiques architecturales identitaires. A chaque entité spécifique de La Terre des 2 Caps (le Littoral et l'Arrière littoral, l'Arc Urbain et le Bassin Carrier, Les monts et Vallons Bocagers entre Slack et Wimereux) correspond un mode de vie et donc une organisation et une évolution urbaine spécifiques qui pourrait être remis en question par les développements à venir.

Le territoire est très riche sur le plan archéologique. De nombreux vestiges archéologiques ont déjà été découverts. Les projets d'urbanisation prévus peuvent donc être à l'origine de la dégradation ou de la destruction d'une partie de ce patrimoine.

Tous les projets nécessitant des mouvements de terre importants doivent faire l'objet de mesures de préservation strictes des vestiges archéologiques potentiels. Ainsi, en cas de découvertes fortuites, le préfet de région prescrira, si nécessaire, des mesures propres à assurer la détection, la conservation ou la sauvegarde des éléments du patrimoine archéologique.

La Terre des 2 Caps a choisi de sauvegarder « l'esprit des lieux » en maintenant, voire en renforçant l'identité territoriale, en :

- déclinant des principes d'actions adaptés à chacun des 3 grands paysages,
- mettant au cœur des projets les principes de co-visibilité avec les territoires voisins,
- sauvegardant les patrimoines bâtis et végétaux, tout en s'assurant de leur vocation actuelle et future,
- maîtrisant la vocation des espaces (urbain dense, hameaux, agricole, naturel foncier, naturel autre, carrières, ...) et en travaillant sur les limites (diffuse, nette, ...) et en sauvegardant en particulier, les espaces à vocation agricole,
- en maîtrisant l'organisation urbaine, soit en développant de nouveaux quartiers, de nouvelles extensions villageoises structurées, en lien avec l'organisation ancienne du bâti, avec des espaces publics de qualité.

Les impacts négatifs identifiés sont compensés notamment par des mesures visant à :

Protéger le patrimoine bâti remarquable :

Le SCOT préconise que les éléments du patrimoine bâti remarquable tels que pigeonnier, puits, fours, oratoires, habitations (fermes) etc... soient répertoriés, protégés et mis en valeur dans les PLU.

Favoriser des opérations d'aménagement de qualité :

Tout PLU fera l'objet d'un travail préliminaire approfondi à travers des études paysagères et de requalification urbaine ; conformément au Carnet de Références Architecturales et Paysagères.

2.4 EFFETS DU PROJET ET MESURES CONCERNANT L'EAU

2.4.1 RAPPEL DU DIAGNOSTIC ET ENJEUX

Les 21 communes de la Communauté de Communes de La Terre des 2 Caps se situent majoritairement dans le bassin versant de la Slack, et dans une très petite partie dans le bassin versant du Wimereux.

Le réseau hydrographique se compose de la Slack et de ses affluents. La Slack est de qualité acceptable avec un objectif à atteindre de bonne qualité.

L'assainissement va également être un enjeu majeur, l'augmentation des surfaces imperméabilisées entraîne irrémédiablement un risque accru d'augmentation du ruissellement et de l'accumulation des polluants. Le développement de nouvelles zones d'activités entraîne une augmentation du volume des eaux usées générées qu'il faut traiter.

Les communes de La Terre des 2 Caps sont toutes pourvues d'un schéma d'assainissement. L'assainissement est de type collectif partiel dans sept des 21 communes de La terre des 2 Caps. L'assainissement individuel ou assainissement autonome est donc majoritaire (villages, petits groupes d'habitations et zone d'habitat dispersé).

La qualité des eaux de la Slack souffre d'un assainissement non collectif mal maîtrisé avec une population non ou mal raccordée au réseau.

La voie d'eau a longtemps eu une vocation purement utilitariste et fonctionnelle ; support de l'activité agricole dans la vallée de la Slack, exutoire de l'assainissement en traversée des villes et villages. Elle a longtemps été absente des préoccupations d'aménagement en terme qualitatif. Aujourd'hui, elle devient un enjeu essentiel du SCOT que ce soit :

- en tant qu'espace à mettre en valeur,
- en tant qu'enjeu environnemental à travers une gestion collective et équilibrée du patrimoine commun que constituent l'eau et les milieux aquatiques.

La qualité des eaux de baignade s'est nettement améliorée depuis une dizaine d'années. La qualité des eaux conchylicoles est donc en constante amélioration.

La question de l'approvisionnement en eau potable est un enjeu fort du territoire, les réserves étant de capacité réduite, et vulnérables pour la majorité d'entre elles. Les captages ont fait l'objet d'une procédure de mise en place de périmètres de protection qui doivent assurer la préservation de la ressource en eau.

Notons que ce thème a fait l'objet d'une attention toute particulière lors de l'élaboration du SCOT. Des études sont menées parallèlement afin de déterminer de nouvelles sources d'approvisionnement. Au cours des prochaines années, il convient à la fois d'assurer une ressource en eau suffisante, répondant aux besoins de la population, et d'une qualité suffisante.

2.4.2 INCIDENCES PREVISIBLES ET MESURES ENVISAGEES

La requalification de certaines zones urbaines, l'aménagement des zones d'extension futures, ainsi que la réalisation d'équipements (superstructure et infrastructure) nécessiteront la mise en place de réseaux. Ces projets devraient en effet engendrer :

- une augmentation des volumes d'eaux usées à traiter,
- une augmentation conséquente des surfaces imperméabilisées et donc des eaux pluviales à évacuer,
- et globalement, une extension des réseaux d'eau potable et d'assainissement.

La construction d'une voie nouvelle est prévue pour alléger les centres-villes de Marquise et Rinxent. En l'absence de mesures préventives, ces travaux peuvent avoir un impact négatif sur les eaux superficielles et souterraines.

Le projet routier est susceptible d'avoir deux types d'effet :

- un effet quantitatif lié à l'augmentation des volumes ruisselés et à la perturbation des écoulements hydrauliques,
- un effet qualitatif lié au risque de pollution du réseau hydrographique.

La qualité physico-chimique et biologique des eaux de la Slack et de ses affluents est globalement moyenne et concourt à maintenir une bonne diversité écologique. Les eaux de voiries sont susceptibles de véhiculer des substances polluantes pour l'environnement.

Par ailleurs, même si la probabilité d'une pollution accidentelle, consécutive par exemple à un accident de la circulation, reste faible, la création d'une voie nouvelle à proximité d'un cours d'eau augmente ce risque.

D'autres secteurs sont concernés, de moindre importance, par ces risques de pollution. L'aménagement des zones d'activités économiques sur les communes de l'Arc Urbain et du Bassin Carrier, pourra impacter les eaux de ce secteur.

Concernant la ressource en eau et la qualité des eaux de surface, le développement urbain attendu est susceptible d'entraîner une augmentation de la pression exercée sur les ressources actuellement exploitées et une augmentation des volumes d'effluents à traiter.

Le projet du SCOT envisage une croissance de la population d'ici à 2020 pour atteindre environ 22 500 habitants soit une augmentation d'environ 1750 habitants depuis le recensement FILOCOM de 2005. De fait, les besoins en eau potable et assainissement augmenteront mais dans des niveaux raisonnables compte tenu des capacités actuelles.

Cette augmentation peut être partiellement compensée par une baisse des consommations moyennes grâce en particulier aux efforts des collectivités et des industriels et de tout un chacun.

Les normes en matière d'assainissement ne permettent les rejets dans le milieu hydrographique qu'après traitement adapté. Le réseau d'assainissement répondra aux dernières normes environnementales.

Le projet de SCOT propose enfin de structurer l'offre touristique sur le littoral d'un point de vue touristique et environnemental.

Ceci aura un effet positif sur l'environnement en :

- limitant et adaptant le nombre de structures,
- cherchant à préserver ou à améliorer la qualité de l'eau.

Le PADD affirme l'indispensable nécessité de protéger les zones humides du marais de la Slack qui contribuent à l'équilibre hydrologique et à la qualité des eaux.

Le PADD s'appuie sur le SAGE du Boulonnais en matière de gestion et de préservation de la ressource en eau.

Le SCOT retient deux grands principes qui sont :

- l'amélioration du réseau d'assainissement et le traitement des eaux usées,
- la récupération et l'infiltration des eaux pluviales.

Le SCOT préconise plusieurs mesures visant à préserver la qualité des eaux superficielles et souterraines et à encourager les initiatives de gestion durable de la ressource :

- Accompagner les documents d'urbanisme d'études nécessaires à une gestion des eaux pluviales par bassin versant et à la prévention des risques d'inondation.
- Compléter les zonages d'assainissement par un volet eaux pluviales visant à réduire le risque de ruissellement des eaux pluviales.
- Organiser le remplacement des installations d'assainissement obsolètes en prévoyant notamment leurs emplacements dans les documents d'urbanisme.
- Inciter l'installation de micro-stations d'épuration dans les opérations d'aménagement d'ensemble situées dans les secteurs d'assainissement autonome.
- Maîtriser et valoriser les eaux d'exhaure du Bassin Carrier.
- Encourager les initiatives de gestion durable de la ressource :
 - Intégrer au travers des aménagements paysagers, les dispositifs de traitement et de valorisation des eaux pluviales.
 - Faire appel à des techniques alternatives d'assainissement comme le lagunage
 - Réduire au maximum les surfaces imperméables.

