

Le sud de l'Oise : Impact de la pression de l'Île-de-France sur l'aménagement du territoire



Introduction

Dans le sud de l'Oise, la coexistence d'espaces très contrastés sur les plans démographique, social et économique engendre la mise en œuvre d'actions concertées en matière d'aménagement du territoire et plus particulièrement dans le contexte actuel de transitions économiques.

La rencontre territoriale consacrée au sud de l'Oise a pour objectif d'éclairer et d'échanger sur les impacts du rayonnement de l'Île-de-France sur l'aménagement de ce territoire dans le contexte actuel de fortes transitions environnementales.

Après un état des lieux des situations démographiques et économiques et une analyse des conséquences de la pression urbaine francilienne sur les évolutions du bâti, seront présentés aux acteurs, quelques outils à la disposition des territoires afin d'harmoniser développement et préservation des espaces.

Chiffres-clés

Population



- **189** communes
- **344 100** habitants (01/01/2020)
- **41,5 %** de la population du département de l'Oise
- **5,7 %** de la population des Hauts-de-France

Niveau de vie



- **22 800 euros** en 2019 (source Insee)

Emploi



- **104 000** emplois en 2019 soit 4,9% des Hauts-de-France
- La logistique représente **12 %** de l'emploi salarié du sud de l'Oise
- Un marché du travail intégré à l'Île-de-France. Près d'un actif sur deux résidents (occupés) y travaille : **85,3 %** sorties d'actifs vers l'Île-de-France et **23,5 %** entrées d'actifs franciliens

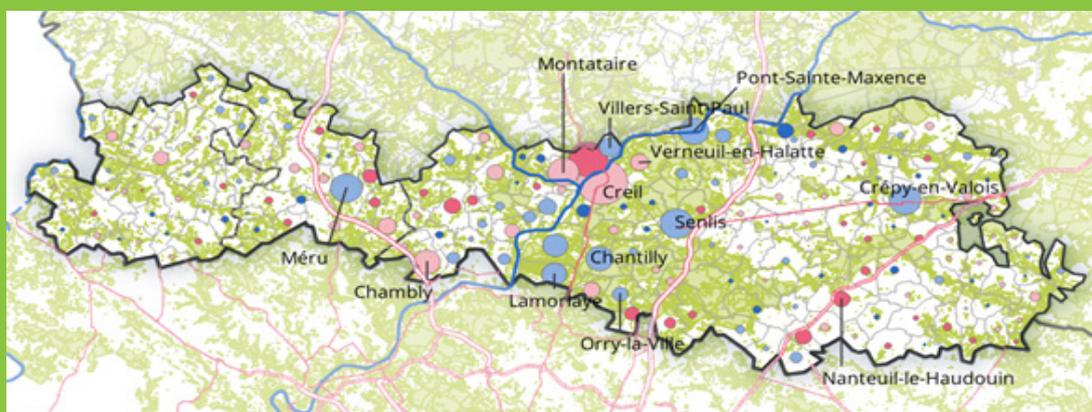
Portrait démographique et économique du sud de l'Oise

(E. De-Vos, L. Leroux, INSEE)

Le territoire du sud de l'Oise (cf. périmètre), compte 344 100 habitants en 2020, soit 41,5 % de la population de l'Oise et près de 6 % de celle des Hauts-de-France. Ce territoire, à la fois urbanisé et recouvert sur un quart de sa superficie de forêts et de milieux semi-naturels, bénéficie d'une forte attraction de l'Île-de-France qui se traduit par de nombreux flux domicile-travail facilités par la présence d'un réseau de transport structurant.

Dans ce contexte, le sud de l'Oise a connu une forte expansion démographique dès les années 1960, sous l'effet du desserrement de l'habitat francilien et d'un excédent des naissances sur les décès. En 60 ans, sa population a presque doublé (+88 % contre seulement +17 % dans la région et +40 % en France Métropolitaine). Si depuis les années 1990, la croissance démographique s'est nettement ralentie, sa

population s'y renouvelle plus qu'en moyenne : les arrivées et les départs d'habitants représentent autour de 4 % de sa population moyenne par an (autour d'1 % en Hauts-de-France). Cependant, les progressions sont très contrastées au sein du territoire. Si Creil et sa banlieue (Nogent-sur-Oise, Montataire) continuent à gagner des habitants, la plupart des autres villes en perdent. Dans l'ensemble, ce sont les communes situées près des axes de transports qui demeurent les plus dynamiques. Si les tendances démographiques persistaient, la population devrait se maintenir à l'horizon 2070 (-0,1%), alors que la population de l'Oise devrait chuter de 4,3% et celle de la région de 10%. Mais les contrastes au sein du territoire devraient perdurer.

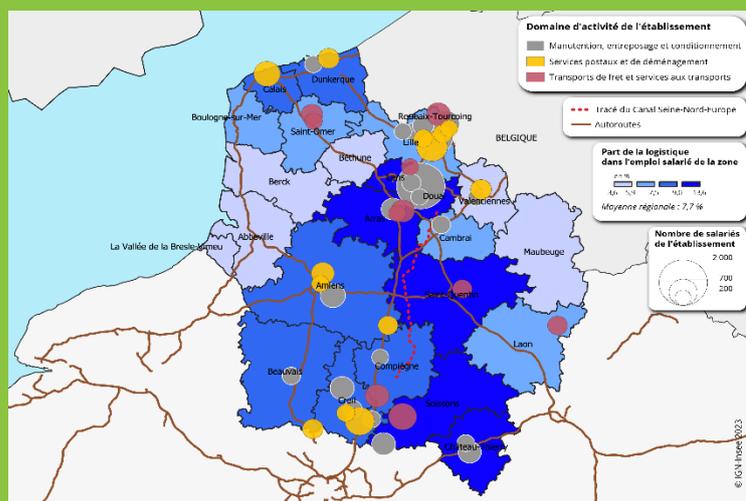


En 2019, le territoire du sud de l'Oise compte 104 000 emplois, soit près de 5 % des emplois des Hauts-de-France. Depuis 2013, le nombre d'emplois a diminué plus rapidement qu'en moyenne régionale (- 3,6 % contre - 0,7 %). L'industrie et les services y sont légèrement mieux représentés qu'en moyenne régionale contrairement à l'agriculture et à la construction.

