

Syndicat Mixte pour le Schéma de Cohérence Territoriale du Grand Douaisis**DÉLIBÉRATION N° 369 DU BUREAU SYNDICAL DU 16 JUIN 2025**

Date de la convocation : vendredi 06 juin 2025

Nombre de membres en exercice : 17

Nombre de présents : 9

Le Bureau du Syndicat Mixte du Schéma de Cohérence Territoriale du Grand Douaisis s'est réuni le lundi 16 juin 2025 à 12 heures, dans les locaux du SM du SCoT, 36 rue François Pilâtre de Rozier - 59500 Douai, sous la présidence de Monsieur Lionel COURDAVAULT.

ÉTAIENT PRÉSENTS :

Mr Lionel COURDAVAULT, Président
 Mme Marie-Françoise FALEMPE, 1^{ère} Vice-Présidente
 Mr Raphaël AIX, 2^{ème} Vice-Président
 Mr Thierry GOEMINNF, 3^{ème} Vice-Président
 Mme Florence GEORGES, 5^{ème} Vice-Présidente

Mr Laurent KUMOREK, 6^{ème} Vice-Président
 Mr Jacques MICHON, 7^{ème} Vice-Président
 Mr Jean-Marc RENARD, 3^{ème} assesseur
 Mme Nadine MORTELETTE, 6^{ème} assesseur

ÉTAIENT EXCUSÉS :

Mr Julien QUENESSON, 4^{ème} Vice-Président
 Mme Caroline BINCOURT, 1^{er} assesseur
 Mr François CRÉSTA, 2^{ème} assesseur
 Mr Dimitri WIDIFZ, 4^{ème} assesseur

Mr Laurent MARTINEZ, 5^{ème} assesseur
 Mr Djamel BOUTÉCHICHE, 7^{ème} assesseur
 Mr Christian BULINSKI, 8^{ème} assesseur
 Mr Ludovic VALETTE, 9^{ème} assesseur

ASSISTAIENT ÉGALEMENT À LA RÉUNION

Chloé BECU, Catherine CADIX, Marielle DIVAY, Rachel GHESQUIÈRE, Maguelone LE BRETON, Marie-Pierre LEKKE, Karine ORLIK, Adeline PEROTIN, Antoine BLAS, Maxime BERTHE, Matthieu LEMPENS, Arnaud QUESNOY, Luis-Miguel SANCHEZ et Stéphanie STIFRON.

OBJET : Avis sur la modification de droit commun du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Flines-lez-Râches

Monsieur le Président expose

Vu la délibération du 17 décembre 2019 approuvant le schéma de cohérence territoriale (SCoT) du Grand Douaisis.

Conformément à l'article L 131-4 du code de l'urbanisme, les plans locaux d'urbanisme sont compatibles avec le SCoT.

Conformément à l'article L 153-16 du Code de l'urbanisme relatif à l'avis des Personnes Publiques Associées (PPA) dans le cadre d'un arrêté de projet de PLU.

Dans le cadre de la procédure de modification de droit commun de son Plan Local d'Urbanisme (PLU), la commune de FLINES-LEZ-RACHES sollicite l'avis du Syndicat Mixte du SCoT.

L'analyse du projet de modification de droit commun du PLU au regard des orientations émises dans le SCoT est jointe en annexe de la présente délibération.

Sur la base de la présentation de l'analyse de compatibilité,

LE BUREAU DÉCIDE, À L'UNANIMITÉ (9 POUR, 0 CONTRE et 0 ABSTENTION),

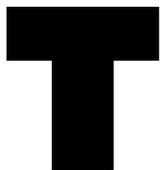
- De formuler un **AVIS COMPATIBLE**.



Monsieur le Président :

- Certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte qui sera affichée ce jour au siège de la collectivité
- Informe que la présente délibération peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le tribunal administratif dans un délai de deux mois à compter de sa publication et de sa réception par le représentant de l'Etat.

Dépôt en sous-préfecture de Douai le :



AVIS DU SCOT GRAND DOUAISIS

Bureau syndical du 11 juin 2025

Arrêt de projet de modification de droit commun du PLU de Flines-lez-Râches



Etat de la procédure

Date d'approbation du document d'urbanisme exécutoire : le PLU de la commune de Flines-lez-Râches a été approuvé le 04/10/2022.

Objet de la procédure : 1^{ère} Modification de droit commun du document d'urbanisme

Date de réception de l'arrêt de projet : 07/04/2025

Date limite d'envoi de l'avis : 07/07/2025

FICHE PROJET

Maîtrise d'ouvrage	Flines-lez-Râches
Maitre d'œuvre	Auddicé
Contexte	La commune se situe en frange Nord du territoire du Grand Douaisis, sur le territoire de Douaisis Agglo.
Objet de la modification du PLU	Cette modification vise à alimenter la justification des choix opérés dans le PLU, à modifier les OAP (phasage, création d'une OAP pour moduler les objectifs de production de logements), à supprimer un Périmètre d'Attente d'un Projet d'Aménagement Global (PAPAG), à modifier et préciser le règlement (destinations sous conditions, règles de hauteur, d'implantation, d'aspect des toitures et ajout des puits de mine au plan de zonage).

Le SCoT Grand Douaisis a approuvé son Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) révisé le 17 décembre 2019. Celui-ci est exécutoire depuis le 19 février 2020.

Conformément à l'article L 131-4 du code de l'urbanisme, les documents d'urbanisme (Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) et les documents en tenant lieu) sont compatibles avec le SCoT.



Conformément à l'article L 132-9 du code de l'urbanisme, le SCOT Grand Douaisis est considéré comme une personne publique associée. Le SCOT Grand Douaisis rend un avis sur la compatibilité des modifications apportées avec le SCoT exécutoire.

Le présent rapport expose l'analyse de la compatibilité des modifications apportées au PLU avec le SCoT exécutoire.

ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES ORIENTATIONS DU SCoT GRAND DOUAISIS

Éléments de justification apportés dans le cadre de la modification de droit commun

Dans le cadre de la présente procédure, la commune apporte des éléments de justification complémentaires relatifs au besoin en logements inscrit et à la consommation foncière engendrée, à l'inscription de plusieurs Secteurs de Taille et de Capacité d'Accueil Limités (STECAL) et à l'identification de bâtiments agricoles pouvant changer de destination.

Concernant l'objectif de production de logements, la notice de présentation de la modification rappelle que la plupart de ces logements ont déjà fait l'objet d'une autorisation d'urbanisme et qu'il s'agit, pour la grande majorité, de logements locatifs aidés répondant aux engagements pris dans le cadre du Contrat de Mixité Sociale co-signé par le Préfet, Douaisis Agglo, l'Association Régionale de l'Habitat et la commune. Cette notice précise que les opérations d'ensemble inscrites dans le PLU visent à poursuivre cette dynamique de production afin d'atteindre le taux de 25% de logements locatifs aidés fixés par la loi.

La priorisation du renouvellement urbain dans le cadre du PLU, en particulier pour ces opérations à vocation résidentielle, y est également soulignée : 6,45 ha sont mobilisés en renouvellement urbain (requalification de friches essentiellement), contre 4,28 ha d'artificialisation permise par le PLU, notamment par le biais de la densification du tissu urbain (identification de nombreuses dents creuses, possibilités de construction en second rideau).

La notice de la modification du PLU précise l'intérêt des différents Secteurs de Taille et de Capacité d'Accueil Limités (STECAL) inscrits en zones naturelle et agricole.

Le secteur agricole de la station d'épuration « As » comprend les 3 parcelles appartenant au gestionnaire de la station, même si cette dernière ne les couvre pas en totalité, afin de permettre d'éventuels travaux nécessaires à son fonctionnement. En effet, conformément aux règles inscrites pour ce STECAL, les aménagements qui y seront réalisés ne pourront concerner que des équipements liés à la station d'épuration.

Le secteur naturel d'artisanat isolé « Na » reprend les parcelles concernées par une activité artisanale existante dans le but d'y maintenir cette activité en permettant des évolutions du bâti concerné si nécessaire.

Le secteur naturel de carrière « Nc », au Nord de la commune, correspond strictement au périmètre d'exploitation de la carrière autorisé par les arrêtés préfectoraux.

Le secteur naturel du restaurant « Nr » concerne un restaurant et son parking situé à l'extrémité Ouest de la commune, à l'écart du tissu urbain existant. Ce STECAL permet la réalisation de travaux sur ce bâtiment, le cas échéant.

Le PLU en vigueur repère, au plan de zonage, 4 bâtiments agricoles pouvant changer de destination. La modification apporte des précisions sur ces bâtiments afin de mieux les identifier (photos aériennes et des façades).

Modifications apportées aux Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)

- Modification de l'échéancier d'ouverture à l'urbanisation de l'OAP de l'ancienne scierie :
Par cette modification, la commune souhaite avancer, de novembre 2027 à août 2025, la date d'ouverture à l'urbanisation de l'OAP de l'ancienne scierie. En effet, les anciennes constructions sur ce site ayant déjà été démolies, son aménagement est désormais possible.
A noter que la commune avait inscrit un Périmètre d'Attente d'un Projet d'Aménagement Global (PAPAG) pour ce secteur. L'aménagement étant prévu à court terme, la modification prévoit également la suppression de cette servitude.
Les modifications du calendrier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation de l'OAP de l'ancienne scierie sont compatibles avec le SCoT dans la mesure où ce site est en renouvellement urbain et que le SCoT ne fixe pas de phasage quant à la mobilisation de ce type de foncier.
- Modification de l'OAP rue Moïse Lambert :
Afin de faciliter l'aménagement de ce site, la modification envisage de réduire le nombre de logements locatifs aidés à y construire (passage de 9 à 5 logements). Ce secteur étant à l'écart de la centralité de la commune et la densité minimale de logements à l'échelle de la commune restant compatible avec celle fixée par le SCoT, la dédensification prévue sur ce site ne remet pas en cause la compatibilité de l'OAP avec le SCoT. De plus, la création d'une nouvelle OAP comprenant a minima 10 logements locatifs aidés permet de compenser cette perte de production de logements.
- Création d'une OAP rue du Hem :
La commune souhaite inscrire une nouvelle OAP dans son PLU sur une emprise en renouvellement urbain. Il s'agit du site des anciennes Caves Delcroix, à proximité du centre-bourg, de ses équipements et services. La modification y prévoit la construction de 10 logements locatifs aidés, compensant ainsi la perte de logements sur l'OAP modifiée rue Moïse Lambert, comme évoqué précédemment.
Ce secteur comprenant un élément de patrimoine bâti protégé par le règlement au titre du code de l'urbanisme, la création d'une OAP intégrant des principes d'aménagement de la zone aurait toutefois pu être opportune.

Les modifications apportées aux OAP sont compatibles avec les orientations du SCoT en matière de priorisation du renouvellement urbain, de mixité et de densité de logements.

Modifications apportées au règlement

- Modification du règlement écrit de la zone urbaine concernant les toitures des volumes secondaires :
La modification apportée au PLU vise à autoriser les toitures en bac acier pour les extensions et annexes en zone urbaine, à condition que cette couverture soit de teinte similaire à la construction principale.
- Modification des règles d'implantation en zone urbaine :
Le PLU en vigueur impose une distance minimale de recul de 3 mètres par rapport aux limites séparatives. La modification prévoit de moduler cette distance selon la hauteur du bâtiment construit afin d'éviter de potentiels conflits de voisinage. Pour cela, la distance minimale de recul envisagée est équivalente à la moitié de la hauteur du bâtiment construit, en imposant toujours une distance de 3 mètres minimum.
- Modification des règles relatives à la hauteur des constructions :
La commune précise les modalités de calcul des règles de hauteur, dans l'ensemble du règlement écrit.
Le PLU en vigueur impose, dans le secteur Ua, une hauteur minimale équivalente à celle des constructions voisines. Le PLU modifié supprime cette règle au regard des difficultés rencontrées dans sa mise en œuvre (instruction des autorisations d'urbanisme, diversité des constructions et hauteurs existantes dans ce secteur...).
Le règlement de la zone AU, quant à lui, ne comprend actuellement pas de règle en matière de hauteur. La modification prévoit de limiter la hauteur des futures constructions au sein de cette zone à 3 niveaux habitables sur rez-de-chaussée, telle que celle appliquée en secteur Ua, limitrophe aux zones AU.
- Précisions des destinations autorisées sous conditions en zone naturelle :
Au regard des activités agricoles, de carrière et de recyclage ayant lieu en zone naturelle, et des potentiels besoins de dépôts temporaires de matériaux dans le cadre de leur processus d'exploitation, le PLU modifié autorise les dépôts spécifiquement pour ces types d'activités, à condition qu'ils n'impactent pas la salubrité et la sécurité publique.
Le PLU modifié précise également que les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif sont autorisées au sein de la zone naturelle, sous réserve de ne pas porter atteinte à son caractère naturel.
- Ajout d'un puit de mine au plan de zonage :
Le risque minier existant sur la commune est localisé sur le plan de zonage du PLU en vigueur, néanmoins, un puit de mine n'y est pas repéré. La modification du PLU permet ainsi d'ajouter cette information au plan de zonage.

L'ensemble de ces modifications sont compatibles avec les orientations du SCoT en matière de protection des espaces naturels, de préservation du patrimoine paysager et de prévention des risques.

Conclusion

Le projet de modification de droit commun du PLU de la commune de Flines-lez-Râches est compatible avec les orientations et objectifs du SCoT du Grand Douaisis. Les modifications apportées aux OAP priorisent le renouvellement urbain et ne remettent pas en cause la compatibilité du PLU avec le SCoT en matière de mixité sociale et de densité de logements. Celles apportées au règlement participent à la prévention des risques et poursuivent la protection des espaces naturels ainsi que la préservation du patrimoine paysager.

Syndicat Mixte pour le Schéma de Cohérence Territoriale du Grand Douaisis**DÉLIBÉRATION N° 370 DU BUREAU SYNDICAL DU 16 JUIN 2025**

Date de la convocation : vendredi 06 juin 2025

Nombre de membres en exercice : 17

Nombre de présents : 9

Le Bureau du Syndicat Mixte pour le Schéma de Cohérence Territoriale du Grand Douaisis s'est réuni le lundi 16 juin 2025 à 12 heures, dans les locaux du SM du SCoT, 36 rue François Pilâtre de Rozier - 59500 Douai, sous la présidence de Monsieur Lionel COURDAVAULT.