Le SCOT impose par ailleurs la rédaction des articles du règlement des PLU en faveur d'une infiltration des eaux pluviales à la parcelle pour les zones d'urbanisation future.

Le Document d'Orientations Générales favorise enfin les procédures de labellisation environnementale de type « la Clef Verte » dans l'hôtellerie (dont campings) qui, en matière de gestion de l'eau assure : un assainissement conforme, un suivi régulier des compteurs, des équipements économiques (robinets, douches, WC) et un arrosage raisonné.

2.5 EFFET DU PROJET ET MESURES CONCERNANT L'AIR

2.5.1 RAPPEL DU DIAGNOSTIC ET ENJEUX

La qualité de l'air sur le territoire du SCOT est relativement bonne et s'améliore depuis 2001.

L'exploitation des installations de traitement des matériaux de carrières est génératrice de poussières (roulage des véhicules, envol de poussières dû au broyage des blocs et au transport des matériaux concassés de différentes tailles, présence de stocks de matériaux fins...). Les carriers se sont engagés à adapter leurs outils et méthodes de travail de façon à prévenir toutes nuisances, notamment en matière de bruit, poussière et effluents. Désormais, le principal enjeu des carrières en matière de protection de la qualité de l'air concerne le transport.

2.5.2 INCIDENCES PREVISIBLES ET MESURES ENVISAGEES

Sur La Terre des 2 Caps, la principale source de dégradation de la qualité de l'air est liée aux transports.

Le premier impact est lié aux carrières et au trafic généré. Il est néanmoins intéressant de noter les efforts faits pour éviter la multiplication de camions en favorisant autant que possible le transport fluvial ou ferré. Les carrières du Boulonnais se sont résolument tournées vers les modes de transport alternatifs à la route. La diminution du nombre de camions favorise ainsi la baisse des émissions de CO₂ et profite à l'ensemble de la collectivité.

Les industriels réalisent chaque année des investissements très importants pour réduire leurs rejets de polluants à l'atmosphère et répondre aux préoccupations des riverains. Un réseau de surveillance des poussières a d'ailleurs été mis en place par les carriers.

La croissance démographique attendue devrait entraîner une augmentation, en valeur absolue des déplacements motorisés. Cette perspective est susceptible de provoquer, sous réserve de l'évaluation des effets aggravants de l'évolution du transit routier et des effets atténuants des progrès technologiques dans le domaine de l'automobile, des incidences négatives sur la qualité de l'air.

Cette incidence potentielle est compensée par une orientation forte qui vise à diminuer la dépendance automobile en rapprochant l'emploi et l'habitat et en localisant prioritairement les développements urbains à proximité d'une offre améliorée en transports publics structurants.

Cette orientation doit conduire à réduire la part relative des déplacements automobiles dans les déplacements urbains.

La seconde source de dégradation de l'air est l'habitat : le chauffage notamment, à partir d'énergies fossiles (charbon, gaz) est extrêmement polluant et contribue fortement à augmenter l'effet de serre.

La stratégie de développement urbain déclinée au travers du PADD vise d'une part à définir des espaces d'extension facilement raccordables au réseau de transports collectifs permettant aussi d'offrir des alternatives à la desserte automobile.

Le PADD insiste également sur le rôle de la Collectivité en matière d'aménagement de l'espace et d'organisation des déplacements pour agir sur la qualité de l'air. Le SCOT contribue en effet à réduire les émissions de polluants en avantageant les modes de déplacement plus respectueux de l'environnement (itinéraires piétonniers et cyclables, ...).

Le PADD traduit la volonté de la CCT2C de renforcer l'efficacité des réseaux de transports en commun en lien avec les agglomérations de Boulogne-sur-Mer et Calais.

Au vu des enjeux inhérents et impactant sur la qualité de l'air, une réflexion globale a été engagée par les élus afin d'optimiser les déplacements pour l'ensemble des modes. La volonté affichée dans le PADD est de favoriser les déplacements via la gare Marquise-Rinxent pour développer une plateforme d'échanges multimodale.

Les incidences prévisibles négatives seront compensées par des orientations visant à :

- ✓ diminuer les trafics,
- ✓ promouvoir les énergies renouvelables dans l'habitat, qui dégradent moins la qualité de l'air que les énergies fossiles.

2.6 EFFETS DU PROJET ET MESURES CONCERNANT LE SOL ET LE SOUS-SOL

2.6.1 RAPPEL DU DIAGNOSTIC ET ENJEUX

2.6.1.1 Le sol

En ce qui concerne l'utilisation du sol, les espaces à enjeux agricoles les plus forts sont :

- ✓ Les espaces bocagers de grande valeur situés entre Slack et Wimereux,
- ✓ Les espaces d'openfield situés dans la partie classée du site des deux Caps entre le littoral et l'A16.

L'agriculture occupe et entretient 70 % du territoire de la CCT2C. L'activité agricole contribue à de nombreux équilibres : maintien du paysage ondoyant et gestion des espaces. L'ensemble conditionne l'attractivité du territoire et la qualité de vie de ses habitants.

En plus de sa vocation première de terre nourricière, l'espace dédié à l'activité agricole est reconnu comme un élément majeur de la charpente paysagère de la CCT2C. Il est essentiel d'approfondir la réflexion sur le rôle et l'avenir des espaces agricoles.

Les principaux enjeux sont spatialisés et concernent :

- L'entretien des espaces sensibles dans la vallée de la Slack,
- La conservation des éléments de diversification (structure bocagère, chemins, ...).

2.6.1.2 Le Sous Sol

En ce qui concerne l'utilisation du sous-sol, la pierre marbrière du Boulonnais est très activement exploitée et classée d'intérêt national. Ce sont des calcaires clairs, généralement beiges, parfois roses ou violacées, homogènes ou en mélanges, exploités massivement pour l'industrie du bâtiment, les travaux publics mais aussi les industries métallurgiques, chimiques, pharmaceutiques et agro-alimentaires.

Rappelons que la pierre est la troisième matière première vitale consommée, après l'eau et l'air. Le maintien de l'activité carrière constitue un enjeu de taille dans la vie économique de La Terre des 2 Caps avec plus de 500 personnes employées dans les activités liées à l'extraction. Le dynamisme de cette activité est un moteur économique essentiel à La Terre des 2 Caps.

2.6.2 INCIDENCES PREVISIBLES ET MEURES ENVISAGEES

□ Sur l'agriculture

S'agissant d'un document d'urbanisme fixant le cadre général des urbanisations futures nécessaires à la croissance démographique attendue, le SCOT détermine un besoin d'urbanisation potentielle qui, de fait, sera soustrait aux espaces existants (vraisemblablement naturels et surtout agricoles). Cette diminution des espaces agricoles constitue une incidence prévisible négative sur l'environnement.

Le SCOT de La Terre des 2 Caps affirme son choix de développer une agriculture durable et de sauvegarder le maximum d'exploitations agricoles et les milieux associés. Il prévoit :

- de permettre la diversification de l'agriculture par la création d'équipements agrotouristiques (« gîtes à la ferme ») et de structures de vente de produits locaux
- et son évolution fortement liée à la politique communautaire

Les risques environnementaux sont importants et concernent alors :

- l'intégration paysagère des bâtiments, répondant aux mises aux normes présentes et à venir
- le devenir des bâtiments agricoles ne conservant qu'une valeur patrimoniale et paysagère.

Le P.A.D.D insiste sur la dimension économique de l'agriculture et sur son rôle identitaire. L'activité agricole structure en effet l'ensemble de l'espace de La Terre des 2 Caps et contribue à la qualité du paysage.

Le SCOT favorise à la fois la préservation de cette activité et son évolution, le maintien d'un bon équilibre entre l'espace rural et les espaces urbains, avec pour objectif majeur de maintenir une activité agricole nourricière et compétitive:

- En favorisant la préservation de cette activité économique et ses évolutions
- En voulant maintenir un bon équilibre entre l'espace rural et les espaces urbains
- En ajustant la consommation foncière nécessaire au développement de la Communauté de Communes avec les besoins réels afin de préserver le foncier agricole et la richesse du terroir,
- En maîtrisant la vocation des espaces (urbain dense, hameaux, agricole, naturel foncier, naturel autre, carrières, ...), en travaillant sur les limites (diffuse, nette, ...) et en sauvegardant en particulier, les espaces à vocation agricole,
- En maîtrisant l'organisation urbaine, pour le développement des nouveaux quartiers, des nouvelles extensions villageoises structurées, en lien avec l'organisation ancienne du bâti, avec des espaces publics de qualité,
- En aidant au maintien ou à l'installation de pratiques agricoles participant à l'entretien des paysages identitaires.
- En sauvegardant un maximum d'exploitations agricoles, d'élevage en particulier.