Limitrophe à l'Île-de-France, le sud de l'Oise bénéficie d'atouts ayant permis l'implantation des activités logistiques. Ce secteur, porteur d'emplois, notamment par la progression des ventes en lignes ces dernières années, couvre 12 % des salariés du sud de l'Oise (7,7 % en Hauts-de-France). En particulier, à Senlis, les sociétés Sanef et Amazon

couvrent une grande partie des 1200 salariés travaillant dans ce secteur. Cependant, ces activités génèrent différentes externalités négatives : pollution, engorgement des axes de communication et artificialisation à prendre en compte dans les réflexions sur l'aménagement du territoire.

LES ACTIVITÉS LOGISTIQUES EN HAUTS-DE-FRANCE EN 2020



Enjeux et évolution de l'habitat dans l'Oise

(L. Hermange, DREAL)

L'influence de l'Île-de-France sur le département de l'Oise et plus particulièrement sa partie sud, se traduit par des enjeux forts en matière d'habitat et de leur aménité.

Après une phase d'expansion très forte entre 1990 et 1999 dans l'Oise, la croissance des ménages, facteur déterminant sur la pression et l'offre de logements, connaît un net ralentissement (0,8 % par an) depuis 2013 ; ce phénomène régional et national s'explique par le ralentissement démographique.

La croissance des ménages demeure cependant un peu plus soutenue dans le sud (+1 à 1,5 %) sur les territoires du pays de Valois, des communautés de communes Thelloise et des Sablons notamment ; il est plus contrasté sur d'autres territoires comme ceux de Creil et de Senlis, avec un taux compris entre 0 et 0,5 %.

Quand on évoque les ménages, il est important de connaître les conditions d'accès au logement.

Dans le sud du département, moins de 40 % des ménages sont éligibles au parc HLM et moins de 30 % de pro-

priétaires occupants sont éligibles aux aides de l'Anah. On constate pourtant depuis 2016 une forte hausse de la demande d'accès au logement social sur certains pôles urbains comme celui de Creil.

Par ailleurs, les logements ne sont pas toujours adaptés aux besoins des ménages : alors que les 2/3 tiers des ménages sont de petite taille, les résidences principales en T1 et T2 ne représentent que 14 % du parc de logements. Ainsi, les logements existants sont souvent sous-occupés. Il n'est pas rare que les ménages composés d'une ou deux personnes vivent dans des grands logements (T3 ou T4).

De plus, la structuration du parc de logements dans l'Oise évolue peu depuis plusieurs années. Celui-ci est plutôt en bon état comparativement à d'autres départements et est constitué majoritairement de maisons individuelles, soit environ 2 logements sur 3.

Cependant, la part des logements collectifs augmente régulièrement depuis une dizaine d'années. Ils se concentrent, sans surprise, au sein des pôles urbains (Beauvais, Com-

piègne, Creil et Chantilly) pouvant atteindre localement des taux de 80 %. Depuis 20 ans, le niveau de vacance augmente régulièrement pour atteindre en moyenne plus de 7 % des logements en 2019, avec plus de 10 % sur Creil par exemple. Si ce phénomène est national, il est plus prégnant dans l'Oise et en région Hauts-de-France. Il doit alors sensibiliser les politiques locales du logement à l'échelle notamment des EPCI pour définir les raisons de cette vacance de longue durée, et si le parc reste toujours adapté aux besoins de la population, pour leur remise éventuelle sur le marché.

Parallèlement, le sud de l'Oise se démarque par des prix médians dans « l'ancien » de l'ordre de 180 000 € pour une maison individuelle supérieurs à la moyenne régionale et localement pouvant dépasser les 280 000 € sur les secteurs de Senlis et Chantilly. La proximité et la pression de l'Île-de-France impactent indubitablement le marché immobilier de ces territoires. Cette attraction francilienne se ressent également sur les prix des terrains à bâtir qui peuvent être deux fois supérieurs à la moyenne régionale.

Évolution de l'occupation des franges franciliennes des Hauts-de-France (P. Poupinot, Oise Les Vallées)

Deux préalables sont exprimés concernant le suivi de l'occupation des sols et les limites des franges franciliennes.

SUIVI DE L'OCCUPATION DE L'ESPACE

C'est un suivi ancien pour l'agence d'urbanisme à travers la mise en place d'un observatoire local : délimitation de la tache urbaine à partir des photos aériennes et par la localisation des permis de construire accordés pour lesquels les travaux étaient commencés. Cette observation est très utile pour les suivis/évaluations de ScoT et de PLUi comme la loi le

demande. Plus récemment, le Cere-ma a créé un observatoire national de l'artificialisation, à partir des fichiers fonciers (taxe foncière) à une maille communale. C'est un suivi global à l'échelle nationale intéressant, mais plus difficile à utiliser à l'échelle locale.

Enfin, la Région Hauts-de-France, avec un certain nombre de partenaires financiers est en train de va-

lider une Occupation du Sol à Deux Dimensions (OCS2D) disponible à terme sur la plateforme Géo 2France et qui recense nombreux types d'espaces (urbains, agricoles et naturels) selon deux dimensions : le couvert du sol et l'usage du sol. Cet OCS2D va être utilisé pour les prochains documents de planification (SRADDET, ScoT et PLU).

DÉLIMITATION DES FRANGES FRANCIENNES

Comme le montre la carte des 5 espaces à enjeux du SRADDET, le territoire concerné ne peut pas être finement délimité et concerne aussi bien le sud de l'Oise que le sud de l'Aisne (cf. carte des 5 espaces à enjeux).

Dans les Hauts-de-France, le taux d'artificialisation observé entre 2011

OCCUPATION DES FRANGES FRANCIENNES ET LEUR ÉVOLUTION

Dans les franges franciliennes, le flux d'artificialisation a concerné 340 hectares nouveaux par an de terres Naturelles, Agricoles et Forestières depuis 2010, dont autant de surface pour l'activité que pour l'habitat sur l'ensemble de la période. C'est une originalité par rapport à d'autres territoires.

