PROJET

GRAND ARRAS

VIVRE EN 2030

ÉLABORATION DU PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL

39 COMMUNES



Approbation

Vu pour être annexé à la délibération du Conseil Communautaire en date du 19/12/19

Pour le Président, le Vice-président délégué à l'Urbanisme

Frédéric LETURQUE

Rapport de présentation

Livret 5

Arras Communauté Urbaine

PROJET GRAND ARRAS
VIVRE EN 2030

ÉLABORATION DU PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL

Livret 5
Annexes

Socio-démographie et Solidarité

Approbation

Arras Communauté Urbaine
39 communes, un seul territoire

Sauf mention contraire :
- les données utilisées dans ce chapitre proviennent du recensement général de la population de l'INSEE et datent de 2015,
- les chiffres évoqués pour la CUA concernent systématiquement le territoire dans son périmètre antérieur à la fusion de 7 communes le 1er janvier 2017 (39 communes),
- les chiffres régionaux concernent la région Hauts de France (hors précision explicite).

SOMMAIRE

SOCIO-DEMOGRAPHIE ET SOLIDARITE 1

INTRODUCTION 4

LA COMMUNAUTE URBAIN**E D'ARRAS** : UN PETIT BASSIN DE POPULATION AU NIVEAU REGIONAL, MAIS UN DYNAMISME DEMOGRAPHIQUE ASSEZ IMPORTANT 6

A. evolution de La population de la Communauté urbaine d'Arras depuis 2010 6

B. Une croissance démographique contrastée sur le territoire communautaire ... 10

A. Une population plutôt moins jeune que le reste de la région, avec des disparités notables entre les communes 22

B. Une tendance globale au vieillissement de la population 29

I / LA TAILLE MOYENNE DES MENAGES AUGMENTE 32

A. Une situation actuelle globalement défavorable mais moins marquée dans les communes rurales 32

B. Une évolution de la taille des ménages qui suit les tendances nationales. 39

II / UNE POPULATION ACTIVE COMMUNAUTAIRE OU LES CLASSES MOYENNES SONT SURREPRESENTEES 44

A. Une population avec un statut social intermédiaire mais disparate géographiquement 44

B. Depuis 1999, la part des ouvriers et employés diminue au profit des catégories socioprofessionnelles supérieures 49

III / UN TERRITOIRE EN APPARENCE PRIVILEGIE AVEC NEANMOINS DES POCHES DE PAUVRETE 51

A. Un territoire plutôt aisé par rapport au reste de la région 51

B. Des populations rurales globalement plus aisées que les populations urbaines 56

IV / UN TERRITOIRE PLUTOT EPARGNE SOCIALEMENT 64

A. un territoire qui se détache dans une région où le développement humain est faible 64

B. Un développement humain variable suivant les communes 69

V / UNE POLITIQUE DE SOLIDARITE DEJA EXISTANTE SUR LE TERRITOIRE . 72

INTRODUCTION

Au 1er janvier 2018, la France comptait 67,2 millions d'habitants (64,4 en 2010), dont 65,0 millions en métropole (62,7 en 2010), soit 233000 de plus qu'au 1er janvier 2017.
En France métropolitaine, le dynamisme démographique repose majoritairement sur le solde naturel (différence entre les naissances et les décès), alors que la croissance européenne est portée aux deux-tiers par le solde migratoire (différence entre les arrivées sur un territoire et les départs).

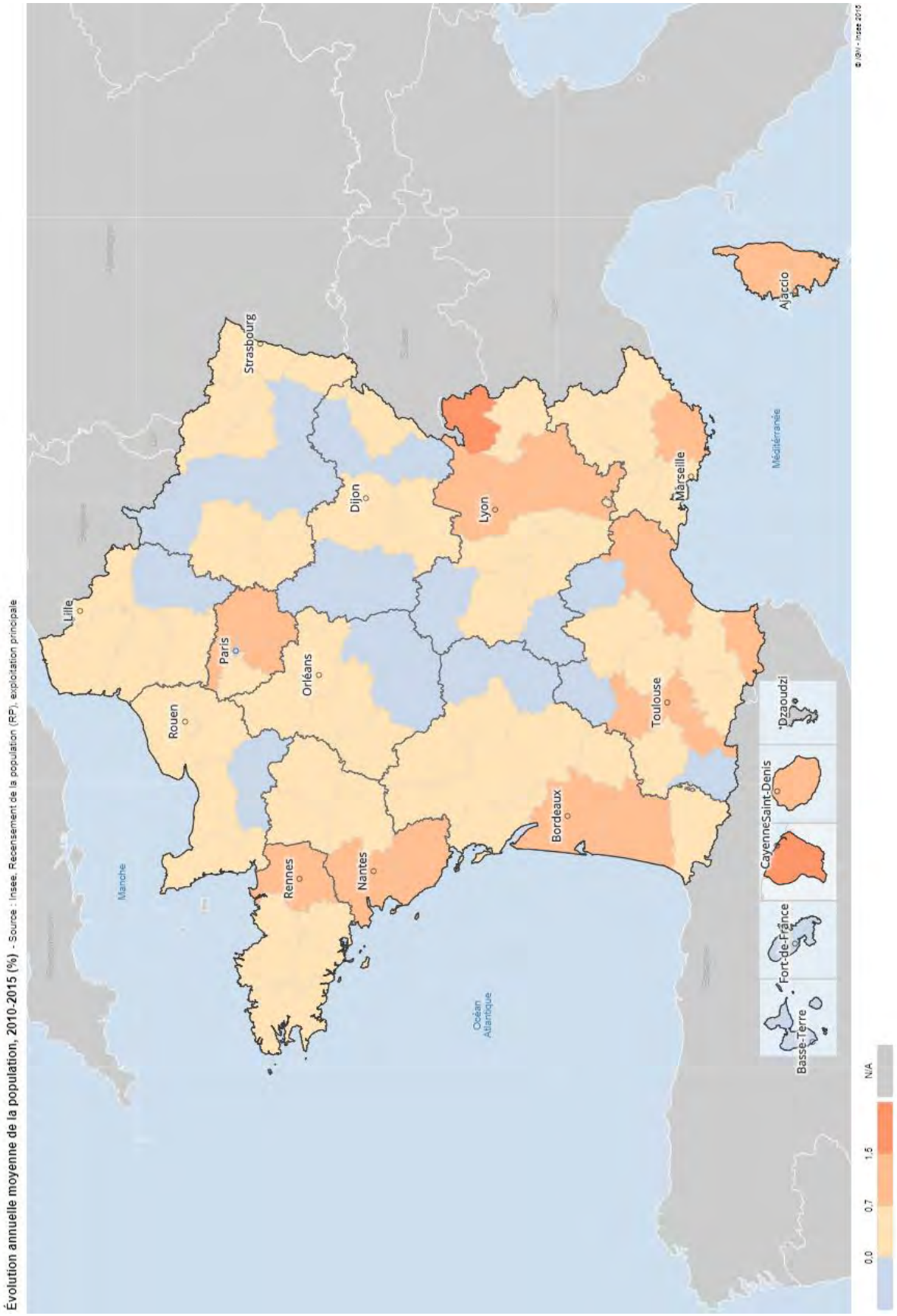
Par rapport aux années précédentes, 2017 a été marquée par une baisse du nombre de naissances (autour de 767000 contre 831500 en 2010) et une augmentation du nombre de décès (603 000, contre 549 000 en 2010 par exemple). Le solde naturel (+164 000), bien que positif, est historiquement bas. Hors Mayotte, il est inférieur de 27 000 personnes à celui de 1976 (+ 182 000 habitants contre + 155 000 en 2017), qui était jusqu'à maintenant le plus faible enregistré depuis l'après-guerre. Le solde migratoire a été de l'ordre de + 69 000 habitants en 2017, identique aux deux années précédentes.

La France reste l'un des pays européen les plus dynamiques en matière démographique avec une croissance de 0.3% en 2017 contre 0.47% entre 2008 et 2013 (contre une moyenne de 0.25% pour l'Union Européenne).

Au sein du territoire national, les disparités sont importantes. Les régions de l'ouest et du sud de la France sont des régions plutôt dynamiques en matière démographique (dynamisme économique, attrait de la côte et héliotropisme[1]), alors que les régions du nord et de l'est voient leur population augmenter moins rapidement, voire même régresser dans certains secteurs (départements des Ardennes, du Cher et de la Creuse par exemple).

[1] *L'héliotropisme est l'attrait d'une population vers des régions ensoleillées. Les régions Provence-Alpes-Côte d'Azur et Aquitaine sont particulièrement concernées et connaissent un solde migratoire très positif (notamment chez les populations retraitées).*

Variation annuelle moyenne de la population entre 2010 et 2015 (en %)



LA COMMUNAUTE URBAINE D'ARRAS : UN PETIT BASSIN DE POPULATION AU NIVEAU REGIONAL, MAIS UN DYNAMISME DEMOGRAPHIQUE ASSEZ IMPORTANT

A. EVOLUTION DE LA POPULATION DE LA COMMUNAUTE URBAINE D'ARRAS DEPUIS 2010

Evolution de la population par commune depuis 2010

Communes	Population 2010	Population 2015	Evolution habitants	Evolution en %
Arras	41 611	40721	-890	-2,14%
Achicourt	7 705	7694	-11	-0,14%
St-Laurent-Blangy	6 059	6644	585	9,66%
Dainville	5 569	5671	102	1,83%
Beaurains	5 083	5529	446	8,77%
Saint-Nicolas	4 843	4875	32	0,66%
Sainte-Catherine	3 411	3486	75	2,20%
Anzin-St-Aubin	2 697	2739	42	1,56%
Maroeuil	2 506	2497	-9	-0,36%
Agny	1 958	1938	-20	-1,02%
Neuville-St-Vaast	1 449	1493	44	3,04%
Tilloy-lès-M.	1 394	1445	51	3,66%
Bailleul-Sir-B.	1 257	1384	127	10,10%
Thélus	1 218	1212	-6	-0,49%
Fampoux	1 119	1149	30	2,68%

Feuchy	1 040	1047	7	0,67%
Wailly	1 037	1105	68	6,56%
Athies	1 015	973	-42	-4,14%
Mont-St-Éloi	1 005	1029	24	2,39%
Beaumetz-lès-L.	965	982	17	1,76%
Roclincourt	790	764	-26	-3,29%
Wancourt	658	676	18	2,74%
Willerval	651	654	3	0,46%
Monchy-le-Preux	624	688	64	10,26%
Mercatel	615	663	48	7,80%
Gavrelle	566	616	50	8,83%
Acq	552	736	184	33,33%
Farbus	538	548	10	1,86%
Boisleux-au-Mont	502	511	9	1,79%
Neuville-Vitasse	495	513	18	3,64%
Hénin-sur-C.	493	536	43	8,72%
Écurie	418	397	-21	-5,02%
Boiry-Becquerelle	408	420	12	2,94%
Guémappe	361	344	-17	-4,71%
Étrun	334	320	-14	-4,19%
Boyelles	275	350	75	27,27%
Boisleux-St-Marc	225	256	31	13,78%
St-Martin-sur-C.	210	211	1	0,48%

Héninel	204	184	-20	-9,80%
TOTAL CUA 39	101 860	103000	1140	1,12%

1. LE POIDS DE LA COMMUNAUTE URBAINE D'ARRAS DANS LE DÉPARTEMENT ET LA RÉGION

La Communauté urbaine d'Arras comptait 101 860 habitants au 1er janvier 2010 (périmètre des 39 communes), elle en compte au 1er janvier 2015, 103 234, soit une progression de 1.35 %.

A la même date, le département du Pas-de-Calais compte 1 472 589 habitants et la région Hauts de France 6 006 156 habitants.
La Communauté urbaine d'Arras représente donc environ 7% de la population du département et 1.71 % de la population régionale. Ces parts assez faibles s'expliquent par le fort poids démographique du secteur de l'ancien bassin minier et de la métropole lilloise.
La Communauté urbaine d'Arras représente 12% de la population du territoire métropolitain (cinquième EPCI sur les sept qui composent ce territoire2).

2. UN POIDS DEMOGRAPHIQUE TRES VARIABLE SUIVANT LES COMMUNES

La plus grosse commune, Arras, regroupe 40 970 habitants, alors que la plus petite, Héninel, ne compte que 188 habitants. Cette différence importante représente un rapport d'environ 1 à 200.
Alors que 5 communes ont entre 3 500 et 10 000 habitants, 20 communes ont moins de 1 000 habitants.
Le profil de la Communauté urbaine d'Arras est donc plutôt rural, avec un grand nombre de petits villages.
Logiquement, on retrouve les communes les plus peuplées en périphérie immédiate d'Arras : la ville-centre et les communes urbaines représentent 79% de la population totale de la Communauté urbaine d'Arras.

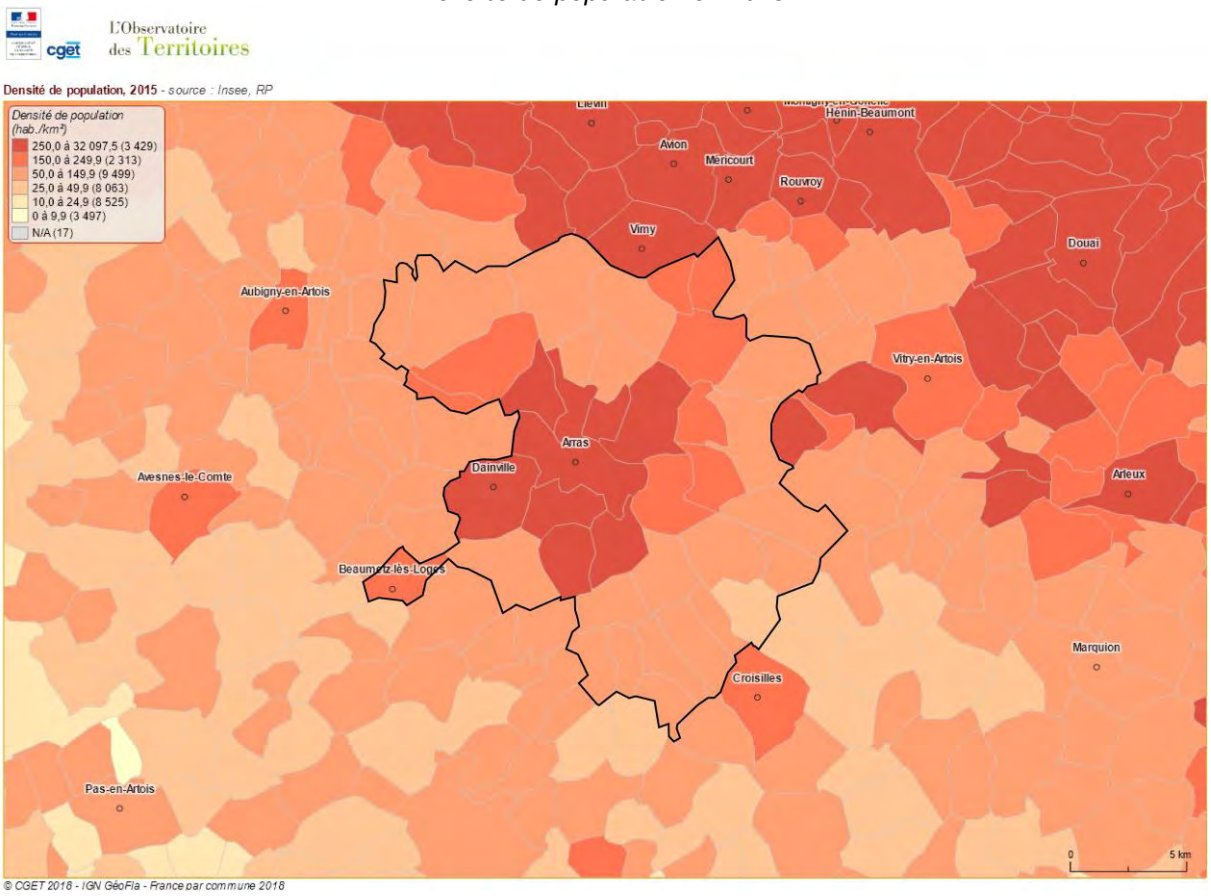
	Population 2010	Part du total 2010	Population 2015	Part du total 2015
Arras	41 611	41%	40 721	40%
Communes urbaines hors Arras (9)	38 719	38%	40 021	39%
Pôles relais (4)	5 946	6%	6075	6%

[2] Le pôle métropolitain est composé des communautés de communes de Noeux et Osartis-Marquion, des communautés d'agglomération de Lens-Liévin, Hénin-Carvin, de l'Artois et du Douaisis et de la Communauté urbaine d'Arras.

Communes rurales (25)	15 584	15%	16183	16%
Total	101 860	100%	103 000	100%

La carte ci-dessous met en évidence la densité de population qui est plus importante sur le territoire communal d'Arras et ses communes limitrophes. La densité de population diminue à mesure de l'éloignement de la ville-centre.

Densité de population en 2015



Bien qu'étant une ville de taille moyenne, Arras exerce néanmoins une influence non négligeable sur les territoires voisins, du fait de son rôle de ville préfecture, d'un regroupement important d'emplois et d'établissements scolaires et de sa localisation, qui en fait le principal pôle urbain du sud du département.

B. UNE CROISSANCE DEMOGRAPHIQUE CONTRASTEE SUR LE TERRITOIRE COMMUNAUTAIRE

1. LA COMMUNAUTE URBAINE D'ARRAS, UN TERRITOIRE RELATIVEMENT DYNAMIQUE DEMOGRAPHIQUEMENT AU REGARD DES TERRITOIRES ENVIRONNANTS.

a. La croissance brute

Depuis 1975, la Communauté urbaine d'Arras a gagné 8549 habitants, soit une augmentation de +9.05%. Cette augmentation a été assez régulière dans le temps, entre +0.12 et +0.30% par an suivant les périodes (cf. tableau ci-après).
Sur les dernières décennies, la période la moins dynamique a été entre 1982 et 1990, durant laquelle la Communauté urbaine d'Arras a gagné moins de 1 000 habitants, soit environ 120 par an. Cette croissance plus modérée reste néanmoins supérieure à la croissance moyenne observée au niveau régional sur la même période.
C'est entre 1999 et 2010 que la Communauté urbaine d'Arras a vu son poids de population augmenter de façon la plus significative : + 3 258 habitants, soit pratiquement 300 par an, correspondant à une croissance moyenne annuelle d'environ 0.3%.