ÉTAIENT PRÉSENTS :

Mr Lionel COURDAVAULT, Président
 Mme Marie-Françoise FALEMPLE, 1^{ère} Vice-Présidente
 Mr Raphaël AIX, 2^{ème} Vice-Président
 Mr Thierry GOCMINNE, 3^{ème} Vice-Président
 Mme Florence GFORGES, 5^{ème} Vice-Présidente

Mr Laurent KUMOREK, 6^{ème} Vice-Président
 Mr Jacques MICHON, 7^{ème} Vice-Président
 Mr Jean-Marc RENARD, 3^{ème} assesseur
 Mme Nadine MORTELETTE, 6^{ème} assesseur

ÉTAIENT EXCUSÉS :

Mr Julien QUENESSON, 4^{ème} Vice-Président
 Mme Caroline BIENCOURT, 1^{er} assesseur
 Mr François CRESTA, 2^{ème} assesseur
 Mr Dimitri WIDICZ, 4^{ème} assesseur

Mr Laurent MARTINEZ, 5^{ème} assesseur
 Mr Djamel BOUTECHICHE, 7^{ème} assesseur
 Mr Christian BULINSKI, 8^{ème} assesseur
 Mr Ludovic VALETTE, 9^{ème} assesseur

ASSISTAIENT ÉGALEMENT À LA RÉUNION

Chloé BECU, Catherine CADIX, Marielle DIVAY, Rachel GHESQUIERE, Maguelone LE BRETON, Marie-Pierre LEKKE, Karline ORLIK, Adeline PEROTIN, Antoine BLAS, Maxime BERTHEF, Matthieu LEMPENS, Arnaud QUESNOY, Luis-Miguel SANCHEZ et Stéphanie STIERNON.

OBJET : Avis sur la révision générale du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Vred**Monsieur le Président expose**

Vu la délibération du 17 décembre 2019 approuvant le schéma de cohérence territoriale (SCoT) du Grand Douaisis.

Conformément à l'article L 131-4 du code de l'urbanisme, les plans locaux d'urbanisme sont compatibles avec le SCoT.

Conformément aux articles L132-9 et L153-16 du Code de l'urbanisme relatif à l'association et l'avis des Personnes Publiques Associées (PPA).

Dans le cadre de la procédure de révision générale de son Plan Local d'Urbanisme (PLU), la commune de VRED a sollicité l'avis du Syndicat Mixte du SCoT en date du 12 mai 2025 sur son projet arrêté le 29 avril 2025.

L'analyse du projet de révision générale du PLU au regard des orientations émises dans le SCoT est jointe en annexe de la présente délibération.

Sur la base de la présentation de l'analyse de compatibilité,

LE BUREAU DECIDE, A L'UNANIMITE (9 POUR, 0 CONTRE et 0 ABSTENTION),

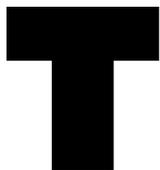
- De formuler un **AVIS COMPATIBLE**.



Monsieur le Président :

- Certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte qui sera affichée ce jour au siège de la collectivité
- Informe que la présente délibération peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le tribunal administratif dans un délai de deux mois à compter de sa publication et de sa réception par le représentant de l'Etat.

Dépôt en sous-préfecture de Douai le :



Version consolidée 

AVIS DU SCOT GRAND DOUAISIS

Bureau syndical du 16 juin 2025

Arrêt de projet du PLU de Vred



Etat de la procédure

Date d'approbation du document d'urbanisme exécutoire : Commune soumise au RNU

La commune a prescrit l'élaboration de son PLU le 29 septembre 2021. Le projet a été arrêté le 29 avril 2025.

Objet de la procédure : Elaboration du document d'urbanisme

Date de réception de l'arrêt de projet : 12/05/2025

Date limite d'envoi de l'avis : 12/08/2025

FICHE PROJET

Maîtrise d'ouvrage	Vred
Maitre d'œuvre	Verdi
Contexte	La commune aujourd'hui soumise au RNU souhaite se doter d'un PLU afin de maîtriser son développement en compatibilité avec les documents supra-communaux.
Dynamique territoriale observée	Depuis 1999, la commune connaît une diminution de sa population mais qui tend à s'inverser depuis ces dernières années. Elle est aussi confrontée à un vieillissement marqué de sa population.
Dynamique territoriale projetée	La commune prévoit un maintien de population l'horizon 2040 et souhaite accueillir plus particulièrement des jeunes ménages avec enfants afin de conforter les équipements existants. Elle souhaite renforcer sa centralité tout en protégeant le milieu naturel et agricole.

Le SCot Grand Douaisis a approuvé son Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) révisé le 17 décembre 2019 et son PCAET le 15 décembre 2020. Ils sont tous deux exécutoires.

Conformément aux articles L 131-4 et L 131-5 du code de l'urbanisme, les documents d'urbanisme (Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) et les documents en tenant lieu) sont compatibles avec le SCoT et le PCAET.

Conformément aux articles L 132-9 et L 153-16 du code de l'urbanisme, le SCOT GRAND DOUAISIS a été associé à la procédure d'élaboration du document d'urbanisme communal et est consulté pour avis sur le projet de PLU arrêté.

Le présent rapport expose l'analyse de la compatibilité globale du projet de PLU arrêté avec le SCoT et le PCAET exécutoire. Il s'agit de s'assurer que les règles inscrites dans le PLU respectent l'esprit du SCoT et le PCAET, notamment détaillé dans le PAC PLU actualisé c'est-à-dire qu'elles permettent leur mise en œuvre.

ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES ORIENTATIONS DU PROJET DE TERRITOIRE INSCRIT DANS LE SCOT ET LE PCAET DU GRAND DOUAISIS

Diagnostic territorial

- **Complétude du diagnostic du PLU au regard des attentes du SCoT**

Le diagnostic est une étape importante dans l'élaboration du PLU car il doit permettre de dégager des enjeux spécifiques sur le territoire auxquels le PLU devra apporter des réponses.

Aussi, le SCoT Grand Douaisis a des attentes fortes sur :

- *La qualité du diagnostic foncier, agricole, des zones d'activités, des risques ;*
- *L'analyse de la valeur écologique de certains milieux naturels et agricoles tels que les zones humides et à dominantes humides, les prairies ;*
- *Les repérages des éléments de patrimoines naturels, urbains et paysagers ;*
- *L'amélioration de la connaissance sur le potentiel de développement des EnR&R.*

Analyse du projet :

Le rapport de présentation du projet de PLU arrêté révèle les principaux enjeux présents sur le territoire communal de Vred. Il propose un diagnostic des potentiels en renouvellement urbain et des dents creuses mobilisables.

Un diagnostic agricole a été effectué notamment via des entretiens individuels menés avec les agriculteurs qui ont pu faire part de leurs projets, mais aussi à partir de données géographiques afin de mettre en évidence les pratiques culturelles sur le territoire et les prairies permanente.

L'ensemble des éléments de patrimoine naturels (zones humides, réservoirs de biodiversité, prairies, haies, chemins ruraux...) ou architecturaux sont bien identifiés dans le rapport de présentation révélant la richesse de la commune.

Sur la question des risques, le rapport de présentation précise que la commune est principalement concernée par le risque inondation, coulées de boue et retrait/gonflement des argiles.

Pour compléter le diagnostic, il aurait pu être toutefois intéressant de reprendre le recueil cartographique transmis par le SCOT GRAND DOUAISIS dans son porter à connaissance au sujet des potentiels en ENR&R présents sur la commune.

Le diagnostic du PLU est complet au regard des objectifs inscrits dans le SCoT.

Organisation territoriale

- **Compatibilité du PLU arrêté avec le scénario de développement et l'organisation territoriale**

Le SCoT fixe l'objectif démographique global d'augmenter de 2% la population du Grand Douaisis à l'horizon 2040. Le SCoT répartit les objectifs de production de logements en fonction de l'armature urbaine et de la capacité des équipements et réseaux à satisfaire les besoins de la population. La commune de Vred est classée dans l'armature urbaine comme un pôle de proximité, pour lequel le SCoT fixe l'objectif de maintenir une dynamique démographique suffisante permettant de maintenir les équipements et services. Pour répondre à cet objectif, le SCoT estime un besoin de production de 65 logements à l'horizon 2040 pour la commune.

Analyse du projet :

Depuis de nombreuses années, la commune a fait face à une perte de population. Depuis peu, cette tendance s'est inversée et la commune a gagné de nouveaux habitants. Pour autant, le projet démographique porté par la commune est de rester sur une stabilisation de population d'ici 2040 afin de pérenniser les équipements et services en place. Le PADD prévoit la production maximale de 65 logements conformément aux attentes du SCoT.

L'état initial de l'environnement montre que le réseau d'assainissement est en capacité d'accueillir des ménages supplémentaires. Les 3 secteurs de projet retenus par la commune sont localisés à moins de 500m de la centralité.

Le projet de PLU arrêté est compatible avec les orientations et objectifs du SCoT.

- **Compatibilité du PLU arrêté avec l'objectif d'optimisation et de sobriété foncière**

Afin de maîtriser l'étalement urbain, le SCoT fixe des objectifs et orientations qui visent à interdire toute nouvelle construction dans les hameaux, à maîtriser l'urbanisation linéaire, notamment en déterminant des critères de localisation préférentielle pour les secteurs à ouvrir à l'urbanisation.

Le SCoT et le PCAET imposent de prendre des mesures favorisant la compacité des formes urbaines et le réinvestissement prioritaire des gisements fonciers en renouvellement urbain et/ou en artificialisation interne. Au-delà de ces principes généraux, le SCoT fixe également des objectifs territorialisés à l'échelle de la commune en matière d'artificialisation des sols. Le SCoT fixe une enveloppe foncière maximale de 2,9 hectares en artificialisation à vocation résidentielle et mixte à l'horizon 2040 pour la commune de Vred dont 50% sont mobilisables lors de la 1^{ère} période 2020-2030, soit 1,45 hectares.

Analyse du projet :

La commune affiche dans son PADD vouloir lutter contre l'étalement urbain linéaire en favorisant la densification. Les secteurs de projet identifiés sont localisés au sein du tissu urbain permettant d'assurer une densification urbaine.

Un potentiel d'environ 27 logements est recensé en dents creuses ou en renouvellement urbain. En effet, la commune dispose d'une friche en cœur de bourg, située à proximité immédiate des principaux équipements. Elle représente une réelle opportunité pour la commune d'établir un projet confortant la centralité de Vred. Cependant, des difficultés d'acquisitions foncières perturbent la mobilisation de ce foncier. Pour cette raison, la commune a choisi d'instaurer un Périmètre d'Attente de Projet d'Aménagement Global (PAPAG) pour une durée de 5 ans afin d'éviter que d'éventuels coups partis ne compromettent la réalisation d'un projet communal.

En complément de ces gisements fonciers, le PLU prévoit 2 zones de projet :

> la parcelle du chemin du haut pré (0,39 ha impactant le compte foncier en artificialisation à vocation résidentielle et mixte) ;

> la parcelle de la rue du moulin (0,33 ha impactant le compte foncier en artificialisation à vocation résidentielle et mixte).

Aucune demande d'autorisation n'a été délivré sur des espaces non artificialisés depuis l'approbation du SCoT.

Le compte foncier en artificialisation à vocation résidentielle et mixte de la commune est donc amputé de 0,72 ha à l'horizon 2040.

Le SCoT fixe une densité moyenne de 25 logements/ha (hors espaces publics et voiries) pour la commune. Cette densité est inscrite dans le PLU dès le PADD et est reprise dans les OAP.

Les 3 secteurs d'urbanisation sont en cohérence avec les critères de localisation du SCoT :

> en centralité urbaine ou à proximité directe ;

> en continuité du tissu existant voire en renouvellement urbain ;

> en dehors des zones environnementales à enjeux ;

> ne présentent pas d'impact sur l'activité agricole.

Le projet de PLU arrêté est compatible sur ce point.

- **Compatibilité du PLU arrêté avec l'objectif de sobriété énergétique et le développement des EnR&R**

Pour s'inscrire dans la trajectoire de la neutralité carbone à l'horizon 2050 inscrite dans le PCAET, le territoire doit s'engager dans une démarche de sobriété énergétique.

Le PLU doit tenir compte de l'objectif général du SCoT et du PCAET d'encourager l'efficacité énergétique dans les anciennes et nouvelles constructions, que ce soit à des fins résidentielles ou économiques.

Le SCoT et le PCAET poursuivent l'objectif de développer les EnR&R sur le territoire et de tirer profit des potentiels offerts par le territoire. Le PLU doit prendre les mesures permettant d'inciter au déploiement de ces énergies. Le SCoT impose notamment l'obligation de produire une étude d'approvisionnement énergétique pour tous les projets supérieurs à 2000 m² d'emprise foncière.

Analyse du projet :

Les orientations inscrites dans le PADD visent à accompagner la rénovation énergétique et thermique du bâti et à encourager la haute qualité environnementale (utilisation d'énergies renouvelables, facilitation d'intégration des dispositifs d'énergies renouvelables, développement des réseaux énergétiques, etc.). Le règlement décline cette ambition au sein de la zone U. Il recommande, dans la mesure du possible, de favoriser le développement des conceptions architecturales qui utilisent au mieux les apports solaires, la ventilation naturelle

et l'exploitation des filières locales de matériaux et d'énergies renouvelables, de privilégier la lumière du jour, de prévoir des dispositions constructives nécessaires pour éviter de devoir recourir à la climatisation (isolation, exposition, orientation du bâti, etc.). A noter, que la nouvelle réglementation en vigueur, impose pour les constructions neuves le recours aux énergies renouvelables afin de satisfaire les besoins énergétiques des usagers.

Le projet de PLU arrêté est compatible sur ce point.

Economie

- **Compatibilité du PLU arrêté avec l'objectif de maintenir et développer les exploitations et filières agricoles**

Le SCoT et le PCAET poursuivent l'objectif de définir dans le PLU une stratégie foncière permettant de préserver l'outil de production et les filières agricoles.

Analyse du projet :

Le PADD indique vouloir assurer le maintien et le développement des activités agricoles par la définition de zones réglementaires spécifiques (zones A), par la maîtrise du développement urbain et par le maintien des accès adaptés aux exploitations et terres agricoles.

Le PADD affiche la possibilité de diversifier l'activité des exploitations agricoles. Cette orientation trouve une traduction dans le règlement de la zone A en autorisant les activités exercées par un exploitant agricole qui sont dans le prolongement de l'acte de production ou qui ont pour support l'exploitation (hébergement à la ferme, etc.). Le règlement autorise également la production de biogaz, d'électricité et de chaleur par la méthanisation.

Le SCoT précise que les espaces agricoles intègrent à minima les sièges d'exploitation et les sites secondaires de production, les parcelles exploitées ou exploitables par l'agriculture, les espaces agricoles présentant un enjeu spécifique ou encore les espaces ayant un usage agricole attenants aux bâtiments agricoles. Le règlement prévoit une zone Ac dédiée au cimetière et son extension. Cette zone n'ayant pas d'usage agricole, il est recommandé de la reclasser en U.

Le projet de PLU arrêté est compatible sur ce point.

- **Compatibilité du PLU arrêté avec l'objectif de conciliation de l'agriculture et de l'urbanisme**

Les choix d'aménagement retenus doivent permettre la conciliation entre l'urbanisme et l'agriculture en prenant en compte cette dernière dans les choix d'aménagements urbains et en maintenant et développant l'agriculture urbaine. L'axe 3 du PCAET est entièrement dédié à la transition vers une agriculture et une alimentation locale et durable. Pour atteindre l'objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050 et faire face aux changements climatiques, de profondes mutations doivent être opérées afin d'articuler les modes de production, de distribution et d'alimentation, de favoriser la coopération entre les producteurs et les consommateurs. Une réflexion dans le cadre de l'élaboration du PLU peut-être menée pour permettre d'actionner dans le PLU les leviers favorisant la rencontre de l'offre et de la demande.