Les franges franciliennes ont elles aussi connu un ralentissement des flux d'artificialisation, mais moins nettement qu'à l'échelle de la région. La réduction concerne les surfaces dédiées à l'habitat (passées de 180 hectares en moyenne par an à 120 hectares annuels, ces dernières années). Elle peut s'expliquer en partie par le ralentissement de la construction de logements. En effet, l'Oise et l'Aisne enregistrent une baisse de 20 % de logements commencés par an, entre 2016 et 2020, par rapport aux 4 années qui précèdent. Elle peut aussi être mise en lien avec un grand nombre d'opérations réalisées récemment dans des grandes friches ou des « dents creuses » et qui n'ont pas généré d'artificialisation de terres NAF.

En revanche, l'activité économique, 140 hectares annuels en moyenne

CONCLUSION

Après avoir saisi des opportunités, il est nécessaire voire indispensable d'établir une stratégie globale, à l'échelle des EPCI et des communes mais aussi en InterScot pour ne pas uniquement subir les conséquences néfastes, mais tirer parti de la proximité francilienne tout en restant attractif aussi bien pour les habitants que pour le monde économique.

et 2021, c'est-à-dire la surface artificialisée rapportée à la superficie du territoire régional, est le 5e taux le plus élevé au sein des 13 régions.

Dans cette région voisine de la métropole parisienne, en moyenne 1 700 hectares par an ont été artificialisés depuis 2010. L'artificialisation a sensiblement ralenti par rapport au début des années 2010. Ce ralentis-

entre 2016 et 2011, est devenue la première « vocation » consommatrice d'espace. Les franges franciliennes connaissent actuellement une « sur-artificialisation » dédiée aux zones économiques, par rapport à la région. En effet, un quart des surfaces artificialisées consacrées aux activités, dans les Hauts-de-France, a eu lieu récemment dans les franges franciliennes, qui représentent environ 20 % de la surface de la région et 16 % de la population et 16 % des emplois. L'artificialisation pour l'activité apparaît plus importante dans les intercommunalités en lisières du Val d'Oise et de Seine et Marne, ainsi que dans les 3 grandes agglomérations de l'Oise. Parmi les territoires en lisières, la Thelloise, les Sablons, le Valois, notamment, mettent en avant leurs atouts incontestables : position stratégique et excellente desserte routière, cadre rural de qualité, des plus grandes emprises pour un coût foncier plus réduit qu'en Île-de-France.

Ce modèle de développement économique, basé sur des grandes emprises foncières et sur la mono-activité commerciale et / ou logistique (avec pas ou peu de sites de production, de transformation, etc.) apparaît en contradiction avec les démarches qui tentent de sauver le petit commerce et l'animation des centres-villes et centres-bourgs :

sement concerne surtout l'artificialisation dédiée à l'habitat, passée de 1 100 hectares par an, entre 2010 et 2015, à 800 hectares par an, plus récemment. Comme au niveau national et dans les autres régions, l'artificialisation pour l'habitat reste prédominante par rapport à celle destinée à l'activité.

Action cœur de ville et Petites villes de demain. Aujourd'hui et pour l'avenir, la loi Climat et résilience remet en question ce rythme d'artificialisation et ce modèle de développement économique, davantage opportuniste que stratégique, défini à l'échelle de « micro-SCOT » et soumis à la pression des promoteurs et porteurs de projets. En effet, avec les « Inter-SCOT », l'échelle de réflexion va s'élargir pour mettre en œuvre des objectifs de -50 % de consommation foncière à 2031 et de Zéro Artificialisation Nette à 2050.

D'ici là, il s'agit de résister face à la pression des promoteurs, tout en répondant aux besoins d'emplois, et de « composer » avec les zones existantes notamment en gérant mieux les flux générés, en passant du mode exclusivement routier au multimodal, fluvial, mais aussi en optimisant l'espace des zones existantes : réhabilitation d'anciennes zones, réduction des espaces de parking au sol, limitation des emprises de bâtiments avec bâtiments plus hauts et mixité des activités (logistique au rez-de-chaussée et activités artisanales à l'étage), verdissement des espaces, production d'énergie sur les sites d'activités, valorisation des filières de l'économie circulaire.



La charte Poids Lourds du département de l'Oise : une démarche originale et partenariale

(C. Marion, Dép. de l'Oise)

LE DÉVELOPPEMENT DE L'ACTIVITÉ DANS LE SUD DE L'OISE SE MANIFESTE PAR L'AUGMENTATION DU TRAFIC DES POIDS LOURDS

Le développement économique comporte de manière générale une fonction de transfert et le transport de marchandises a de tout temps concouru à son essor. Si les politiques publiques s'efforcent d'infléchir une répartition modale largement favorable au transport routier pour notamment « décarboner » cette fonction, la circulation des poids lourds sur nos routes demeure une manifestation tangible de l'activité industrielle, logistique ou commerciale dans l'environnement des entreprises qui font vivre nos territoires.

Cette circulation se fait à présent prégnante dans la partie sud de l'Oise

LES NUISANCES DÉNONCÉES PAR LES POPULATIONS RIVERAINES MOBILISENT LE DÉPARTEMENT DE L'OISE AUX CÔTÉS DES ÉLUS LOCAUX

L'accroissement des signalements adressés au Département de l'Oise dénonçant les troubles apportés par la circulation des poids lourds à ses territoires et à leurs populations a conduit sa présidente à mettre en place, dans le cadre de la mandature installée en 2021, une délégation spéciale inédite confiée sur ce thème à un conseiller départemental.

UNE « CHARTE DÉPARTEMENTALE DE LA CIRCULATION ET DU STATIONNEMENT DES POIDS LOURDS DANS L'OISE » CONÇUE DANS UNE DÉMARCHÉ PARTENARIALE ET CONCERTÉE

L'initiative du Département de l'Oise vise à favoriser la cohabitation entre activités et populations et à réduire les nuisances subies par les uns et les difficultés rencontrées par les autres. Le Département entend, dans une démarche de concertation, rassem-

comme elle l'était déjà, de longue date, le long du corridor constitué entre l'autoroute A1 et la vallée de l'Oise, berceau industriel du département.