❑ **Sur l'exploitation carrière**

Le gisement est exploitable pendant encore une centaine d'années. L'exploitation du sous-sol se superpose aux espaces agricoles et générera la mise en dépôt de 58 millions de m³ de stériles jusqu'en 2024 : d'où le risque de voir le paysage se défigurer dans un territoire sensible du Parc Naturel Régional des Caps et des Marais d'Opale.

Afin de concilier la nécessité économique et le souci de préserver l'environnement, les représentants des carrières, les élus et les administrations se sont concertés et ont abouti en novembre 1994 à la signature d'un protocole d'accord qui consistera à modeler un vaste paysage de 600 hectares intéressant 9 communes co-signataires. Les 5 exploitations extractives du Bassin Carrier de Marquise ont également été co-signataires de cet accord.

Ainsi, les documents d'urbanisme en vigueur intègrent un zonage particulier pour les secteurs dont le sous-sol est riche en matériaux susceptibles d'être exploités. Le règlement préserve la possibilité d'exploitation, ainsi que la transformation du produit brut extrait.

Des sous-secteurs ont été définis où sont autorisés les dépôts de produits stériles, aux conditions de modelés et de verdissement précisées par le Plan Paysager du Bassin Carrier de Marquise.

Les zones de gisement exploitables sont compatibles avec la vocation du sol (réglementé notamment par les POS/PLU) et assurent la qualité de vie du voisinage.

En ce qui concerne les ressources minérales, le PADD traduit la volonté politique des collectivités d'accompagner l'industrie extractive en poursuivant la mise en œuvre du Plan de Paysage et en dynamisant le tourisme industriel autour des carrières.

Une prescription a été établie dans le SCOT pour accompagner l'activité extractive : Toutes les autorisations d'aménagement du territoire doivent être compatibles avec le Plan Paysage et être conformes aux décisions du comité de suivi du plan de paysage.

2.7 EFFETS DU PROJET ET MESURES CONCERNANT LES RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES

2.7.1 RAPPEL DU DIAGNOSTIC ET ENJEUX

Plusieurs phénomènes de risques naturels existent qu'il convient de prendre en compte dans tout projet de développement et d'aménagement :

- Le trait de côte recule sensiblement avec un recul moyen estimé à 50 cm/an. La problématique est sérieuse et permanente en sommet et en pied de falaise avec des risques de chute ou d'écrasement.
- La rupture de pente importante au niveau de la plaine marécageuse de la Slack, la concentration des écoulements à la confluence de la Slack et de ses affluents, l'insuffisance du lit et le sous-dimensionnement des ouvrages de franchissement sont à l'origine de phénomènes d'inondation importants et fréquents.

Les changements climatiques induisent une augmentation du niveau marin qui accentue la fragilité du littoral et remet en cause, dans un futur proche, l'efficacité des défenses existantes.

Les conséquences sont sérieuses et doivent être prises en compte. L'effondrement de la digue-promenade de Wissant en 2007 en est l'illustration la plus marquante. Les immeubles en front de mer, menacés d'effondrement, ont dû être évacués et la mer a investi les rues à l'arrière. L'altitude de la commune, globalement basse (quelques mètres au-dessus du niveau des plus hautes mers de vives eaux), et les assauts répétés des marées mettent en péril la pérennité de cette station balnéaire. Les enjeux humains et socio-économiques sont considérables.

Les restes du Mur de l'Atlantique, mis à nu, permettent également d'apprécier la rapidité du recul du trait de côte au niveau de la « Dune d'aval », digue naturelle protégeant les marais de Tardinghen.

D'autres secteurs sont extrêmement sensibles du fait de la proximité d'habitations. C'est par exemple le cas du hameau de Strouanne ou encore des habitations du Cran aux œufs et du hameau de Framzelle. Certaines maisons se retrouvent adossées au vide du fait de l'érosion de la falaise.

Les risques technologiques quant à eux sont liés à la situation particulière de La Terre des 2 Caps qui fait face au détroit le plus fréquenté du monde. Rappelons qu'un quart du trafic maritime mondial transite par la Manche, soit plus de 600 bateaux par jour. Les risques de pollution marine sont élevés.

Au regard des enjeux économiques et environnementaux, l'accroissement des risques et le désir de les maîtriser sont devenus une préoccupation majeure, suscitant le développement de politiques de gestion des risques. Différents outils s'appliquent sur ce territoire (PPR, PLAGES, POLMAR, ...).

Dans le cadre du volet terrestre du plan PLOMAR, le SCOT prévoit que les communes littorales devront définir au moins un site de stockage momentanée dit intermédiaire dans le cadre de la filière de traitement et d'élimination finale des déchets, afin d'éviter des blocages et dysfonctionnements en amont de la filière de dépollution.

2.7.2 INCIDENCES PREVISIBLES ET MESURES ENVISAGEES

□ Inondations

Concernant le risque d'inondation, le développement urbain attendu est susceptible d'entraîner une augmentation de l'imperméabilisation des sols en amont des bassins versants et, par voie de conséquence, une augmentation du volume et de la vitesse des écoulements.

Les besoins en nouvelle surface constructible à vocation habitat a été estimée entre 42 et 63 hectares (dont zones de renouvellement urbain) d'ici à 2020. Cette emprise apparaît raisonnable en comparaison de la surface totale du territoire et de la capacité actuelle des PLU qui d'après les estimations serait au moins 2 fois supérieure.

En ce qui concerne la voie nouvelle qui contournera l'arc urbain, les aménagements prévus devront assurer la transparence hydraulique du projet.

La construction de bâtiments peut par contre avoir un impact négatif s'ils se situent dans le champ d'expansion des crues. Les zones à aléas d'inondations ont été reportées dans le diagnostic. Celles-ci pourront impacter les projets de développement. Le secteur principal s'étend des communes de Marquise et Bazinghen au cordon dunaire, soit une superficie supérieure à 500 hectares. A l'exception de Marquise, ce sont essentiellement des terres agricoles qui sont soumises aux inondations.

Le DOG préconise un développement équilibré du territoire, prenant notamment en compte la protection des espaces naturels existants. Une volonté forte de limiter l'urbanisation est affichée, ce qui est favorable à la limitation des inondations.

Des orientations visent par ailleurs à :

- préserver les zones d'expansion naturelles de la Slack,
- gérer les eaux pluviales à la parcelle,
- poursuivre la réalisation des Plans de Prévention des Risques d'inondation engagés, qui permettront de déterminer les prescriptions réglementaires limitant les surfaces imperméabilisées et les dispositifs de rétention nécessaires.

❑ Erosion du trait de côte

Les Plans de Prévention des Risques ont pour finalité l'établissement de cartes de risques sur les communes concernées ainsi que la réglementation de ces zones à risques, principalement en matière d'urbanisme. Du fait des restrictions réglementaires qui s'y appliquent, les projets ne devraient intéresser ces zones fragiles que de façon extrêmement limitée.

Depuis 1999, le Syndicat Mixte de la Côte d'Opale s'est engagé dans la définition d'une politique de gestion durable de l'érosion côtière répondant aux préoccupations des collectivités d'où est issu le Plan Littoral d'Action pour la Gestion de l'Erosion. Le PLAGE doit permettre la mise en œuvre d'une stratégie d'Aménagement Intégré des Zones Côtières dans laquelle le SCOT s'inscrit pleinement.

Sur le littoral et l'arrière-littoral, le PADD précise le cadre politique des actions à mettre en œuvre pour anticiper et accompagner les risques liés à l'érosion du trait de côte :

- Mettre en œuvre le PLAGE,
- Appliquer la Loi Littoral.

En vertu de l'article L 146-4, III du Code de l'Urbanisme, une zone inconstructible d'une largeur de 100 mètres à partir de la limite du plus haut flot de l'année atteint par la mer en l'absence de circonstances météorologiques exceptionnelles est définie.

La largeur de la bande littorale peut être portée à plus de 100 mètres, lorsque des motifs liés à la sensibilité du milieu ou à l'érosion des côtes le justifient. Au vu de la rapidité de développement de l'érosion, aucun maximum n'est fixé.

Le SCOT propose des éléments d'orientation pour anticiper et gérer à moyen et long terme l'évolution des risques côtiers que ce soit en terme d'érosion, de glissement de terrain ou de submersion marine.