Analyse du projet :

Le règlement propose d'utiliser des espaces libres au sein du tissu urbain pour en faire des vergers ou potagers.

Le plan de zonage préserve des dents creuses de l'urbanisation afin de maintenir les accès aux parcelles agricoles identifiées par les exploitants concernés.

Le projet de PLU arrêté est compatible.

- **Compatibilité du PLU arrêté avec les conditions d'implantation du développement économique**

Le SCoT règlemente l'implantation des activités économiques afin de rééquilibrer l'offre sur le territoire et améliorer la qualité des zones d'activités existantes. Il organise la répartition spatiale des activités en favorisant l'implantation des activités économiques compatibles avec la ville dans les tissus urbains mixtes et en fixant des objectifs de qualité urbaine, architecturale et paysagère dans les aménagements à des fins économiques et d'attractivité (accessibilité, mixité des fonctions, mutualisation des espaces...). Le développement de la mixité fonctionnelle au sein du tissu urbain participe également à l'inscription du PLU dans les objectifs de sobriété et la trajectoire de neutralité carbone à l'horizon 2050 fixés par le PCAET.

Analyse du projet :

Le règlement ne permet pas l'implantation de nouvelles exploitations agricoles ou d'industrie au sein de la zone urbaine. Pour les activités artisanales, commerciales ou de service, leur implantation peut être autorisée sous réserve qu'elles soient compatibles avec l'habitat environnant et que des dispositions soient prises pour éviter toute gêne ou nuisance.

Le projet de PLU arrêté est compatible sur ce point.

Commerce

- **Compatibilité du PLU arrêté avec l'objectif de redynamiser la centralité urbaine commerciale**

Le SCoT et le DAAC imposent dans le PLU de maîtriser l'offre commerciale afin de préserver le dynamisme des centralités des villes et villages du Grand Douaisis. Ils définissent également les conditions d'implantations au sein de ces espaces. Les règles sont spécifiques à chaque strate de l'armature commerciale afin de tenir compte du contexte local. Le SCoT détermine une armature commerciale permettant d'organiser l'offre commerciale de manière cohérente sur le territoire du Grand Douaisis, notamment concernant les centres-villes et centres-bourgs. La commune de Vred est classée dans la catégorie des centralités urbaines commerciales d'hyper proximité ayant vocation à répondre aux besoins quotidiens. Les nouvelles implantations commerciales ne doivent pas dépasser une surface plancher maximale de 450 m².

Analyse du projet :

Le DAAC ne délimite pas de centralité urbaine commerciale pour la commune de Vred. La commune peut donc autoriser du commerce sur l'ensemble des espaces urbanisés et à urbaniser.

La commune dispose de trois commerces et n'a pas délimité de centralité urbaine commerciale. Le règlement de la zone U prévoit que les implantations artisanales ou commerciales ne puissent se faire que dans une limite de 300m² là où le SCoT demande une limite maximale de 450m².

Le projet de PLU arrêté est compatible sur ce point.

- **Compatibilité du PLU arrêté avec l'objectif de limiter et encadrer l'extension du commerce en périphérie**

Le SCoT et le DAAC interdisent dans le PLU l'extension des périmètres des secteurs d'implantation périphérique et interdisent en dehors de ce périmètre la possibilité d'implanter des activités commerciales. Il définit également les conditions d'implantations au sein de ces espaces.

Analyse du projet :

La commune n'est pas concernée par cet objectif.

Habitat

- **Compatibilité du PLU arrêté avec l'objectif de répondre aux besoins en logements et améliorer le parcours résidentiel**

Le SCoT poursuit l'ambition d'un regain d'attractivité résidentielle à l'horizon 2040. Ce regain d'attractivité résidentielle et la production des logements induits doivent s'inscrire dans la trajectoire de neutralité carbone définie dans le PCAET en cherchant à réduire les émissions de gaz à effet de serre et en incitant à la sobriété dans la production des nouveaux logements. Ces objectifs partagés dans le SCoT et le PCAET nécessitent de diversifier les typologies de logements pour répondre aux besoins de tous et à tous les âges en créant notamment de nouveaux modes d'habiter (habitat partagé, cohabitation intergénérationnelle...), de rééquilibrer l'offre sur le Grand Douaisis et d'en améliorer la qualité.

Analyse du projet :

Les logements les plus représentés sur la commune de Vred sont majoritairement de grande taille, et comprennent 5 pièces ou plus alors que les logements plus petits (de 1 à 2 pièces) sont largement sous représentés. Le PADD met en avant la nécessité de proposer un parc immobilier varié en typologie et en statut d'occupation permettant d'améliorer le parcours résidentiel et de renforcer l'offre à destination des séniors. Les 2 OAP reprennent ce principe en indiquant que les opérations proposeront des typologies de logements variées présentant de petites typologies. Le PADD indique que la commune souhaite proposer un parc résidentiel adapté aux évolutions démographiques.

Aussi, contrairement à la justification des choix inscrites dans le rapport de présentation (cf. p.80) concernant les objectifs de production de logements aidés, la commune de Vred est soumise par le SCoT à l'obligation d'atteindre une part de 20% de logements aidés puisqu'elle est considérée comme un pôle de proximité et qu'actuellement, son parc de logements aidés est inférieur à 35% (2% en 2021). Il est recommandé de supprimer cette mention du rapport de présentation d'autant plus que les 2 OAP inscrivent l'obligation de produire 20% de logements locatifs aidés.

La commune dispose d'un taux de logements vacants de 6,66% (soit 41 logements) en 2018, elle n'est donc pas concernée par l'objectif de réduction de la vacance structurelle inscrit dans le SCoT.

Un projet touristique est prévu en bordure du bois de Faux considéré comme un réservoir de biodiversité par le SCoT, sur une parcelle déjà artificialisée. Ce projet prévoit uniquement le stationnement de trois roulottes mobiles. De par leur caractère mobile, ce type d'installation est toléré au sein de cet espace naturel. Par ailleurs, le secteur concerné par ces installations présente des enjeux écologiques faibles.

Le projet de PLU arrêté est compatible sur ce point.

Cohésion sociale

- **Compatibilité du PLU arrêté avec l'objectif de développer un urbanisme favorable à la santé**

Le SCoT et le PCAET visent l'amélioration de l'état de santé de ses habitants en développant un urbanisme favorable à la santé. Le principe de précaution doit donc être poursuivi dans les choix d'aménagement en prenant en compte les différentes sources de pollutions, notamment la qualité de l'air et encourage la diminution des nuisances.

Analyse du projet :

Le règlement écrit recommande la végétalisation des espaces libres de toutes constructions afin d'y déployer la nature ordinaire par la création de prairies, bosquets, vergers ou encore potagers. Un important cœur d'îlot a été identifié et classé en Uj afin d'être préservé en tant qu'espace de respiration au sein du cœur de bourg.

Un Coefficient de Biodiversité par Surface (CBS) de 0,6 a été défini pour l'OAP de la rue du moulin participant à la biodiversité, au paysage, à la limitation de l'artificialisation des sols mais aussi au bien être des habitants.

Même si la commune présente peu d'équipements, elle prévoit de développer les cheminements doux pour contribuer aux modes actifs et ainsi participer à la santé physique des habitants tout en limitant l'émission des gaz à effet de serre.

Le règlement écrit interdit l'utilisation des couleurs vives dans la conception des bâtiments d'habitat ou d'activité et porte une préférence dans l'utilisation de teintes sombres or cela participe la création d'îlot de chaleur par l'accumulation des rayonnements solaires. La gamme de couleur autorisée pourrait donc être revue pour limiter ce phénomène et s'inscrire dans l'orientation du SCoT visant à privilégier les matériaux à fort albedo (teinte claire).

Le projet de PLU arrêté est compatible sur ce point.

- **Compatibilité du PLU arrêté avec l'objectif de démarche proactive en faveur de la santé**

Le SCoT Grand Douaisis souhaite ainsi améliorer l'état de santé de ses habitants en développant un urbanisme favorable à la santé. Le SCoT impose le principe de précaution dans les choix

d'aménagement en prenant en compte les différentes sources de pollutions et encourage la diminution des nuisances.

Analyse du projet :

Dans son projet de PLU, la commune met en œuvre une stratégie permettant de garantir un cadre de vie qualitatif pour ses habitants. Cette stratégie passe par la préservation des milieux naturels qui participent au stockage carbone (zones humides, boisements, prairies, haies...). Un vaste espace vert est également préservé au sein du tissu urbain permettant d'assurer un espace de respiration et un îlot de fraîcheur en cas de fortes chaleurs (secteur Uj).

Le projet de PLU arrêté est compatible sur ce point.

- **Compatibilité du PLU arrêté avec l'objectif des secteurs présentant des signes de fragilisation**

Le SCoT entend réduire les fractures territoriales (sociales, économiques...). Le PLU peut favoriser un développement inclusif en particulier dans les secteurs présentant des signes de fragilisation sociale et urbain.

Analyse du projet :

La commune n'est pas concernée par cet objectif.

Mobilité

- **Compatibilité du PLU arrêté avec l'objectif de maîtriser l'offre de stationnement**

Le SCoT fixe l'objectif de « se déplacer moins et mieux ». Cela induit un changement de comportement dans la façon de se déplacer sur le territoire et des besoins induits. Le PLU doit tenir compte de ces changements en fixant des règles de stationnement justement proportionnées à la qualité de l'offre en transport en commun, en proposant des solutions de stationnements optimisés ou partagés, en optimisant l'occupation du sol et en déployant une offre de stationnement à destination des véhicules électriques.

Analyse du projet :

Le rapport de présentation fait état de l'ensemble des places de stationnement disponibles. La commune est peu desservie par les transports en commun, la voiture occupe donc une place importante de telle sorte que la commune prévoit dans son règlement, la création de 2 places de stationnements par logement. Le règlement précise que dans le cadre d'opérations d'ensemble mixte (habitat/commerce/équipements publics), la mutualisation de tout ou partie des aires de stationnement est à rechercher.

La commune est actuellement équipée de 2 bornes de recharge électrique.

Le projet de PLU arrêté est compatible sur ce point.

- **Compatibilité du PLU arrêté avec l'objectif d'inciter au développement des modes actifs**

La pollution atmosphérique a des incidences sur la qualité de l'air, et donc sur la santé, l'environnement (biodiversité, pollution des ressources naturelles), le patrimoine (dégradation des bâtiments) Le transport routier est l'un des principaux émetteurs de polluants. Le SCoT et

Le PCAET fixent des principes visant à augmenter la part modale des modes actifs dans les déplacements du quotidien afin de réduire les émissions de polluants atmosphériques. Aussi, les choix d'aménagement retenus dans les PLU concourent à rompre avec l'usage systématique de la voiture. Le territoire s'est doté d'un Schéma Directeur Modes Doux (SDMD) qui est le document de référence pour le déploiement des itinéraires modes doux structurants à l'échelle du Grand Douaisis. Le PLU doit prendre les mesures nécessaires permettant de le mettre en œuvre. Pour ce faire, les choix retenus participent au déploiement d'itinéraires sécurisés et continus et au développement de stationnement vélos.

Analyse du projet :

Bien qu'aucune extension de réseau n'ait été identifiée sur la commune de Vred par le SDMD, il est précisé dans le PADD le souhait de maintenir et renforcer le maillage de liaisons douces. De nombreux circuits de randonnée, chemins, ruelles, sentiers et venelles sont déjà présents sur la commune mais des discontinuités sont constatées. La commune souhaite travailler sur ces discontinuités et mettre en place un réseau de cheminements permettant la découverte des richesses naturelles de la commune. Cette orientation s'appuie sur les circuits de randonnée et la voie verte de la Scarpe déjà existants. Le plan de zonage identifie aussi un important réseau de chemins à protéger et à laisser ouverts au public.

Le renforcement de la centralité urbaine permis par le projet de renouvellement urbain va contribuer au développement des mobilités douces. Des espaces de stationnement pour les 2 roues sont prévus dans chaque OAP.

Le PLU de la commune de Vred propose une OAP Trame Verte et Bleue (TVB) qui recommande de redonner de l'espace aux modes actifs et de sécuriser l'espace public.

Le projet de PLU arrêté est compatible sur ce point.

Environnement

- **Compatibilité du PLU arrêté avec l'objectif de protéger les espaces naturels et les continuités écologiques**

Le SCoT et le PCAET poursuivent les objectifs de préserver et protéger les espaces naturels et particulièrement les zones humides et de reconnecter les espaces de nature en faveur de la trame verte et bleue. Le dérèglement climatique aura des incidences sur les milieux naturels, en particulier ceux déjà fragilisés par les pressions urbaines. Aussi, lors de l'élaboration du PLU la séquence « éviter-réduire-compenser » doit être mise en œuvre pour évaluer les incidences du projet sur l'environnement. Afin d'augmenter la capacité de séquestration carbone du territoire, le PCAET incite également à appliquer la séquence « adapter-séquestrer-compenser » dans les choix d'aménagement.

Analyse du projet :

Avec des forêts au Nord et à l'Est, des zones humides à l'Est, des cours d'eau au Sud et à l'Est, mais aussi de nombreuses prairies, la commune dispose de milieux naturels riches. Ils présentent des intérêts écologiques et environnementaux reconnus qui font l'objet de divers types de protections réglementaires (site Natura 2000, réserve naturelle, plan de gestion de l'étang communal) et de divers inventaires environnementaux (ZNIEFF 1 et 2, ZICO, etc.). Le PADD prévoit de garantir la pérennité des grands milieux naturels et des paysages de la commune. L'ensemble de ces éléments naturels est repris en zone N assurant leur préservation.

Une OAP Trame Verte et Bleue (TVB) a également été produite pour répondre à l'enjeu de préservation de ces richesses naturelles.

L'OAP TVB prévoit des dispositions qui sont, soit des prescriptions, soit des recommandations. Elle prescrit par exemple la mise en place d'un Coefficient Biotope de Surface pour l'OAP du chemin du haut pré.

Elle prescrit également la préservation de l'ensemble des structures végétales existantes (bois, arbres, haies, talus, jardins...) et demande le remplacement en cas de destruction d'arbres.

Le site de la rue du moulin ainsi que celui du chemin du haut pré sont des prairies (prairie de fauche au chemin du haut pré et prairie pâturée pour la rue du moulin).

Un inventaire floristique a été effectué sur le secteur de la rue du moulin. Sur les 48 espèces recensées :

- 3 présentent un enjeu faible ;
- 45 présentent enjeu très faible.

Sur la zone de projet du chemin du haut pré, 32 espèces végétales ont été observés :

- 31 sont à enjeu très faible ;
- 1 à enjeu faible.

Les enjeux écologiques faibles peuvent donc justifier l'ouverture à l'urbanisation de ces parcelles.

L'OAP TVB prévoit une identification des zones humides par un indice "hu" dans le plan de zonage couplé à une interdiction de tout aménagement ou travaux. Une prudence est à apporter dans le fait que les indices "hu" ont bien été repris sur la planche B du plan de zonage mais pas sur la planche A, ce qui porte à confusion. Il convient de corriger cette erreur matérielle en ajoutant les indices "hu" sur la planche A.