La situation géographique du département de l'Oise, et particulièrement de ces franges sud et sud-est, aux portes de l'Île-de-France – premier pôle urbain français – et au débouché du corridor d'infrastructures pour l'heure encore largement autoroutières reliant cette région à l'Eurométropole lilloise, à la Grande-Bretagne et au Benelux, rend, en effet, ce territoire propice à l'implantation d'activités logistiques, notamment d'entreposage.

Le prix et la disponibilité du foncier amènent les investisseurs à y trouver des terrains que la couronne parisienne n'est plus en état d'offrir, par ailleurs bien desservis par les

Depuis lors, les services du Département et ce conseiller départemental, M. Luc CHAPOTON, ont entrepris l'examen des situations diverses qui suscitent l'exaspération de riverains et des élus locaux. Leurs déplacements à la rencontre de ces élus et, de manière plus générale, des différents acteurs publics et privés concernés par ces situations dessinent une carte où les territoires frontaliers de l'Île-de-France sont sur-représentés.

bler et responsabiliser les partenaires publics et privés du territoire dont les actions conjuguées à raison de leurs compétences respectives sont de nature à faire émerger des solutions de maîtrise du trafic des poids lourds dans les environnements habités, à la fois pérennes et de terme proche, tout en étant nécessairement respectueuses de l'activité économique dont le département a besoin.

Cette initiative, déjà riche des échanges qu'elle suscite et des dia-

réseaux routiers magistral et principal. Dans le même temps, la construction du Grand Paris trouve sur ces marges un exutoire de proximité à ses déchets de chantier à travers les carrières ouvertes au remblaiement.

Ainsi, les routes de l'Oise supportent un trafic de poids lourds dont la croissance est alimentée directement par cette configuration et ces circonstances. Au trafic lourd attaché à l'activité logistique ou encore drainé par l'activité des grands chantiers de construction, s'ajoute de surcroît celui nouvellement généré sur ce territoire comme sur bien d'autres espaces ruraux par le développement des équipements amenés par la transition énergétique, unités de méthanisation et parcs éoliens en particulier.

Gestionnaire d'un réseau routier dont il doit garantir la viabilité et la sécurité et autorité de police de la circulation sur les routes départementales hors des agglomérations, le Département est lui-même directement confronté aux dommages causés à ses routes et ouvrages d'art et parfois aux risques pris et infractions commises par des usagers pourtant professionnels.

logues qu'elle noue, peut opportunément déboucher sur l'élaboration d'une « charte départementale relative à la circulation et au stationnement des poids lourds » fixant les engagements respectifs de ces multiples partenaires dans la mise en œuvre d'un plan d'actions tourné vers ces objectifs partagés.

Les champs d'actions de cette charte relèvent de la planification territoriale, de la gestion des flux routiers, de l'aménagement des infrastructures

de transports et également de l'organisation des donneurs d'ordre et de la

longue chaîne logistique (du producteur au consommateur).

Le Département de l'Oise souhaite donner une première réalité à cette charte en 2024.



Quels outils à la disposition des territoires pour concilier développement et sobriété foncière ? (N. Chambon, A. Deschamps, Direction Départementale des Territoires de l'Oise)

En 2021, le législateur a engagé un tournant en matière de lutte contre l'artificialisation des sols. Désormais, la France doit respecter des objectifs et une trajectoire chiffrés menant à l'objectif zéro artificialisation nette en 2050. Ainsi, depuis août 2021 à l'échelle locale, chaque construction nouvelle, chaque autorisation d'urbanisme entre dans le décompte de consommation foncière. Le premier objectif prévoit de diviser par deux les espaces naturels, agricoles et forestiers " consommés " entre août 2021 et août 2031, par rapport à la décennie précédente. Les élus locaux compétents engagent par leurs décisions d'urbanisme la trajectoire nationale.

Or, en matière de sobriété foncière les élus locaux des franges franciliennes doivent relever des défis spécifiques.

L'analyse des dynamiques de construction 2021-2022 démontre tout d'abord, que les franges se distinguent de la moyenne régionale et française par la prépondérance exceptionnelle des constructions à vocation d'activités (privées et publiques) par rapport au logement : 62% des projets sont réalisés pour une activité contre 38% pour du logement. La logistique représente à elle seule plus de la moitié du bâti économique. Depuis 10 ans en effet, l'Oise en particulier ses franges, tend à accueillir le desserrement logistique de l'IDF à l'exception de la CC Vexin Thelle. Les EPCI dans le contexte de ZAN souhaitent-ils continuer à accueillir des entrepôts XXL, de plus en plus vastes (+ de 10ha) ? A quelles conditions ?

La région Ile-de-France offre déjà un panel d'orientations pour à la

fois accueillir et maîtriser cette dynamique logistique : éviter les entrepôts isolés, regrouper, optimiser l'existant (foncier, immobilier) et le futur (bâti), cibler le type de logistique. Les dynamiques en matière de logement peuvent bénéficier de solutions développées sur les territoires des franges historiquement les plus denses pour une densité qualitative avec forte acceptabilité sociale et préservation de l'identité rurale et des forêts. Mais, sachant que 90% des logements de 2050 sont déjà construits et seulement 1% du parc est renouvelé chaque année. L'enjeu des nouveaux projets d'habitation est de diversifier l'offre pour répondre aux nouveaux besoins des ménages de petite taille (2 personnes et moins). S'ils résident partout, ces ménages sont plus nombreux en ville. Les priorités et efforts de sobriété appartiennent aux élus, sa-

chant que d'autres projets auront besoin d'espace pour se déployer sur leur territoire : d'une part les équipements publics, d'autre part, la réindustrialisation et l'artisanat, qui constituent le socle capital de l'emploi et des économies locales.

Engager le changement dans les façons de planifier et d'aménager est à la portée des élus. L'urgence à définir des stratégies foncières pour modifier les tendances engagées est à noter. Ils y parviendront à condition de s'entourer d'ingé-

nerie y compris les communes rurales. A condition également de mobiliser tous les outils, anciens (OAP, fonds friche, biens sans maître...) et nouveaux (renaturation, sursis à statuer ZAN, droit de préemption ZAN...).