Nombre d'habitants par territoire de 1975 à 2015

	1975	1982	1990	1999	2010	2015
CUA(39)	94 451	96 071	97 026	98 602	101 860	103 000
Département	1 402 295	1 412 413	1 433 203	1 441 422	1 461 387	1 472 648
Région	3 913 773	3 932 939	3 965 058	3 995 871	5 953 001	6 009 976

Evolution de la population par période intercensitaire

Evolution	1975-1982	1982-1990	1990-1999	1999-2010	2010-2015
CUA(39)	1,72%	0,99%	1,62%	3,30%	1,12%
Département	0,72%	1,47%	0,57%	1,39%	0,77%
Région	0,49%	0,82%	0,78%	1,06%	0,95%

Evolution annuelle moyenne de la population par période intercensitaire

Evolution annuelle	1975-1982	1982-1990	1990-1999	1999-2010	2010-2015
CUA (39)	0,25%	0,12%	0,18%	0,30%	0,22%
Département	0,10%	0,18%	0,06%	0,13%	0,15%
Région	0,07%	0,10%	0,09%	0,10%	0,19%

La croissance démographique de la Communauté urbaine d'Arras est globalement plus importante que les tendances observées au niveau départemental mais pas au niveau régional. Le territoire communautaire est donc plutôt un territoire dynamique démographiquement à l'échelle du Pas-de-Calais. La conjoncture économique régionale de ces dernières décennies (déclin du tissu minier et industriel) a concouru à la faible croissance démographique départementale et régionale. Le territoire de la Communauté urbaine d'Arras, relativement épargné par ces phénomènes, fait donc figure d'exception.

Depuis 1999, cette tendance se confirme en observant les taux de croissances moyens des agglomérations voisines, qui ont tous été moins importants que sur la Communauté Urbaine d'Arras. Il en est de même par rapport aux autres agglomérations françaises prises en comparaison. Les résultats sont plus variés sur les périodes plus longues, avec de grandes variations suivant les territoires.

Evolution annuelle moyenne de la population par période intercensitaire

	1975-1982	1982-1990	1990-1999	1999-2010	2010-2015
CU Arras (39)	0,25%	0,12%	0,18%	0,30%	0,22%
CA Boulogne-sur-Mer	0,00%	-0,11%	0,26%	-0,33%	-0,40%
CA Douai	-0,30%	-0,07%	-0,13%	-0,10%	-0,40%
CU Lille	0,07%	0,24%	0,25%	0,20%	0,40%
CA Valenciennes	-0,10%	-0,39%	0,00%	0,00%	0,10%
CA Beauvais	0,26%	0,68%	0,36%	0,20%	0,00%
CA Blois	0,67%	0,94%	0,40%	0,25%	0,30%
CA Chalon-sur-Saône	0,49%	0,29%	0,00%	0,10%	0,30%
CA Chartres	1,41%	1,45%	0,35%	0,20%	0,40%

Le dynamisme démographique de la Communauté urbaine d'Arras est cependant à relativiser :
D'une part, bien qu'important par rapport aux tendances régionales, il reste néanmoins inférieur aux moyennes observées au niveau national (+0.67% par an).
Globalement, la région Hauts de France est une des régions les moins dynamiques de France au niveau démographique (cf. carte nationale en introduction du présent chapitre).
D'autre part, il est moins soutenu que sur les territoires limitrophes. Ainsi, entre 1999 et 2010, la population communautaire a augmenté de 0.3% an mais, dans le même temps, sur le territoire du Schéma de Cohérence Territoriale (hors Communauté urbaine d'Arras), la population a augmenté de 0,8% par an et de 0,4% pour le Pays de l'Artois (hors Schéma de Cohérence Territoriale et Communauté urbaine d'Arras).

Le relatif déficit d'attractivité de la Communauté urbaine d'Arras et de sa ville centre par rapport aux territoires limitrophes (Schéma de Cohérence Territoriale et Pays d'Artois) s'explique en partie par le coût élevé des logements au sein de la Communauté urbaine d'Arras. La majorité des ménages qui quittent la Communauté urbaine d'Arras pour les territoires limitrophes sont des primo accédants, c'est-à-dire accédant à la propriété pour la première fois (cf. Chapitre Habitat-Logement).

b. Les facteurs de cette croissance

La croissance démographique est liée à deux facteurs :
- *le solde naturel, qui correspond à la différence entre le nombre de naissances et le nombre de décès sur une période,*
- *le solde migratoire, qui est la différence entre le nombre de personnes qui sont entrées sur le territoire et le nombre de personnes qui en sont sorties au cours de l'année, indépendamment de toute nationalité.*

En France, entre 1999 et 2010, le solde naturel a été de +0.4% et le solde migratoire de +0.2% par an en moyenne.

Entre 2010 et 2015, le territoire a connu une augmentation de population de +1140 habitants (+3258 entre 1999 et 2010), représentant un taux d'accroissement démographique moyen de +0.12% par an. Cette croissance a été portée par le solde naturel, puisque le différentiel entre les naissances et les décès est de + 2054 habitants alors que le solde migratoire est de - 914 habitants[3]. C'est donc la natalité qui permet au territoire d'être dynamique démographiquement.
Le taux de natalité[4] est globalement inférieur à la moyenne régionale, le Nord-Pas-de-Calais étant traditionnellement un territoire très dynamique en matière de natalité.

Depuis 1975, le solde migratoire de la Communauté urbaine d'Arras est négatif, mais ce taux ne cesse de diminuer, traduisant une amélioration de l'attractivité du territoire (de -611 habitants par an entre 1982 à 1990 à -161 habitants par an entre 1999 et 2010 mais une légère baisse entre 2010 et 2015 (-183). Cette tendance permet au territoire de se distinguer par rapport au reste de la région où le solde migratoire reste négatif et n'évolue pas depuis une vingtaine d'années.

Solde naturel et solde migratoire de la Communauté Urbaine d' Arras depuis 1968						
solde naturel						
Période	1968-1975	1975-1982	1982-1990	1990-1999	1999-2010	2010-2015
Evolution brute (nombre habitants)	6 828	5 523	5 844	4 530	5 032	2 054
Evolution annuelle moyenne (nombre habitants)	975	789	730	503	457	411

Solde migratoire

Période	1968-1975	1975-1982	1982-1990	1990-1999	1999-2010	2010-2015
Evolution brute (nombre habitants)	1 924	-3 903	-4 889	-2 954	-1 774	-914
Evolution annuelle moyenne (nombre habitants)	274	-557	-611	-328	-161	-183

[3] Cela signifie qu'il y a eu 914 personnes de plus à quitter le territoire qu'à s'y installer
[4] Le taux de natalité est le rapport du nombre de naissances vivantes de l'année à la population totale moyenne de l'année

Par rapport aux agglomérations prises en comparaison, le territoire de la Communauté Urbaine d'Arras est plutôt attractif car le solde migratoire, bien que négatif, est néanmoins inférieur aux autres agglomérations. La qualité de vie et le taux d'emploi sont des indicateurs qui influent certainement sur ces bons résultats, notamment par rapport aux autres territoires régionaux. En matière d'accroissement naturel, le territoire est également plutôt bien positionné par rapport aux autres territoires puisqu'il se situe dans la moyenne.

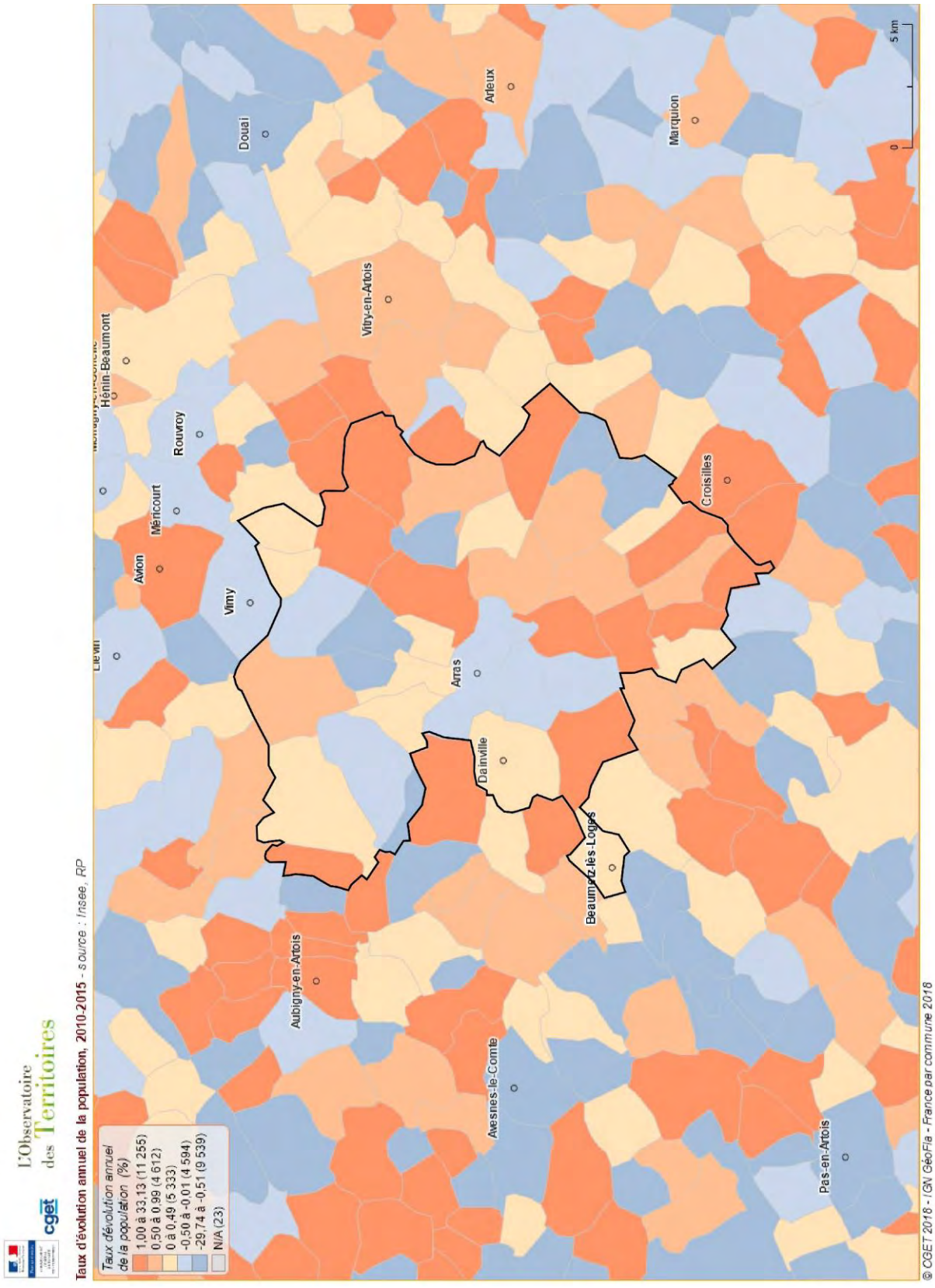
2010-2015	Accroissement naturel moyen	Accroissement migratoire moyen	Taux d'accroissement démographique annuel
CU Arras	0,40%	-0,20%	0,20%
CA Boulogne-sur-Mer	0,30%	-0,70%	-0,40%
CA Douai	0,40%	-0,80%	-0,40%
CU Lille	0,80%	-0,40%	0,40%
CA Valenciennes	0,50%	-0,40%	0,10%
CA Beauvais	0,60%	-0,60%	0,00%
CA Blois	0,40%	-0,20%	0,30%
CA Chalon-sur-Saône	0,30%	0,00%	0,30%
CA Chartres	0,50%	-0,10%	0,40%

2. DES EVOLUTIONS DE POPULATIONS VARIABLES SUIVANT LES COMMUNES

a. La croissance brute

Sur le territoire, les évolutions annuelles moyennes de population ont été variables d'une commune à l'autre. Globalement le dynamisme démographique est un peu plus fort dans la moitié est et sud du territoire, contrairement aux périodes précédentes où ce sont les communes du nord qui étaient les plus attractives (proximité de l'agglomération d'Arras, au sud, et les conurbations du bassin minier et de la métropole lilloise, au nord, renforcée par un bon réseau routier et autoroutier). Cette évolution peut s'expliquer en partie par des prix immobiliers plus attractifs et la bonne accessibilité de ces secteurs.

Evolution annuelle moyenne de la population entre 2010 et 2015 (en %)



Croissances démographiques observées par communes entre 1968, 1999 et 2010, et 2010-2015

	Croissance 1968-2010	Croissance moyenne annuelle 1968-2010	Croissance 1999-2010	Croissance annuelle moyenne 1999-2010	Croissance annuelle moyenne 2010-2015
Achicourt	48,52%	1,16%	0,22%	0,02%	0,00%
Acq	33,66%	0,80%	9,96%	0,91%	5,90%
Agny	80,79%	1,92%	0,20%	0,02%	-0,20%
Anzin-St-Aubin	156,37%	3,72%	9,10%	0,83%	0,30%
Arras	-15,39%	-0,37%	2,65%	0,24%	-0,40%
Athies	46,04%	1,10%	9,14%	0,83%	-0,80%
Bailleul-Sir-B.	33,58%	0,80%	9,49%	0,86%	1,90%
Beaumetz-lès-L.	69,30%	1,65%	6,16%	0,56%	0,30%
Beaurains	152,63%	3,63%	7,90%	0,72%	1,70%
Boiry-B.	106,06%	2,53%	-3,09%	-0,28%	0,60%
Boisleux-au-M.	27,09%	0,64%	23,04%	2,09%	0,40%
Boisleux-St-M.	127,27%	3,03%	11,94%	1,09%	2,60%
Boyelles	46,28%	1,10%	17,52%	1,59%	4,90%
Dainville	87,45%	2,08%	3,51%	0,32%	0,40%
Écurie	77,87%	1,85%	40,74%	3,70%	-1,00%
Étrun	-19,32%	-0,46%	1,52%	0,14%	-0,90%
Fampoux	18,29%	0,44%	4,68%	0,43%	0,50%
Farbus	25,12%	0,60%	1,13%	0,10%	0,40%
Feuchy	13,66%	0,33%	-10,88%	-0,99%	0,10%
Gavrelle	45,13%	1,07%	19,16%	1,74%	1,70%
Guémappe	44,40%	1,06%	-8,38%	-0,76%	-1,00%
Héninel	9,68%	0,23%	4,62%	0,42%	-2,00%
Hénin-sur-C.	43,31%	1,03%	32,17%	2,92%	1,70%
Maroeuil	54,79%	1,30%	-0,12%	-0,01%	-0,10%
Mercatel	37,89%	0,90%	7,52%	0,68%	1,50%
Monchy-le-Preux	34,19%	0,81%	19,31%	1,76%	2,00%
Mont-St-Éloi	-3,55%	-0,08%	-1,28%	-0,12%	0,50%
Neuville-St-V.	56,31%	1,34%	3,43%	0,31%	0,60%
Neuville-Vitasse	32,35%	0,77%	-1,59%	-0,14%	0,70%
Roclincourt	59,92%	1,43%	5,61%	0,51%	-0,70%
Sainte-Catherine	62,04%	1,48%	13,02%	1,18%	0,40%
St-Laurent-B.	61,49%	1,46%	8,84%	0,80%	1,90%
St-Martin-sur-C.	96,26%	2,29%	5,53%	0,50%	0,10%
St-Nicolas	101,62%	2,42%	-14,39%	-1,31%	0,10%
Thélus	73,26%	1,74%	19,18%	1,74%	-0,10%
Tilloy-lès-M.	80,34%	1,91%	4,89%	0,44%	0,70%
Wailly	82,89%	1,97%	6,69%	0,61%	1,30%

Wancourt	64,91%	1,55%	12,10%	1,10%	0,50%
Willerval	51,75%	1,23%	-0,31%	-0,03%	0,10%
TOTAL CUA	18,86%	0,45%	3,30%	0,30%	0,68%

Sur la période 1968-2010, le territoire a connu une croissance démographique assez forte, qui se retrouve au niveau communal :
- seules trois communes ont perdu des habitants sur cette période,
- 19 communes ont eu une croissance moyenne annuelle supérieure à 1%.

En revanche, en comparant le nombre d'habitants entre 2010 et 2015 (soit sur une période plus courte et plus récente), les évolutions de population sont plus contrastées et plus modérées :
- 10 communes ont perdu des habitants
- 13 communes ont une croissance moyenne annuelle de plus de 1%.

	Population 1968	Population 1999	Population 2010	Croissance 1968-2010	Croissance moyenne annuelle 1968-2010	Croissance 1999-2010	Croissance annuelle moyenne 1999-2010	Croissance moyenne annuelle 2010-2015
Arras	49 180	40 535	41 611	-15,39%	-0,37%	2,65%	0,24%	-0,40%
Communes urbaines hors Arras	21 338	37 776	38 719	81,46%	1,94%	2,50%	0,23%	0,59%
Pôles relais	3 833	5 588	5 946	55,13%	1,31%	6,41%	0,58%	0,50%
Communes rurales	11 348	14 703	15 584	37,33%	0,89%	5,99%	0,54%	0,79%
TOTAL CUA	85 699	98 602	101 860	18,86%	0,45%	3,30%	0,30%	0,37%

Les variations sont notables par types de territoires :
La ville d'Arras se situe en rupture par rapport à la dynamique moyenne de la Communauté urbaine d'Arras, avec une baisse de l'ordre de +0.40% par an entre 2010 et 2015 (+0.24% entre 1999 et 2010). Ce qui, malgré une croissance entre 1999 et 2010, conforte la diminution assez importante de son nombre d'habitants entre 1968 et 1999 (- 8 645 habitants).
Plus de détails sur la croissance communale ci-après.

Les communes urbaines ont vu leur population augmenter de +0.59% entre 2010 et 2015, soit un doublement par apport à la période 1999-2010 (+0.23%), soit une croissance inverse à la ville d'Arras. De grandes disparités existent néanmoins entre les communes (par exemple entre Sainte-Catherine et Saint-Nicolas).
Sur la période 1968-2010, la croissance de population est encore plus significative puisqu'elle a été de +1.94% en moyenne par an. Beaurains et Anzin-Saint-Aubin ont même connu une croissance de plus de 150% (soit une croissance annuelle moyenne supérieure à 3%), gagnant respectivement 3 071 et 1645 habitants.