❑ Risques de pollution marine

Le niveau de risque exceptionnel présent en permanence dans le Déroit du Pas-de-Calais est pris en compte par l'état qui déclenche en cas d'accident le plan POLMAR (POLlution MARine).

Le CROSS du Cap Gris Nez (Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage) exerce ainsi une mission de surveillance de la navigation maritime et assure la direction et la coordination des opérations de recherche et de sauvetage, y compris lors de sinistres maritimes majeurs.

Le CROSS recueille également les informations relevées par les avions et les hélicoptères des Douanes et de la Marine nationale dotés de dispositifs de détection spécialisés pour la surveillance des pollutions maritimes. Il exploite ces informations et les transmet aux autorités chargées du déclenchement du plan POLMAR.

Pour assurer ses missions, le CROSS peut faire appel à tous les moyens de l'Etat : patrouilleur et vedettes des affaires maritimes, vedettes, navires, hélicoptères et avions de la Marine nationale des Douanes, de la Gendarmerie et de la Protection civile. Il peut faire également appel aux canots et vedettes de la SNSM (Société Nationale de Sauvetage en Mer), ainsi qu'à tout navire se trouvant à proximité d'une zone de détresse.

2.8 EFFETS DU PROJET ET MESURES CONCERNANT L'ENERGIE

2.8.1 RAPPEL DU DIAGNOSTIC ET ENJEUX

La loi POPE du 13 Juillet 2005 fixe les orientations de la politique énergétique. Cette loi vise notamment à réduire de 2 % par an d'ici 2015 et de 2,5 % d'ici 2030 l'intensité énergétique française, c'est-à-dire le rapport entre consommation d'énergie et croissance économique, à produire 10% des besoins énergétiques français à partir d'énergies renouvelables d'ici 2010, à augmenter la part des biocarburants de 2% en 2006 à 5,75% en 2010...

La Terre des 2 Caps se doit donc de participer à cet effort collectif. Ce territoire bénéficie de nombreux atouts, sur le plan climatique et sur le plan des ressources naturelles (sous-sol, eau, air,...), favorables au développement de nouvelles énergies renouvelables.

Sur le plan climatique, La Terre des 2 Caps est soumis à un climat sous influence océanique. La région est souvent reconnue comme une région venteuse pendant toute l'année. Le nombre de jours où la vitesse maximale du vent est supérieure à 16 m/s est de 120,7 par an.

L'utilisation des ressources énergétiques locales constitue une opportunité. Les solutions solaires ou géothermiques peuvent être envisagées dans les projets de construction.

2.8.2 INCIDENCES PREVISIBLES ET MESURES ENVISAGEES

La croissance démographique attendue (environ 1750 habitants d'ici 2020) devrait entraîner une augmentation, en valeur absolue, de la consommation d'énergie. L'augmentation de la population souhaitée, l'accroissement du parc de logements liés aux phénomènes de décohabitation, l'implantation de nouvelles entreprises dans les zones d'activités existantes ou prévues, et la poursuite de la motorisation des ménages vont engendrer inévitablement une augmentation de la demande en énergie.

Les avancées techniques en matière de construction, les innovations technologiques dans les process de production, dans le domaine de la mobilité (véhicules moins polluants...) devrait contrebalancer partiellement la demande nouvelle.

Dans le cadre du SCOT, quelques orientations ont été prises afin d'inciter à la valorisation des ressources naturelles locales, de favoriser les dispositifs de valorisation d'énergie alternative et de maîtriser les déplacements routiers.

Cependant, certaines mesures, bien qu'allant dans le sens d'un développement durable semble inadaptées à la situation locale du territoire. Il s'agit en particulier de la filière bois. Sans forcément proscrire cette énergie, la biomasse disponible n'est pas suffisante et ne sera pas renforcée.

Le territoire de La Terre des 2 Caps est en effet très peu boisé et cet état constitue une particularité importante des paysages qui offrent ainsi de nombreuses échappées visuelles de la terre vers la mer et inversement. Pour éviter les risques de fermeture des perceptions, le DOG prescrit ainsi de grandes orientations afin de limiter l'apparition des boisements. Cette orientation n'est donc pas compatible avec l'utilisation de cette ressource.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable aborde la problématique de l'énergie relative à l'amélioration du contexte environnementale et à la demande de logements.

Sur la thématique relative à la protection de l'environnement, lieu de vie commun, une des actions du projet consiste à mettre en place un projet d'actions favorisant la maîtrise de l'énergie et le recours aux énergies renouvelables pour conforter un développement durable du territoire communautaire.

Cet objectif vise à promouvoir l'utilisation des ressources locales qui peuvent être exploitées pour la construction de bâtiments, les transports (carburant alternatif...), le chauffage pour les constructions individuelles, les bâtiments d'activités...

Par ailleurs, au niveau des déplacements, le PADD insiste sur la nécessité de développer les déplacements durables (transports collectifs, modes doux) vers les pôles d'emplois et de services afin de contenir l'augmentation du trafic routier, consommateur important d'énergie.

Les incidences négatives attendues sont compensées par des orientations visant à :

- promouvoir les énergies renouvelables,
- favoriser les aménagements de qualité,
- développer les alternatives au « tout voiture ».

En ce qui concerne les énergies renouvelables, le DOG prévoit l'utilisation d'éoliennes et la création d'une zone de développement de l'éolien.

Une mesure forte s'applique aux règlements des PLU qui devront permettre le recours aux énergies renouvelables (installation de panneaux solaires en toiture, de micro-éoliennes sans pales, ...).

Dans le cadre de la mise en œuvre de la politique trame verte et bleue, le SCOT préconise également d'intégrer des modes doux de déplacement aux liaisons végétales et paysagères.

Le SCOT prévoit la création d'un réseau de mode doux de déplacement dans les documents d'urbanisme et les opérations d'aménagement.

2.9 EFFETS DU PROJET ET MESURES CONCERNANT LES DECHETS

2.9.1 RAPPEL DU DIAGNOSTIC ET ENJEUX

Le tri sélectif est mis en œuvre et développé depuis 2002 sur l'ensemble des 21 communes de La terre des 2 Caps. En 2001, chaque habitant produisait 493,3 kg d'ordures ménagères non valorisables contre 316,4 kg en 2007.

A titre de comparaison, ce tonnage était de 601 kg/habitant et par an sur la Région Nord-Pas de Calais en 2001 (Source IFEN).

En 2004, la part des ordures ménagères non valorisables est de 75,8% dans le département du Pas-de-Calais. Celle-ci représente 49,1% au niveau régional. La Terre des 2 Caps, avec 62,9 % d'ordures ménagères non valorisées est en dessous des valeurs départementales, ce qui montre que les efforts de tri accomplis collectivement portent leurs fruits.

La diminution de la production de déchets ménagers constitue un enjeu majeur pour l'avenir. Cette préoccupation se manifeste par un certain nombre d'actions engagées par la Communauté de Communes de La Terre des 2 Caps pour réduire la quantité de déchets, préserver l'environnement et offrir aux générations futures un cadre de vie de qualité.

L'augmentation de la fréquentation touristique a conduit à une dégradation des paysages et des milieux naturels préoccupante. Les détritiques abandonnés par les estivants représentent plusieurs tonnes par an, les blockhaus et autres vestiges historiques sont transformés en urinoir. La question des poubelles et des toilettes est un problème majeur sur le site des deux Caps. L'OGS travaille sur la mise en place de systèmes de collecte des déchets sur les sites, ainsi que des toilettes pour les visiteurs.

Les principaux enjeux pris en compte depuis 2002, et qu'il faudra poursuivre, sont :

- réduire les déchets à la source par une forte incitation au compostage individuel et par la mise en œuvre de diverses actions de sensibilisation,
- poursuivre le développement de la collecte sélective,
- poursuivre la résorption des dépôts sauvages.

2.9.2 INCIDENCES PREVISIBLES ET MESURES ENVISAGEES

La croissance démographique attendue devrait entraîner une augmentation, en valeur absolue, des déchets. Néanmoins, la Communauté de Communes de La Terre des 2 Caps mène une politique volontariste en matière de tri, de recyclage et de valorisation des déchets. Les actions engagées depuis le 02 décembre 2002 portent leurs fruits avec une réduction significative de la part de déchets non valorisés et une meilleure maîtrise des coûts de traitement des déchets et des volumes stockés en décharge. Le bois et les gravats sont de nouveaux flux valorisables depuis 2005, au même titre que le verre, la ferraille et le papier.

Une nouvelle déchèterie communautaire, située à Marquise, a été inaugurée en septembre 2004. Elle a été conçue pour répondre en plusieurs points aux critères de la Haute Qualité Environnementale.

La Communauté de Communes de La Terre des 2 Caps favorise également la réduction des déchets à la source et le recyclage en incitant au compostage individuel des déchets verts.