Présentation des actions du PNR pour répondre aux enjeux de la pression urbaine sur les paysages et les espaces naturels (S. Capron, PNR OISE PAYS DE FRANCE)

Le Parc naturel régional Oise-Pays de France est un **territoire de 70 communes situées dans le sud de l'Oise et le nord-est du Val d'Oise, bordé par des secteurs en fort développement** : pôle de Roissy, nord du Val d'Oise (Louvres, Vémars, Saint-Witz, Marly-la-Ville...), vallée de l'Oise (Bruyères-sur-Oise), l'A16 (Chambly), la RN2... Le territoire représente un ensemble naturel, culturel et paysager exceptionnel aux portes de Paris. C'est aussi un espace charnière dans le continuum forestier du nord du bassin parisien, il fait le lien entre les forêts franciliennes et picardes.

Le PNR a été créé en 2004, renouvelé et agrandi en 2021. Les PNR sont créés pour 15 ans par décret du Premier ministre. **La Charte en vigueur du PNR Oise-Pays de France fixe des priorités qui sont en phase avec le ZAN** : préservation des espaces agricoles et naturels, des continuités écologiques, maîtrise de l'étalement urbain, préservation de la qualité urbaine, architecturale et paysagère du territoire, recherche d'un développement sans consommation d'espaces et intégrant la transition écologique et énergétique. **C'est un document intégrateur** qui croise de nombreuses thématiques. Pour chaque mesure, elle fixe des objectifs, définit les actions du PNR et fixe les engagements des signataires : État, Régions, Départements, Communes.

La Charte comporte aussi un document graphique, **un plan de référence**. Pour établir le plan de référé-

rence de la Charte, nous sommes partis du territoire, de ses contraintes et atouts. Nous avons défini, en premier lieu, **les secteurs qui devaient être préservés** : les forêts, les corridors écologiques, les fonds de vallées, les zones d'intérêt et de sensibilité paysagère... **Les SCOT et les PLU doivent être compatibles avec la Charte du PNR**. Cette dernière indique, pour chaque zone, ce que les documents d'urbanisme peuvent autoriser ou non et comment ils doivent traduire les mesures de la Charte.

Puis ont été délimitées **les enveloppes urbaines** qui sont les secteurs composés du bâti existant des communes et, de façon très limitée, des secteurs encore non urbanisés pouvant accueillir une urbanisation. Les PLU ne peuvent prévoir de zones AU que dans ces enveloppes urbaines. Une étude a permis de compatibiliser le nombre de logements potentiels pouvant être bâtis dans ces enveloppes urbaines de façon à s'assurer que la Charte ne bloquait pas la construction de logements.

Figurent également dans la Charte :

- **des schémas d'orientation urbaine** qui ont pour vocation de traduire les mesures de la Charte spatialement à l'enveloppe urbaine. Y sont identifiés des enjeux en termes de préservation (patrimoine remarquable, espaces éco-paysagers, alignements d'arbres...) et en termes d'aménagement : friches, secteur à requalifier, à reconvertir...

- **des cartographies des enjeux paysagers**, par unité paysa-

gère, qui fixent des objectifs de qualité paysagère.

Ces documents servent à nourrir l'action municipale et les PLU.

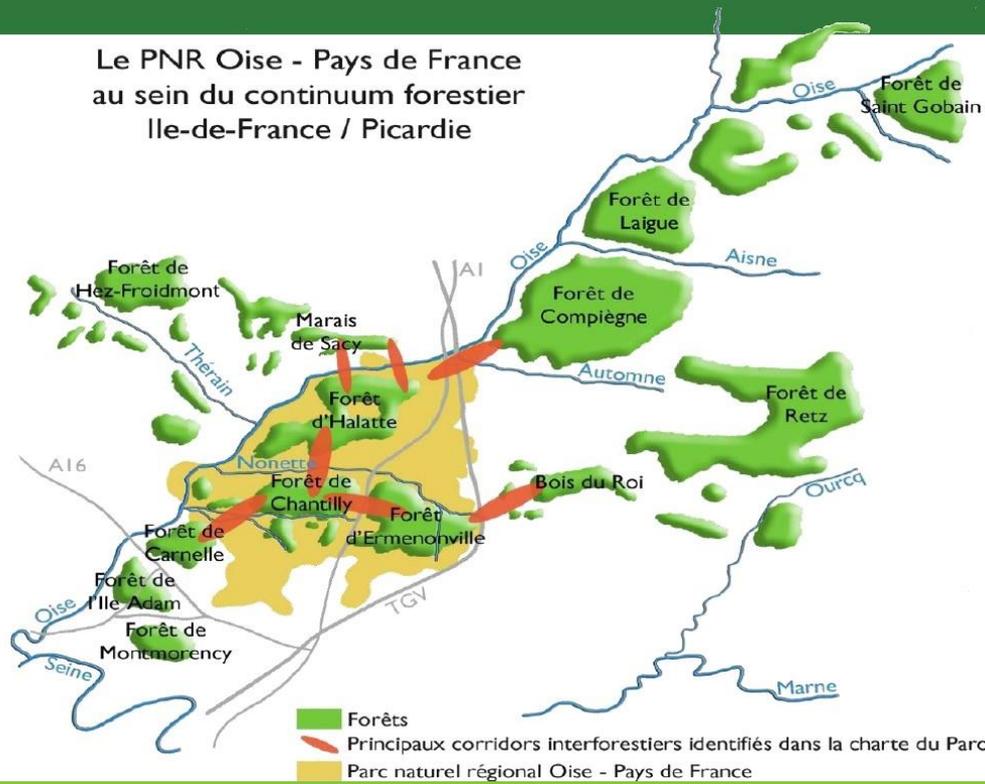
Enfin, la Charte du PNR est un guide pour l'action. **Sont réalisées un certain nombre d'études visant à accompagner les élus** : études sur la fonctionnalité des corridors écologiques, expertises paysagères, environnementales, études urbaines en amont du PLU, études à l'échelle d'un quartier ou d'un ensemble de bâtiments, études de capacité foncière pour identifier les potentialités de densification dans l'enveloppe urbaine et établir, pour les sites retenus par les élus, des projets de densification qualitatifs.