Les pôles relais ont connu une croissance annuelle moyenne de 0.58% entre 1999 et 2010, puis un léger tassement entre 2010 et 2015 à 0.50%.
Sur la période 1968-2010, la croissance démographique a été plus forte puisque trois des quatre pôles ont vu leur population augmenter de plus de 50% et ce de manière constante (environ 50 habitants par an). Seule Bailleul-Sire-Berthoult a connu une évolution inférieure, de l'ordre de 33%.

Les 25 communes rurales ont connu une croissance démographique globalement supérieure à la moyenne communautaire entre 1999 et 2010 puisqu'elle a été de l'ordre de +0.54% par an. Cette croissance s'est trouvée encore renforcé entre 2010 et 2015 puisque la croissance a été de l'ordre de +0.79%. Là encore, de grandes disparités existent, entre Héninel qui a connu une baisse de l'ordre de 2% en moyenne par an et Boyelles et surtout Acq qui ont eu une croissance de l'ordre de 4,90% et 5,9% respectivement.
Sur la période 1968-2010, là aussi il existe de grandes disparités entre les communes. Globalement, sur cette période, les 25 communes rurales ont gagné environ 100 habitants par an.

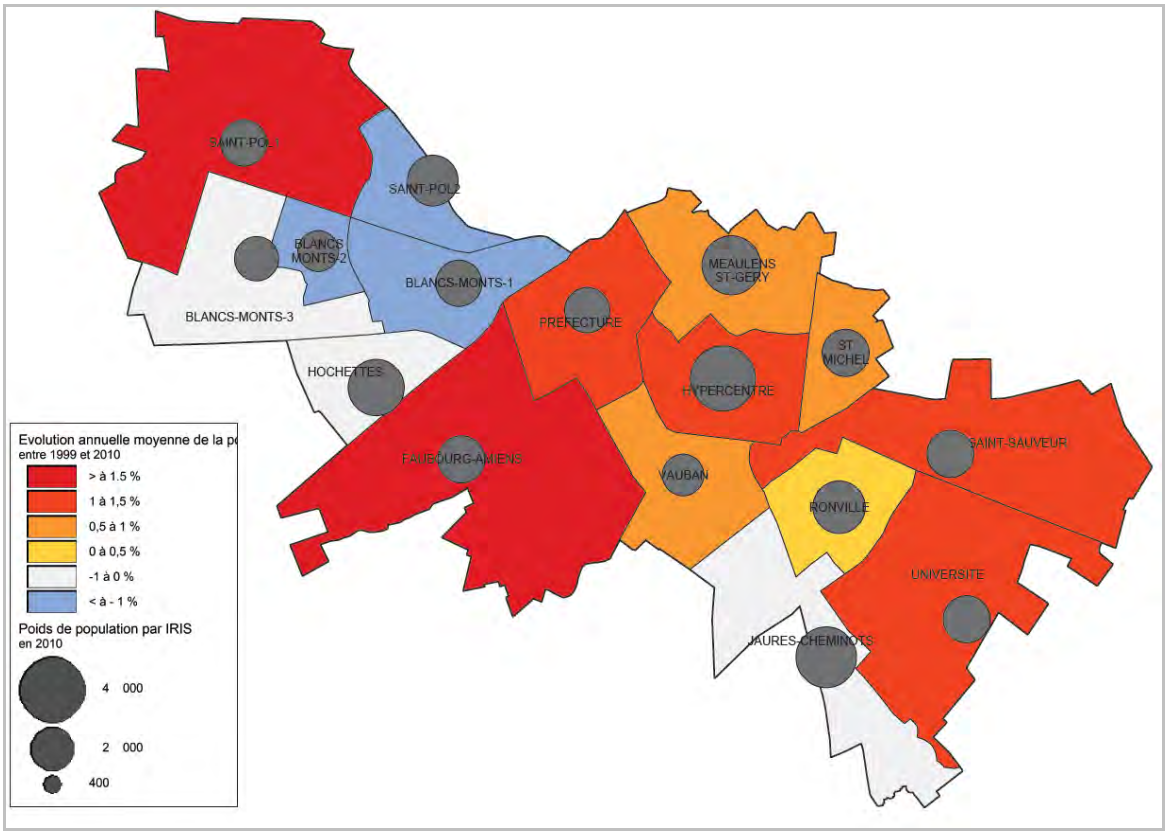
N.B. : Certaines des évolutions mentionnées doivent être analysées avec prudence car elles sont analysées sur une période assez courte. Certaines communes ayant peu d'habitants, un petit lotissement peut avoir de fortes incidences sur la croissance de la population communale.

Zoom sur la ville d'Arras

Période 1999-2010	Croissance moyenne annuelle de l'agglomération	Croissance annuelle moyenne de la ville-centre	Période 2010-2015	Croissance moyenne annuelle de l'agglomération	Croissance annuelle moyenne de la ville-centre
CU Arras	0,30%	0,24%		0,22%	-0,43%
CA Boulogne-sur-Mer	-0,33%	-0,40%		-0,40%	-0,30
CA Douai	-0,10%	-0,10%		-0,40%	-1,10%
CU Lille	0,18%	0,60%		0,40	0,5
CA Valenciennes	0,00%	0,40%		0,10%	0,30%
CA Beauvais	0,09%	-0,10%		0,00%	0,10%
CA Blois	0,25%	-0,50%		0,3	-0,30
CA Chalon-sur-Saône	0,04%	-1,00%		0,30%	0,20%
CA Chartres	0,18%	-0,30%		0,4	0

Au regard des territoires pris en comparaison, la ville d'Arras se situe dans le même types de dynamiques que Blois, c'est-à-dire les territoires où la croissance démographique négative de la ville-centre contraste avec la croissance moyenne annuelle de l'agglomération prise dans sa globalité. Le dynamisme de ces agglomérations est donc plus porté par les communes périurubaines. Plus globalement, le phénomène de perte d'habitants des villes-centres au profit des territoires limitrophes (1ère, 2ème, voire 3ème couronne) est notable dans la plupart des agglomérations françaises.

Zoom sur la ville d'Arras



Sur le territoire communal d'Arras (dont la croissance démographique a été de +0.24% par an entre 1999et 2010), les évolutions récentes sont contrastées entre les quartiers:

- Certains quartiers ont vu leur population diminuer : les Blancs-Monts, Les Hochettes, une partie du quartier Saint-Pol et Jaurès-Cheminots. Ce sont essentiellement des quartiers d'habitat social.
- Les autres quartiers ont connu une augmentation de population plus ou moins forte et notamment ceux du Faubourg d'Amiens (+ 1.86% par an), une partie de Saint-Pol (+1.77% par an) et Préfecture.

b. Les facteurs de cette croissance

Les évolutions de population montrent des disparités notables d'un type de commune à une autre en termes d'accroissement naturel ou migratoire.
L'accroissement naturel des communes de la CUA est de l'ordre de 0.40% alors que l'accroissement migratoire est de 0,18%. On a donc un taux d'accroissement démographique moyen de 0.22% dans la CUA

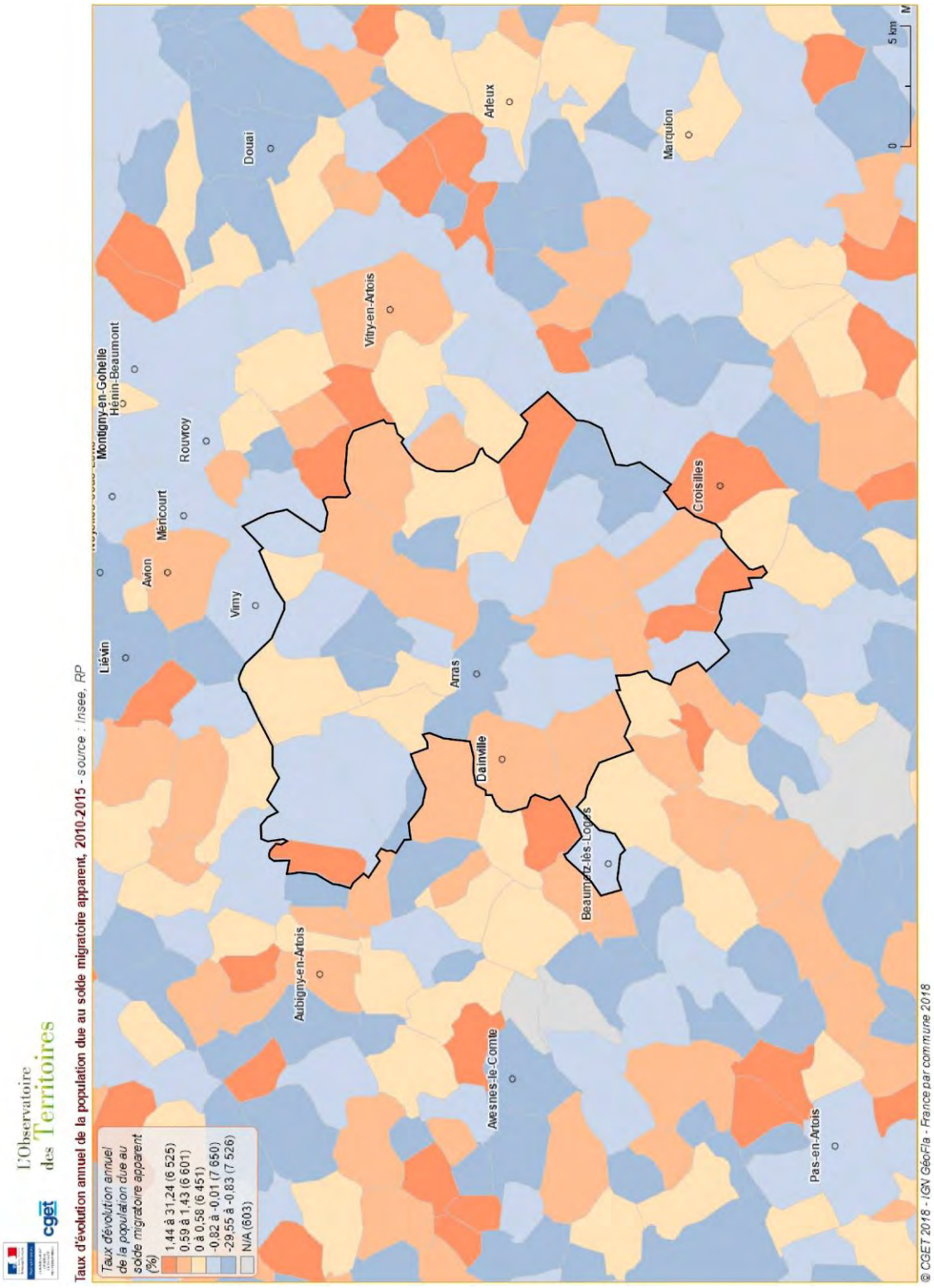
Entre 2010 et 2015, la ville-centre d'Arras a connu une croissance démographique moyenne de +0.43% (contre+0.30% par an entre 1999 et 2010), grâce à un accroissement naturel de +1.33% par an qui compense un déficit migratoire de l'ordre de -0.9%.
Prises dans leur globalité, les communes urbaines présentent un accroissement démographique annuel moyen de +0.67% par an entre 2010 et 2015 (+0.22% par an entre

1999 et 2010). Le dynamisme démographique est donc plutôt lié à l'accroissement migratoire (+0.49%) plutôt qu'à la natalité (+0.18%).
La croissance démographique des communes rurales est diamètralement opposée, puisqu'elle est portée par un accroissement naturel important (+0.59% par an en moyenne %) malgré un apport migratoire limité (+0.18%), permettant d'atteindre un taux d'accroissement démographique moyen de +0.77% par an.

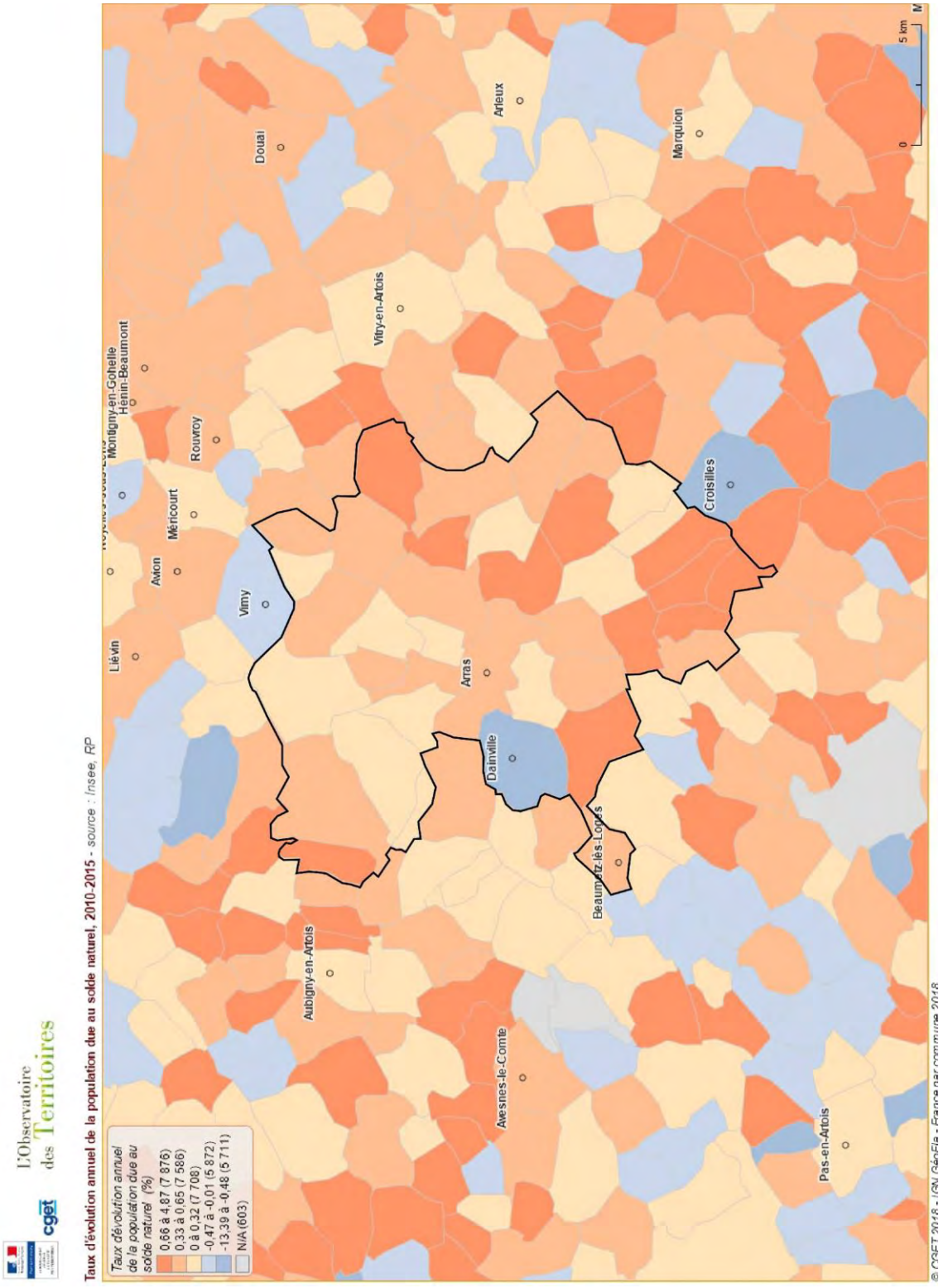
	Accroissement naturel moyen annuel entre 2010 et 2015	Accroissement migratoire moyen annuel entre 2010 et 2015	Taux accroissement démographique annuel moyen 2010-2015
CUA	0,40%	0,18%	0,22%
Arras	1,33%	-0,90%	0,43%
Communes urbaines	0,18%	0,49%	0,67%
Communes rurales	0,59%	0,18%	0,77%

En matière de répartition territoriale, les communes aux entrées du territoire communautaire présentent les plus forts soldes migratoires (exemple de Acq, Boyelles et Monchy le Preux).

Evolution annuelle moyenne de la population due au solde migratoire apparent entre 2010 et 2015 (en %)



Evolution annuelle moyenne de la population due au solde naturel entre 2010 et 2015 (en %)



Une population relativement jeune mais qui vieillit progressivement

L'indicateur de jeunesse *correspond au rapport entre la population de moins de 20 ans et celle de plus de 60 ans sur un territoire donné.*
Inférieur à 1, cela signifie qu'il y a moins d'une personne de 20 ans pour une personne de 60 ans et plus. Plus l'indice est faible et plus la population du territoire est âgée.
Supérieur à 1, cela signifie qu'il y a plus de personnes de moins de 20 ans pour une personne de 60 ans et plus. Plus l'indice est élevé et plus la population du territoire est jeune.

En France en 2009, l'indicateur de jeunesse était de 1.14, 16 millions de jeunes de moins de 20 ans pour 14 millions de personnes âgées de 60 ans et plus

A. UNE POPULATION PLUTOT MOINS JEUNE QUE LE RESTE DE LA REGION, AVEC DES DISPARITES NOTABLES ENTRE LES COMMUNES

1. UN PROFIL PAR AGE AU NIVEAU COMMUNAUTAIRE QUI S'INSCRIT DANS LES TENDANCES OBSERVEES A DES ECHELLES DE TERRITOIRE PLUS LARGES.

La répartition de la population de la Communauté urbaine d'Arras par tranches d'âges est quasi-similaire aux moyennes départementales, régionales ou même nationales. Globalement les tranches d'âges inférieures à 45 ans représentent environ 55% de la population totale.

Structure de la population par tranches d'âges en 2015

	0-14 ans	15-29 ans	30-44 ans	45-59 ans	60-74 ans	75 ans et +
CUA	19%	15%	20%	22%	16%	7%
Département	20%	18%	19%	20%	15%	8%
Région	20%	19%	19%	20%	15%	8%
France	18%	18%	19%	20%	16%	9%

Structure de la population par tranches d'âges en 2015

	Indicateur de jeunesse
CU Arras	1
CA Boulogne-sur-Mer	1
CA Douai	1
CU Lille	1,4
CA Valenciennes	1,2
CA Beauvais	1,1
CA Blois	0,9
CA Chalon-sur-Saône	0,9
CA Chartres	1

Indicateur de jeunesse en 2015	
CUA	1
Département	1,1
Région	1,2
France	1

L'indicateur de jeunesse est de 1 en 2015 sur le territoire de la Communauté urbaine d'Arras, ce qui signifie qu'il y a 1 personne de moins de 20 ans pour une personne de plus de 60 ans.
Le territoire se situe entre la moyenne nationale et les moyennes locales. La Communauté urbaine d'Arras présente un profil plutôt « moins jeune » que le reste de la région, dont l'indice de jeunesse est supérieur à la moyenne nationale. Les territoires de comparaison présentent des profils assez variés, la Communauté Urbaine d'Arras se situant dans la moyenne.