Le projet de PLU arrêté est compatible sur ce point.

- **Compatibilité du PLU arrêté avec l'objectif de préserver et améliorer le cycle de l'eau**

Le SCoT et le PCAET mettent en œuvre le principe de précaution pour garantir la qualité et la quantité de la ressource en eau dans les années à venir. Pour cela, il impose au PLU de réglementer l'usage du sol en tenant compte de la vulnérabilité de la ressource en eau et une gestion des eaux pluviales intégrées. La commune est concernée par l'Aire d'Alimentation de Captage (AAC) Scarpe Aval avec un faible degré de vulnérabilité. Dans ces secteurs, le SCoT priorise le développement urbain en renouvellement urbain et impose dans le cadre de toute nouvelle ouverture à l'urbanisation que soit étudié l'incidence sur la recharge et la qualité de la nappe d'eau souterraine. Les aménagements et les constructions doivent à ce titre, respecter des performances environnementales renforcées, définir des mesures visant la sobriété dans l'usage de l'eau et un échéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation doit être définie.

Analyse du projet :

La commune de Vred est concernée par un faible degré de vulnérabilité de l'AAC.

Le PADD indique mettre en adéquation les capacités de production en eau potable avec les ambitions de développement.

L'OAP TVB encourage à la réduction de l'imperméabilisation des sols par l'utilisation de matériaux perméables pour les trottoirs, espaces de stationnement et zones piétonnes.

Le projet en renouvellement urbain concerné par l'inscription d'un PAPAG limite l'extension urbaine et donc l'artificialisation des sols ayant une incidence sur la capacité d'infiltration des eaux pluviales et in fine sur la recharge des nappes d'eau souterraines..

L'ensemble des OAP sectorielles impose que les eaux pluviales soient gérées en priorité à l'aide de techniques alternatives grâce à des ouvrages à l'air libre et l'infiltration sur place. L'écoulement des eaux de ruissellement doit être intégré dans la conception des projets. Cette obligation est reprise dans les dispositions générales du règlement qui stipule que l'infiltration des eaux pluviales au plus près du point de chute (à l'unité foncière ou à la parcelle) est systématisée.

Le projet de PLU arrêté est compatible sur ce point.

- **Compatibilité du PLU arrêté avec l'objectif de se prémunir face aux risques naturels et technologiques**

L'objectif du SCoT est d'éviter, voire réduire l'exposition des personnes et des biens face aux risques qu'ils soient naturels ou technologiques. Le PLU doit identifier les secteurs soumis à aléa et réglementer l'usage du sol pour éviter les risques.

Analyse du projet :

Le PADD indique l'importance de tenir compte de l'ensemble des risques naturels et technologiques et notamment ceux en lien avec le phénomène d'inondation (remontée de nappe). Il s'agit principalement de ne pas augmenter la vulnérabilité en mettant en place une politique de gestion des eaux pluviales efficaces (limiter les surfaces imperméabilisées, privilégier l'infiltration à la parcelle).

Le règlement interdit les nouvelles constructions, remblais, reconstructions et clôtures pleines dans les secteurs d'aléa inondation forts. Dans le cas de la prise en compte du risque inondation, le règlement invite le pétitionnaire à réaliser des sondages ou études géotechniques. Il en va de même pour le risque retrait/gonflement des argiles ; le pétitionnaire est invité à vérifier la présence du risque afin de déterminer des mesures constructives adaptées.

Un guide de recommandations de la prise en compte du risque est disponible en annexe du règlement.

Le projet de PLU arrêté est compatible sur ce point.

Paysages

- **Compatibilité du PLU arrêté avec l'objectif de développer des paysages énergétiques**

Le SCoT anticipe les évolutions des paysages en lien avec l'objectif de transition énergétique du territoire. Aussi, le PLU doit veiller à l'intégration paysagère des dispositifs d'EnR&R.

Analyse du projet :

Le PLU arrêté ne localise pas de secteur dédié à l'implantation de dispositifs EnR&R. Pour autant, le règlement autorise et recommande, dans ses dispositions générales, le développement de ces dispositifs lors des conceptions architecturales des bâtiments sous réserve d'une intégration paysagère.

Le projet de PLU arrêté est compatible sur ce point.

- **Compatibilité du PLU arrêté avec l'objectif de préserver et mettre en valeur le patrimoine paysager urbain**

Le SCoT poursuit les objectifs d'amélioration du cadre de vie. Le PLU doit préserver et mettre en valeur le patrimoine urbain, requalifier les paysages urbains peu qualitatifs notamment les entrées de ville et garantir l'insertion paysagère des nouvelles constructions.

Analyse du projet :

La commune ne dispose pas de patrimoine historique inventorié mais un travail d'identification du patrimoine remarquable a été fait. Une chapelle, une église, un calvaire ont par exemple été repérés au plan de zonage afin de bénéficier de mesures de protection.

En cas de réhabilitation, le règlement recommande de laisser la brique apparente, sauf dans le cas où elle présenterait des caractéristiques de dégradation.

L'insertion paysagère des futures zones de projet est prévue dans les 2 OAP via un traitement végétalisé des franges. Il est aussi demandé à ce que les implantations des constructions privilégient un traitement homogène avec un aspect brique rouge pour correspondre à l'identité de la commune. La voirie doit être paysagée par l'utilisation d'essences locales.

L'état initial de l'environnement présente une analyse des 2 entrées de ville qui apparaissent plutôt qualitatives.

Le PADD indique vouloir apporter une vigilance particulière sur le traitement des interfaces entre campagne et zone urbanisée. La qualité des entrées de ville réside dans la conservation des espaces agricoles et des massifs forestiers perceptibles.

L'OAP TVB propose également de préserver la qualité paysagère des entrées de ville par la plantation d'essences végétalisées (création de haies champêtres, arbres, jardins...). Elle recommande aussi de favoriser ces espaces naturels tampons entre la ville et les zones d'activités et commerciales et de remplacer les panneaux publicitaires par des éléments paysagers or, la commune de Vred n'est pas concernée par ce type d'espaces, ni par l'affichage publicitaire puisqu'elle fait partie du Parc Naturel Régional Scarpe Escaut au sein duquel la publicité est interdite. Il convient donc d'ajuster l'OAP TVB pour quelle soit en cohérence avec les réalités communales.

Le projet de PLU arrêté est compatible sur ce point.

- **Compatibilité du PLU arrêté avec l'objectif de préserver et mettre en valeur le patrimoine paysager agricole et naturel**

Le SCoT poursuit l'objectif de préserver et améliorer la qualité du patrimoine paysager agricole et naturel. Aussi, le PLU doit édicter des règles permettant de préserver le patrimoine architectural agricole, de préserver les coupures d'urbanisation, de garantir une intégration harmonieuse des nouvelles constructions dans le paysage.

Analyse du projet :

Le PADD insiste sur le rôle de l'agriculture sur la composition des paysages de la commune. Afin de maintenir ce paysage, la commune souhaite apporter une vigilance particulière sur le traitement des interfaces entre campagne et zone urbanisée. La commune est aussi pleinement consciente du rôle des éléments naturels qui fondent son attractivité. Les principaux milieux naturels composant ses paysages sont préservés afin de garantir un cadre de vie de qualité pour les habitants.

Le projet de PLU arrêté est compatible sur ce point.

Conclusion

Le projet arrêté du PLU de Vred respecte les grands principes d'organisation territoriale définis par le SCoT et s'engage en faveur de la préservation des milieux naturels qui participent au cadre de vie.

SYNTHESE DE L'ANALYSE

Synthèse de l'analyse de compatibilité du PLU de la commune de
 PLU arrêté le
 Notification au SCoT Grand Douaisis le
 Bureau du

Vred
 29/04/2025
 12/05/2025
 16/06/2025

Objectifs et orientation du SCoT	Analyse compatibilité
Diagnostic territorial et état initial de l'environnement	Complet
Organisation territoriale	
Scénario de développement et de l'organisation territoriale	Compatible
Optimisation et sobriété foncière	Compatible
Sobriété énergétique et développement des EnR&R	Compatible
Economie	
Maintenir et développer les exploitations et filières agricoles	Compatible
Agriculture et urbanisme	Compatible
Conditions d'implantation du développement économique	Compatible
Commerce	
Redynamiser sa centralité urbaine commerciale	Compatible
Limiter et encadrer l'extension du commerce en périphérie	non concerné
Habitat	
Répondre au besoin en logements et améliorer le parcours résidentiel	Compatible
Cohésion sociale	
Développement d'un urbanisme favorable à la santé	Compatible
Démarches proactives en faveur de la santé	Compatible
Solidarité	non concerné
Mobilités	
Maitriser l'offre de stationnement	Compatible
Inciter au développement des modes actifs	Compatible
Environnement	
Protéger les espaces naturels et les continuités écologiques	Compatible
Préserver et améliorer le cycle de l'eau	Compatible
Se prémunir des risques naturels et technologiques	Compatible
Paysages	
Paysage énergétique	Compatible
Préserver et mettre en valeur le patrimoine paysager urbain	Compatible
Préserver, reconstituer, mettre en valeur le patrimoine paysager agricole et naturel	Compatible

Type de zone :

- Limite de zone
- U : Il s'agit d'une zone urbaine mixte destinée à de l'habitat, des commerces, des services, des équipements publics.
- Uj : Secteur de fonds de jardins à préserver.
- UL : Zone urbaine d'équipements d'intérêt collectif et services publics en particulier ceux tournés vers le sport et les loisirs.
- A : Zone agricole équipée ou non, à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles.
- Ac : Secteur agricole correspondant au cimetière et son extension.
- N : Zone naturelle et forestière, équipées ou non, à protéger en raison de la qualité des sites, milieux et espaces naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment d'un point de vue esthétique, historique ou écologique.
- Ni : Secteur naturel à vocation d'équipements de sports et de loisirs.
- Ne : Secteur naturel où les activités sont autorisées sous conditions spécifiques.
- Nt : Secteur naturel où les activités économiques à vocation touristique sont autorisées sous conditions spécifiques.

Légende

Protections ponctuelles

Éléments du patrimoine bâti identifiés au titre du L151-19 du code de l'urbanisme
 1-Calvaire; 2-Mairie; 3-Eglise; 4-Chapelle; 5-Ancienne école

Protections linéaires

- Chemins à laisser ouverts au public en vertu de l'article L151-38 du code de l'urbanisme
- Haies identifiées au titre de l'article L 151-23 du code de l'urbanisme
- Fossés et voies d'eau identifiés au titre de l'article L 151-23 du code de l'urbanisme
- Milieux humides à préserver du SAGE
- Prairies à enjeux agricoles humides du SAGE

Prescriptions surfaciques

- Boisements et espaces verts identifiés au titre de l'article L 151-23 du code de l'urbanisme
- Etang identifié au titre de l'article L 151-23 du code de l'urbanisme
- Périmètre d'Attente d'Aménagement Global (L151-41 du code de l'Urbanisme)
- Périmètre comportant des orientations d'aménagement et de programmation (OAP)
- Emplacement réservé

Informations

- Exploitation agricole (régime sanitaire départemental)
- Limite parcellaire
- Bâtiments
- Cimetière

Patrimoine urbain à protéger au titre de l'article L.151-19 du CU

Liste des Emplacements Réservés :

N°	Destination	Bénéficiaire	Surface (m ²)
1	Extension cimetière	Commune	1719

Qualité	Num.
Calvaire	1
Mairie	2
Eglise	3
Chapelle	4
Ancienne école	5

Département du Nord

Commune de VRED

PLANCHE A

PLAN LOCAL D'URBANISME

Version arrêté projet

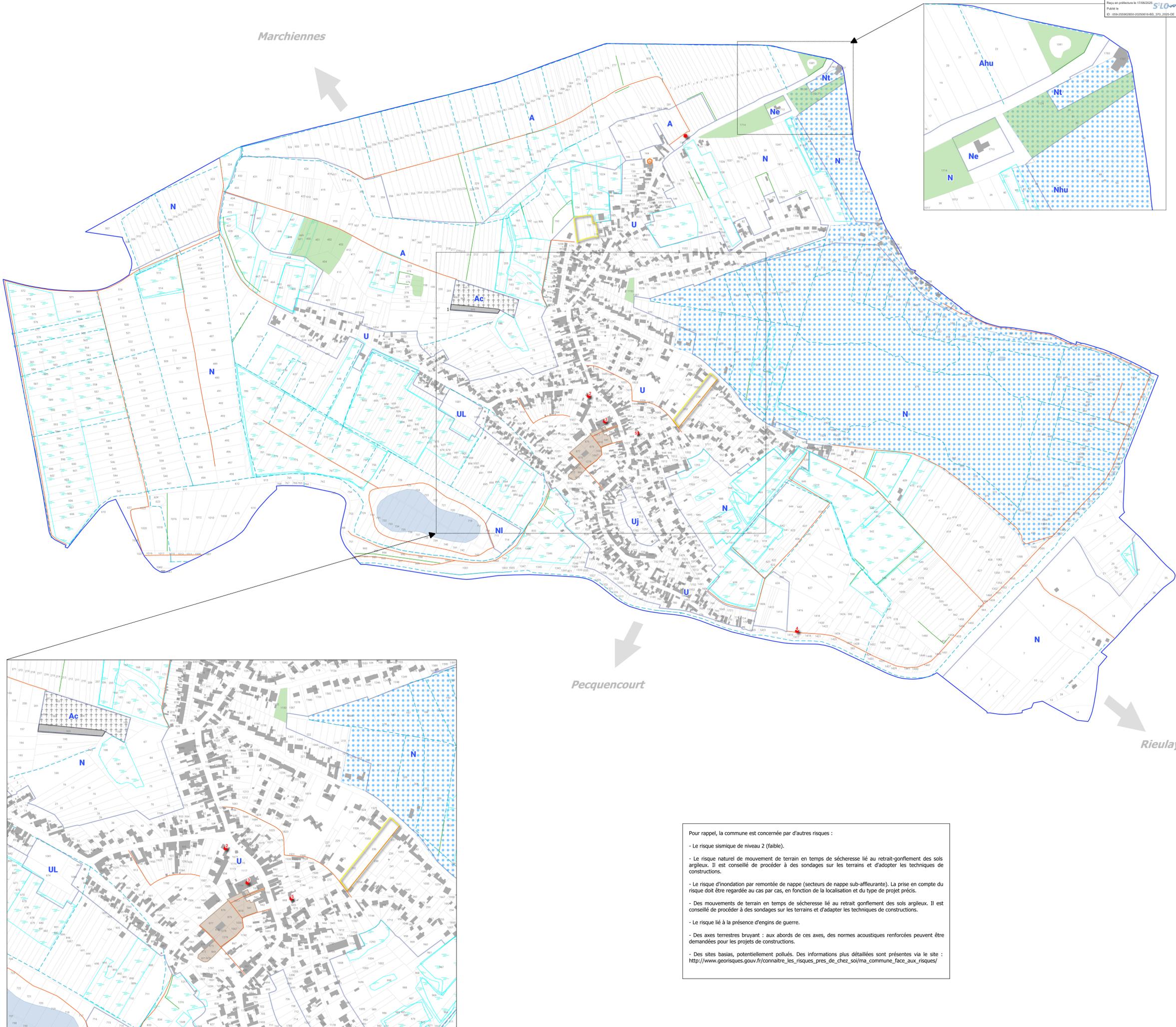
Vue pour être annexé à la délibération du Conseil Communautaire en date du :

VERDI
 Designer des territoires

0 50 100 m



Verdi Conseil Nord de France
 80, rue de Marçq
 59441 WASQUEHAL Cedex
 Tél: 03.28.09.92.00



Pour rappel, la commune est concernée par d'autres risques :

- Le risque sismique de niveau 2 (faible).
- Le risque naturel de mouvement de terrain en temps de sécheresse lié au retrait-gonflement des sols argileux. Il est conseillé de procéder à des sondages sur les terrains et d'adapter les techniques de constructions.
- Le risque d'inondation par remontée de nappe (secteurs de nappe sub-affleurante). La prise en compte du risque doit être regardée au cas par cas, en fonction de la localisation et du type de projet précis.
- Des mouvements de terrain en temps de sécheresse lié au retrait gonflement des sols argileux. Il est conseillé de procéder à des sondages sur les terrains et d'adapter les techniques de constructions.
- Le risque lié à la présence d'engins de guerre.
- Des axes terrestres bruyant : aux abords de ces axes, des normes acoustiques renforcées peuvent être demandées pour les projets de constructions.
- Des sites basias, potentiellement pollués. Des informations plus détaillées sont présentes via le site : http://www.georisques.gouv.fr/connaitre_les_risques_pres_de_chez_so/ma_commune_face_aux_risques/

Syndicat Mixte pour le Schéma de Cohérence Territoriale

du Grand Douaisis

DÉLIBÉRATION N° 371 DU BUREAU SYNDICAL DU 16 JUIN 2025

Date de la convocation : vendredi 06 juin 2025

Nombre de membres en exercice : 17

Nombre de présents : 9

Le Bureau du Syndicat Mixte du Schéma de Cohérence Territoriale du Grand Douaisis s'est réuni lundi 16 juin 2025 à 12 heures, 36 rue François Pilâtre de Rozier 59500 Douai, sous la présidence de Monsieur Lionel COURDAVAULT.