La Charte et les actions menées sont autant d'outils pour aider les communes à gérer la pression foncière de l'Île-de-France. Chaque territoire et contexte est différent mais le PNR est à la disposition de l'État, des Régions, des territoires pour diffuser les bonnes pratiques qu'il expérimente.

LES CORRIDORS INTERFORESTIERS



Le PNR Oise - Pays de France
au sein du continuum forestier
Ile-de-France / Picardie



Discours prononcé par Mme Claude Dulamon (Sous-préfète de Senlis)



Il me revient donc de conclure les travaux de cet après-midi et je vous prie d'excuser Madame la préfète appelée en réunion à Paris n'a pas pu se joindre à cette rencontre.

Initialement, l'étude portait exclusivement sur l'arrondissement de Senlis, mais Madame la préfète a souhaité qu'elle soit élargie au sud de l'arrondissement de Beauvais, au travers des CC du Vexin Thelle et des Sablons, qui connaissent les mêmes pressions d'aménagements.

Remerciements :

- à l'INSEE qui, dans le cadre de sa plate-forme d'information et dévalorisation des études dans les Hauts-de-France (PIVER) apporte aux acteurs des territoires :
 - des analyses pour comprendre les phénomènes en cours
 - et éclaire ainsi les décideurs locaux.
- à l'organisatrice pour l'INSEE-PIVER, Line LEROUX.
- aux intervenants mobilisés, qui ont travaillé pour préparer des analyses sur-mesure et traiter des particularités des franges franciliennes :
 - la DREAL,
 - l'Agence d'urbanisme Oise-les-Vallées,
 - le PNR Oise Pays-de-France,
 - la DDT.

J'ai apprécié la synergie de cette communauté de travail pour apporter le maximum d'informations percutantes aujourd'hui aux collectivités locales.

Je remercie également le département de l'Oise pour sa participation car je n'imaginai pas de parler de l'impact des franges franciliennes sur le sud de l'Oise sans évoquer la pression des poids lourds, que le Département a retranscrit dans sa volonté d'établir une charte poids lourds.

Depuis mon arrivée dans l'arrondissement de Senlis, fin novembre 2021, nous avons des échanges très réguliers, coopératifs et opérationnels avec les services départementaux et je les en remercie.

1. Les franges franciliennes sont soumises à des phénomènes territoriaux liés à l'Île-de-France, qui prennent les deux visages de Janus :

- un visage tantôt positif, dynamique, qui suscite des opportunités économiques, culturelles, des innovations.

Cela se confirme au travers du revenu médian des habitants des franges franciliennes qui est supérieur de 8 % au revenu médian régional.

- Un visage tantôt négatif, qui suscite des préoccupations face à :
 - la question des déchets
 - du chantier du Grand Paris,
 - des déchets ménagers comme à Lierville dans le Vexin-Thelle... ;
 - des congestions de trafics
 - ou encore des implantations d'entrepôts toujours plus vastes qui occupent les terres agricoles.

Vous l'avez vu dans la toute première diapositive de l'INSEE : les ENAF représentent, en 2018, 26 % du sud de l'Oise contre 13,5 % dans les Hauts-de-France, mais ce pourcentage demeure inférieur à la moyenne nationale qui s'élève à 33,9 %.

Nous sommes donc, dans le sud de l'Oise, à un moment charnière que les élus locaux doivent saisir absolument pour :

- ne pas voir s'infléchir le taux des ENAF dans cette belle région naturelle et historique française du Valois – *Rappel sur l'engagement précoce du changement climatique - la forêt ne sera plus la même dans quelques années, voire disparaît : expérimentations de plantations adaptées lancées par le Domaine de Chantilly à ce sujet ;*

- éviter que cette région ne soit rattrapée par les tentacules de la « pieuvre rouge parisienne » : image apparaissant sur les diapositives comparatives du PNR entre 1950 et 2012 (c'était il y a déjà 10 ans, donc la « congestion » a dû encore gagner du terrain).

2. Face à ces pressions, les territoires réagissent diversement, et commencent à se sensibiliser, j'en veux pour preuve mes échanges de travail depuis bientôt 2 ans avec certains présidents d'EPCI de mon arrondissement.

Les chiffres de l'artificialisation des sols présentés par la DDT dans sa diapositive sur les points de repères artificialisation 2011-2031 témoignent de forts contrastes d'un territoire à l'autre.

Les territoires plus urbanisés et à proximité des infrastructures routières ont historiquement appris à optimiser l'espace. Le foncier y est aussi plus cher et facilite l'émergence de projets plus denses.

Si la ruralité n'a pas disparu pour autant de certains de ces territoires (Cf. l'aire senlisienne et l'aire cantilienne), c'est bien parce qu'ils bénéficient notamment de la charte du Parc naturel régional, laquelle, sans empêcher le développement, le prévoit de manière intégrée et harmonieuse.

A travers la diapositive sur l'artificialisation des sols qu'a présentée la DDT, il ne s'agit pas d'opposer les territoires entre eux en séparant bons et mauvais élèves mais de s'inspirer de cette réalité pour aménager le Territoire de demain, plus dense à l'heure du ZAN, sans renoncer à la qualité de vie, à la qualité des espaces naturels, et à la présence des forêts. Les franges franciliennes sont plus qu'ailleurs concernées par l'implantation d'activités.

A proximité de Roissy Charles de Gaulle, du pôle d'emploi de Cergy, elles vont accueillir le barreau ferroviaire Roissy-Picardie, Magéo et le Canal Seine Nord Europe, lequel nécessitera également quelques plates-formes de transit.

A l'est et à l'ouest, les autoroutes et leurs échangeurs suscitent l'attrait... Ces infrastructures et la proximité du bassin de consommation de l'Île-de-France font des franges franciliennes un lieu très prisé pour l'implantation de la logistique.