2. LES COMMUNES RURALES ONT UN PROFIL GLOBALEMENT PLUS JEUNE QUE LES COMMUNES URBAINES.

Au regard de la structure par âge globale à l'échelle de la Communauté urbaine d'Arras, les disparités sont assez peu marquées entre les types de communes.

Structure de la population par tranches d'âges, en 2015

Part (en %)	0-14 ans	15-29 ans	30-44 ans	45-59 ans	60-74 ans	75 ans et plus
Arras	18%	25%	19%	18%	13%	9%
Communes urbaines hors Arras	18%	16%	19%	21%	18%	9%
Pôles relais	19%	15%	20%	22%	16%	8%
Communes rurales	20%	15%	21%	23%	16%	7%

Indice de jeunesse 2015	
Arras	1,2
Communes urbaines hors Arras	1
Pôles relais	1
Communes rurales	1,2

En effet, outre la ville d'Arras, la structure par âge de la population par type de territoire est globalement uniforme.
Les tranches d'âges correspondant aux familles (0-14 ans et 30-44 ans) représentent 37% de la population des communes urbaines hors Arras et 41% de la population des communes rurales.
- Les 25 communes rurales et les 4 pôles relais présentent des situations assez comparables, à savoir une forte présence de familles, avec une part importante de 0-14 ans et 30-44 ans dans la population et un indice de jeunesse plutôt élevé.
Boisleux Saint Marc et Wancourt sont les communes la plus marquées par ce phénomène puisqu'elles comptent 22% de 0-14 et 24% de 30-44 ans et l'un des indices de jeunesse le plus fort du territoire (1,8). Parallèlement, on trouve assez peu de 15-29 ans dans ces communes. La part des plus de 60 ans est assez variable dans ces communes mais, logiquement, plus la part des jeunes est importante et plus celle des plus de 60 ans est faible.

Quelques communes rurales se distinguent néanmoins de ce schéma, en ayant une plus faible part de moins de 44 ans et une plus forte part de plus de 60 ans. C'est notamment le cas de Farbus, Etrun, Feuchy, Saint Martin sur Cojeul ou Guémappe.

N.B. : Pour les communes rurales et les pôles relais, les données analysées doivent être prises avec prudence car elles concernent de petites communes et les parts de population peuvent être importantes (en pourcentage) avec seulement quelques habitants (en nombre brut).

- Dans les communes urbaines, la situation est plus contrastée, avec :
  - des communes qui se situent dans les tendances moyennes de la Communauté urbaine d'Arras, comme Saint-Nicolas, ou Beaurains,
  - des communes plus ou moins « vieillissantes » qui présentent un part importante de plus de 60 ans et un indice de jeunesse plus faible. C'est notamment le cas de Dainville où 1/3 de la population a plus de 60 ans (contre 21% à l'échelle de la Communauté urbaine d'Arras) et où l'indice de jeunesse est de 0.6[5].
    Saint-Laurent-Blangy ou Sainte-Catherine présentent également ce type de profil mais de façon moins marquée. Agny, Anzin-St-Aubin et Achicourt présentent quant à elles une part des plus de 60 ans proche ou légèrement supérieure à la moyenne communautaire mais avec une forte proportion de 45-59 ans, pouvant indiquer un vieillissement plus marqué à venir.

Globalement, la part des moins de 44 ans, et donc la proportion de familles, n'est pas significative dans les communes urbaines et est plutôt proche de la moyenne communautaire.

- Arras présente une situation assez atypique puisqu'elle comprend une part de 15-29 ans supérieure à la moyenne communautaire (seule commune avec Tilloy-les-Mofflaines à être dans cette situation). Cela s'explique par la présence d'enseignement supérieur dans ces deux communes (secteur universitaire notamment), mais aussi, pour Arras, par la forte part de petits logements et la faible part de logements en accession qui induisent donc un accueil de jeunes, célibataires ou en couples, souvent sans enfants.

Globalement, les communes rurales et pôles relais présentent donc un profil plus jeune que les communes urbaines. Arras présente un profil assez atypique, mais néanmoins également plus jeune que les communes urbaines.
De manière générale, la typologie de la population par tranche d'âge est très fortement liée à l'offre en logements sur le territoire. La taille, le type (appartement/maison) mais aussi le statut d'occupation (location, accession, location aidée) conditionnent le profil de population et son âge.

Indice de jeunesse par commune en 2015

	Indice de jeunesse
Dainville	0,6
Feuchy	0,8
Farbus	0,8
Anzin-St-Aubin	0,8
Étrun	1
Neuville-St-V.	0,8
Roclincourt	0,7
Sainte-Catherine	0,9
St-Laurent-B.	1,1
Thélus	1
Achicourt	0,9
Beaurains	1,1
Mont-St-Éloi	1
Saint-Nicolas	0,9
Wailly	1
Willerval	1
Arras	1,2
Fampoux	1
Guémappe	0,9
Héninel	1
Maroeuil	0,9
Neuville-Vitasse	1
Athies	1
Bailleul-Sir-B.	1,2
Beaumetz-lès-L.	1
Mercatel	1,2
Acq	1,6
Agny	1
Boisleux-au-M.	1,3
Monchy-le-P.	1,4
Écurie	1,4
Hénin-sur-C.	1,5
St-Martin-sur-C.	1
Boyelles	1,7
Tilloy-lès-M.	1,4
Boiry-B.	1,3
Gavrelle	1,9
Wancourt	1,8
Boisleux-St-M.	1,8

[5] il y a donc plus de personnes de plus de 60 ans que de jeunes de moins de 20 ans dans cette commune

Pour plus de détails sur les liens entre profils démographiques et logements, voir le Chapitre Habitat-Logement.

Structure de la population par tranches d'âges, par communes, en 2015

Part (en %)	0-14 ans	15-29 ans	30-44 ans	45-59 ans	60-74 ans	75 ans et plus
Achicourt	18	18	18	20	18	9
Acq	26	11	28	16	12	7
Agny	19	15	20	23	19	5
Anzin-St-Aubin	17	13	17	25	21	8
Arras	18	25	19	18	13	9
Athies	19	16	20	22	15	8
Bailleul-Sir-B.	21	15	22	20	14	8
Beaumetz-lès-L.	19	17	19	21	17	8
Beaurains	19	19	19	20	16	8
Boiry-B.	18	17	19	25	15	6
Boisleux-au-M.	23	14	22	19	16	6
Boisleux-St-M.	22	17	25	21	15	2
Boyelles	26	15	24	19	13	3
Dainville	15	12	15	20	22	16
Écurie	23	14	23	21	13	6
Étrun	20	14	20	22	16	10
Fampoux	20	15	22	20	16	8
Farbus	18	10	18	26	19	10
Feuchy	16	16	18	22	19	9
Gavrelle	21	20	21	23	10	6
Guémappe	17	13	14	30	18	8
Héninel	16	14	20	25	19	7
Hénin-sur-C.	22	16	22	22	11	8
Maroeuil	17	15	17	26	17	7
Mercatel	20	19	20	20	13	9
Monchy-le-P.	21	15	22	22	14	5
Mont-St-Éloi	18	15	20	23	16	8
Neuville-St-V.	17	14	18	22	18	10
Neuville-Vitasse	17	15	19	26	17	7
Roclincourt	14	15	18	26	20	7
Sainte-Catherine	20	13	19	21	19	8
St-Laurent-B.	20	18	21	18	16	8
St-Martin-sur-C.	18	15	21	22	21	3
Saint-Nicolas	18	17	20	19	19	8
Thélus	19	12	21	23	16	9
Tilloy-lès-M.	19	20	20	21	13	7
Wailly	19	15	18	23	18	8
Wancourt	22	15	24	23	12	4
Willerval	18	16	19	23	17	7
Total CUA	19	15	20	22	16	7

Zoom sur la ville d'Arras

population 2015 par IRIS

IRIS d'Arras	0-14 ans	15-29 ans	30-44 ans	45-59 ans	60-74 ans	75 ans ou plus
Blcs Mts Baudimont 1	18,0%	21,7%	18,5%	20,4%	11,0%	10,4%
Blcs Mts Baudimont 2	27,6%	21,4%	20,1%	15,9%	9,7%	5,3%
Blcs Mts Baudimont 3	13,9%	19,8%	12,8%	19,2%	17,9%	16,4%
Saint-Pol 1	31,4%	18,5%	20,6%	15,8%	9,9%	3,7%
Saint-Pol 2	24,7%	20,5%	19,0%	17,5%	12,8%	5,4%
Hochettes	19,5%	19,0%	14,8%	18,3%	16,5%	12,0%
Faubourg d'Amiens	19,7%	22,0%	18,1%	21,2%	13,4%	5,6%
Vauban	17,2%	18,2%	21,3%	16,8%	15,2%	11,3%
Préfecture	7,6%	37,3%	20,0%	15,9%	12,4%	6,8%
Méaulens St-Géry	14,5%	26,3%	22,3%	17,2%	13,2%	6,6%
Hyper Centre	14,4%	26,9%	17,5%	21,6%	11,1%	8,6%
Saint-Michel	18,4%	27,2%	19,0%	18,2%	10,7%	6,5%
Ronville	18,0%	20,4%	21,1%	17,4%	13,8%	9,4%
J. Jaurès Cheminots	23,0%	20,5%	18,5%	17,2%	12,4%	8,4%
Quartier Universitaire	14,2%	28,0%	19,7%	15,7%	11,7%	10,7%
Saint-Sauveur	14,4%	26,9%	17,5%	21,6%	11,1%	8,6%
Moyenne Arras	18,5%	23,6%	19,0%	18,1%	12,6%	8,3%

IRIS : découpage du territoire en mailles de taille homogène (environ 2 000 habitants), mis en place par l'INSEE lors du recensement de la population de 1999. Les communes d'au moins 10 000 habitants et une forte proportion de communes de 5 000 à 10 000 habitants sont découpées en IRIS.

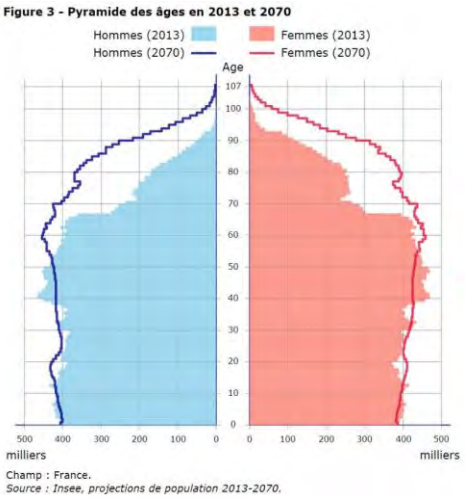
La structure par âge de la population d'Arras montre une certaine diversité suivant les quartiers :

- Les quartiers centraux (Préfecture, Hyper-Centre, Saint sauveur et Méaulens-Saint-Géry) comptent une part très importante de 15-29 ans, représentant jusqu'à 37% de la population dans le quartier Préfecture. A l'inverse, les 0-14 ans et 30-44 ans sont plutôt moins présents par rapport à la moyenne communale (excepté les 30-44 ans dans l'IRIS Préfecture). La population est plutôt jeune sur ce secteur de la ville puisque les tranches d'âge de plus de 45 ans y sont moins présentes que la moyenne. Le lien avec l'offre de logements est flagrant : par rapport aux autres IRIS, les IRIS du centre-ville comptent une très grande majorité de petits logements (1 à 2 pièces), moins susceptibles d'accueillir des familles ou des grands ménages. Le quartier Vauban, qui compte également une proportion assez importante de petits logements, ne regroupe que très peu d'enfants.
- Le quartier Faubourg d'Amiens regroupe un nombre important de familles, puisque les 0-14 ans et 30-44 ans sont assez présents. Les 45-59 ans, par leur présence également supérieure à la moyenne, peuvent indiquer que le quartier est légèrement vieillissant (familles installées depuis 10-15 ans, comprenant désormais des enfants ayant quitté le domicile parental).

- Les quartiers regroupant une part importante de logements aidés présentent des profils variés :
  - Le quartier Blancs-Monts – Baudimont présente un profil de population plutôt plus âgé que la moyenne communale, avec des représentations importantes des tranches d'âges de plus de 45 ans. L'IRIS Blancs-Monts – Baudimont 3 compte par exemple 16,4% de 75 ans et plus (moyenne communale de 8.3%).
  - Le quartier Saint-Pol est quant à lui beaucoup plus jeune, la part des 0-14 ans est très importante (28% en moyenne, contre une moyenne communale de 18,5%). La part des 30-44 ans est légèrement supérieure à la moyenne communale. Ces différences laissent indiquer que le nombre d'enfants par ménage peut être assez important.
  - Le quartier Saint-Michel compte un nombre de familles (correspondant aux tranches d'âges 0-14 et 30-44 ans) légèrement supérieur à la moyenne, les autres tranches d'âge se situant dans la moyenne communale.
  - Enfin le secteur Hochettes peut être qualifié de vieillissant dans la mesure où les tranches d'âges âgées sont plutôt fortement présentes. La part des 60-74 ans représentent 16,5% de la popoluation (contre 12,6%) et les plus de 75 ans représente 12,6% de la population (contre 8.3% au niveau communal).

B. UNE TENDANCE GLOBALE AU VIEILLISSEMENT DE LA POPULATION

Le vieillissement de la population, phénomène d'augmentation de la part des classes d'âge âgées, est principalement lié à la génération dite des « baby-boomers » (boom des naissances dans l'après-guerre de 1945 à 1965), qui a aujourd'hui une soixantaine d'année, et qui est parfois appelée la génération du « papy-boom ».
Malgré le maintien dans les décennies ultérieures d'un fort taux de fécondité[6], les générations suivantes n'ont pas rééquilibré ce fort poids de population, créant aujourd'hui un déséquilibre entre les classes d'âges jeunes et les classes d'âges plus âgées. L'allongement de la durée de vie accentue également ce phénomène.
Le vieillissement de la population française se poursuit. Au 1er janvier 2018, les personnes de 65 ans ou plus représentent 19,6 % de la population (figure 6), contre 19,2 % un an auparavant. Vingt ans plus tôt, elles ne représentaient que 15,5 % de la population.



Pyramide des âges de la population française en 20013 (en barres horizontales) et projections 2070 (liseré)
Source : INSEE- données nationales 2013 et projections 2070

1. LE VIEILLISSEMENT DE LA POPULATION EST UNE TENDANCE GENERALISEE

La structure par âge des habitants de la Communauté urbaine d'Arras montre une tendance au vieillissement de la population au fil du temps.
Entre 2010 et 2015, la part des tranches d'âges les plus jeunes (0-44 ans) a en effet diminué, au profit des tranches d'âges les plus âgées (45 ans et plus). Cette problématique s'observe depuis une grosse vingtaine d'années et concerne toutes les communes de la Communauté urbaine d'Arras (cf. partie suivante). Elle s'observe également au niveau départemental, régional et national, dans des proportions quasi-identiques, à l'exception notable de la « fuite » des 15-29 ans et notamment des jeunes adultes (-6%).

Comparaisons de la structure par âge de la population régionale, départementale et de la Communauté urbaine d'Arras entre 2010 et 2015.

Age	France			Région			Département			CUA		
	2010	2015	Evol. 2010-2015	2010	2015	Evol. 2010-2015	2010	2015	Evol. 2010-2015	2010	2015	Evol. 2010-2015
0-14	19%	18%	-1%	20%	20%	0%	20%	20%	0%	18%	19%	1%
15-29	19%	18%	-1%	20%	19%	-1%	19%	18%	-1%	21%	15%	-6%
30-44	20%	19%	-1%	20%	19%	-1%	20%	19%	-1%	19%	20%	1%
45-59	20%	20%	0%	20%	20%	0%	20%	20%	0%	21%	22%	1%
60-74	14%	16%	2%	12%	15%	3%	13%	15%	2%	13%	16%	3%
75 et +	9%	9%	0%	8%	8%	0%	8%	8%	0%	8%	7%	-1%

[6] Le taux de fécondité correspond au nombre d'enfants par femme en âge de procréer. En France, il est de 1,96 enfants par femme (chiffre 2016).

En termes d'urbanisme, la poursuite du phénomène de vieillissement marqué de la population aura des incidences directes sur l'offre de logements (offre en béguinages, en maisons de retraites,…), l'aménagement des espaces publics, l'offre en équipements, l'accessibilité adaptée aux personnes à mobilité réduite,… (Voir chapitre Equipements).

2. LE VIEILLISSEMENT DE LA POPULATION CONCERNE TOUTES LES COMMUNES DU TERRITOIRE

A l'échelle communale, les mêmes tendances s'observent : globalement les tranches d'âges de moins de 60 ans ont vu leur proportion diminuer entre 2010 et 2015, au profit des tranches d'âge de plus de 60 ans.