ÉTAIENT PRÉSENTS :

Mr Lionel COURDAVAULT, Président
 Mme Marie-Françoise FALEMPE, 1^{ère} Vice-Présidente
 Mr Raphaël AIX, 2^{ème} Vice-Président
 Mr Thierry GOEMINNE, 3^{ème} Vice-Président
 Mme Florence GEORGES, 5^{ème} Vice-Président

Mr Laurent KUMOREK, 6^{ème} Vice-Président
 Mr Jacques MICHON, 7^{ème} Vice-Président
 Mr Jean-Marc RENARD, 3^{ème} assesseur
 Mme Nadine MORTELETTE, 6^{ème} assesseur

ÉTAIENT EXCUSÉS :

Mr Julien QUENNESSON, 4^{ème} Vice-Président
 Mme Caroline BIENCOURT, 1^{er} assesseur
 Mr François CRESTA, 2^{ème} assesseur
 Mr Dimilri WIDIEZ, 4^{ème} assesseur

Mr Laurent MARTINEZ, 5^{ème} assesseur
 Mr Christian BULINSKI, 8^{ème} assesseur
 Mr Djamel BOUTECHICH, 7^{ème} assesseur
 Mr Ludovic VALFTE, 9^{ème} assesseur

ASSISTAIENT ÉGALEMENT À LA RÉUNION

Chloé BECU, Catherine CADIX, Marielle DIVAY, Rachel GHFSQUIERE, Maguelone LE BRETON, Marie-Pierre LEKKE, Karine ORLIK, Adefine PEROTIN, Antoine BLAS, Maxime BERTHF, Matthieu LEMPENS, Arnaud QUESNOY, Luis-Miguel SANCHEZ et Stéphanie STIERNON.

OBJET : Attribution du marché d'étude et d'assistance technique dans le cadre de la réalisation de la charte de logistique urbaine durable du Grand Douaisis

Monsieur le Président expose

Par délibération du 6 novembre 2024, les élus du Bureau Syndical ont validé le principe d'engager une consultation en vue de passer un marché pour une mission d'étude et d'assistance technique dans le cadre de la réalisation de la charte de logistique urbaine durable du Grand Douaisis.

Cette mission est organisée en 3 phases avec une option :

- Phase 1 : Réalisation du diagnostic territorial et finalisation de la cartographie des acteurs ;
- Phase 2 : Elaboration de la stratégie en faveur d'une logistique urbaine durable ;
- Phase 3 : Elaboration de la charte de logistique urbaine durable ;
- Option 1 : Réalisation d'un temps de partage entre territoires LUD+.

Le SCOT GRAND DOUAISIS a procédé à une consultation entre le 21 mars 2025 et le 05 mai 2025 et a reçu 4 offres dont les mandataires des groupements sont représentés par : SASU INTERFACE TRANSPORT, LOGICITES, TRACTEBEL ENGINEERING PALABREO et INITIATIVE POUR LE DEVELOPPEMENT DURABLE- INGENIERIE ET ORGANISATION.

Une analyse détaillée de ces offres a été présentée afin de sélectionner la réponse la mieux adaptée aux besoins exprimés dans le cahier des charges et au regard des critères de sélection établis dans le règlement de consultation.

Sur la base du rapport d'analyse des offres joint à la présente délibération,

LE BUREAU DECIDE, A L'UNANIMITE (9 POUR, 0 CONTRE et 0 ABSTENTION),

- De valider les conclusions du rapport d'analyse des offres ;
- D'attribuer le marché d'étude et d'assistance technique pour la réalisation de la charte de logistique urbaine durable à SASU INTERFACE TRANSPORT pour un montant avec option de 55 025,00 €HT ;
- D'autoriser le Président à prendre toutes les décisions nécessaires à la réalisation de la mission.

Fait à Douai, le 16 juin 2025



Monsieur le Président :

- Certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte qui sera affichée ce jour au siège de la collectivité
- Informe que la présente délibération peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le tribunal administratif dans un délai de deux mois à compter de sa publication et de sa réception par le représentant de l'Etat.

Dépôt en sous préfecture de Douai le :

MARCHÉ PUBLIC DE PRESTATIONS INTELLECTUELLES

Passé en procédure adaptée en application des articles L.2123-1 et R.2123-1
et suivants du Code de la commande publique



Mission d'étude et d'assistance technique dans le cadre de la réalisation de la charte de logistique urbaine durable du Grand Douaisis

RAPPORT D'ANALYSE DES OFFRES

Pouvoir Adjudicateur :

Syndicat Mixte du SCoT du Grand Douaisis
36 rue Pilâtre de Rozier
59500 DOUAI
grand-douaisis.com

A – OBJET, FORME, DUREE ET BUDGET DU MARCHÉ

A1- Objet du marché

La présente consultation concerne la mission d'étude et d'assistance technique dans le cadre de la réalisation de la charte de logistique urbaine durable du Grand Douaisis.

A 2 – Forme du marché

La présente procédure adaptée ouverte est soumise aux dispositions des articles L. 2123-1 et R.2123-1 à R.2123-6 relatifs à la procédure adaptée du code de la commande publique.

La prestation n'est pas allotie et ne comporte pas de tranche. Les missions définies au CCTP sont divisées en phases. Les variantes (obligatoires comme facultatives) ne sont pas autorisées.

A 3 – Durée du marché et délai d'exécution

Le délai d'exécution de chacune des phases doit être proposé par le candidat. La présente prestation ne pourra excéder un délai de 12 mois à compter de la notification au candidat de l'attribution du marché.

A 4 – Montant de l'estimation du marché

Le montant hors taxe de l'étude estimé par le maître d'ouvrage est de 76 000€ HT.

A 5 – Modalité de publicité

L'avis d'appel public à la concurrence a été réalisé dans le cadre d'une procédure ouverte par voie électronique sur le site de l'acheteur public <https://marchespublics596280.fr> le 21 mars 2025 à 15h30 (réf. de l'annonce : InTerLUDSCOTGD).

A 6 – Date limite de remise des offres

Le délai de réception des offres a été fixé au lundi 5 mai 2025 à 12h00.

A 7 – Candidatures

4 candidats ont répondu en groupement d'entreprises au présent marché public :

- 1) SASU INTERFACE TRANSPORT – 20 Boulevard Eugène Deruelle – 69 003 LYON : dépôt de l'offre le 28/04/2025 13 :58 :43.
- 2) LOGICITES - 32 rue Damrémont – 75018 PARIS / ELV MOBILITES – 25 impasse de Nans – 83 600 FREJUS / SELARL Bassi Herlédan - 22 boulevard Saint-Germain – 75 007 PARIS / FEUILLE DE ROUTE CONSEILS – 9 rue Collinerie – 78 870 BAILLY : dépôt de l'offre le 30/04/2025 15:32:32.
- 3) INITIATIVE POUR LE DEVELOPPEMENT DURABLE-INGENIERIE ET ORGANISATION _INDDIGO - 40 rue de l'Échiquier – 75010 PARIS : dépôt de l'offre le 30/04/2025 17:23:53.
- 4) TRACTEBEL ENGINEERING - Boulevard Simon Bolivar 36, 1000 Bruxelles / PALABREO – 18 rue Stephenson – 75 018 PARIS : dépôt de l'offre le 05/05/2025 09:44:14.

Aucun candidat n'a répondu hors délai.

B – ANALYSE DES OFFRES

B1- Critères de jugement des offres

En application de l'article R2152-7 du code de la commande publique, les critères intervenant pour le jugement des offres sont pondérés de la manière suivante :

1. Prix des prestations (40%) sur la base de la proposition financière

La note sur 40 points est attribuée sur la base d'une échelle de notation entre l'offre financière la plus élevée et l'offre la plus basse.

Note du candidat = 40*(offre la plus basse /offre du candidat)

2. Valeur technique (60%)

La valeur technique de l'offre sera appréciée au regard du mémoire technique remis par le candidat, en réponse aux exigences du CCTP.

Les 60% sont répartis de la manière suivante :

- Adéquation de l'organisation proposée par rapport aux attendus du CCTP (moyens techniques et humains affectés à la mission, compétences et expériences des intervenants, pertinence de l'organisation de travail) (20%) ;
- Compréhension de la problématique et pertinence de la méthodologie proposée (30%) ;
- Rendus et prestations (qualité des rendus, temps de travail passé, délai d'exécution de la mission) (10%).

B2 – Analyse

Analyse matérielle des offres

La vérification des offres a porté sur la conformité de l'offre au cahier des charges et l'analyse des propositions :

Pièces demandées	INITIATIVE POUR LE DEVELOPPEMENT DURABLE-INGENIERIE ET ORGANISATION _INDDIGO	SASU INTERFACE TRANSPORT	TRACTEBEL ENGINEERING / PALABREO	LOGICITES / ELV MOBILITES / SELARL BASSI HERLEDAN / FEUILLE DE ROUTE CONSEILS
Acte engagement	x	x	x	x
Devis détaillé de l'offre	x	x		x
Mémoire technique	x	x	x	x
Méthodologie	x	x	x	x
Moyens humains	x	x	x	x
Moyens matériels	x	x	x	x
Délai exécution	x	x	x	x
Déclaration sur l'honneur que le candidat est en règle par rapport au code du travail	x	x	x	x
Documents relatifs aux pouvoirs de la personne	x	x	x	x

habilitée à engager le candidat				
Document permettant d'évaluer l'expérience	x	x	x	x
Déclaration chiffre d'affaires	x	x	x	x
Déclaration effective pour les 3 dernières années	x	x	x	x
Déclaration indiquant l'outillage, le matériel et l'équipement technique	x	x	x	x
Références : liste des principaux services similaires effectués au cours des trois dernières années, indiquant le montant, la date et le destinataire public ou privé	x	x	x	x

Comparaison et analyse des offres financières

Les candidats ont présenté des offres financières contrastées justifiées par le nombre d'intervenants, leur qualité et le temps passé sur la mission.

Candidature	Montant total Hors Taxe (HT) sans option	Montant total Toutes Taxes Comprises (TTC) sans option	Montant total HT avec option	Montant total TTC avec option
INITIATIVE POUR LE DEVELOPPEMENT DURABLE-INGENIERIE ET ORGANISATION _INDDIGO	48 980 €	58 776 €	52 870 €	63 444 €
SASU INTERFACE TRANSPORT	51 500€	61 800 €	55 025 €	66 030 €
LOGICITES / ELV MOBILITES / SELARL BASSI HERLEDAN / FEUILLE DE ROUTE CONSEILS	49 925 €	59 910 €	57 737.50 €	69 285 €
TRACTEBEL ENGINEERING / PALABREO	73 132 €	87 848.40 €	87 412 €	104 984.40 €

Eu égard des critères de jugement des offres relatifs aux prix de la prestation, les candidats ont reçu les notes suivantes (classement de la meilleure note à la moins bonne note) :

1. INITIATIVE POUR LE DEVELOPPEMENT DURABLE-INGENIERIE ET ORGANISATION _INDDIGO : 40 / 40
2. SASU INTERFACE TRANSPORT : 38,43 /40
3. LOGICITES / ELV MOBILITES / SELARL BASSI HERLEDAN / FEUILLE DE ROUTE CONSEILS : 36,63 /40
4. TRACTEBEL ENGINEERING - PALABREO : 24,17 /40

Comparaison et analyse des offres techniques

Dans le cadre de la présente analyse, les candidatures seront nommées selon le nom du bureau d'études mandataire et l'acronyme de la structure lorsqu'il existe.

Adéquation de l'organisation proposée

L'analyse de l'adéquation de l'organisation proposée vise à apprécier si les moyens techniques et humains affectés à la mission sont proportionnés au regard des attendus du cahier des clauses techniques particulières (CCTP), si les compétences des intervenants et leurs expériences sont en adéquation avec la mission et enfin, si l'organisation de travail proposée est appropriée compte-tenu des attentes exprimées dans le CCTP. L'analyse de ce dernier critère s'appuie sur la pertinence de la répartition du temps de travail des intervenants pour chaque phase et la proposition relative aux modalités de travail avec la maîtrise d'ouvrage.

Dimensionnement de l'équipe et les moyens techniques mis à disposition

Eu égard aux besoins associés à l'élaboration de la charte de logistique urbaine durable, et à la mobilisation inégale qu'elle implique selon les phases du projet, une équipe comprise entre 7 et 12 personnes est considérée comme cohérente. En deçà de 7 personnes, l'équipe est considérée comme insuffisante pour garantir la conduite efficace de la mission, notamment en matière d'animation des temps d'échanges relatifs à la construction de la charte. À l'inverse, une équipe de plus de 12 personnes serait disproportionnée au regard de la mobilisation de la démarche, générant une charge de coordination accrue et des doublons de compétences peu pertinents.

Une attention a également été apportée au nombre limité de co-traitants et sous-traitants dans l'éventualité de groupement afin de simplifier les échanges et de garantir réactivité et efficacité compte-tenu du délai contraint de la mission.