Or, les implantations d'entrepôts sont de plus en plus vastes (de 1 à plus de 10 hectares) et interpellent inévitablement sur la concurrence foncière qu'ils exercent sur les autres projets portés par les territoires : projets de logements, d'équipements publics, de réindustrialisation, d'artisanat...

Vous l'avez lu dans la diapositive de la DDT : 62 % des surfaces bâties autorisées en 2021-2022 dans ce sud de l'Oise portent sur les activités, contre 38 % seulement pour l'habitat (alors que s'engage une décroissance de la population, légère encore), alors que :

- certaines collectivités de l'Oise souffrent d'un stock important de demandes de logements, en souffrance : zone creilloise, Chantilly et Senlis ;
- le phénomène de la vacance des logements, et j'ajouterai de commerces, s'accroît dans les centres-villes ou centres-bourgs, en contradiction avec les politiques menées comme l'indique fort justement Oise-les-Vallées.

Il faut :

- adapter les logements ;
- travailler sur l'habitat existant (EPCI pour les communes rurales) avec l'aide de l'ANAH.

Vous me direz : les 62 % surfaces bâties sont pour de l'activité, donc de l'emploi de proximité. Certes, mais la logistique consomme beaucoup d'espaces et fournit peu d'emplois ! Je rappelle l'analyse de l'INSEE présentée : la baisse de l'emploi sur le sud de l'Oise est en 5 ans de - 3,6 %, contre - 0,7 % en région Hauts-de-France.

Ne faudrait-il pas réagir avec de la vraie réindustrialisation, porteuse d'emplois ?

Si les zones logistiques fournissent quelques emplois de proximité, cela crée cependant des nuisances importantes :

- Camions : traversée des communes rurales (fissures d'immeubles anciens, effondrements de murs de soutènement...Cramoisy, Foulanges...et d'autres...);
- Camions : c'est aussi leur stationnement, il y a une insuffisance de parkings réservés.

- Sur cette question des parkings PL - *Peu de temps après ma prise de fonctions en novembre 2021,*

il y a eu une tempête médiatique sur cette question : pas de parkings PL = déchets et déjections sur le bord des routes relevant de la DIR NORD et du Département, dans les champs, dans les cultures autour de Senlis. J'ai organisé plusieurs réunions avec les acteurs concernés : des progrès ont été constatés car le grand groupe de messagerie concerné a fait de gros efforts : construction sur son terrain de parkings supplémentaires, réalisations d'aménagements, création d'un espace de repos pour les chauffeurs en attente ; création de patrouilles pour relever les infractions dans le périmètre immédiat du site. Ce grand groupe n'est pas le seul en cause, la RN 330 sert de jonction entre l'A1 et l'A 4, d'où les stationnements sauvages d'une marée de poids lourds dans un site et une forêt classés, qui menace d'effondrement la digue des étangs d'Ermenonville.

- Autres inconvénients :

a) Dans d'autres intercommunalités, *le bâtiment logistique a été réalisé en fond de zone, en impasse : la noria des camions va engorger la zone... et gêner la sortie de la caserne des pompiers installée dans cette ZAE.* De l'intérêt des collectivités de ne pas laisser la main totalement libre aux promoteurs des zones, mais de garder un moyen de contrôle...

b) Au flux des poids lourds, doit s'ajouter numériquement, selon l'importance de la zone, le flux des véhicules particuliers des salariés.

Une réflexion sur le besoin en transports en commun ou en modes doux doit être anticipée.

Les élus se sentent souvent démunis face à ces projets. La logistique est un phénomène mondial, le fruit d'une nouvelle révolution industrielle fondée sur l'optimisation des chaînes de valeur, le développement du commerce en ligne, les nouvelles technologies. Les emplois (peu nombreux) et les retombées fiscales que permettent ces projets sont un fait. Face à ce phénomène économique profond, la préservation de nos ressources naturelles invite à maîtriser collectivement les implantations d'entrepôts XXL.

Les leçons de l'expérience francilienne ont été évoquées. Elles peuvent nous servir en la matière, parmi les pistes, notons :

- éviter les entrepôts isolés, coûteux en investissements routiers à la charge de la collectivité
- veiller à les concentrer pour créer un écosystème de compétences et de services mutualisés,
- lorsqu'ils s'implantent, faire en sorte de maximiser leurs impacts positifs sur la ville (en réimplantation de biodiversité et d'aménagements paysagers, en y adossant d'autres activités...)
- en les fléchant sur les fonciers déjà urbanisés, les friches,
- en bâtissant des entrepôts pensés pour être recyclés et leurs matériaux réemployés...

Ainsi, alors que l'Île-de-France a tiré le fruit de son expérience pour réfléchir à ses aménagements futurs, pourquoi l'Oise accepte-t-elle de devenir son background, son arrière-boutique ?

La DDT a cité des opérations mêlant activités et habitat : exemplaires !

Mais qui a envie d'habiter dans ces espaces bétonnés dotés de quelques arbustes ?

Le phénomène de banlieurisation est-il une ambition des communes ?

Toutes les conséquences doivent en être analysées : l'augmentation de la densité de population, qui est un choix arrêté par certains maires de mon arrondissement, implique aussi une montée du sentiment d'insécurité, voire d'une délinquance nouvelle. *Exemple de rixes estivales récentes entre jeunes de la commune rurale en voie de banlieurisation et la commune chef-lieu voisine + autres phénomènes de deals en développement dans la même commune en croissance qui devient le sujet de préoccupation de la compagnie de gendarmerie.* Cette question de l'augmentation de la densité de la population, de la banlieurisation m'amène à faire le lien avec le logement.

La pression de l'Île-de-France sur les communes de ce sud de l'Oise est la même en matière de logement : exemple du maire appelé par 3 ou 4 promoteurs dans le même mois cet été 2023 pour des projets de nouveaux lotissements.