Evolution 2010-2015 de la part de la population par tranches d'âges

Population par **tranche d'âges**	0-14 ans	15-29 ans	30-44 ans	45-59 ans	60-74 ans	75 ans ou plus
Achicourt	-1,30	-0,4	-1,4	-1,8	2,7	1,3
Acq	3	-3,7	4,6	-3,6	-0,8	0,9
Agny	-0,2	-1,5	-1,3	-2,1	5,6	0,4
Anzin-St-Aubin	-0,8	-1,5	-1,6	-2,4	3,7	2,5
Arras	-0,7	1,2	-0,2	-0,5	1,7	-0,5
Athies	1,4	-3,4	-0,3	-2,3	3,2	2,4
Bailleul-Sir-B.	-0,3	0,3	-0,7	-0,8	1,9	0,2
Beaumetz-lès-L.	-1,1	-1,1	-3,1	1,9	1,5	1,9
Beaurains	0,3	0,5	0	-1,8	0,5	0,5
Boiry-B.	-0,6	-2,1	-0,4	-1,8	3,6	2,3
Boisleux-au-M.	0,9	-1,9	-1,7	-1,2	4,2	-0,3
Boisleux-St-M.	-2,3	0,9	-0,2	-1,5	5,6	-1,4
Boyelles	4,5	-5,9	5,4	-6,2	2,9	-0,6
Dainville	-1,8	-0,8	-0,9	-1,5	3,3	2,7
Écurie	2,5	-6,1	1,2	-1	3,1	1,3
Étrun	-0,3	-1,4	0,6	-0,6	0,5	0,8
Fampoux	-0,3	0,7	-0,4	-3,3	4,1	0,2
Farbus	1,7	-6,7	0,9	-0,2	3,8	0,6
Feuchy	-1,5	1,3	-1,3	1,3	-0,9	1,1
Gavrelle	-4,1	4,9	-3,4	2,6	-10	-4,1
Guémappe	0	-3,8	-11,9	17,6	5,9	1,2
Héninel	-2,2	-6,8	3,1	-1,5	9	-2,5
Hénin-sur-C.	-1,3	1,9	-1,2	-2,2	3,3	-0,5
Maroeuil	-0,1	-2,7	-1,7	-0,9	3,9	0,4
Mercatel	-1,1	0,6	2,2	-2,4	0,1	0,6
Monchy-le-P.	0,4	0,2	-1,6	-1,5	2,4	0,1
Mont-St-Éloi	0,2	-0,2	-0,6	-2	2,9	0,8
Neuville-St-V.	-0,9	0	0,4	-4,9	3,3	2,1
Neuville-Vitasse	0,3	-0,6	-2,5	-0,4	2,5	1,7

Roclincourt	-3	-1,3	-2,2	2,3	1,9	2,4
Sainte-Catherine	0,1	-0,8	0,4	-2,4	3,1	-0,3
St-Laurent-B.	0,6	-1,2	0,9	0,1	0,6	1,1
St-Martin-sur-C.	0,1	-1,8	0	-6,1	9	-0,1
Saint-Nicolas	-0,7	-1,4	-0,3	-1,9	-2,6	0,7
Thélus	-1,7	-1,6	-1,4	2,7	0,3	2,7
Tilloy-lès-M.	-1	-2,7	0	0,7	2,3	1,8
Wailly	-0,4	-1	0	-3,1	2,5	2
Wancourt	-4,8	1,1	-3,4	3,7	4,2	-0,7
Willerval	0,6	-2,7	0,4	0,7	2,8	-0,4
TOTAL CUA	-1,3	-0,4	-0,6	-0,7	2,5	0,6

Il existe certaines disparités entre les communes, traduisant un vieillissement de la population plus ou moins marqué dans le temps et des compensations plus ou moins fortes. La part des 60-74 ans a par exemple augmenté de 5,6 points à Agny et Boisleux Saint Marc alors qu'elle a largement diminué de 10 points à Gavrelle ainsi que de 4,1 points pour les plus de 75 ans.

Arras fait partie des communes où le vieillissement est le moins marqué, avec une stabilisation générales des tranches d'âges hormis des hausses mesurées pour les 15-29 ans (+1.2 point) et pour les 60-74 ans (+ 1,7 points).

L'évolution de la structure par âge de certaines communes peut également montrer un vieillissement à venir : la commune de Guémappe a par exemple connu une très forte augmentation de la part des 45-59 ans sur leur territoire depuis 2010 avec une augmentation de 17,6 points. Une situation d'autant plus préoccupante que les moins de 45 ans sont en recul notamment les 30-44 ans avec une baisse de 11,9 points, ce qui va encore accentuant à l'avenir le vieillissement de la population communale.

N.B. : Pour les petites communes, les données présentées doivent être interprétées avec prudence car elles concernent une faible population et les variations peuvent donc être importantes avec seulement quelques habitants en plus ou en moins (en valeur brute).

I / LA TAILLE MOYENNE DES MENAGES AUGMENTE

Le ménage, au sens statistique du terme, désigne le nombre de personnes vivant dans un même logement (résidence principale), qu'elles aient un lien de parenté ou non. Un ménage peut n'être composé que d'une seule personne.
La France compte une moyenne de 2,2 personne par ménage et 35,5% de ménages sont composés d'une seule personne.

A. UNE SITUATION ACTUELLE GLOBALEMENT DEFAVORABLE MAIS MOINS MARQUEE DANS LES COMMUNES RURALES

1. MOINS DE FAMILLES QU'AILLEURS

La Communauté urbaine d'Arras compte 44 985 ménages en 2015. La taille moyenne des ménages, ou nombre de personnes par logement, est de 2.5 personnes à l'échelle de la Communauté urbaine d'Arras, légèrement inférieure à la moyenne départementale et régionale, mais supérieur à la moyenne observée en France métropolitaine.

	Taille moyenne des ménages en 2015	Ménages composés d'une seule personne en 2015
CU Arras (39)	2,5	36,4
CA Boulogne-sur-Mer	2,3	34,7
CA Douai	2,4	31,5
CU Lille	2,3	37,1
CA Valenciennes	2,3	35,2
CA Beauvais	2,3	34,4
CA Blois	2,1	37,8
CA Chalon-sur-Saône	2,1	37,7
CA Chartres	2,2	34,1

La taille moyenne des ménages de la Communauté Urbaine d'Arras est sensiblement supérieure aux chiffres observés dans les agglomérations prises en comparaison. En revanche, la part des ménages composés d'une seule personne est dans la moyenne des autres agglomérations régionales et à la plupart des agglomérations françaises, témoignant d'une part de familles moins importantes.

Par rapport aux moyennes départementales et à la régionales, la Communauté urbaine d'Arras compte une part plus importante de ménages d'une seule personne et moins de couples avec enfants. La part des familles est donc globalement moins importante dans la Communauté urbaine d'Arras que dans les territoires voisins.

comparaison composition des ménages en 2015	Nombre total de ménages	Taille moyenne des ménages	Ménages d'une personne en %	Autres ménages sans familles[1]	Couples sans enfants en %	Couples avec enfants en %	Familles monoparentales en %
CUA (39)	47 985	2,5	36,4%	1,9%	26,6%	24,8%	10,4%
Département	607 570	2.4	30,2	1,9	39,8	44,7	15,6
Région	2 506 421	2,3	31,9	2,2	39,5	44,6	15,9
France	28 279 950	2,2	35,5	2,5	42,8	42,2	15,0

Malgré tout, au niveau communautaire, la part des couples, avec ou sans enfants, représente une petite majorité des ménage (51,4% du total) contre près 85% au niveau national).

2. DES STRUCTURES FAMILIALES DISPARATES D'UNE COMMUNE A L'AUTRE

De fortes disparités existent entre les communes de la Communauté urbaine d'Arras. En effet, alors qu'Arras ne compte que de 2,1 personnes par logement, plus on s'éloigne du centre plus la moyenne s'éleve (2,3 pour les communes urbaines jusqu'à 2,5 pour les communes rurales). La moyenne s'élève à 2,8 à Boisleux-Saint-Marc (moyenne la plus élevée de la Communauté urbaine d'Arras).
Corollairement la part des ménages d'une personne passe de 48% des ménages à Arras à 30% dans les communes urbaines et 20% pour les communes rurales.

Composition des ménages en 2015

	Nombre moyen de personnes par ménage	Part de ménages **d'une** personne
Arras	2.1	48%
Communes urbaines	2,3	30%
Pôles relais	2,4	23%
Communes rurales	2,5	20%

Par rapport à d'autres villes de la région de taille plus ou moins proche, la commune d'Arras est celle où la taille moyenne des ménages est la plus faible et la part des ménages composés d'une seule personne est la plus forte. La forte présence de 15-29 ans à Arras et l'offre importante de petits logements témoigne d'une présence assez faible de familles par rapport aux autres villes.

Villes-centres en 2015	Taille moyenne des ménages	Part des ménages composés **d'une** personne
Arras	2	48%
Boulogne-sur-Mer	2.1	45%
Douai	2.1	43%
Calais	2,2	39%
Lens	2,2	41%
Hénin-B.	2,3	33%
Liévin	2,4	32%

Composition des ménages par communes, en 2015

(classement par nombre croissant de personnes par ménage)

	Part de ménages d'une personne
Boisleux-St-M.	11%
St-Martin-sur-C.	13%
Wancourt	15%
Boisleux-au-M.	16%
Willerval	17%
Boiry-B.	18%
Acq	19%
Boyelles	19%
Monchy-le-P.	19%
Bailleul-Sir-B.	20%
Hénin-sur-C.	20%
Wailly	20%
Athies	21%
Écurie	21%
Mercatel	21%
Roclincourt	21%
Agny	22%
Neuville-Vitasse	22%
Gavrelle	23%

Tilloy-lès-M.	23%
Mont-St-Éloi	23%
Beaumetz-lès-L.	24%
Fampoux	24%
Thélus	24%
Anzin-St-Aubin	25%
Guémappe	25%
Héninel	25%
Neuville-St-V.	25%
Farbus	26%
Étrun	26%
Maroeuil	26%
Dainville	27%
Feuchy	27%
Beaurains	31%
Sainte-Catherine	33%
Achicourt	34%
Saint-Nicolas	36%
St-Laurent-B.	37%
Arras	48%
Moyenne CUA	**24%**

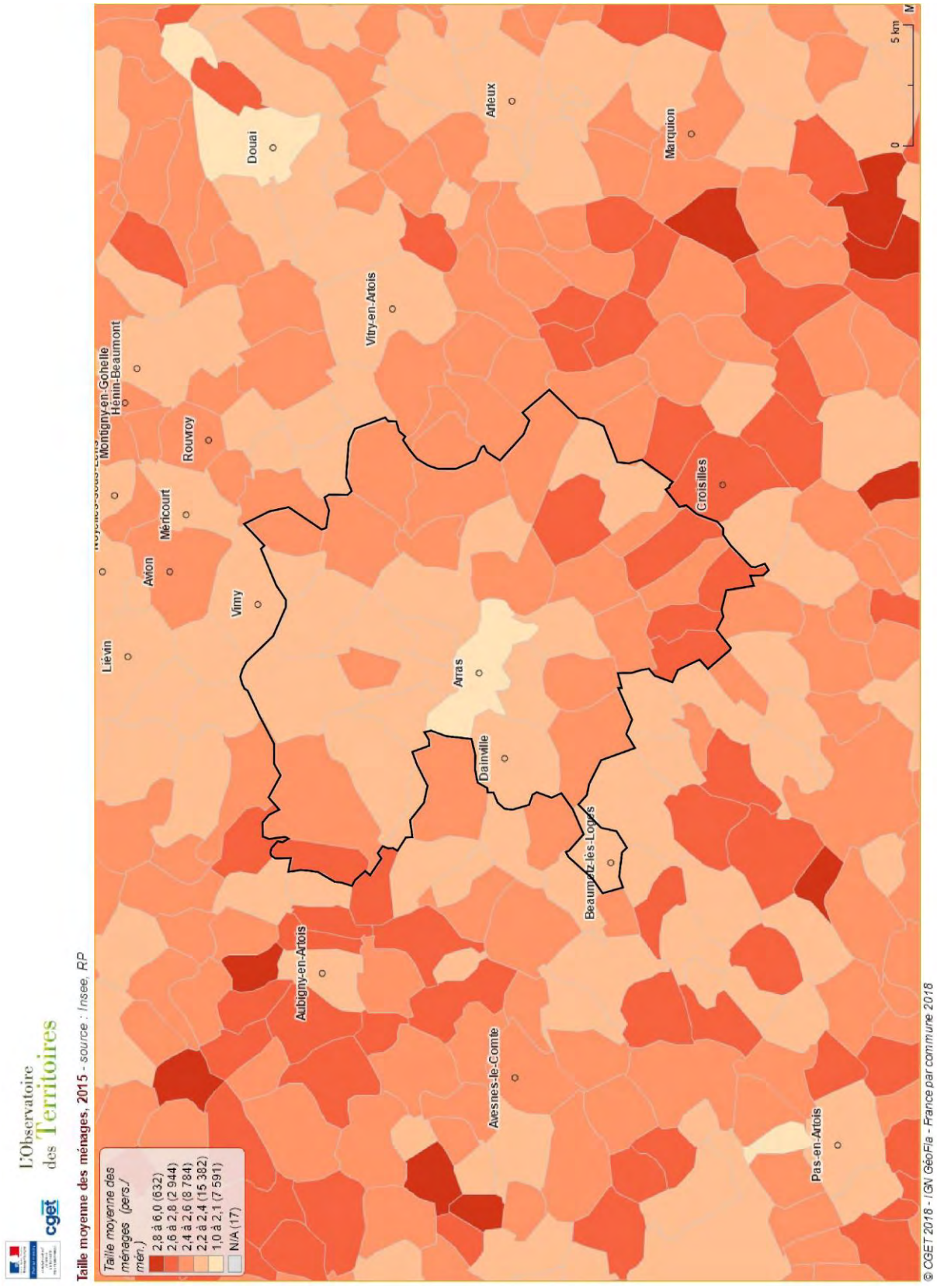
On retrouve une grande disparités dans la composition des ménages entre communes, et notamment le nombre de ménages d'une personne.
A l'échelle communautaire, on compte 24% de ménages composés d'une seule personne. Alors qu'à Arras cette proportion atteint 48 % de ménages, elle tombe à moins de 15% dans plusieurs communes.

La disparité géographique urbain/rural de la composition des ménages (carte ci-contre) peut s'expliquer par l'offre de logements. Une très grande proportion de petits logements (T2/T3) est en effet concentrée à Arras, ainsi que dans certaines communes urbaines comme Saint-Laurent-Blangy, Saint-Nicolas ou Achicourt. A l'inverse, l'hyper-représentation de grands logements dans les communes rurales (dont le parc de logements est parfois composé à plus de 90% de T4/T5 ou plus) permet d'accueillir plus de familles avec enfants.

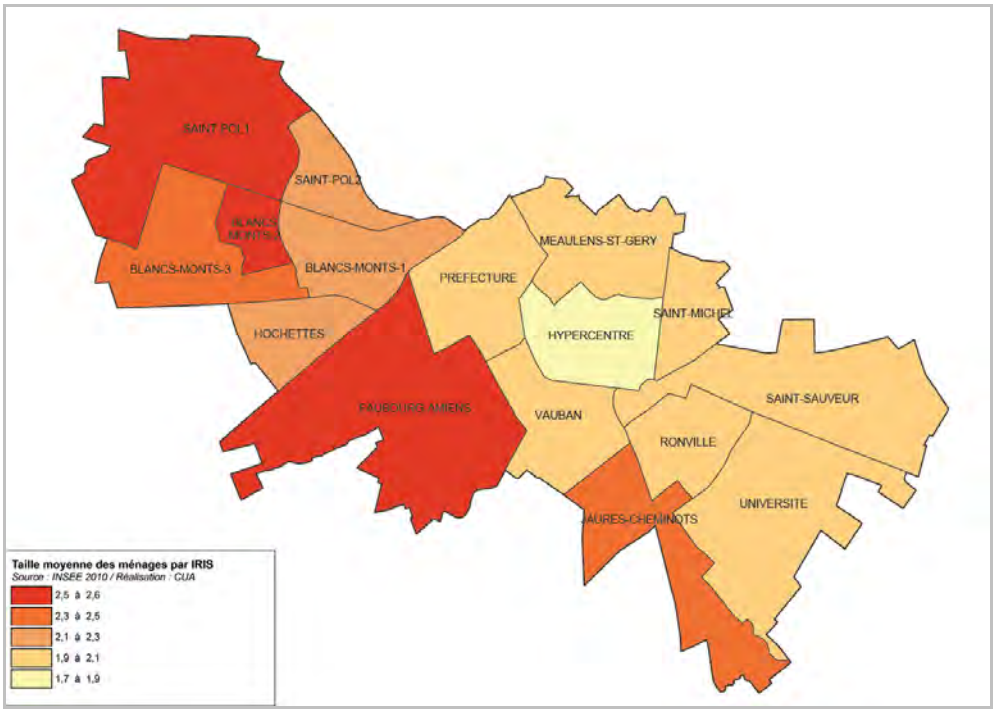
La taille des ménages influe directement sur la production de logements. A titre d'exemple, pour loger 100 personnes à Arras, il faut produire 17 logements de plus que pour loger 100 personnes à Boisleux-Saint-Marc (50 logements contre 33).

Pour plus de détails sur les liens entre composition des ménages et offre de logements, voir le chapitre Habitat-Logement.

Taille moyenne des ménages - INSEE 2015



Zoom sur la composition des ménages de la ville d'Arras par IRIS



Alors qu'Arras compte une moyenne de 2 personnes par logements, les disparités sont notables suivant les quartiers, de 1,7 en hypercentre à 2,6 sur une partie des quartiers Saint-Pol, Blancs Monts 2 et le Faubourg-Amiens. La taille des logements par quartiers influe directement sur ces résultats.
La composition des ménages varie également fortement d'un quartier à l'autre.

IRIS d'Arras	Ménages 1 personne	Autres sans famille	Couple sans enfant	Couple avec enfant(s)	Famille mono-parentale
Blcs Mts Baudimont 1	49,1%	1,8%	19,6%	19,2%	10,3%
Blcs Mts Baudimont 2	37,4%	11,5%	14,3%	25,6%	11,3%
Blcs Mts Baudimont 3	35,5%	3,6%	29,6%	18,9%	12,4%
Saint-Pol 1	30,8%	3,4%	15,7%	31,3%	18,8%
Saint-Pol 2	40,0%	3,3%	14,5%	26,5%	15,7%
Hochettes	44,1%	1,8%	20,2%	16,7%	17,1%
Faubourg d'Amiens	36,6%	1,3%	25,0%	22,8%	14,3%
Vauban	45,6%	2,3%	26,6%	19,2%	6,3%
Préfecture	62,7%	2,6%	20,4%	9,4%	5,0%
Méaulens St-Géry	55,8%	2,1%	19,3%	11,5%	11,3%
Hyper Centre	62,7%	3,1%	19,4%	6,9%	7,9%
Saint-Michel	47,1%	1,9%	18,0%	16,2%	16,8%
Ronville	47,1%	1,5%	20,9%	19,4%	11,1%
J. Jaurès Cheminots	32,2%	2,7%	25,2%	27,7%	12,2%
Quartier Universitaire	55,4%	1,5%	19,8%	16,6%	6,7%
Saint-Sauveur	50,7%	1,9%	19,7%	19,4%	8,2%
Moyenne Arras	47,9%	2,6%	20,5%	17,7%	11,3%

- Les quartiers centraux (Hyper-centre, Préfecture, Méaulens St-Géry) et le quartier de l'Université, où la taille des ménages est la plus faible, concentrent une part très importante de ménages composés d'une seule personne par rapport à la moyenne communale. Logiquement, la part des couples avec ou sans enfants y est plutôt faible. Les familles monoparentales y sont également très peu présentes, excepté dans le secteur Méaulens-St-Géry où ce type de ménage est égal à la moyenne communale.