LOGICITES ET TRACTEBEL ENGINEERING proposent une candidature en groupement. La première se compose du mandataire, de deux co-traitants et d'un sous-traitant. La seconde est composée du mandataire et d'un co-traitant. INDDIGO et SASU INTERFACE TRANSPORT candidatent individuellement et ne sont pas engagés dans un groupement.

Les candidats proposent des équipes plus ou moins dimensionnées comme suit :

- INDDIGO : 6 personnes ;
- SASU INTERFACE TRANSPORT : 7 personnes avec des renforts ponctuels possibles à mesure

de l'avancement de l'étude sans préciser à quelle phase seront mobilisés ces renforts ;

- LOGICITES : 6 personnes en groupement ;
- TRACTEBEL ENGINEERING : 11 personnes.

Les équipes proposées par INDDIGO et LOGICITES sont sous-dimensionnées. De plus, LOGICITES se constitue en groupement avec 2 co-traitants et un sous-traitant, ce qui rend d'autant plus complexe la communication et la coordination des travaux. SASU INTERFACE TRANSPORT propose une équipe de 7 personnes pouvant être renforcée à titre ponctuel. L'équipe proposée est restreinte mais suffisamment dimensionnée au regard des attendus du CCTP et de la proposition méthodologique faite. Pour autant la candidature met en évidence de nombreuses études en cours pour chacun des intervenants pouvant avoir une incidence sur la mobilisation de l'équipe sur la mission. TRACTEBEL ENGINEERING propose une équipe de 11 personnes dont 2 sont issues du co-traitant PALABREO, dédié à la concertation. En ce sens, l'équipe est considérée comme justement proportionnée.

S'agissant des moyens techniques mis à disposition pour la réalisation de la mission, tous les candidats disposent des moyens nécessaires pour assurer le bon déroulement de cette dernière (bureautique, modélisation). Afin de simplifier les échanges de données, de centraliser les éléments relatifs à l'étude et de faciliter l'accès aux livrables, seuls INDDIGO et LOGICITES précisent les modalités d'échanges de livrables. Le candidat INDDIGO propose de mettre à la disposition de la maîtrise d'ouvrage un intranet dédié visant à centraliser l'ensemble des documents associés à l'étude. Le candidat LOGICITES, quant à lui, propose une mise à disposition de la plateforme SILOGUES concernant les productions cartographiques et modélisations, mais ne renseigne pas les modalités de partage des autres livrables.

Compétences et expériences

Les compétences demandées au travers de cette consultation impliquent le besoin de connaissances approfondies du secteur de la logistique urbaine, fluviale et ferroviaire (dernier kilomètre, cyclo logistique, fret, transport de marchandises), d'expertise en planification des mobilités, de compétence en matière d'intégration des enjeux de logistique urbaine durable dans la planification (DAAC-L, PLU, PDM), d'expertise en matière d'aménagement du territoire et des enjeux de transitions, et de conformité juridique des règles y étant associées. La mission impliquant des déclinaisons cartographiques, il est également attendu une maîtrise des outils de modélisation et de géomatique. L'approche collaborative de l'élaboration de la charte nécessite des compétences en matière d'animation de temps de concertation et de pédagogie. Enfin, les candidats doivent attester de la formation relative à l'accompagnement des EPCI dans la réalisation de chartes de logistiques urbaines durables dispensées dans le cadre du programme InterLUD+. S'agissant de l'expérience, le CCTP précise qu'il est attendu de la part des candidats des expériences en matière d'élaboration de charte de logistique urbaine durable, d'accompagnement des collectivités sur des solutions de logistiques durables ainsi que sur l'élaboration de DAAC-L.

Tous les candidats proposent une équipe pluridisciplinaire ayant des compétences avérées en études logistiques (analyse des flux, filières, multimodalité, dernier kilomètre), plus ou moins opérationnelles.

L'ensemble des candidats constituent des bureaux d'études référencés par le programme InTerLUD+

ayant suivi la formation susmentionnée, à l'exception de TRACTEBEL ENGINEERING, qui s'engage néanmoins à la réaliser en cas d'obtention du marché. TRACTEBEL ENGINEERING est le seul candidat à ne pas avoir réalisé de charte de logistique urbaine durable. Bureau d'études belge, l'équipe proposée est composée d'experts en mobilité et en aménagement du territoire, en logistique (économistes des transports et impacts socio-économiques et environnementaux, transports de marchandises, transports de marchandises en ville) et en modélisation ayant réalisé des missions stratégiques et opérationnelles en France et à l'étranger. La candidature ne comporte pas de profil d'urbaniste, ni de juriste permettant de répondre pleinement aux compétences demandées pour la bonne conduite de la mission. TRACTEBEL ENGINEERING s'associe à PALABREO afin d'assurer la concertation par la mobilisation de deux expertes.

LOGICITES propose une équipe pluridisciplinaire composée de 4 experts en logistique (logistique du dernier km, économie des transports, logistique urbaine et e-commerce), d'un juriste, ainsi que d'une chargée de concertation spécialisée en logistique du dernier km et en innovation durable par le design. Le candidat met en évidence dans son offre sa formation au bilan carbone. L'équipe proposée ne dispose pas de compétences en planification territoriale en matière de SCoT et d'intégration de la logistique dans un DAAC.

Bien qu'INDDIGO propose une équipe restreinte de 6 personnes à l'instar de LOGICITES, les compétences sont plus diversifiées. Les intervenants présentent des compétences en matière de logistique notamment de logistique de chantier, de modélisation, mais aussi une expertise sur le changement climatique, la santé environnementale et l'économie circulaire pouvant faire le lien avec les travaux déjà menés par le SCOT GRAND DOUAISIS sur ces thématiques. Pour autant, la candidature ne met pas en évidence de compétences juridiques ou encore spécifiques en urbanisme réglementaire et sur la thématique commerciale.

A l'instar d'INDIGGO, SASU INTERFACE TRANSPORT propose une équipe pluridisciplinaire présentant des profils diversifiés, avec des experts en planification des mobilités, logistique urbaine, urbanisme durable et transitions, cartographie et concertation. À l'image d'autres candidatures, SASU INTERFACE TRANSPORT ne propose pas dans son équipe de juriste.

En matière d'expérience, l'ensemble des candidats proposent un pilotage assuré par un profil senior. INDDIGO et TRACTEBEL ENGINEERING ne disposent pas de référence dans le Nord concernant l'élaboration de charte de logistique urbaine durable. À l'inverse, LOGICITES présente une expertise dans le Nord avec l'élaboration actuelle de la charte de logistique urbaine durable de la ville de Lille-Lomme-Hellemmes, à l'image de SASU INTERFACE TRANSPORT, qui présente également deux références dont une dans le bassin minier (Dunkerque Grand Littoral et CA Béthune-Bruay-Artois Lys Romane, élaboration de charte en cours).

LOGICITES justifie de 8 références de chartes de logistique urbaine durable, dont 4 ont été réalisées en groupement avec INDDIGO (qui constituent l'ensemble des chartes LUD réalisées par ce dernier). Ces deux candidats présentent également une référence conjointe en matière d'élaboration du volet « logistique » du DAAC de CAP Nord Martinique dans le cadre de l'élaboration de leur charte de logistique urbaine durable.

SASU INTERFACE TRANSPORT démontre une expertise de longue date sur les questions de logistique

en matière d'élaboration de charte et de planification des mobilités au travers de l'équipe proposée. L'expérience de SASU INTERFACE TRANSPORT en matière d'élaboration de charte de logistique urbaines sur le territoire du bassin minier est un plus permettant de capitaliser les enseignements retenus sur les autres territoires (cohérence entre les stratégies menées, finalisation de la cartographie des acteurs). En outre, le candidat présente dans ses références des missions menées sur des DAAC et des SCoT. Le chef de projet dispose de 15 ans d'expérience dans la maîtrise des enjeux de logistique urbaine dans les collectivités, l'intégration de la logistique dans les documents d'urbanisme, le pilotage et l'animation de projets impliquant de dialoguer avec des acteurs publics et privés. Le reste de l'équipe proposée se compose d'un pôle concertation, avec des profils seniors (20 ans et 15 ans d'expérience) disposant de compétences affirmées dans l'élaboration de stratégies dans les domaines des transitions, de l'urbanisme durable, de l'économie et l'immobilier logistique. Le pôle concertation assurera l'animation des temps de réunion et d'ateliers lors de la phase 2 avec le chef de projet. Enfin, le pôle production comprend des profils juniors (3 ans d'expérience et moins), dont la charge sera de réaliser l'ensemble des études thématiques associées au diagnostic (enquête, terrain, réalisation de cartographies), en complémentarité avec le pôle concertation qui produira également des analyses dans le cadre de cette première phase. Ces profils assurent plus de 70% du temps de travail dédié à la phase de diagnostic.

LOGICITES présente également une candidature composée d'un chef de projet au profil senior (24 ans d'expériences dans l'immobilier et la prestation logistique, dont 9 ans d'expertise en logistique du dernier km et e-commerce). Outre le chef de projet, l'équipe est complétée par deux ingénieurs d'études (12 et 2 ans d'expérience), une économiste du transport (28 années d'expérience) et une consultante qui justifie de 22 ans d'expérience dans l'animation de concertation autour des enjeux climatiques (animation de la fresque du climat) et plus précisément de la logistique. A l'instar de SASU INTERFACE TRANSPORT, LOGICITES met en évidence une expérience d'élaboration de charte de logistique urbaine durable dans le Nord. Bien que cette expérience ne soit pas à la même échelle que la présente étude, ni réalisée spécifiquement au sein du bassin minier, le candidat pourra capitaliser sur certains enseignements en particulier sur le réseau d'acteurs à associer. Pour autant, l'absence de CV du juriste et l'absence d'expérience en matière de DAACL pénalisent la candidature.

INDDIGO propose une équipe pluridisciplinaire expérimentée dont le chef de projet justifie de 26 ans d'expérience dans le pilotage d'études et l'élaboration de stratégies associées à la logistique (intégration de la logistique aux documents de planification). L'équipe proposée ne compte aucun profil junior (minimum 8 ans d'expérience). La conduite des analyses sur les thématiques de la logistique est donc assurée par le binôme chef de projet-experte d'études qui justifient de 26 et 33 ans d'expérience dans ce domaine, étant issus d'un bureau d'études spécialisé dans les études logistiques. La complémentarité est assurée par l'architecte-urbaniste qui justifie de 18 années d'expérience. Enfin, les autres collaborateurs constituent des profils seniors et interviennent à titre spécifique (logistique de chantier, économie circulaire). La candidature met en évidence des références récentes d'assistance à maîtrise d'ouvrage auprès de collectivités territoriales pour l'élaboration de charte ou pacte de logistique durable (Grand Paris en 2024-2025, etc.), d'étude stratégiques en lien avec la mission (plans déplacements de marchandises) et plus opérationnelle (études sur les conditions favorisant l'implantation de la logistique en milieu urbain; études d'analyse du fret ferroviaire en région lyonnaise et d'identification de foncier pour le développement de plateformes multimodales de transport de marchandises) pouvant être un atout pour la rédaction d'un programme d'actions opérationnel. Le bureau d'études met également en avant des références

sur l'élaboration du volet logistique au sein de DAAC.

Enfin, TRACTEBEL ENGINEERING présente une équipe expérimentée de 11 personnes dont le chef de projet justifie de 15 ans d'expérience dans différents domaines de la logistique (fret, livraison, dernier kilomètre). L'équipe est intégralement composée de profils senior, à l'exception d'une chargée d'études mobilité ayant un an d'expérience. L'ensemble de l'équipe de TRACTEBEL ENGINEERING relève de profils d'experts mobilité et de modélisation, à l'exception d'un consultant (11 ans d'expérience) compétent en matière de conseil et d'expertise en matière de stationnement, de plans de mobilité régionaux et de mobilité partagée. Aucun membre de l'équipe proposée ne présente d'expérience en matière planification urbaine (élaboration SCoT, DAAC-L...), de surcroît, en France. L'équipe justifie de nombreuses références en Belgique mais n'a que très peu appréhendé les territoires des Hauts-de-France dans les missions réalisées. En outre, les expériences valorisées dans la candidature sont très opérationnelles (études de trafic, accessibilité, etc.) et peu adapté au périmètre de la mission (Grand Douaisis). Ainsi, l'absence de réalisation de charte de logistique urbaine, de compétence en matière de planification et le manque d'expérience en France sur des plans et programmes pénalisent la candidature.

Pertinence de l'organisation de travail

Il est attendu de chaque candidature qu'elle expose précisément les modalités de collaboration avec la maîtrise d'ouvrage afin de s'assurer du bon suivi du déroulement de la mission, de l'efficacité et de la réactivité dans les productions. Il est également attendu de chaque candidature qu'elle présente de manière détaillée le temps passé par les collaborateurs afin de pouvoir apprécier la pertinence de l'organisation de travail au regard des attendus de chaque phase. Ainsi, au regard du CCTP, il est attendu que les candidatures proposent un temps de travail suffisant sur la phase 1 « Réalisation du diagnostic territorial et finalisation de la cartographie des acteurs » compte-tenu de l'absence de connaissances sur le fonctionnement de la logistique sur le territoire et sur la phase 2 « Élaboration de la stratégie en faveur d'une logistique urbaine durable » qui est le cœur de la mission. La phase 3 dédiée à la formalisation de la charte découlant des enjeux issus du diagnostic et des arbitrages réalisés en phase 2 doit nécessiter moins de temps de travail et de concertation. Eu égard aux attendus de la mission, la maîtrise d'ouvrage considère que le temps de travail dédié à la production doit être plus conséquent que celui relatif aux temps de concertation et de pilotage.

L'ensemble des candidatures identifient clairement un chef de projet associé à l'étude qui sera l'interlocuteur unique du SCOT GRAND DOUAISIS. Les chefs de projet identifiés présentent systématiquement des profils expérimentés, ayant déjà piloté l'élaboration de chartes de logistique urbaine durable, à l'exception de TRACTEBEL ENGINEERING qui n'a pas valorisé ce type d'expérience dans sa candidature.

TRACTEBEL ENGINEERING n'a pas renseigné de décomposition du prix globale et forfaitaire dans sa candidature, à ce titre, il n'est pas possible d'apprécier le nombre de jours de travail dédié à la mission et la répartition du temps de travail par intervenant (coût forfaitaire).

En matière de temps de travail dédié à l'étude, les temps passés proposés sont variables, allant de 64 jours de travail (option comprise) pour l'offre d'INDDIGO, à 72 jours concernant LOGICITES. SASU INTERFACE TRANSPORT organise la mission sur 69 jours de travail. L'ensemble des candidats ayant renseigné la décomposition du prix global et forfaitaire (DPGF) proposent un nombre de jours de

travail satisfaisant au regard des attendus de la mission. SASU INTERFACE TRANSPORT, LOGICITES, et INDDIGO proposent une répartition dont la moitié du temps de travail est associée à l'élaboration du diagnostic. Cela est cohérent compte-tenu des investigations nécessaires (collecte de données, enquête terrain, etc.) permettant de compenser l'absence de connaissances du fonctionnement de la logistique sur le territoire. Les candidatures proposent des temps dédiés aux phases 2 et 3 plus disparates même si SASU INTERFACE TRANSPORT et INDDIGO proposent une répartition plus ou moins analogue qui se distingue par le nombre de jours total alloué à la mission.