Ces lotissements « sans âme » ont déjà poussé en bordure de nombreux villages. Ils entraînent aussi un certain nombre de charges financières nouvelles :

- la nécessité d'augmenter la capacité des écoles : une commune a dû créer 5 nouvelles classes à la rentrée scolaire 2022, à la suite de la livraison d'un lotissement, cela en mode provisoire, avant de pouvoir investir dans un bâtiment nouveau ;

- la multiplication au moins par 2, voire 3 (si enfant conducteur) du flux des véhicules particuliers (1 VL au moins par membre d'un foyer nouvellement installé) ;
- la nécessité de répondre aux exigences de ces néo-ruraux : avoir des terrains de tennis, de padel, etc... dans des communes rurales non encore équipées ;
- l'augmentation nécessaire de médecins, alors que les maisons de santé réalisées peinent à se maintenir actuellement ;
- la nécessité d'anticiper la gestion de la vieillesse des nouveaux habitants et des services à prévoir.

Et la « sur-population » de ces lotissements n'est pas de tout repos. *Évocation de l'exemple du maire dont le lotissement nouveau offre des terrains découpés entre 100 et 250 m². Il a dû gérer des problèmes de voisinages tout un week-end, dès les premiers beaux jours : une trop grande proximité d'un jardin à l'autre ; odeurs de barbecue dérangeantes ; abus de vin rosé...*

Alors qu'à travers la présentation des conclusions de l'INSEE, vous savez maintenant que vous avez des challenges importants à relever :

- il faut retenir les jeunes post Bac : il manque un cycle de niveau supérieur dans cette zone ;

- il faut aussi se préparer au défi du grand âge : « L'horloge démographique de la France reste implacable : entre 2030 et 2050, le nombre de 85 ans et plus va croître de 90 %. La France a donc 10 ans devant elle pour, comme le dit la presse, « se préparer à vivre avec des baby-boomers vieillissants ». (Marie de Hennezel, *L'Aventure de Vieillir*, 2022).

Cette réunion d'aujourd'hui réalisée à partir des conclusions de l'étude de la plate-forme PIVER de l'INSEE, je l'ai voulue pour vous faire réagir, et pour que, au-delà du constat de l'existant, de la menace réelle, vous dire qu'il y a des outils.

3. La capacité d'organisation **COLLECTIVE** des élus est la **clé** pour encadrer ce phénomène qui va continuer à se déployer.

A l'exemple du PNR, ce sont des décisions collectives qui permettent de construire et de maîtriser davantage l'aménagement du territoire.

La question des entrepôts relève de l'urgence à les maîtriser tant les projets XXL se développent tous azimuts. Il s'agit de s'organiser pour en maîtriser l'implantation, pour renforcer la capacité de négociation des élus avec les porteurs de projets. Ce travail est encouragé, par l'arrivée du Canal Seine-Nord Europe et du ZAN, pour définir les priorités d'implantations des élus sur un foncier désormais limité et trouver collectivement des solutions.

Le ZAN crée en effet une solidarité de fait entre les communes d'un même territoire car le foncier étant plus rare, il pousse à créer des solutions partagées, concertées et à se renforcer mutuellement. Les élus gardent la maîtrise de leur destin mais le ZAN invite à faire rapidement des choix.

Les SCoT, les PLUi offrent des cadres adaptés pour créer des instances de décision collective pour les maires.

En effet, il n'est pas possible de se limiter à l'échelle d'un EPCI, compte tenu des impacts : les trajets routiers des poids lourds ne s'arrêtent pas aux frontières des EPCI, mais empruntent les grandes artères autoroutières ou nationales avant de se rapprocher de leur point de livraison en traversant les villages sur les routes départementales et communales.

Pour tout nouveau projet d'entrepôt, il est d'ailleurs désormais indispensable de demander à disposer d'une véritable analyse permettant de dimensionner le rayon des flux routiers pour connaître le véritable impact de la noria des camions. L'État n'a pas encore le moyen réglementaire d'y contraindre les porteurs de projets, mais cela doit faire partie d'une volonté partagée avec les collectivités locales pour protéger leur avenir.

Donc les SCOT, les PLUi sont les premiers outils.

L'adhésion à la charte du PNR est également un bon outil de défense, comme cela vous a été présenté.

D'autres solutions intermédiaires existent également en particulier les dialogues « inter-SCoT », pour les collectivités qui en sont déjà dotées. Ils n'imposent pas une nouvelle gouvernance mais permettent de comprendre les phénomènes qui se déploient dans les communes et de trouver des solutions, de renforcer les compétences des élus et des techniciens par des rencontres régulières, des croisements d'ingénieries.

Par ailleurs, la loi adoptée en juillet dernier visant à faciliter la mise en oeuvre du ZAN par les élus suppose de réviser les documents d'urbanisme au plus tard en février 2028. Sans attendre cette échéance, les élus ont la possibilité de réviser les documents d'urbanisme pour maîtriser davantage les projets de construction qui artificialisent. S'engager dans ces révisions permet également de bénéficier, du nouveau « sursis à statuer ZAN » créé par la loi ZAN de cet été. Rien n'est écrit dans la trajectoire ZAN en défaveur de la ruralité. Toutefois, l'assèchement progressif des droits à construire peut présager pour les élus ruraux au sein d'un EPCI, d'un système où les réseaux capillaires souffriront tandis que les artères continueront d'alimenter les fonctions vitales. Mais là, c'est le choix des EPCI ou des communes les plus importantes en leur sein. L'EPCI doit être, il faut le rappeler, un espace de solidarité.

Il est donc temps que ce sud de l'Oise se dote d'une stratégie de développement et de solidarité intercommunale notamment pour les espaces ruraux et pour la préservation d'une agriculture française chargée de notre alimentation.

En attendant, la DDT et le corps préfectoral, les architectes paysagistes et conseils de l'État sont à disposition des maires et de leurs services instructeurs pour informer sur les outils, indiquer les ingénieries disponibles et les financements possibles.

Cet accompagnement vise à permettre d'engager la transition vers aménagement plus vertueux, qualitatif et in fine plus satisfaisant pour tous.

Je vous remercie de votre attention.

Pour en savoir plus, retrouvez les présentations en ligne :

<https://piver-hauts-de-france.org/?meeting=14e-rencontre-portant-sur-le-sud-de-loise>



Retrouver l'actualité de PIVER :

www.piver-hauts-de-france.org

contact@piver-hauts-de-france.org



@piver_hdf - <https://urlz.fr/8UWz>