Le compostage permet de rendre à la terre ce qu'elle a produit et contribue à :

- réduire les tonnages d'ordures déposées en centre d'enfouissement,
- limiter l'augmentation des coûts d'élimination des déchets ménagers,
- obtenir gratuitement un amendement organique naturel de qualité et améliorer ainsi la fertilité du sol et la résistance des plantes.

Le PADD, traduit la volonté de poursuivre la politique communautaire en matière de tri sélectif et de gestion des déchets dans une démarche de progrès.

L'augmentation du tonnage des déchets liée à la croissance démographique sera compensée par des recommandations visant à :

- poursuivre les actions de sensibilisation,
- optimiser les collectes et transports de déchets en cherchant une réduction des transports de déchets par la route,
- maîtriser les déchets lors des projets d'aménagements et de constructions.
- diminuer les transports de déchets par route et raccourcir les trajets.
- prendre les dispositions nécessaires dans les PLU afin d'organiser le tri et la collecte sélective des ordures ménagères, notamment en adaptant l'aménagement des nouveaux quartiers ou constructions.
- se conformer au plan départemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés.
- tendre vers une maîtrise des déchets dans les chantiers de construction et d'aménagement.

2.10 EFFETS DU PROJET ET MESURES CONCERNANT LE BRUIT ET LES VIBRATIONS

2.10.1 RAPPEL DU DIAGNOSTIC ET ENJEUX

En application de la loi du 31 janvier 1992 relative à la lutte contre le bruit, un arrêté préfectoral relatif au classement des infrastructures de transport terrestre et à l'isolement acoustique des bâtiments dans les secteurs affectés par le bruit a été pris le 29 Novembre 1999. La réglementation qui l'accompagne a pour objet de prescrire des normes d'isolation acoustique.

Ainsi, un certain nombre d'infrastructures routières sont classées au titre des voies bruyantes :

- l'autoroute A16, classé en catégorie 1 (300 m),
- la ligne TGV « Nord-Europe » classée en catégorie 1 (300 m),
- la voie ferrée classée en catégorie 2 (250 m),
- La RD940, classée en catégorie 3 (100 m) et 4 (30 m) sur une partie de son linéaire entre Boulogne-sur-Mer et Calais,

La problématique des carrières est au cœur des réflexions. En effet, les activités carrières génèrent un trafic important lié à l'acheminement des matériaux, ce qui est d'ailleurs mis en évidence par le classement des RD191 et RD231 en catégorie 3 et 4. Il est vrai que le premier impact d'une carrière est le transport qu'elle génère.

L'exploitation carrière, à proximité des espaces d'habitations, est également source de vibration (tir de mines) et d'envol de poussières (Cf. chapitre sur la qualité de l'air).

La réduction du bruit et des vibrations est devenue un enjeu majeur pour la plupart des industriels.

2.10.2 INCIDENCES PREVISIBLES ET MESURES ENVISAGEES

Il est intéressant de noter que de nombreux efforts ont été faits pour éviter la multiplication de camions. Les carrières se sont particulièrement intéressées à la problématique du transport.

La part des transports alternatifs à la route est en augmentation et le rail et la voie d'eau sont privilégiés grâce à des actions concrètes :

- réorganisation complète de la chaîne d'approvisionnement,
- mise en place d'un terminal d'expédition par voie ferrée,
- signature d'une charte avec Voie Navigable de France et l'amidonier Roquette,
- outre la SNCF, passation d'un contrat avec Euro Cargo Rail.

La réduction du nombre de camions et le chargement des engins directement sous trémies réduisent les risques d'accident, limitent l'envol des poussières et améliorent le niveau sonore.

Entre 1997 et 2005, le transport des granulats par voie fluviale est passé de 16 000 à 300 000 tonnes par an pour les carrières du Boulonnais.

L'utilisation de ces modes de transport alternatifs à la route place la région parmi les plus en pointe sur le sujet. L'incidence sur les niveaux sonores est donc positive et tend à s'améliorer.

Les entreprises procèdent aussi à une large consultation pour se développer en harmonie avec les souhaits des riverains, les aspirations du personnel et l'objectif d'équité sociale des élus. Des réunions et des débats sont ainsi régulièrement organisés à l'attention des parties intéressées (bilan des poussières, enjeux logistiques, présentation du film « Savoir faire, savoir vert »...).

Le groupe Carrières du Boulonnais est certifié ISO 14001 et bientôt OHSAS 18001 (Occupational Health and Safety Assessment Systems - Outil basé sur le volontariat dans le but de maîtriser les risques sur la santé et la sécurité au travail et d'améliorer les performances). La norme ISO 14001 concerne le management environnemental. Elle repose sur le principe d'amélioration continue de la performance environnementale par la maîtrise des impacts liés à l'activité de l'entreprise.

Dans le prolongement de ces actions, le projet de voie de contournement Sud de l'arc urbain aura des effets positifs en permettant le report de trafic sur une infrastructure adaptée, hors zones agglomérées. Ce projet permettra d'envisager un traitement différent des axes actuels et entraînera une diminution des nuisances en traversée de Marquise et Rinxent.

La création d'un contournement aura pour conséquence de limiter les nuisances en éloignant les flux de trafic de transit au cœur de l'arc urbain. Lors de la définition précise de ces projets, la réalisation d'études acoustiques permettra de mettre en place – si nécessaire – les protections adéquates (protection des façades – merlons anti-bruit...). Conformément aux prescriptions préfectorales relatives au classement des infrastructures de transports terrestres, les habitations seront soumises à des normes d'isolation acoustique selon leurs affectations.

En ce qui concerne les futures zones d'activités, chaque entreprise est soumise à une réglementation concernant le bruit. Malgré cela, le cumul peut amener à une augmentation des niveaux sonores et donc à des perturbations acoustiques pour les riverains. La création de zones spécifiques pour l'implantation des établissements classés participe à cet effort de limitation des nuisances, qu'elles soient visuelles, olfactives ou sonores. Les distances et zones de transition éloigneront les éléments nuisants mais néanmoins nécessaires à leur activité (ventilation – climatisation – horaires de livraisons...).

En prévision de l'ouverture en 2014 du canal Seine-Nord Europe, le SCOT préconise un renforcement du transport ferroviaire et fluvial pour l'acheminement des matériaux issus des carrières.

Le projet préconise l'implantation des futures entreprises industrielles dans les communes de l'Arc Urbain et du Bassin Carrier. Seule la création de petites zones artisanales est envisagée dans les communes situées en dehors de l'Arc Urbain et du Bassin Carrier.

Dans tous les cas, les risques (risques sur l'environnement, la sécurité ou la santé) et les nuisances (vues, trafics, odeurs, bruits, rejets, pollutions ...), devront être intégrés afin de prévoir les éventuels aménagements à prévoir pour les atténuer.

Le SCOT prescrit les actions suivantes en matière de prévention des nuisances sonores :

- Proposer une accessibilité et une desserte adaptées,
- Concevoir une bonne fluidité des déplacements et une bonne desserte du site tout en diminuant les impacts et nuisances du trafic,
- Favoriser les transports alternatifs lourds (réseaux ferrés et fluviaux),
- Assurer la sécurité et la mixité des différents modes de transports en favorisant les modes doux,

- Connecter intelligemment le parc à son territoire par les réseaux et voies existants ou en créer de nouveaux. Le parc d'activités doit être considéré comme un nouveau quartier à part entière de la ville,
- Prévoir ou améliorer la desserte par les transports en commun. Inciter à leur usage en installant des arrêts bien étudiés,
- Favoriser l'utilisation des modes de déplacements doux par des pistes dédiées,
- Elaborer un plan de circulation intégrant tous les modes de déplacement,

3 INDICATEURS DE SUIVI

Afin de permettre une analyse de l'évolution du territoire au regard du SCOT, la mise en place d'un socle de données comparatives est essentielle pour mesurer les incidences réelles du document d'urbanisme sur l'environnement.

Pour ce faire, les indicateurs suivants ont été identifiés.

Beaucoup de ces données pourront être intégrées et gérées via un Système d'Information Géographique à constituer par le territoire communautaire (ou par délégation). Ce système d'information géographique sera enrichi au fur et à mesure par des données qualitatives, quantitatives issues des différentes études techniques qui seront engagées par la CCT2C au travers des projets mis en œuvre.