INDDIGO organise la mission selon un temps de travail dégressif à mesure de l'avancement de l'étude, avec 31,25 jours de travail pour la phase 1 (52% du temps de travail total avec option) ; 16,25 concernant la phase 2 (27%), 7,25 jours pour la phase 3 (12%), et 5 jours pour l'option (8%). Le temps de travail passé sur les phases 2 et 3 sont sous-estimés au regard des attendus exprimés dans le CCTP en matière de concertation et co-construction (pas de restitution aux comités des partenaires en phase 3 permettant de les informer du rendu final). S'agissant du temps de travail par intervenant, le chef de projet assure une majeure partie du temps de travail pour chaque phase, assurant un suivi du début à la fin de la mission. Le temps dédié par l'équipe d'experts et de chargé de mission est cohérent au regard des attendus des phases 1, 2 et 3. La mobilisation plus importante des experts en phase 3 dont les profils sont plus opérationnels doit permettre d'aboutir à une charte présentant des actions concrètes. L'offre présente toutefois une incohérence quant à la répartition des intervenants lors de la phase 2. En effet, il est indiqué que la directrice assure l'animation des phases de concertation, or, cette dernière ne comptabilise pas de jour de travail sur la phase 2 dans la décomposition du prix globale et forfaitaire en dehors du point de suivi de fin de phase.

LOGICITES et SASU INTERFACE TRANSPORT proposent un temps de travail plus important à hauteur de 69 et 72 jours (option comprise).

LOGICITES présente dans son offre une répartition de travail plus conséquente sur les phases 1 (32,35 jours) et 3 (18,45 jours), que sur la phase 2 (11,5 jours). Le nombre de jours travaillé et la répartition du temps de travail du chef de projet chez LOGICITES est peu pertinente (15% du temps de travail total soit 10,85 jours en particulier sur les phases 2 (0,5 jours) et 3 (1,95 jours)). L'essentiel du temps de travail est assuré par les chargés d'études (à hauteur de 60%, dont un profil junior), et des experts d'étude (25%). De surcroît, il n'apparaît pas cohérent que le temps dédié à la phase 2 soit le plus faible compte-tenu du fait qu'il s'agit de l'étape nécessitant d'associer le plus étroitement les parties prenantes de l'étude (phase d'élaboration de la stratégie et identification des thématiques de la future charte). Cette organisation est incohérente avec les attendus du CCTP, notamment en termes d'implication du chef de projet tout au long de la mission.

SASU INTERFACE TRANSPORT propose dans son offre une répartition du temps de travail par phase et par intervenant en adéquation avec les attendus du CCTP (phase 1 : 36 jours, phase 2 : 16,5 jours, phase 3 : 12 jours et option : 4,5 jours). À l'image d'INDDIGO et de LOGICITES, la moitié du temps dédié à la mission est associée à la réalisation du diagnostic (à raison de 52%). Cette première phase mobilise davantage les chargés d'études à plus de 70% (dont 2 profils seniors et 3 profils juniors). Le chef de projet est mobilisé sur l'ensemble des phases de la mission (35% de son temps sur la phase 1, 40% de son temps sur la phase 2, 19% de son temps sur la phase 3 et 6% de son temps sur l'option). Le chef de projet prend activement part à l'animation des temps de concertation durant la phase 2 (57% du temps de travail dédié à cette phase est assuré par le chef de projet). Le temps de travail assuré par les experts est globalement faible (3,5 jours). Pour autant, ils interviennent

principalement lors de la phase 1 dédiée au diagnostic et la réalisation des fiches actions en phase 3 permettant de s'appuyer sur leur expertise et leur expérience opérationnelle. La répartition proposée en phase 3 est calibrée à raison de 12 jours de travail dont plus d'un tiers est assuré par le chef de projet. A noter toutefois que l'offre ne met pas clairement en évidence le temps de travail assuré par le directeur d'études.

La phase optionnelle est dédiée à l'organisation d'un temps de partage et de retours d'expériences sur la mise en œuvre d'actions dans le cadre d'une charte de logistique urbaine durable. S'agissant du temps dédié à cette phase, SASU INTERFACE TRANSPORT et INDDIGO proposent respectivement 5 et 4,5 jours de travail. LOGICITES propose un temps de travail plus conséquent à hauteur de 9,75 jours. INDDIGO et LOGICITES proposent dans leur offre la tenue de la phase optionnelle de manière concomitante à la phase 3 relative à l'élaboration de la charte de logistique urbaine durable et la rédaction des fiches actions. L'organisation de l'option au cours de la phase 3 est tardive et ne permettra pas de capitaliser les apprentissages et retours d'expériences lors de la formalisation de la charte. La proposition de SASU INTERFACE TRANSPORT est plus adéquate. Le groupement propose en effet d'organiser cette dernière entre les phases 1 et 2 de manière à exploiter les retours d'expérience pour la concertation de la phase 2.

Enfin, concernant les modalités de travail avec la maîtrise d'ouvrage, à l'exception d'INDDIGO, l'ensemble des candidats précisent la tenue de temps de travail réguliers à raison de points téléphoniques bimensuels concernant SASU INTERFACE TRANSPORT. LOGICITES et TRACTEBEL ENGINEERING font mention de temps de travail en amont de chaque réunion ou temps de concertation mais ces temps ne sont pas précisés en termes de récurrence et ne s'inscrivent pas dans le calendrier (non chiffrés en termes de nombre de réunion). En matière de transmission des livrables, INDDIGO fait état d'un intranet dédié visant à centraliser les documents associés à l'étude. LOGICITES présente une mise à disposition de la plateforme SILOGUES concernant les cartographies et modélisations mais ne fait pas mention des autres livrables. SASU INTERFACE TRANSPORT et TRACTEBEL ENGINEERING ne mettent pas en évidence de plateforme de partage ou de moyens de centraliser les livrables associés à la mission.

	Note /20
INDDIGO	14,45
SASU INTERFACE TRANSPORT	12,91
LOGICITES	10,04
TRACTEBEL ENGINEERING	9,08

Compréhension de la problématique et pertinence de la proposition méthodologique

L'analyse de la compréhension de la problématique et de la pertinence de la proposition méthodologique vise à apprécier si les candidats se sont appropriés le CCTP et s'ils appréhendent correctement les problématiques associées à la mission et proposent une méthodologie en adéquation avec les attendus de la mission. Il s'agit de s'assurer notamment que les candidatures tiennent compte de :

- Du caractère particulier de l'élaboration d'une charte de logistique urbaine par une structure porteuse de SCoT et à l'échelle du SCoT du Grand Douaisis et des incidences que cela génère en termes d'enjeux réglementaires (répartitions des compétences, associations des partenaires, gouvernance politique, compétence de la structure en matière de planification, etc.) ;
- De la nécessité d'associer étroitement les différentes parties tout au long de la démarche afin de s'assurer de leur adhésion lors de la finalisation de la charte ;
- Des enjeux à intégrer lors de la réalisation de cette charte dans une logique d'intégration future de la logistique dans les documents de planification (DAAC-L).

Les candidats ne démontrent pas le même niveau de compréhension de la problématique et des enjeux territoriaux dans leur offre. Cette présentation est d'ailleurs très disparate entre les candidatures, étant restreinte à une note synthétique concernant SASU INTERFACE TRANSPORT, allant jusqu'à une présentation détaillée et plus recherchée à l'image de l'offre de LOGICITES. Si le nombre de pages associé à la compréhension de la mission ne constitue pas un critère, il apparaît néanmoins que SASU INTERFACE TRANSPORT ne développe pas suffisamment sa compréhension de la mission. Il souligne tout de même l'importance de transposer les analyses réalisées dans les documents de planification (et notamment des enjeux en matière de foncier logistique) à l'inverse d'INDDIGO et TRACTEBEL ENGINEERING qui ne prennent pas en compte la logistique dans l'environnement réglementaire du SCOT GRAND DOUAISIS. En effet, si TRACTEBEL ENGINEERING et INDDIGO démontrent une parfaite connaissance de la logistique urbaine et une bonne prise en compte du contexte géographique et des interactions avec les territoires voisins, la logistique est appréhendée de manière cloisonnée et déconnectée d'une vision globale, prenant peu en compte les objectifs inscrits dans le CCTP en matière de planification territoriale. LOGICITES démontre une compréhension globale de la mission qui est satisfaisante au regard des attendus du CCTP. L'offre présente une première analyse du Grand Douaisis avec des données récentes qui permettent de dresser un premier portrait de territoire concernant les activités logistiques.

De manière générale, les candidatures prennent trop peu en compte les éléments mis en évidence dans le CCTP concernant la phase 1 (les besoins de connaître plus finement l'organisation de la logistique des centralités et plus particulièrement pour les communes concernées par des programmes de revitalisation des centres-villes ou encore l'incidence de la logistique liée aux opérations de renouvellement urbain). La logistique constitue pourtant une réflexion importante dans ce cadre, notamment au sens des enjeux de gestion d'approvisionnement des commerces (livraison), de logistique du dernier kilomètre, et de gestion des chantiers associés aux opérations de

renouvellement urbain (traité par INDDIGO dans son offre, avec la proposition d'une expertise de logistique de chantier). Les enjeux associés au développement commercial dans la planification de la logistique (DAAC-L, réserve de foncier logistique) sont bien pris en compte par SASU INTERFACE TRANSPORT et INDDIGO qui présentent une compréhension des enjeux fonciers et immobiliers associés à la logistique urbaine. Le niveau de prise en compte des enjeux de planification se traduit également de manière variable dans les propositions méthodologiques. Les propositions sont plus ou moins détaillées et ne prennent pas toutes en compte la gouvernance définie dans le CCTP (comité technique, comité de pilotage, comité des partenaires) correspondant à la méthodologie relative au programme InTerLUD+. SASU INTERFACE TRANSPORT, INDDIGO et TRACTEBEL ENGINEERING tiennent compte de cette gouvernance dans leur offre en intégrant le comité des partenaires aux instances de la mission (LOGICITES occulte le comité des partenaires dans sa proposition méthodologique).

Aucun candidat ne tient compte des élections du bloc local au cours du 1^{er} semestre 2026 dans sa proposition méthodologique et le déroulé de la mission. Pourtant, les élections auront des incidences sur la disponibilité des élus associés à l'étude. Si la gouvernance implique effectivement d'autres acteurs techniques (entreprises, commerçants, professionnels de la logistique), il n'est pas envisageable d'élaborer la stratégie de logistique urbaine du territoire en l'absence d'élus.

De manière générale, les candidats ayant suivi la formation LUD présentent des propositions méthodologiques quasi similaires. Les offres diffèrent toutefois à la marge fonction de la prise en compte des spécificités définies dans le CCTP (gouvernance, sujets spécifiques à aborder définis dans le CCTP, nombre d'entretien, secteurs faisant l'objet de visites terrains, etc.).

SASU INTERFACE TRANSPORT propose une méthodologie claire et argumentée, en adéquation avec les attendus du CCTP. Les éléments de diagnostic repris sont complets et illustrés par de nombreux exemples de cartographies et modélisations, issues des références du candidat en matière d'élaboration de chartes de logistique urbaine durable (plus de 20 à l'échelle du territoire national). SASU INTERFACE TRANSPORT propose la tenue d'une douzaine d'entretiens ainsi qu'une analyse de terrain visant à apprécier les enjeux de logistique des centralités. Cette analyse de terrain donnera également lieu à des entretiens supplémentaires avec les commerçants et livreurs afin de dégager des premiers enjeux dans la logistique du dernier kilomètre. Si ces analyses permettent la création d'une « carte d'identité » du territoire en matière de pratiques de livraison et de modélisation des flux, elles ne prennent en compte que des communes de Douaisis Agglo et occultent celles de Cœur d'Ostrevent Agglo, en particulier les communes engagées dans le programme national Petites Villes de Demain.

De manière générale, et à l'image des autres candidats, SASU INTERFACE TRANSPORT ne prend pas suffisamment en compte les communes inscrites dans les programmes Action Cœur de Ville et Petites Villes de Demain pour l'appréhension des enjeux logistiques des centralités. Néanmoins, le candidat reprend la gouvernance demandée dans le CCTP et communique étape par étape auprès des parties prenantes en associant étroitement les partenaires et les élus à l'issue de chaque phase. L'organisation de la phase 2 se décline selon une série de 2 ateliers espacés de plusieurs semaines afin de ne pas précipiter les réflexions. Cette méthodologie, plus réaliste quant à la disponibilité des élus et partenaires, est associée à la mise en place de la phase optionnelle qui est proposée entre les phases 1 et 2. L'organisation de visites et de retours d'expériences entre la synthèse du diagnostic et

l'élaboration des fiches action est cohérente au regard des attendus de la mission. SASU INTERFACE TRANSPORT propose un temps de restitution collectif de la charte en vue de recueillir les contributions finales des partenaires. Cette méthodologie est pleinement en cohérence avec les attendus du SCOT GRAND DOUAISIS en matière d'association étroite des partenaires tout au long de l'étude.

INDDIGO démontre une expertise résolue dans l'analyse des enjeux logistiques dans les politiques publiques. La méthodologie relative au diagnostic apparaît correcte et complète au regard des attendus du CCTP et la candidature précise clairement la méthodologie pour parvenir aux analyses présentées (enquêtes de terrain, entretiens, exploitation de bases de données précises selon le paramètre d'étude). La méthodologie proposée prend en compte l'analyse plus fine des communes Action Cœur de Ville et Petite Ville de Demain (à l'exception d'Arleux) en proposant une analyse cartographique des aires de livraison de ces communes. Il est dommageable toutefois que les élus ou techniciens de ces communes ne soient pas repérés comme acteurs « clés » à rencontrer afin de disposer d'une analyse plus qualitative. Les temps de travail sont clairement identifiés et le candidat identifie plusieurs thématiques d'entrée pour la phase 2 afin de préciser les temps de concertation. Seule la méthodologie associée à la phase 3 manque de pertinence compte-tenu du peu de précisions en termes d'association des élus et de validation concrète de la charte dans sa forme finalisée.

Par ailleurs, en matière de données employées pour l'analyse des flux logistiques et des éléments de diagnostic, INDDIGO se base sur l'armature urbaine du SCoT de 2007 et non du SCoT en vigueur. En matière d'organisation de la méthodologie, la phase 2 se décline selon des sessions d'une journée et demi (de manière consécutive). Cette organisation est complexe à mettre en œuvre étant donné les contraintes de élus et serait plus propice sur des demi-journées. Enfin, bien que la méthodologie soit bornée et clairement définie, elle n'associe pas suffisamment les élus et partenaires de l'étude tout au long de la mission. La méthodologie ne prévoit pas de temps de validation des thématiques d'ateliers entre la maîtrise d'ouvrage et INDDIGO, et ne prend pas non plus en compte de temps de restitution des ateliers auprès des participants (les acteurs impliqués dans les ateliers ne sont pas clairement définis non plus). La méthodologie de la phase 3 illustre ce manque d'association avec la tenue d'un comité technique et d'un comité de pilotage qui ne permettent pas de donner lieu à un temps de restitution général de la charte. L'organisation de l'option de manière concomitante à la phase 3 ne permet pas de capitaliser sur les retours d'expérience présentés pour enrichir les débats lors des ateliers de concertation (elle permet néanmoins de conclure l'étude sur l'illustration d'un retour d'expérience concret). De surcroît, l'ensemble de l'organisation de l'option incombe au SCOT et vise à associer une faible part d'acteurs, or, l'objectif de la phase optionnelle est de réaliser un temps d'échanges avec le plus grand nombre d'acteurs possibles (élus comme professionnels de la logistique).