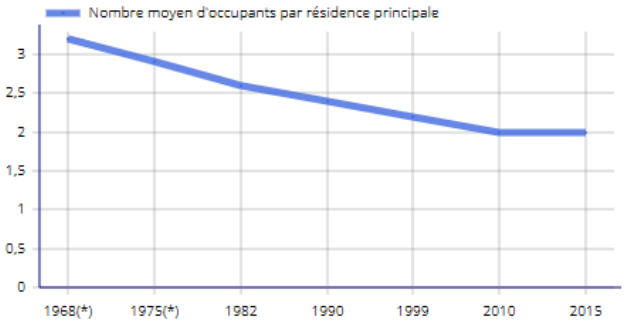
- Les quartiers proches du secteur universitaire (Université, Ronville et Saint-Sauveur) présentent également ce type de profil, avec une forte proportion de ménages composés d'une seule personne et une moyenne de 1.9 personne par logement, qui s'expliquent par la forte proportion d'étudiants dans ce secteur. La part des couples avec ou sans enfants est proche de la moyenne communale, permettant néanmoins une certaine mixité dans la composition des familles.

- Les quartiers regroupant une part importante de logements aidés présentent un profil opposé, avec un plus grand nombre de familles : forte présence de couples avec enfants ou de familles monoparentales et, logiquement, moins de ménages d'une seule personne. L'IRIS Saint-Michel, bien que possédant des caractéristiques similaires, se distingue des autres quartiers populaires par une répartition de la population par type de ménages dans la moyenne communale avec donc plus de ménages d'une seule personne et moins de familles que dans les autres quartiers populaires (cf. page ci-après pour plus de détails sur les quartiers prioritaires).

B. UNE EVOLUTION DE LA TAILLE DES MENAGES QUI SUIT LES TENDANCES NATIONALES.

Le phénomène de desserrement des ménages correspond à la baisse du nombre de personnes par ménage ou par logement. C'est une tendance qui s'observe depuis plusieurs décennies au niveau national. La moyenne aujourd'hui est d'environ 2 personnes par ménage, contre 3.1 en 1968 (chiffres France métropolitaine - graphique ci-contre).

Cette tendance est liée à plusieurs causes : augmentation des divorces, augmentation du nombre de familles monoparentales, vieillissement de la population,…
Elle devrait continuer à s'observer dans les années futures, mais en connaissant probablement une évolution moins rapide que sur les trois dernières décennies.



(*) 1967 et 1974 pour les DOM
Les données proposées sont établies à périmètre géographique identique, dans la géographie en vigueur au 01/01/2017.
Sources : Insee, RP1967 à 1999 dénombrements, RP2010 et RP2015 exploitations principales.

1. LA TAILLE DES MENAGES A AUGMENTEE : UNE TENDANCE INEDITE DEPUIS AU MOINS 1968

Au fil des ans, le nombre de personnes par ménage diminue. Ce phénomène est appelé le desserrement des ménages.
En 2015, au niveau national, le nombre de ménages augmente plus vite que la population (+1.24% par an contre +0.48% par an en moyenne) du fait d'une forte augmentation du nombre de ménages composés d'une seule personne.

Depuis 1968, la taille des ménages de la Communauté urbaine d'Arras a fortement diminué, passant de 3,4 personnes par logement à 2,5 en 2015, en légère progression depuis 2010 (2,3). Le territoire de la Communauté urbaine d'Arras se démarque donc de la tendance observée au nivau national, régional et départemental.

Depuis 1968, le desserrement des ménages a été identique à l'échelle de la Communauté urbaine d'Arras qu'au niveau national (-0,9 contre -0,9), un phenomène qui s'est amélioré depuis 2010.

Evolution de la taille moyenne des ménages

Année	1968	1975	1982	1990	2010	2015
CUA	3.4	3.2	3.0	2.8	2.3	2,5
Département	3.4	3.2	3.0	2.8	2.4	2,4
Région	3.3	3.1	2.9	2.8	2.4	2,3
France	3.1	2.9	2.7	2.6	2.3	2,2

2. DES EVOLUTIONS FORTES DANS LA STRUCTURE DES MENAGES

a. La taille des ménages a baissé plus ou moins fortement suivant les communes

La taille des ménages a connu les mêmes tendances évolutives au niveau communal qu'au niveau intercommunal, avec une baisse du nombre de personnes par logement. Un phénomène qui s'observe depuis 1968.
Alors qu'au niveau communautaire cette diminution a été de -0.1 personne par logement entre 2010 et 2015, elle est plus ou moins marquée selon les communes.

Evolution de la taille moyenne des ménages par communes

	1968	1975	1982	1990	2010	2015	evolution 2010-2015
Achicourt	3,2	3,1	2,9	2,8	2,4	2,2	-0,2
Acq	3,4	3,2	3,2	3	2,6	2,2	-0,4
Agny	3,4	3,3	3	3,2	2,5	2,2	-0,3
Anzin-St-Aubin	3,5	3,5	3,2	3,2	2,4	2,2	-0,2
Arras	3,4	3,1	2,7	2,5	2	2,2	0,2
Athies	3,5	3,4	3,1	3,1	2,6	2,2	-0,4
Bailleul-Sir-B.	3,5	3,3	3	3	2,6	2,2	-0,4
Beaumetz-lès-L.	3,1	3,5	3,4	3,2	2,5	2,2	-0,3
Beaurains	3,6	3,9	3,4	3,1	2,5	2,2	-0,3
Boiry-B.	3,1	3	2,9	3,1	2,7	2,2	-0,5
Boisleux-au-M.	3,6	3,3	3,3	3,1	2,8	2,2	-0,6
Boisleux-St-M.	2,9	2,6	2,9	3,2	3	2,2	-0,8
Boyelles	3,8	3,1	3,4	3,1	2,7	2,2	-0,5
Dainville	3,7	3,6	3,4	3,1	2,5	2,2	-0,3
Écurie	3,7	3,7	3,2	2,9	2,5	2,2	-0,3
Étrun	4,1	3,9	3,5	3,1	2,5	2,2	-0,3
Fampoux	3,2	3,7	3,4	2,8	2,6	2,2	-0,4
Farbus	2,9	2,8	2,7	2,8	2,4	2,2	-0,2
Feuchy	3,4	3,6	3,3	3,1	2,4	2,2	-0,2
Gavrelle	3,7	3,4	3,1	3	2,8	2,2	-0,6
Guémappe	3,8	3,6	3,1	3,3	2,6	2,2	-0,4
Héninel	3,6	2,9	3,1	3,4	2,6	2,2	-0,4
Hénin-sur-C.	3	2,8	3,1	2,9	2,8	2,2	-0,6
Maroeuil	3,5	3,3	3	3	2,5	2,2	-0,3
Mercatel	3,1	3,3	3,2	3,1	2,6	2,2	-0,4
Monchy-le-P.	3,8	3,1	2,9	2,9	2,7	2,2	-0,5
Mont-St-Éloi	3,6	3,5	3,3	2,9	2,5	2,2	-0,3
Neuville-St-V.	3,2	3,1	3	3	2,5	2,2	-0,3
Neuville-Vitasse	3,2	3,1	3	3	2,6	2,2	-0,4
Roclincourt	3,4	3,5	3,4	3,1	2,6	2,2	-0,4
Sainte-Catherine	3,8	3,5	3,3	3	2,4	2,2	-0,2
St-Laurent-B.	3,2	3,3	3,2	2,8	2,3	2,2	-0,1
St-Martin-sur-C.	3,7	3,6	3,3	3,5	2,8	2,2	-0,6
Saint-Nicolas	3,6	3,3	3	3	2,3	2,2	-0,1

Thélus	3,3	3,3	3	3	2,4	2,2	-0,2
Tilloy-lès-M.	3,5	3,5	3,1	3,4	2,8	2,2	-0,6
Wailly	3	2,9	2,9	3	2,5	2,2	-0,3
Wancourt	3,6	3,3	3	2,9	2,8	2,2	-0,6
Willerval	3,3	3	3	3,1	2,7	2,2	-0,5
Moyenne CUA	3,4	3,2	3	2,8	2,3	2,2	-0,1

- Entre 2010 et 2015, les baisses les plus significatives s'observent à Boisleux Saint Marc (-0.8) et Boisleux Au Mont, Gavrelle, Henin sur Cojeul, Saint Martin sur Cojeul et Tilloy (-0.6).

Etrun, Boyelles, Guémappe, Monchy le Preux et Sainte-Catherine possédaient un nombre de personnes par logement très élevé en 1968 (entre 4,1 et 3,8, contre une moyenne communautaire de 3,4). En 2015, elles se situent au niveau de la moyenne communautaire, d'où cette baisse importante.
En 1968, la taille moyenne des ménages d'Arras était au niveau de la moyenne communautaire (3,4). La baisse a donc été importante depuis cette période puisque la ville ne compte plus que 2,2 personnes par logement aujourd'hui.

- Entre 2010 et 2015, les baisses les plus modérées s'observent à Saint Nicolas (-0.1), Achicourt, Anzin, Arras, Farbus, Feuchy, Sainte Catherine et Thélus (-0,2).

Arras a connu une légère inversion de tendance 2010 et 2015, avec une augmentation de la taille des ménages de +0.2 points. Cela se corrèle généralement avec des opérations de logements permettant d'accueillir des couples avec enfants et d'augmenter donc la taille moyenne des ménages au niveau communal.

b. La structure des familles a évolué fortement depuis 1999

L'analyse de la composition des ménages montre que la part des familles composées d'un couple avec enfants a diminué de 7,9 points à l'échelle du territoire communautaire entre 2010 et 2015, poursuivant une tendance puisqu'entre 2000 et 2010, la part des familles avait déjà diminué de 8 points. Au niveau des communes, les évolutions ont été plus ou moins marquées mais une très grande majorité d'entre-elles a suivi la tendance communautaire.

Les baisses les plus fortes ont concerné Saint Martin sur Coejul et Héninel (-0.09 points). Cette tendance suit les évolutions sociétales observées au niveau national avec l'augmentation des divorces notamment.

4 communes ont connu une augmentation de la part des couples avec enfants, mais cette hausse reste généralement très mesurée, à l'exception notable d'Arras (+0.11 points).

A l'inverse, la part des ménages composés d'une seule personne a largement augmenté au niveau communautaire (+0.75 points) augmenté dans 31 communes et parfois très fortement (Guémappe avec +10.3 points). Les communes ayant eu un vieillissement marqué de la population ces dernières années ont connu les hausses les plus significatives de la part des ménages d'une personne (tel Anzin-Saint-Aubin ou Feuchy). Cela peut s'expliquer par l'augmentation du nombre de personnes âgées vivant seules (veuvage).

Globalement, cette tendance à l'augmentation du nombre de ménages composés d'une seule personne suit les tendances nationales et les causes en sont multiples (cf. encart en introduction de la présente partie).
Quelques exceptions sont à souligner : la part des ménages composés d'une seule personne à chuter à Arras entre 2010 et 2015 (-16,4) et a diminué plus légèrement à Ecurie (-3,1) et Thélus (-1,6).

N.B. : Pour les petites communes, les données présentées doivent être interprétées avec prudence car elles concernent une faible population et les variations peuvent donc être importantes avec seulement quelques habitants en plus ou en moins dans chaque catégorie (en valeur brute).

Evolution de la part des couples avec enfants et des ménages composés d'une seule personne par commune,

	Part des couples avec enfants				**Part des ménages d'une** personne			
	Part en 1999	Part en 2010	Part en 2015	variation 2010-2015	Part en 1999	Part en 2010	part en 2015	variation 2010-2015
Achicourt	37,30%	28,80%	23,10%	-0,06	23,6%	28,80%	33,90%	5,1
Acq	40,00%	40,30%	46,40%	0,06	11,10%	19,40%	19,10	-0,3
Agny	53,90%	38,10%	32,50%	-0,06	16,8%	20,10%	22,30	2,2
Anzin-St-Aubin	49,50%	35,40%	27,70%	-0,08	14,0%	21,80%	24,80	3
Arras	24,30%	18,30%	29,70%	0,11	39,9%	46,90%	30,50%	-16,4
Athies	44,60%	43,20%	35,90%	-0,07	16,9%	16,80%	20,90	4,1
Bailleul-Sir-B.	40,80%	40,80%	36,90%	-0,04	17,50%	18,30%	19,80	1,5
Beaumetz-lès-L.	41,00%	34,70%	27,60%	-0,07	19,3%	24,20%	24,10	-0,1
Beaurains	43,90%	32,80%	26,90%	-0,06	19,1%	25,60%	30,50	4,9
Boiry-B.	63,60%	44,70%	37,90%	-0,07	12,1%	18,40%	18,60	0,2
Boisleux-au-M.	44,40%	40,00%	35,30%	-0,05	19,4%	15,60%	16,30	0,7
Boisleux-St-M.	66,70%	50,00%	55,60%	0,06	6,7%	10,00%	11,10	1,1
Boyelles	50,00%	42,90%	48,10%	0,05	20,0%	17,90%	18,80	0,9
Dainville	39,00%	30,30%	26,60%	-0,04	18,6%	23,70%	27,30	3,6
Écurie	36,50%	41,50%	38,70%	-0,03	17,40%	24,40%	21,30	-3,1
Étrun	57,10%	38,20%	33,30%	-0,05	21,4%	26,50%	25,90	-0,6
Fampoux	45,80%	38,70%	36,80%	-0,02	17,7%	20,80%	23,70	2,9
Farbus	47,10%	32,70%	34,10%	0,01	17,6%	23,60%	25,40	1,8
Feuchy	39,80%	32,10%	27,70%	-0,04	18,4%	26,80%	26,60	-0,2
Gavrelle	43,60%	43,40%	41,50%	-0,02	12,8%	20,80%	22,90	2,1
Guémappe	53,10%	34,30%	32,10%	-0,02	18,8%	14,30%	25,00	10,7
Héninel	35,30%	40,00%	31,30%	-0,09	17,60%	20,00%	25,00	5
Hénin-sur-C.	51,50%	43,90%	41,10%	-0,03	24,2%	19,50%	19,80	0,3
Maroeuil	51,00%	36,80%	34,10%	-0,03	15,5%	21,20%	25,50	4,3
Mercatel	52,00%	44,10%	39,60%	-0,05	18,0%	20,30%	20,80	0,5
Monchy-le-P.	47,80%	44,60%	43,60%	-0,01	13,0%	16,10%	18,50	2,4

Mont-St-Éloi	45,10%	34,00%	36,40%	0,02	17,6%	22,00%	23,30	1,3
Neuville-St-V.	47,20%	37,90%	32,00%	-0,06	17,1%	20,00%	24,80	4,8
Neuville-Vitasse	56,80%	35,40%	39,10%	0,04	13,6%	20,80%	21,70	0,9
Roclincourt	47,00%	43,40%	37,20%	-0,06	10,6%	14,50%	20,40	5,9
Sainte-Catherine	37,90%	29,50%	29,30%	0,00	23,1%	28,70%	32,70	4
St-Laurent-B.	38,10%	26,40%	26,20%	0,00	23,2%	32,70%	36,70	4
St-Martin-sur-C.	62,50%	52,60%	43,80%	-0,09	12,5%	10,50%	12,50	2
St-Nicolas	38,80%	27,70%	20,90%	-0,07	22,7%	33,00%	36,40	3,4
Thélus	47,30%	38,90%	35,60%	-0,03	18,3%	25,40%	23,80	-1,6
Tilloy-lès-M.	56,60%	40,60%	37,10%	-0,04	12,3%	18,00%	23,10	5,1
Wailly	45,50%	34,70%	32,60%	-0,02	14,8%	17,80%	19,60	1,8
Wancourt	52,00%	48,30%	49,20%	0,01	10,0%	15,00%	14,80	-0,2
Willerval	53,70%	40,30%	37,60%	-0,03	11,1%	16,10%	16,50	0,4
Moyenne CUA	34,40%	26,50%	35,41%	0,09	28,80%	35,00%	21,56	1,75

II / UNE POPULATION ACTIVE COMMUNAUTAIRE OU LES CLASSES MOYENNES SONT SURREPRESENTEES

A. UNE POPULATION AVEC UN STATUT SOCIAL INTERMEDIAIRE MAIS DISPARATE GEOGRAPHIQUEMENT

1. UNE FORTE PROPORTION DE CLASSES MOYENNES PAR RAPPORT AU DEPARTEMENT ET A LA REGION

a. Les Catégories Socio-Professionnelles

Les types d'emplois occupés par les habitants de la Communauté urbaine d'Arras de 15 ans et plus montrent une plus forte proportion d'employés, de professions intermédiaires et surtout de cadres par rapport à l'ensemble du département et de la région. La part des cadres et professions intellectuelles supérieures est par exemple deux fois plus importante au niveau communautaire qu'au niveau départemental (14,3% contre 10%). Ces surreprésentations s'expliquent par la forte proportion d'emplois publics sur le territoire et à la sous-représentation du tissu industriel, comparativement aux territoires voisins, où la part d'ouvriers est supérieure.

La Communauté urbaine d'Arras présente donc une part importante de classes moyennes, d'où des revenus moyens plutôt supérieurs aux territoires voisins (cf. partie V. du présent chapitre).

La part des agriculteurs exploitants est très faible aux niveaux départemental et régional. La Communauté urbaine d'Arras présente une part d'agriculteurs encore plus faible, puisqu'elle ne représente que 0,5% des 15 ans et plus.