N°	Nom de l'Indicateur et objectif	Définition	Origine des données	Etat de la connaissance
1- Evolution générale de l'occupation des sols				
1	Réalisation d'un bilan chiffré de l'occupation des sols existante (% d'espaces urbanisés, % d'espaces agricoles, % d'espaces naturels majeurs, % d'espaces naturels simple (sans protection réglementaire), % d'espaces forestiers protégés par le L130-1 et suivants du code de l'urbanisme, % de zones humides) Mesures des zones stables (n'ayant pas connu d'évolution)	% ou en Ha	Base SIG Orthophoto Base Corine Land Cover	Atlas cartographique détaillé de l'occupation des sols
2- Evolution de l'urbanisation				
2.1	A vocation de logements Consommation de l'espace à destination de l'habitat Analyse du rythme de l'évolution annuelle moyenne de l'urbanisation à l'échelle de la CCT2C (consommation des zones AU) Potentiel annuel moyen d'espaces mutables renouvelés	Nb ou Ha	Base SIG, service urbanisme (permis de construire) Orthophoto	Bilan quantitatif
2.2	A vocation économique Consommation de l'espace à destination économique	Ha ou%	Base SIG, Chambre du Commerce Orthophoto	Bilan quantitatif
2.3	Evolution de l'urbanisation à vocation d'équipements (infrastructures et superstructures) Consommation de l'espace à vocation d'équipements	Ha ou% ou km	Orthophoto	
3 - Les paysages				
3	Suivi photographique des sites paysagers sensibles : - Littoral - Evolution de la protection des éléments de petit patrimoine (lavoirs, fontaines, calvaires...)	Photos	PNR	Base de données à enrichir
4- Le milieu naturel				
4	Suivi Phytosociologique des espèces indicatrices Suivi des zones humides	Indicateur à construire	DIREN PNR	Base de données à enrichir
5- Le milieu agricole				
5.1	Evolution de la S.A.U.	Ha ou %	SIG Chambre Agriculture	RGA 1999

N°	Nom de l'Indicateur et objectif	Définition	Origine des données	Etat de la connaissance
6- Les ressources naturelles				
6.1	Les cours d'eau Evolution de la qualité	Indicateur de qualité existant	Agence de l'eau Artois-Picardie / DIREN	
6.2	Les eaux souterraines Evolution de la qualité Evolution de la protection réglementaire des captages Evolution du volume d'eau consommé/aux capacités	Indice Nb m ³ /hab/an	DDASS	Base de données à enrichir
6.3	L'air Evolution de la qualité de l'Air Evolution des déplacements alternatifs à la voiture : - Répartition modale - Fréquentation des transports en commun - Nombre de kilomètres de pistes cyclables	Indice Atmo + polluants % Nb Km	Atmo Carriers	Indice existant Base de données à construire-
7- Les risques naturels et technologiques				
7.1	Analyse des arrêtés de catastrophes naturelles sur les différents risques : récurrence, évolution de la vulnérabilité des biens et personnes exposées	Nb et/ou coût	Prim.net Communes	
7.2	Evolution du nombre d'ICPE	Nb	DRIRE	
7.3	Evolution des sites et sols pollués	Nb	Base données Basol/Basias	
8- L'utilisation des transports en commun				
8.1	Suivi de la fréquentation mensuelle et annuelle des lignes de bus 3 et 44 du réseau Colvert Littoral	Nb de passagers	Calais Ardres Transport	Données existantes
8.2	Suivi de la fréquentation de la ligne 12 « Lille Hazebrouck Calais Boulogne-sur-Mer » aux gares du Haut Banc, de Marquise-Rinxent et de Wimereux	Nb de passagers	TER SNCF	Données existantes
9- La part énergétique				
9.1	Evolution de l'énergie totale consommée sur le territoire	mW	DRIRE/ADEME	Base de données à construire
9.2	Evolution du rythme annuel moyen de constructions exploitant un dispositif d'énergie renouvelable (panneaux solaires, tuiles...)	Nb	service droit des sols ?	Base de données à construire
9.3	Evolution du nombre de constructions exploitant les principes énergétiques HQE	Nb	service droit des sols	Base de données à construire
9.4	Evolution des déplacements alternatifs à la voiture (cf indicateurs qualité de l'air)			Base de données à construire
10- Les déchets				
10.1	Quantité des ordures ménagères produites par habitant	Kg/jour/hab	CCT2C	
10.2	Evolution de la quantité totale des déchets recyclés	% / total	CCT2C	
10.3	Effort de la collectivité pour sensibiliser au recyclage	Nb de points déchets Bulletin d'information	CCT2C	Base de données à enrichir

N°	Nom de l'Indicateur et objectif	Définition	Origine des données	Etat de la connaissance
11- Le foncier				
11.1	<p>L'outil d'observation stratégique du foncier est un outil qui sert à suivre les mécanismes des marchés, le dynamisme et le dysfonctionnement. Il permet d'organiser la réflexion pour la prise de décision des actions foncières à entreprendre. Pour être efficace, il nécessite un suivi et une évaluation.</p> <p>Cet outil de suivi peut être mis en place par exemple au niveau des intercommunalités. Une partie de ce suivi peut néanmoins être réalisé au niveau communal (suivi des permis de construire).</p>	<ul style="list-style-type: none"> - l'offre et la demande de biens immobiliers - la localisation et le volume des transactions - le profil des propriétaires, des vendeurs et des acquéreurs - le suivi du prix des terrains et des constructions - l'usage et l'occupation de l'espace - le suivi de la mutabilité et de la constructibilité des terrains - l'évaluation des disponibilités foncières existantes 	<p>Déclarations d'intention d'aliéner (DIA), SITADEL, ECLN, FILOCOM, Extraits d'actes de mutation, Perval-Base, MIN et BIEN, Base cadastrale, MAJIC II etc...</p>	<p>Base de données à construire</p>

RESUME NON TECHNIQUE du SCOT PAYSAGER DE LA CCT2C

La communauté de communes de La Terre des 2 Caps est une structure intercommunale de 21 communes occupant un territoire de 183 km².

Ces communes sont : AMBLETEUSE, AUDRESSELLES, AUDINGHEN, WISSANT, TARDINGHEN, AUDEMBERT, BEUVREQUEN, BAZINGHEN, SAINT-INGLEVERT, HERVELINGHEN, LEUBRINGHEN, MARQUISE, RINXENT, RETY FERQUES LEULINGHEN-BERNES, LANDRETHUN le NORD, OFFRETHUN, WACQUINGHEN, WIERRE-EFFROY, MANINGHEN-HENNE,

20 806 habitants résident sur ce territoire (données filocom 2005).

La CCT2C fait partie du Parc Naturel des Caps et Marais d'Opale.

Les 21 communes de la CCT2C sont situées entre deux agglomérations importantes que sont BOULOGNE SUR MER et CALAIS et jouxtent 5 intercommunalités :

- communauté d'agglomération du CALAISIS,
- communauté de communes du sud-ouest du Calaisis,
- communauté de communes des 3 pays,
- communauté de communes de DESVRES et SAMER
- communauté d'agglomération du BOULONNAIS.

La CCT2C est membre du pays du Boulonnais avec la communauté d'agglomération du BOULONNAIS et la communauté de communes de DESVRES et SAMER.

Son territoire est intégré dans le périmètre d'action de la chambre de commerce et d'industrie de CALAIS.

Elle a, en 2002 obtenu de réaliser un SCOT à l'échelle de son territoire.

Elle engagé cette démarche en janvier 2006 avec le bureau d'études SOREPA. Puis a poursuivi cette démarche avec Boulogne sur Mer Développement Côte d'opale et le PNR depuis le début de l'année 2009.

Elle a fait le choix du paysage comme base structurante dans le travail du SCOT. On parle ainsi du SCOT paysager de la CCT2C.

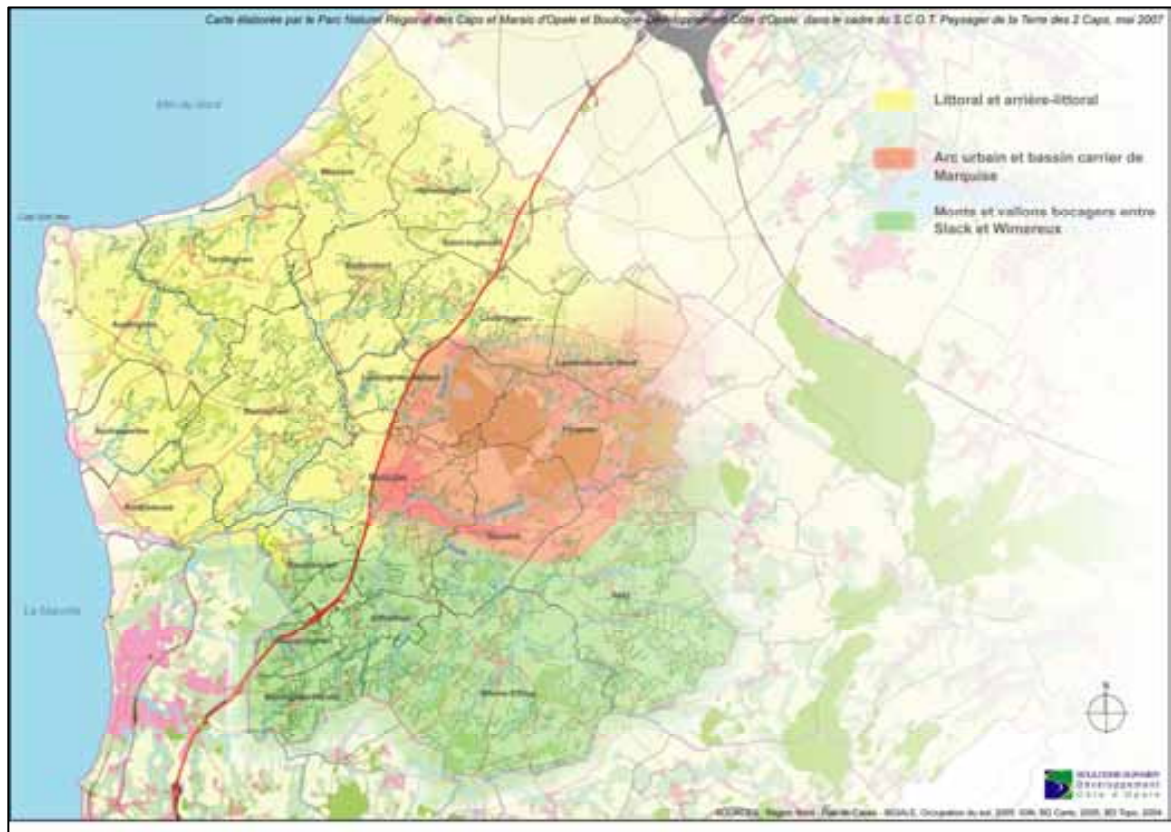
3 grands paysages ont ainsi pu être identifiés :