À l'image d'INDDIGO, LOGICITES propose une méthodologie cadrée selon les attentes du CCTP avec une proposition de mise en œuvre de la phase optionnelle de manière concomitante à la phase 3. La proposition méthodologique ne tient pas compte de la gouvernance demandée au travers du CCTP puisque LOGICITES ne prend pas en compte le comité des partenaires dans sa proposition. La méthodologie proposée est néanmoins clairement définie et éprouvée. Le diagnostic prend en compte les enjeux de planification en évaluant les émissions de gaz à effet de serre selon le scénario du PCAET et en traduisant les conclusions du diagnostic en synthèses transposables dans le SCoT et

le DAAC-L. LOGICITES présente une experte en économie des mobilités qui a coconstruit la plateforme SILOGUES et en maîtrise parfaitement l'exploitation.

Afin de faciliter l'appropriation des résultats du diagnostic, la proposition méthodologique prévoit de nombreuses cartographies permettant d'illustrer les enjeux de manière synthétique. La proposition méthodologique relative au diagnostic prévoit que 4 ou 5 entretiens auprès d'acteurs du territoire qui semblent insuffisants au regard du périmètre de l'étude. En outre, les structures fléchées pour ces entretiens ne prennent pas en compte les communes Action Cœur de Ville et Petites Villes de Demain du territoire, pourtant mentionnées dans le CCTP comme des secteurs majeurs de l'étude. De plus, la thématique du renouvellement urbain et les enjeux de dynamique des centralités en lien avec la logistique ne sont pas suffisamment appréhendés. L'organisation des phases 2 et 3 sont clairement définies, mais elles associent trop peu les élus et partenaires de manière générale (absence de comité des partenaires). LOGICITES propose ainsi la tenue de 3 ateliers lors de la phase 2. Les ateliers doivent permettre d'affiner la cartographie des acteurs, de réaliser la synthèse du diagnostic et de rédiger les fiches actions en seulement deux sessions. De surcroît, le chef de projet est moins mobilisé lors de cette phase ne permettant pas d'assurer un suivi optimal alors que cette dernière est prépondérante pour l'élaboration de la charte de logistique urbaine durable, objet du présent marché. Le planning restreint n'est pas approprié et ne permet des temps d'échanges et de retours, nécessaires à l'évolution des fiches actions en amont de leur finalisation. En effet, la phase 3 ne fait l'objet que d'un comité de pilotage de validation (pas de temps de restitution pour évolution) et la charte proposée est calibrée selon 8 à 10 fiches ce qui semble insuffisant au regard des attendus exprimés dans le CCTP.

Enfin TRACTEBEL ENGINEERING propose une candidature qui prend en compte les enjeux de logistique, mais qui occulte la dimension d'ensemble dans laquelle la charte doit s'inscrire. La méthodologie proposée est clairement définie et est cohérente au regard du calibrage de chaque phase. La réalisation du diagnostic comprend une vision complète des enjeux de logistique de manière sectorielle mais ne prend pas en compte les enjeux de logistique dans une dynamique de planification. En effet, la méthodologie reprend les éléments de diagnostic demandés mais ne met pas en perspective ces derniers avec les documents de planification (qui sont peu mentionnés de manière générale). La méthodologie proposée pour le diagnostic s'appuie essentiellement sur des données quantitatives. Il manque une approche qualitative (absence d'entretiens, d'enquêtes terrains, etc.). Enfin, à l'image des autres candidats, TRACTEBEL ENGINEERING ne prend pas en compte la thématique du commerce et les enjeux associés aux programmes Action Cœur de Ville et Petite Ville de Demain dans l'appréhension des enjeux de logistique des centralités (et dans sa méthodologie de manière générale). La proposition méthodologique occulte également les attendus du CCTP relative à l'analyse des incidences de la logistique liées aux opérations de renouvellement urbain.

L'organisation des phases 2 et 3 se décline selon 2 séries de 3 ateliers mettant en avant une association étroite des élus et partenaires. Les ateliers font l'objet d'une proposition très détaillée qui met en avant les complémentarités à mettre en évidence entre les documents de planification du SCOT GRAND DOUAISIS et les éléments de la charte. L'organisation de ces dernières phases est en cohérence avec les attendus du CCTP au regard de la dynamique concertée et opérationnelle de la méthodologie. TRACTEBEL ENGINEERING base néanmoins sa méthodologie sur un grand nombre de réunions qui est peu réaliste au regard de la disponibilité des élus (notamment au regard de la période électorale à venir).

Enfin, s'agissant de la méthodologie proposée en option, le candidat propose jusqu'à trois moments

d'échanges (format webinaire ou ateliers) et 2 visites terrains. Si cette offre est la plus importante au regard des autres candidats, elle paraît toutefois difficilement réalisable au regard du délai imparti et de son organisation concomitante aux autres phases de l'étude.

	Note /30
INDDIGO	16,50
SASU INTERFACE TRANSPORT	18,20
LOGICITES	16,60
TRACTEBEL ENGINEERING	19,80

Rendus et prestations

L'analyse porte sur le respect des rendus spécifiés dans le CCTP, ainsi que sur la pertinence du nombre de réunions prévues dans la proposition méthodologique compte-tenu du délai contraint pour mener la mission et les élections locales. Sur ce dernier aspect, l'organisation d'une dizaine de réunions (hors suivi bimensuel) semble opportune afin d'associer les élus et partenaires. Enfin, une appréciation globale de la qualité de la candidature est faite.

En matière de livrables attendus, à l'exception de TRACTEBEL ENGINEERING, l'ensemble des candidats proposent des livrables en cohérence avec les attendus du CCTP. SASU INTERFACE TRANSPORT et LOGICITES proposent des livrables systématiquement accompagnés de synthèses communicantes pour en faciliter la compréhension. INDDIGO répond aux attentes du CCTP en matière de production de livrables.

Si, TRACTEBEL ENGINEERING propose en plus des rendus attendus dans le CCTP un glossaire ainsi qu'une note de synthèse du diagnostic ; la transmission des comptes-rendus et des supports de présentation n'apparaît pas clairement dans le mémoire technique. Enfin, le rapport final est prévu sous forme de présentation power point, ne répondant pas aux attendus du CCTP qui exprime clairement des rendus au format word et pdf.

S'agissant du nombre de réunions ; les candidatures présentent un nombre variable selon la méthodologie proposée (hors points bimensuels de suivi) :

- INDDIGO propose de réaliser la mission sur 10 mois. Le nombre de réunions est cohérent (9 réunions et 6 ateliers) au regard du temps restreint sur lequel est programmée la mission. Par ailleurs, l'absence de prise en compte des élections risque de bousculer le planning ainsi proposé. L'organisation ne prend pas non plus en compte la gouvernance demandée dans le CCTP (absence de comité des partenaires).
- SASU INTERFACE TRANSPORT propose une association étroite des élus et partenaires en répartissant 11 réunions et 2 sessions d'ateliers en sous-groupe sur 12 mois. L'ensemble des instances de gouvernance du CCTP sont repris et un comité technique (à minima) et un comité de pilotage sont systématiquement organisés à chaque fin de phase afin de proposer un arbitrage sur les livrables réalisés.
- LOGICITES propose le nombre de réunions le plus faible avec la tenue de 6 réunions et 3

- ateliers de 2h30 répartis sur 12 mois. Ces réunions correspondent à la tenue systématique d'un comité technique et d'un comité de pilotage en fin de chaque phase. Ainsi, la gouvernance proposée ne reprend pas celle du CCTP en occultant le comité des partenaires.
- Enfin, TRACTEBEL ENGINEERING propose la tenue de 10 réunions en 12 mois selon un calendrier fortement contraint au regard du nombre d'ateliers proposés (6). La proposition méthodologique prévoit sur la 1^{ère} phase 7 réunions en 6 mois ce qui ne paraît pas opportun. En effet, la mission démarrant au cours du mois de juin l'organisation d'une partie des réunions prévues au cours de la période estivale ne semble pas propice à la mobilisation des acteurs. TRACTEBEL ENGINEERING respecte la gouvernance inscrite dans le CCTP avec la tenue de comité des partenaires, de comité technique et du comité de pilotage.

Enfin, concernant la qualité globale de la candidature, seuls SASU INTERFACE TRANSPORT ET TRACTEBEL ENGINEERING respectent les conditions de dépôt de l'offre.

LOGICITES n'a pas respecté le formalisme de dépôt de candidature en présentant près de 80 documents. L'offre proposée par ces derniers comprend de nombreuses fautes ou incohérences mettant en évidence le manque de temps ou d'investissement spécifique alloué à la candidature.

Les candidatures d'INDDIGO et de TRACTEBEL ENGINEERING sont de meilleure qualité mais présentent également des manquements. TRACTEBEL ENGINEERING présente une candidature claire et bien rédigée. Cependant, l'absence de DPGF dans sa candidature ne permet pas d'apprécier pleinement les critères de répartition du temps de travail et de mobilisation des parties prenantes de l'étude. Cette pièce est indispensable pour réaliser une analyse globale de la candidature.

Malgré un rapport sobre et illustré, démontrant un savoir-faire technique, INDDIGO propose une candidature qui comprend de nombreuses fautes d'orthographe et une incohérence entre la DPGF et le mémoire technique.

Enfin, la candidature de SASU INTERFACE TRANSPORT est claire, argumentée et présente de nombreuses illustrations issues de ses nombreuses références. La candidature est synthétique et permet pleinement de se projeter quant à la réalisation de la mission.

	Note /10
INDDIGO	5,15
SASU INTERFACE TRANSPORT	8,30
LOGICITES	5,32
TRACTEBEL ENGINEERING	4,64

Conclusion et proposition

Au regard de l'ensemble des critères précédemment exposés, l'offre technique des candidats de TRACTEBEL ENGINEERING et LOGICITES répondent partiellement aux attendus du CCTP.

TRACTEBEL ENGINEERING est le seul candidat ne présentant pas d'expérience en matière d'élaboration de charte de logistique urbaine durable et non formé à l'accompagnement des EPCI dans la réalisation de chartes de logistiques urbaines. L'absence de DPGF dans l'offre de TRACTEBEL ENGINEERING ne permet pas d'appréhender correctement le temps dédié à la mission et la

répartition du temps de travail pour chacun des collaborateurs. En outre, l'ensemble des compétences demandées n'est pas présente au sein du groupement ne permettant pas de nous assurer du respect des attendus de la mission concernant l'évaluation des incidences de la logistiques associées aux opérations de renouvellement urbain ou encore les enjeux associés à la revitalisation des centres-villes des communes engagées dans des programmes de revitalisation. Le nombre de réunion, en particulier sur la phase 1 apparait également peu pertinent.

Bien que LOGICITES propose le plus de jours de travail, soit formé à la réalisation de chartes de logistiques urbaines et dispose d'une expérience avérée en matière d'élaboration de charte, la proposition technique présente des lacunes. Outre le fait que le nombre de bureau d'études composant le groupement soit important (nécessitant un temps de travail en plus à la coordination), l'équipe apparait sous-dimensionnée au regard des attendus du CCTP et du périmètre d'intervention. L'ensemble des compétences demandées n'est pas présent au sein du groupement ne permettant pas de nous assurer que les attendus relatifs à la planification (DAAC-L...) seront réalisés. La répartition du temps de travail par intervenant, en particulier la faible mobilisation du chef de projet sur les phases 2 et 3, ne parait pas pertinente et ne garantit pas le bon suivi de la mission. La proposition méthodologique manque parfois de pertinence au regard des attendus exprimés dans le CCTP (pas de mobilisation du comité des partenaires, pas de prise en compte des communes ayant engagé des réflexions en matière de revitalisation de leur centre-ville, le choix arrêté d'élaborer 8 à 10 fiches actions, etc.). Enfin de manière générale, l'offre remise n'est pas d'une qualité suffisante (nombreuses coquilles, non-respect des consignes de dépôt de l'offre).

La candidature d'INDDIGO est de meilleure qualité compte-tenu de son expérience avérée en matière d'élaboration de charte de logistique urbaine durable et d'appréhension des documents de planification. De manière générale, l'offre technique met en évidence une bonne compréhension de la problématique et une proposition méthodologique conforme à la démarche LUD. L'ensemble des rendus exposés dans le CCTP sont repris dans la proposition méthodologique. Pour autant, on constate dans la méthodologique un manque de prise en compte des éléments spécifiques à l'étude portée par le SCOT GRAND DOUAISIS et mis en évidence dans le CCTP (ex : le manque de prise en compte des enjeux des centralités, de la thématique commerciale et de renouvellement urbain dans la proposition méthodologique) pénalisant la candidature. Il en est de même pour le temps passé sur la mission, le dimensionnement de l'équipe qui bien qu'elle soit expérimentée et tout de même restreinte et le manque de détails sur les modalités d'association de la maîtrise d'ouvrage.

SASU INTERFACE TRANSPORT est le candidat proposant l'offre la plus qualitative qu'il s'agisse du dimensionnement de l'équipe et de son expérimentation ou encore des compétences mises à disposition. Bien qu'il ne prenne pas en compte les élections, à l'image de l'ensemble des autres candidats, l'organisation axée sur une association étroite des parties prenantes, tout au long de la démarche assure une bonne concertation des élus et partenaires. La proposition méthodologique est complète et met en évidence la dynamique partagée de l'élaboration d'un tel document. De surcroît, SASU INTERFACE TRANSPORT met en parallèle les éléments de la future charte et les stratégies du SCOT et du DAAC, prenant ainsi en compte les enjeux de planification dans l'appréhension de la logistique urbaine à l'échelle du Grand Douaisis. L'ensemble des rendus exposés dans le CCTP sont exposés dans l'offre méthodologique. A noter que la candidature respecte le cadre de dépôt et est de bonne qualité. Compte-tenu de la qualité de la proposition technique et de l'offre financière, SASU INTERFACE TRANSPORT est classé 1^{er} au regard des critères établis dans le règlement de consultation.

	SASU INTERFACE TRANSPORT	INITIATIVE POUR LE DEVELOPPEMENT DURABLE-INGENIERIE ET ORGANISATION _INDDIGO	LOGICITES / ELV MOBILITES / SELARL BASSI HERLEDAN / FEUILLE DE ROUTE CONSEILS	TRACTEBEL ENGINEERING / PALABREO
Note financière	38,43	40	36,63	24,17
Note technique	38,43	36,10	31,28	34,20
TOTAL	77,84	76,10	67,90	58,37