Répartition des catégories socioprofessionnelles en 2014

	Agriculteurs exploitants	Artisans, commerçants chefs entreprises	Cadres, professions intellectuelles supérieures	Professions intermédiaires	Employés	Ouvriers	Retraités	Autres sans activité prof.[1]
CUA	0,50%	4,00%	14,30%	29,00%	30,40%	21,70%	8,10%	8,70%
Département	1,50%	5,50%	10,00%	24,20%	31,20%	27,50%	8,80%	12,80%
Région	1,20%	5,30%	13,40%	25,60%	29,50%	24,90%	8,00%	10,90%

b. Le niveau de formation

L'analyse du niveau de formation moyen permet de confirmer cette tendance :

Part de la population diplômée chez les 15 ans ou plus non scolarisés en 2014

	Sans diplôme ou au plus BEPC, Brevet des collèges	CAP, BEP	BAC, Brevet Pro.	Enseignement supérieur
CUA	29,50%	24,10%	17,50%	28,90%
Département	37,10%	27,10%	16,70%	19,10%
Région	36,00%	25,40%	16,10%	22,50%

En comparaison avec le département et la région, la Communauté urbaine d'Arras présente un profil plutôt diplômé :
- la part des personnes sans diplômes chez les personnes de 15 ans et plus non scolarisées est inférieure d'environ 7 points,
- la part des personnes ayant un diplôme issu de l'enseignement supérieur court (bac+2, bac+3) est supérieure d'1 point,
- la part des personnes ayant un diplôme issu de l'enseignement supérieur long (au-delà de bac+3) est supérieure de 6 à 10 points.

2. DES NIVEAUX DE FORMATION ET DES PROFILS D'EMPLOIS VARIABLES SUIVANT LES COMMUNES ET LEUR LOCALISATION

a. Les Catégories Socio-Professionnelles

L'analyse des catégories socio-professionnelles (CSP) par communes, dans la population de 15 ans ou plus, montre des disparités qui s'expliquent par de nombreux facteurs : la localisation de la commune, les prix du foncier ou l'offre de logements disponible, le tissu d'emploi à proximité,…

Logiquement, les plus fortes parts d'agriculteurs se retrouvent dans les communes très rurales, comme Saint-Martin-sur-Cojeul (9% du total), Hénin-sur-Cojeul (5%) ou Ecurie (4%).
Les plus fortes proportions de cadres et professions intellectuelles supérieures s'observent sur toute la moitié nord du territoire, là où les prix du foncier sont les plus chers et où les niveaux de vie et revenus sont les plus élevés (cf. partie V. du présent chapitre). Les communes d'Ecurie (18%), Acq (17%), Anzin-Saint-Aubin(17%) regroupent par exemple les plus fortes proportions de cadres, professions intellectuelles supérieures et professions intermédiaires.
La catégorie des ouvriers est répartie plutôt uniformément sur tout le territoire : 22% à Boyelles, 20% à Boisleux-Saint-Marc et 18% à Feuchy par exemple. Il en est de même pour les employés, avec 27% à Ecurie, 26% à Bailleul ou 24% à Neuville-Vitasse.
Avec 25% de retraités au niveau communautaire, c'est à Etrun et Dainville que la part des retraités est la plus importante (37% de la population), ce qui s'explique par la structure par âge de la population (forte part des plus de 60 ans – cf. partie II. du présent chapitre).
Il est observé également une proportion importante de retraités à Saint Martin sur Cojeul (33%), Feuchy (31%) ou Mont Saint Eloi (30%).

N.B. : Pour les petites communes, les données présentées doivent être interprétées avec prudence car elles concernent une faible population et les proportions peuvent donc sembler importantes avec seulement quelques personnes en plus ou en moins.

Répartition des catégories socioprofessionnelles par communes chez les 15 ans ou plus en 2010

	Agriculteurs exploitants	Artisans, commerçants chefs enterprises	Cadres, professions intellectuelles supérieures	Professions intermédiaires	Employés	Ouvriers	Retraités	Autres sans activité prof
Achicourt	0 %	2 %	7 %	14 %	18 %	11 %	28 %	18 %
Acq	0 %	8 %	17 %	20 %	14 %	7 %	23 %	11 %
Agny	0 %	2 %	8 %	19 %	20 %	15 %	23 %	14 %
Anzin-St-Aubin	0 %	3 %	17 %	21 %	13 %	8 %	26 %	13 %
Arras	0 %	2 %	9 %	14 %	18 %	12 %	22 %	22 %
Athies	1 %	1 %	10 %	12 %	18 %	12 %	24 %	22 %
Bailleul-Sir-B.	1 %	3 %	9 %	26 %	19 %	9 %	19 %	14 %
Beaumetz-lès-L.	0 %	3 %	8 %	17 %	21 %	16 %	25 %	10 %
Beaurains	0 %	3 %	6 %	16 %	19 %	13 %	26 %	17 %
Boiry-B.	1 %	9 %	4 %	24 %	14 %	14 %	16 %	18 %
Boisleux-au-M.	2 %	5 %	4 %	10 %	19 %	15 %	28 %	16 %
Boisleux-St-M.	0 %	7 %	2 %	20 %	15 %	20 %	22 %	15 %
Boyelles	0 %	4 %	7 %	13 %	19 %	22 %	19 %	17 %
Dainville	0 %	2 %	9 %	15 %	15 %	9 %	37 %	13 %
Écurie	4 %	1 %	18 %	27 %	8 %	6 %	16 %	19 %
Étrun	0 %	0 %	6 %	17 %	20 %	9 %	37 %	11 %
Fampoux	0 %	5 %	8 %	17 %	14 %	12 %	28 %	16 %
Farbus	2 %	4 %	9 %	19 %	14 %	10 %	24 %	19 %
Feuchy	1 %	2 %	2 %	15 %	14 %	18 %	31 %	18 %
Gavrelle	2 %	1 %	11 %	22 %	16 %	12 %	25 %	11 %
Guémappe	3 %	1 %	11 %	19 %	14 %	9 %	24 %	19 %
Héninel	0 %	10 %	3 %	18 %	23 %	13 %	23 %	13 %
Hénin-sur-C.	5 %	2 %	8 %	16 %	21 %	13 %	24 %	11 %
Maroeuil	0 %	2 %	11 %	21 %	12 %	11 %	26 %	18 %
Mercatel	0 %	3 %	13 %	17 %	16 %	15 %	26 %	10 %
Monchy-le-P.	1 %	3 %	11 %	23 %	15 %	11 %	22 %	14 %
Mont-St-Eloi	1 %	4 %	13 %	11 %	12 %	14 %	30 %	15 %
Neuville-St-V.	2 %	2 %	12 %	17 %	12 %	11 %	27 %	17 %
Neuville-V.	2 %	2 %	15 %	12 %	24 %	13 %	22 %	11 %
Roclincourt	0 %	4 %	10 %	21 %	13 %	11 %	26 %	16 %
Sainte-Catherine	0 %	3 %	14 %	19 %	12 %	8 %	27 %	16 %
St-Laurent-B.	0 %	3 %	6 %	16 %	20 %	14 %	27 %	14 %
St-Martin-sur-C.	9 %	2 %	5 %	14 %	16 %	9 %	33 %	12 %
Saint-Nicolas	0 %	2 %	6 %	13 %	18 %	16 %	24 %	20 %
Thélus	0 %	5 %	12 %	19 %	18 %	12 %	26 %	9 %
Tilloy-lès-M.	0 %	3 %	6 %	19 %	13 %	13 %	20 %	25 %
Wailly	1 %	5 %	10 %	19 %	16 %	11 %	24 %	13 %
Wancourt	1 %	4 %	4 %	22 %	23 %	14 %	14 %	19 %
Willerval	1 %	4 %	6 %	22 %	17 %	8 %	22 %	20 %
Moyenne CUA	0,4 %	2,7 %	8,8 %	15,9 %	17,1 %	12,0 %	25,4 %	17,5 %

Zoom sur les quartiers prioritaires

source : Etude INSEE sur les quartiers prioritaires de la Communauté urbaine d'Arras - 2014

Au niveau infra-communal, les catégories socio-professionnelles favorisées (cadres et professions intellectuelles supérieures) sont trois fois moins présentes dans les quartiers prioritaires qu'en moyenne dans la Communauté urbaine d'Arras : elles représentent 6 % des actifs en emploi en 2010 contre 19 % à l'échelle de la Communauté urbaine.
À l'inverse, la part des catégories socio-professionnelles défavorisées (employés et ouvriers) atteint 60 % des actifs occupés pour les quartiers prioritaires contre une moyenne communautaire de 38 %. C'est dans les quartiers des Nouvelles Résidences et Arras Ouest que les proportions sont les plus fortes, respectivement de 74% et 61%. Dans les trois autres quartiers prioritaires, cette part est plus faible :

- Saint-Michel (Arras) : 55%
- Quatre As (Achicourt) : 55%
- Cheminot Jean Jaurès (Arras – Achicourt) : 41%

Part des CSP défavorisées dans les actifs en emploi

Moyenne CUA	38%	Arras Ouest	61%
Achicourt	40%	Saint-Michel	55%
Arras	38%	Nouvelles résidences	74%
Saint-Laurent-Blangy	43%	Jean Jaurès	41%
Saint-Nicolas	48%	4 As	55%

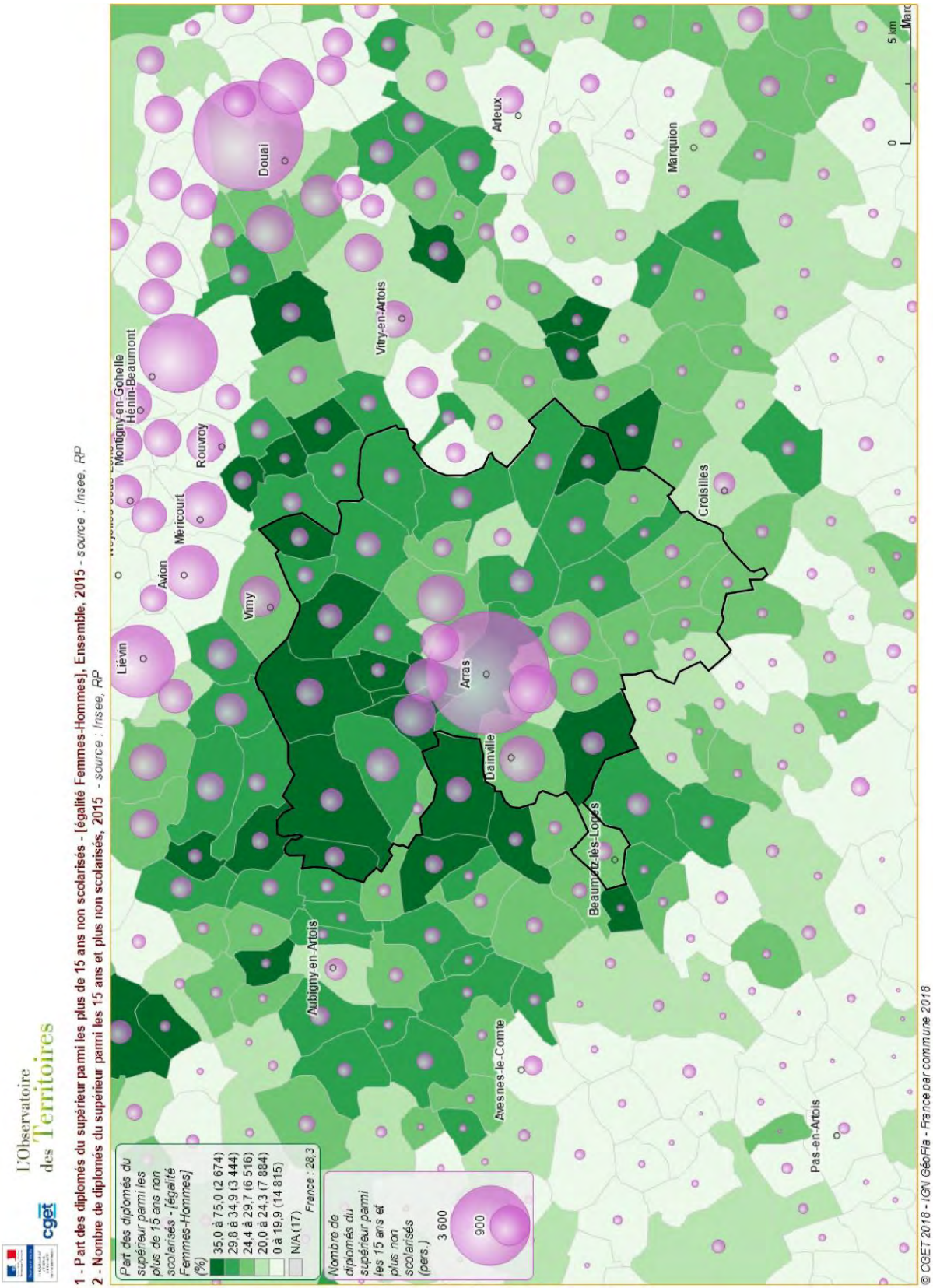
b. Le niveau de formation

Tout comme au niveau communautaire, l'analyse du niveau de formation chez les 15 ans et plus est concordante avec la répartition des catégories socio-professionnelles sur les territoires.

Les communes du nord du territoire regroupent les plus fortes parts de diplômés de l'enseignement supérieur : 35% à Acq ou Sainte-Catherine par exemple, alors que la moyenne de la Communauté urbaine d'Arras est de 26.3%.
A l'inverse, les personnes sans ou peu diplômées (brevet des collèges ou moins) sont fortement présentes dans les communes où la part des employés et ouvriers est importante : Saint-Nicolas, Feuchy, Arras, Athies, Mercatel,…

Globalement, l'analyse des diplômes et des catégories socioprofessionnelles ne montre pas de disparités par type de territoire (urbain/rural) mais plutôt par localisation. La moitié nord du territoire présente des profils plutôt qualifiés et dans le reste du territoire, les répartitions sont plus hétérogènes.

Part des diplômés du supérieur et nombre de diplômés du supérieur parmis les plus de 15 ans non scolarisés



B. DEPUIS 1999, LA PART DES OUVRIERS ET EMPLOYES DIMINUE AU PROFIT DES CATEGORIES SOCIOPROFESSIONNELLES SUPERIEURES

1. UNE EVOLUTION GLOBALEMENT SIMILAIRE AUX TENDANCES DEPARTEMENTALES ET REGIONALES

Evolution de la part des catégories socioprofessionnelles à l'échelle de la Communauté urbaine d'Arras chez les 15 ans et plus

	Agriculteurs exploitants	Artisans, commerçants chefs entreprises	Cadres, professions intellectuelles supérieures	Professions intermédiaires	Employés	Ouvriers	Retraités	Autres sans activité prof.
1999	0.5 %	2.4 %	6.6 %	13.4 %	18.4 %	13.6 %	19.6 %	25.3 %
2010	0.4 %	2.7 %	8.8 %	15.9 %	17.1 %	12.0 %	25.4 %	15.7 %
Evolution	-0.1 pt	0.2 pt	2.2 pt	2.5 pt	-1.3 pt	-1.6 pt	5.8 pt	-7.8 pt

Entre 1999 et 2010, la répartition des 15 ans et plus par catégories socioprofessionnelles a évolué à l'échelle de la Communauté urbaine d'Arras, avec une augmentation de la part des cadres, professions intellectuelles supérieures et professions intermédiaires et une baisse des employés et ouvriers. Ces évolutions vont dans le sens d'une meilleure qualification de l'emploi occupé. Les retraités ont vu leur part augmenter de 5.8 points, ce qui est conforme au vieillissement progressif de la population (augmentation des tranches d'âge de plus de 60 ans).
Les agriculteurs exploitants, déjà très minoritaires, ont vu leur proportion légèrement diminuer pour ne représenter que 0.4% des 15 ans et plus.

Evolution 1999-2010 de la part de chaque catégorie socioprofessionnelle, chez les 15 ans et plus

	Agriculteurs exploitants	Artisans, commerçants chefs entreprises	Cadres, professions intellectuelles . supérieures	Professions intermédiaires	Employés	Ouvriers	Retraités	Autres sans activité prof.
CUA	-0.1 pt	0.2 pt	2.2 pts	2.5 pts	-1.3 pt	-1.6 pts	5.8 pts	-7.8 pts
Département	-0.3 pt	-0.1 pt	1.1 pt	2.2 pts	1.7 pt	-1.4 pt	5.5 pts	-9.0 pts
Région	-0.2 pt	-0.1 pt	1.9 pts	2.1 pts	1.2 pt	-1.6 pt	4.6 pts	-7.7 pts

La Communauté urbaine d'Arras s'inscrit globalement dans les tendances observées à l'échelle du département et de la région, excepté pour les employés, dont la part a diminué au niveau communautaire mais augmenté aux échelles supérieures.

2. DES EVOLUTIONS PLUS MARQUÉES AU NIVEAU COMMUNAL

Les variations de Catégories Socioprofessionnelles (CSP) observées au niveau communautaire suivent globalement la même tendance à l'échelon communal (diminution de la part des ouvriers et employés et augmentation de la part des cadres, professions intellectuelles supérieures et professions intermédiaires), mais souvent de façon plus marquée.
La commune de Gavrelle a ainsi par exemple vu la part des cadres et professions intermédiaires augmenter respectivement de 9 et 6 points tandis que la part des ouvriers diminuait de 5 points.
Les communes d'Acq et Ecurie ont connu les plus forte hausses des proportions de cadres, professions intellectuelles supérieures et professions intermédiaires, qui ont augmenté respectivement de 21 et 22 points depuis 1999.

La part des retraités a également globalement augmenté pour l'ensemble des communes entre 1999 et 2010, jusqu'à +24 points à Saint-Martin-sur-Cojeul.