Le paysage du littoral et de l'arrière littoral

Le paysage du bassin carrier de MARQUISE et de l'arc urbain

Le paysage des Monts et vallons entre SLACK et WIMEREUX

La carte qui suit expose cette approche :



Par ailleurs, le projet (PADD) s'est constitué autour de 3 g orientations qui ont servi de fil conducteur au DOG.

I-Notre projet de territoire : le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)

1-1le rôle assigné au PADD

1-2un territoire cohérent

1-3l'ambition de La Terre des 2 Caps : le paysage

2-La communauté de communes de la Terre des 2 Caps, territoire d'exception entre 2 agglomérations sur lequel s'affirment trois paysages

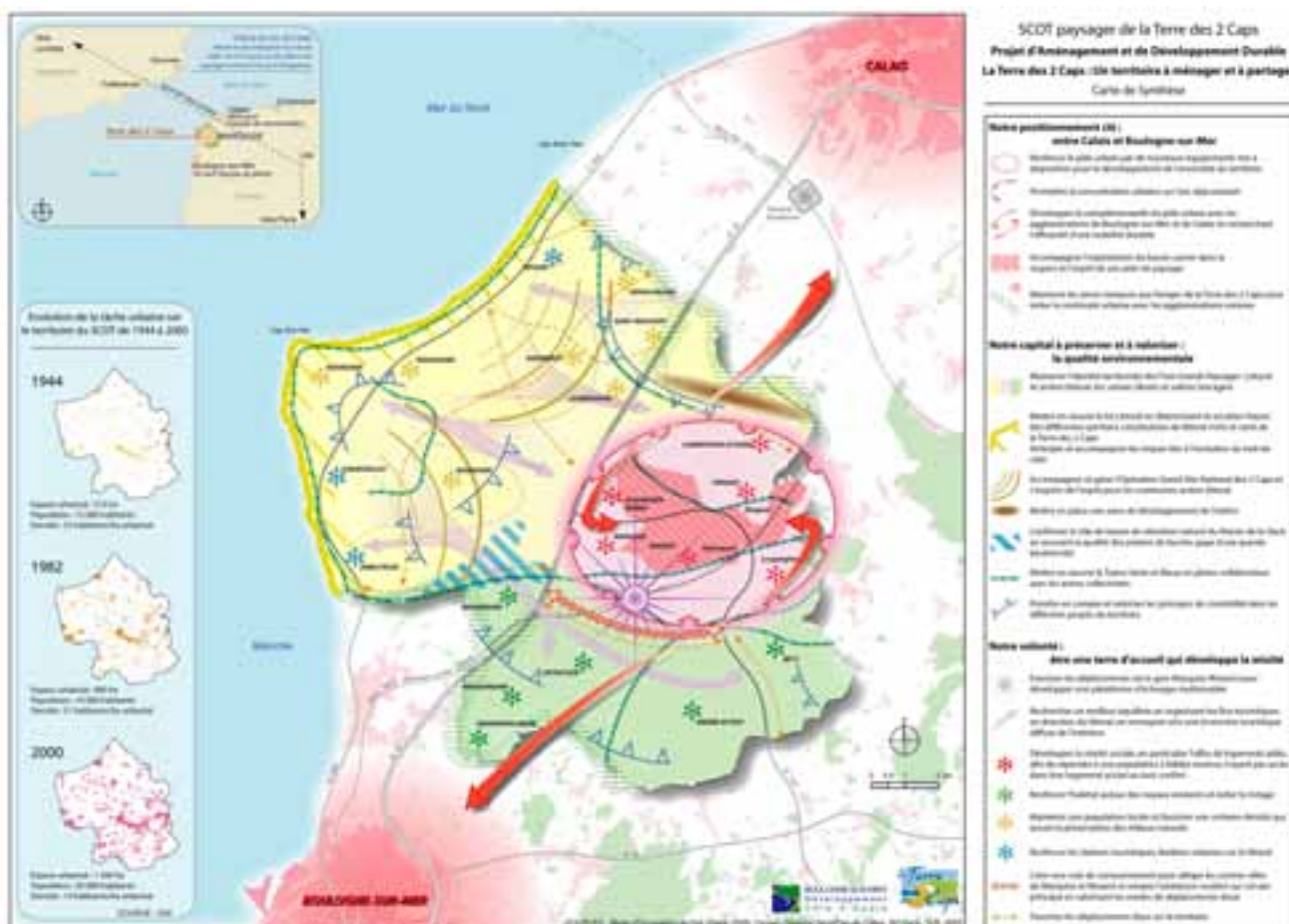
2-1notre positionnement clé entre Calais et Boulogne sur Mer

2-2Notre capital à préserver et à valoriser : la qualité environnementale

2-3 Notre volonté : être une terre d'accueil qui développe la mixité

3-nos engagements pour l'avenir des 3 grands paysages

Ces éléments sont présents dans la carte suivante :



Enfin, des thèmes guidé l'élaboration du document d'orientation générale et ont servi de base à la concertation. Il s'agit :

- l'habitat et le logement : étude fine et projection (dossier en annexe)
- le littoral et l'application de la loi : paysage préservé, maintien des activités
- l'architecture et élaboration du carnet (dossier en annexe)
- les déplacements au travers de la gare de MARQUISE-RINXENT et son évolution : une étude est sur le point d'être lancée

Enfin, le suivi se mettra en place avec les des démarches définies dans le document intitulé « Evaluation Environnementale » situé dans le rapport de présentation. Enfin, des précisions sur le suivi sont mentionnées dans la « notice ».

Résumé non technique

La communauté de communes de La Terre des 2 Caps est une structure intercommunale de 21 communes occupant un territoire de 183 km².

Ces communes sont : AMBLETEUSE, AUDRESSELLES, AUDINGHEN, WISSANT, TARDINGHEN, AUDEMBERT, BEUVREQUEN, BAZINGHEN, SAINT-INGLEVERT, HERVELINGHEN, LEUBRINGHEN, MARQUISE, RINXENT, RETY FERQUES LEULINGHEN-BERNES, LANDRETHUN le NORD, OFFRETHUN, WACQUINGHEN, WIERRE-EFFROY, MANINGHEN-HENNE,

20 806 habitants résident sur ce territoire (données filocom 2005).

La CCT2C fait partie du Parc Naturel des Caps et Marais d'Opale.

Les 21 communes de la CCT2C sont situées entre deux agglomérations importantes que sont BOULOGNE SUR MER et CALAIS et jouxtent 5 intercommunalités :

- communauté d'agglomération du CALAISIS,
- communauté de communes du sud-ouest du Calaisis,
- communauté de communes des 3 pays,
- communauté de communes de DESVRES et SAMER
- communauté d'agglomération du BOULONNAIS.

La CCT2C est membre du pays du Boulonnais avec la communauté d'agglomération du BOULONNAIS et la communauté de communes de DESVRES et SAMER.

Son territoire est intégré dans le périmètre d'action de la chambre de commerce et d'industrie de CALAIS.

Elle a, en 2002 obtenu de réaliser un SCOT à l'échelle de son territoire.

Elle engagé cette démarche en janvier 2006 avec le bureau d'études SOREPA. Puis a poursuivi cette démarche avec Boulogne sur Mer Développement Côte d'opale et le PNR depuis le début de l'année 2009.

Elle a fait le choix du paysage comme base structurante dans le travail du SCOT. On parle ainsi du SCOT paysager de la CCT2C.

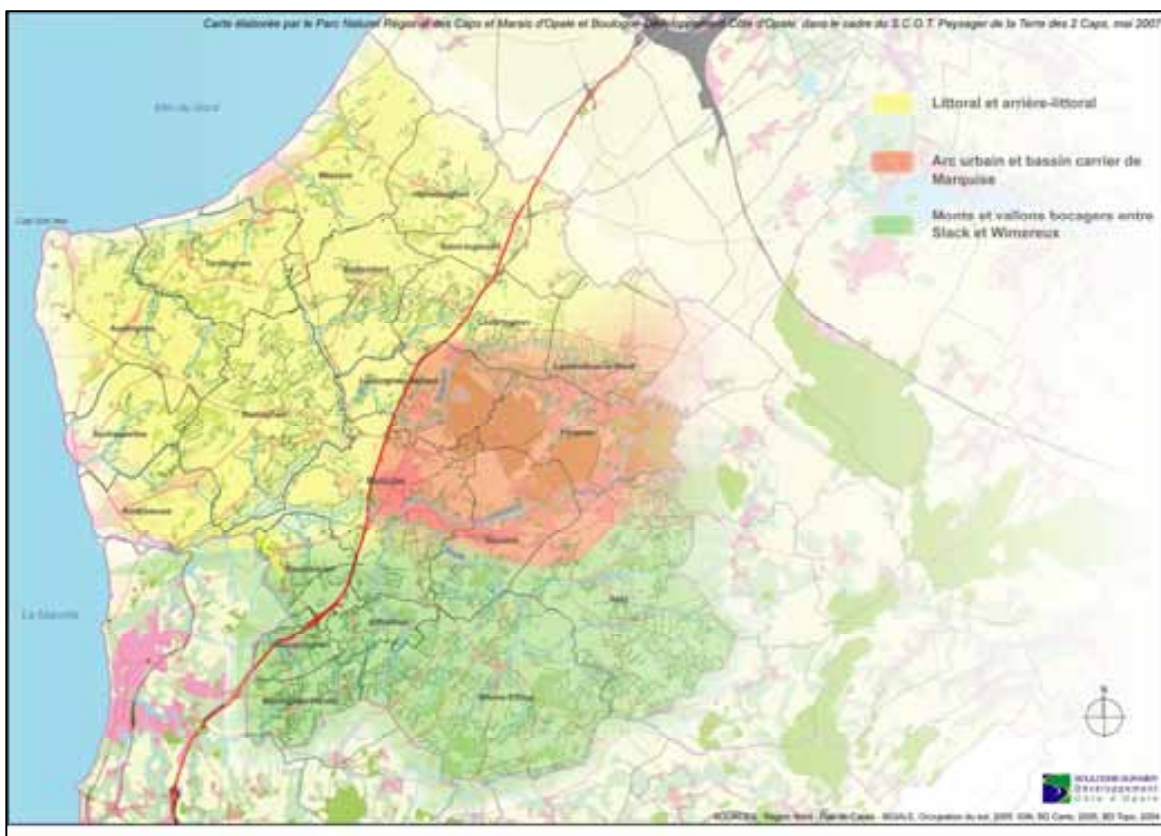
3 grands paysages ont ainsi pu être identifiés :

Le paysage du littoral et de l'arrière littoral

Le paysage du bassin carrier de MARQUISE et de l'arc urbain

Le paysage des Monts et vallons entre SLACK et WIMEREUX

La carte qui suit expose cette approche :



Par ailleurs, le projet (PADD) s'est constitué autour de 3 g orientations qui ont servi de fil conducteur au DOG.

I-Notre projet de territoire : le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)

1-1le rôle assigné au PADD

1-2un territoire cohérent

1-3l'ambition de La Terre des 2 Caps : le paysage

2-La communauté de communes de la Terre des 2 Caps, territoire d'exception entre 2 agglomérations sur lequel s'affirment trois paysages

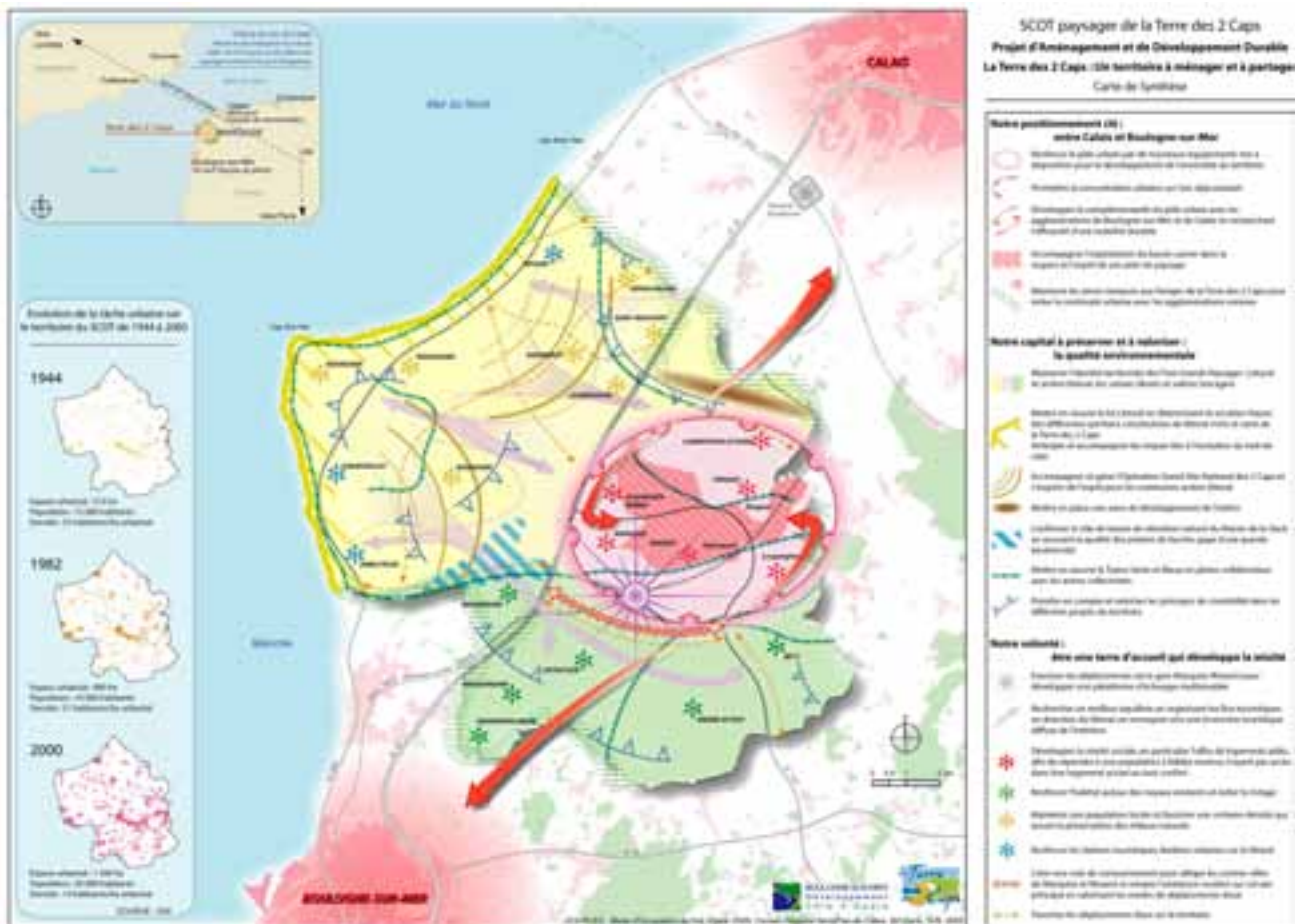
2-1notre positionnement clé entre Calais et Boulogne sur Mer

2-2Notre capital à préserver et à valoriser : la qualité environnementale

2-3 Notre volonté : être une terre d'accueil qui développe la mixité

3-nos engagements pour l'avenir des 3 grands paysages

Ces éléments sont présents dans la carte suivante :



Enfin, des thèmes guidé l'élaboration du document d'orientation générale et ont servi de base à la concertation. Il s'agit :

- l'habitat et le logement : étude fine et projection (dossier en annexe)
- le littoral et l'application de la loi : paysage préservé, maintien des activités
- l'architecture et élaboration du carnet (dossier en annexe)
- les déplacements au travers de la gare de MARQUISE-RINXENT et son évolution : une étude est sur le point d'être lancée

Enfin, le suivi se mettra en place avec les des démarches définies dans le document intitulé « Evaluation Environnementale » situé dans le rapport de présentation. Enfin, des précisions sur le suivi sont mentionnées dans la « notice ».