Evolution 1999-2010 de la part de chaque catégorie socioprofessionnelle chez les 15 ans et plus, dans chaque commune

Evolution 1999-2010	Agriculteurs exploitants	Artisans, commerçants chefs entreprises	Cadres, professions intellectuelles supérieures	Professions intermédiaires	Employés	Ouvriers	Retraités	Autres sans activité prof.
Achicourt	-0,2 pt	-0,4 pt	2,2 pts	2,8 pts	- 2,1 pts	- 3,7 pts	7,3 pts	- 6,0 pts
Acq	-0,9 pt	2,8 pts	12,6 pts	8,0 pts	-1,6 pt	- 5,5 pts	1,6 pt	- 17,0 pts
Agny	-0,5 pt	0,0 pt	3,0 pts	7,3 pts	0,6 pt	- 3,9 pts	6,1 pts	- 12,6 pts
Anzin-St-Aubin	0,2 pt	-0,3 pt	0,3 pt	4,8 pts	- 4,5 pts	0,5 pt	10,3 pts	- 11,2 pts
Arras	0,0 pt	0,2 pt	2,2 pts	0,8 pt	-0,1 pt	-0,7 pt	2,7 pts	- 5,1 pts
Athies	0,4 pt	-1,9 pt	7,4 pts	- 2,2 pts	-0,1 pt	- 6,5 pts	3,1 pts	-0,2 pt
Bailleul-Sir-B.	-0,6 pt	0,9 pt	1,1 pt	13,0 pts	2,1 pts	- 6,2 pts	-1,6 pt	- 8,8 pts
Beaumetz-lès-L.	-1,2 pt	-1,1 pt	3,0 pts	4,6 pts	1,5 pt	- 3,7 pts	5,7 pts	- 8,8 pts
Beaurains	-0,3 pt	0,7 pt	0,0 pt	2,6 pts	-2,1 pts	-1,2 pt	6,0 pts	- 5,6 pts
Boiry-B.	-1,6 pt	8,0 pts	- 7,4 pts	7,1 pts	- 5,0 pts	3,2 pts	-1,3 pt	- 3,2 pts
Boisleux-au-M.	0,7 pt	3,8 pts	- 2,4 pts	-1,4 pt	- 2,6 pts	2,3 pts	7,8 pts	- 8,2 pts
Boisleux-St-M.	0,0 pt	-1,6 pt	2,2 pts	3,3 pts	- 3,7 pts	- 7,5 pts	10,9 pts	- 3,7 pts
Boyelles	- 2,1 pts	-0,6 pt	5,3 pts	2,3 pts	3,6 pts	- 3,3 pts	1,5 pt	- 6,7 pts
Dainville	0,3 pt	-0,3 pt	2,0 pts	-0,5 pt	- 2,1 pts	-0,4 pt	12,3 pts	- 11,4 pts
Écurie	1,0 pt	- 2,8 pts	9,9 pts	12,0 pts	- 10,4 pts	- 2,2 pts	- 5,9 pts	-1,6 pt
Étrun	- 3,3 pts	-1,6 pt	-0,4 pt	-1,1 pt	3,6 pts	-0,6 pt	17,3 pts	- 13,8 pts
Fampoux	-1,0 pt	-0,3 pt	-0,8 pt	3,6 pts	-1,0 pt	-0,8 pt	5,5 pts	- 5,1 pts
Farbus	0,0 pt	- 4,4 pts	1,6 pt	1,4 pt	1,5 pt	0,7 pt	2,2 pts	- 2,9 pts
Feuchy	-0,9 pt	0,5 pt	- 2,1 pts	0,9 pt	0,0 pt	-1,6 pt	11,1 pts	- 7,8 pts
Gavrelle	-0,3 pt	- 4,8 pts	8,7 pts	5,7 pts	3,2 pts	- 5,4 pts	5,2 pts	- 12,3 pts
Guémappe	1,4 pt	0,0 pt	6,9 pts	1,8 pt	- 7,5 pts	- 5,0 pts	11,2 pts	- 8,7 pts
Héninel	- 7,5 pts	7,5 pts	2,5 pts	10,0 pts	5,0 pts	- 2,5 pts	0,0 pt	- 15,0 pts
Hénin-sur-C.	-1,4 pt	2,4 pts	2,2 pts	- 3,2 pts	1,5 pt	-0,7 pt	0,8 pt	-1,5 pt
Maroeuil	0,0 pt	-1,8 pt	5,2 pts	2,5 pts	- 5,7 pts	- 2,3 pts	8,1 pts	- 6,0 pts
Mercatel	- 3,5 pts	1,5 pt	6,1 pts	9,2 pts	- 2,0 pts	-0,1 pt	0,8 pt	- 12,0 pts
Monchy-le-P.	- 2,1 pts	-0,6 pt	5,5 pts	6,2 pts	3,8 pts	- 6,0 pts	4,5 pts	- 11,3 pts
Mont-St-Éloi	0,0 pt	0,4 pt	2,7 pts	- 4,3 pts	- 4,8 pts	3,1 pts	11,2 pts	- 8,3 pts
Neuville-St-V.	-0,6 pt	0,1 pt	1,8 pt	- 2,8 pts	-1,2 pt	5,2 pts	5,1 pts	- 7,5 pts
Neuville-Vitasse	- 2,7 pts	-1,8 pt	7,9 pts	- 4,9 pts	7,7 pts	- 5,8 pts	6,6 pts	- 6,9 pts
Roclincourt	-1,8 pt	-0,2 pt	5,1 pts	4,6 pts	- 9,8 pts	-1,1 pt	8,1 pts	- 5,0 pts
Sainte-Catherine	-0,2 pt	-0,3 pt	5,9 pts	4,6 pts	- 3,2 pts	- 2,1 pts	5,6 pts	- 10,4 pts
St-Laurent-B.	-0,3 pt	0,7 pt	1,7 pt	2,4 pts	0,9 pt	- 2,7 pts	6,8 pts	- 9,4 pts
St-Martin-sur-C.	9,3 pts	-0,5 pt	-0,9 pt	- 5,5 pts	- 8,7 pts	- 7,4 pts	24,2 pts	- 10,6 pts
Saint-Nicolas	-0,1 pt	0,2 pt	2,5 pts	2,2 pts	- 2,0 pts	- 4,4 pts	9,6 pts	- 8,0 pts
Thélus	-1,6 pt	-1,0 pt	5,3 pts	1,4 pt	3,6 pts	-1,6 pt	4,3 pts	- 10,5 pts
Tilloy-lès-M.	-0,5 pt	-0,3 pt	-0,8 pt	4,1 pts	- 2,3 pts	- 3,4 pts	5,3 pts	- 2,1 pts
Wailly	0,4 pt	2,2 pts	1,9 pt	3,9 pts	- 3,0 pts	-0,2 pt	4,1 pts	- 9,4 pts
Wancourt	-1,9 pt	2,2 pts	-1,4 pt	4,5 pts	3,4 pts	-0,8 pt	0,1 pt	- 6,0 pts
Willerval	0,0 pt	1,3 pt	- 2,6 pts	8,0 pts	-0,9 pt	- 4,2 pts	2,6 pts	- 4,1 pts
Moyenne CUA	-0,1 pt	0,2 pt	2,2 pts	2,5 pts	-1,3 pt	-1,6 pt	5,8 pts	- 7,8 pts

III / UN TERRITOIRE EN APPARENCE PRIVILEGIE AVEC NEANMOINS DES POCHES DE PAUVRETE

A. UN TERRITOIRE PLUTOT AISE PAR RAPPORT AU RESTE DE LA REGION

1. UN REVENU MOYEN COMPARABLE A CELUI DE LA METROPOLE LILLOISE

Le revenu moyen par foyer fiscal est de 30 332€ sur la Communauté urbaine d'Arras (revenus 2014[7]), alors que la moyenne départementale est de 21 355€ et la moyenne régionale est de 22 537€. Selon les mêmes données, 47% des foyers fiscaux de la Communauté urbaine d'Arras ne sont pas imposables (45% en 2010), contre 53% à l'échelle départementale et 50% à l'échelle régionale.
La population de la Communauté urbaine d'Arras est donc globalement plus aisée que sur le reste du département et de la région.

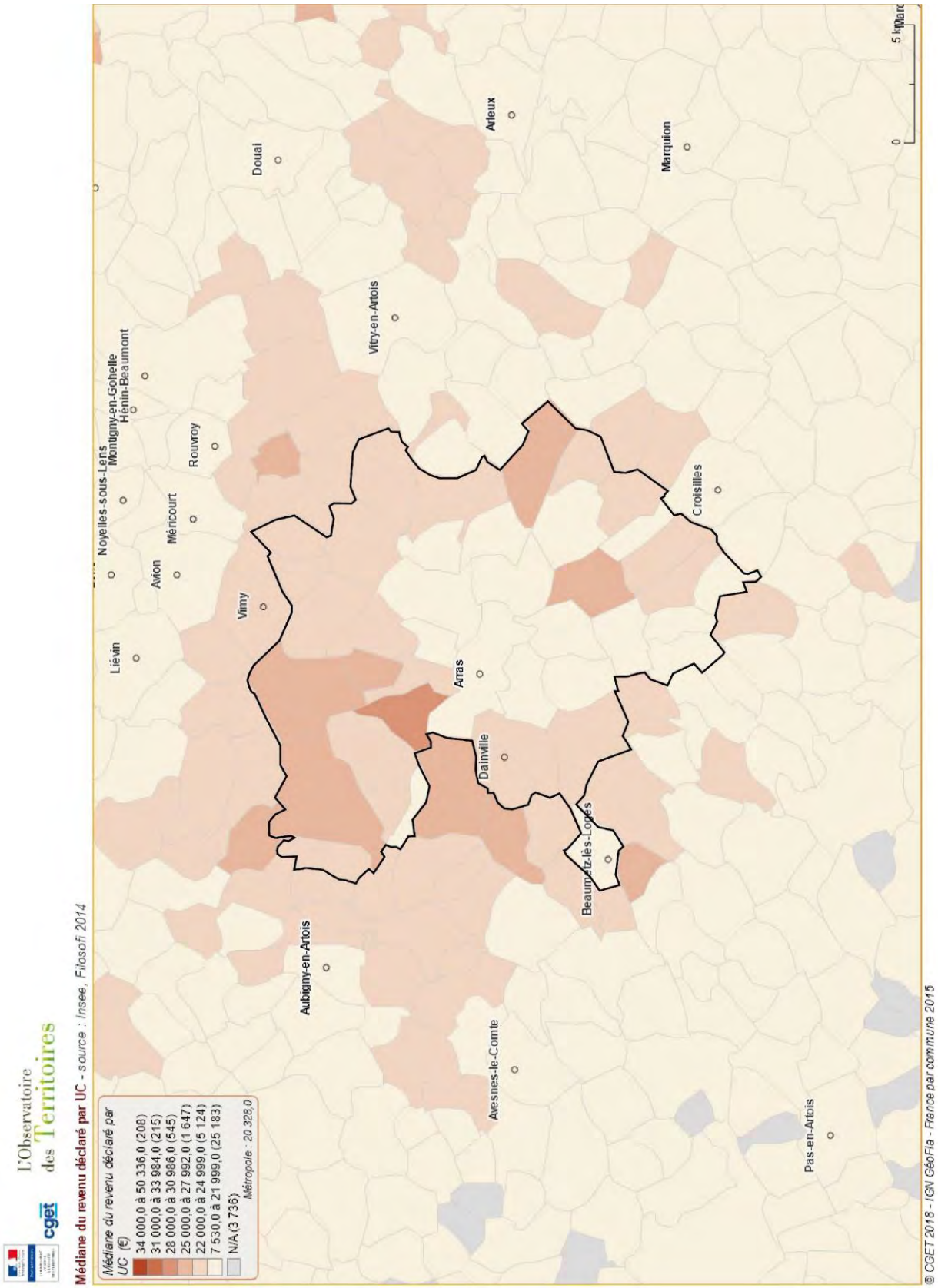
Revenu fiscal moyen de référence par territoire, revenus 2014 (données DGFIP)

	Revenu fiscal de référence moyen des foyers fiscaux	Part des foyers fiscaux non imposables
CUA	30 332 €	47%
Département	21 355 €	64%
Région	22 537 €	61%

Au niveau régional, la Communauté urbaine d'Arras est, avec la Communauté urbaine de Lille, l'agglomération où les revenus sont les plus importants, puisque le revenu fiscal médian par Unité de Consommation (UC)[8] est de 18 953 €, soit supérieur de 13% à la moyenne régionale (16 797€) et proche de la moyenne nationale (19 218€).[9]

[7] Données utilisées pour ce chapitre : IRCOM 2012 et DGFIP sur les revenus 2014
[8] Revenu fiscal médian : revenu qui divise la population en deux parties égales. 50% de la population se situe au-dessus, 50% se situe en dessous de ce chiffre.
Unité de consommation (UC) : échelle d'équivalence utilisée pour comparer les revenus de ménages de tailles ou de compositions différentes (1UC pour le 1er adulte, 0.5UC pour les autres personnes de plus de 14 ans, 0.3UC pour les moins de 14 ans).
[9] Source : Etude INSEE sur les quartiers prioritaires de la Communauté urbaine d'Arras - 2014

Médiane du revenu déclaré par UC



2. UN TAUX DE PRESTATIONS SOCIALES ET FAMILLIALES QUI SE SITUE DANS LA MOYENNE REGIONALE[10]

part des prestations sociales dans le revenu disponible des allocataires au 31/12/2015 (données CAF) par commune

	Nombre de foyers allocataires	Nbre de foyers allocataires dont les ressources sont à 50 % ou plus des prestations Caf	Nbre de foyers allocataires dont les ressources sont à 100 % des prestations Caf	part des foyers allocataires/population	part foyers allocataires à 50 % et +/population	part foyers allocataires à 100 %/population
Achicourt	1463	408	232	19%	5%	3%
Acq	105	7	5	14%	1%	1%
Agny	249	48	21	13%	2%	1%
Anzin-St-Aubin	327	40	26	12%	1%	1%
Arras	10709	3838	2438	26%	9%	6%
Athies	111	19	13	11%	2%	1%
Bailleul-Sire-Berthoult	193	11	5	14%	1%	0%
Beaumetz-les loges	143	17	8	15%	2%	1%
Beaurains	1007	294	174	18%	5%	3%
Boiry-becquerelle	52	7	0	12%	2%	0%
Boisleux-au mont	71	12	7	14%	2%	1%
Boisleux-st-marc	31	0	0	12%	0%	0%
Boyelles	61	6	0	17%	2%	0%
Dainville	743	111	50	13%	2%	1%
Ecurie	49	0	0	12%	0%	0%
Etrun	35	6	0	11%	2%	0%
Fampoux	143	10	5	12%	1%	0%
Farbus	57	9	5	10%	2%	1%
Feuchy	109	16	10	10%	2%	1%
Gavrelle	90	6	0	15%	1%	0%
Guémappe	32	0	0	9%	0%	0%
Héninel	25	6	0	14%	3%	0%

[10] Les prestations sociales concernent les versements liés à la vieillesse, la santé, les prestations familiales, le chômage, les allocations logements et les minimas sociaux

Hénin-sur-cojeul	55	0	0	10%	0%	0%
Maroeuil	273	36	23	11%	1%	1%
Mercatel	93	9	5	14%	1%	1%
Monchy-le preux	71	10	5	10%	1%	1%
Mont-st eloi	110	12	8	11%	1%	1%
Neuville-st -vaast	149	21	11	10%	1%	1%
Neuville-vitasse	61	12	7	12%	2%	1%
Roclincourt	83	9	8	11%	1%	1%
Sainte-catherine	506	125	87	15%	4%	2%
St-laurent blangy	1222	318	164	18%	5%	2%
St-Martin/cojeul	18	0	0	9%	0%	0%
St-nicolas	971	289	175	20%	6%	4%
Thélus	144	17	7	12%	1%	1%
Tilloy-les-mofflaines	204	31	17	14%	2%	1%
Wailly	124	12	8	11%	1%	1%
Wancourt	81	10	7	12%	1%	1%
Willerval	77	7	0	12%	1%	0%
TOTAL CUA	20047	5789	3531	19%	6%	3%

	Nombre de foyers allocataires	part des foyers allocataires/population	part foyers allocataires à 50 % et + / population	part foyers allocataires à 100% / population
Département	277 023	19%	12%	20%
Région	1 155 946	19%	12%	21%
France métro	11 288 860	17%	12%	17%
CUA	20047	19%	6%	3%

A l'échelle de la Communauté urbaine d'Arras, au 31 décembre 2010, 3% des personnes ont un revenu constitué à 100% de prestations sociales, contre une moyenne nationale de 17%. En revanche, la Communauté urbaine d'Arras présente un profil proche de la moyenne régionale concernant la part des foyers bénéficiant d'allocations diverses, mais deux fois inférieure concernant la part des foyers très dépendantes des prestations sociales.

De même, 10% de la population de la Communauté urbaine d'Arras bénéficiait du Revenu de Solidarité Active (RSA) au 31 décembre 2010, contre 11% de la population régionale et seulement 6.1% de la population française[11].
On retrouve le même type de tendance sur de nombreux indicateurs, comme le minimum vieillesse, l'allocation adulte handicapé, etc.

Globalement, en matière de prestations sociales, le territoire communautaire présente donc un profil social sensiblement proche de la moyenne régionale mais reste malgré tout moins favorisé que la moyenne nationale.

[11] Données CAF/FNORS au 31/12/2010

B. DES POPULATIONS RURALES GLOBALEMENT PLUS AISEES QUE LES POPULATIONS URBAINES

1. DES ECARTS DE REVENUS IMPORTANTS ENTRE LES COMMUNES

Revenu fiscal de référence moyen des foyers fiscaux (par ordre croissant)	
Saint-Nicolas	19 726 €
Arras	21 038 €
Saint-Laurent-Blangy	21 997 €
Achicourt	23 475 €
Beaurains	24 342 €
Feuchy	25 179 €
Beaumetz-les-L.	25 851 €
Boisleux-Saint-M.	27 820 €
Boisleux-au-M.	27 852 €
Mercatel	28 105 €
Tilloy-les-M.	28 261 €
Agny	28 592 €
Boyelles	28 985 €
Dainville	28 992 €
Athies	29 965 €
Hénin-sur-C.	29 992 €
Boiry-Becquerelle	30 214 €
Etrun	30 219 €
Wancourt	30 491 €
Roclincourt	30 649 €
Saint-Martin-sur-C.	30 748 €
Héninel	31 577 €
Fampoux	31 665 €
Maroeuil	31 670 €
Bailleul-Sir-B.	31 691 €
Sainte-Catherine	31 881 €
Gavrelle	31 908 €
Guémappe	31 963 €
Willerval	32 323 €
Thélus	32 566 €
Neuville-V.	32 734 €
Monchy-le-P.	32 976 €
Farbus	33 936 €
Acq	34 742 €
Wailly	35 191 €
Neuville-St-Vaast	37 673 €
Mont-St-Eloi	37 729 €
Ecurie	38 532 €

Anzin-St-Aubin	39 706 €
Moyenne sur l'ensemble de la CUA	**30 332 €**

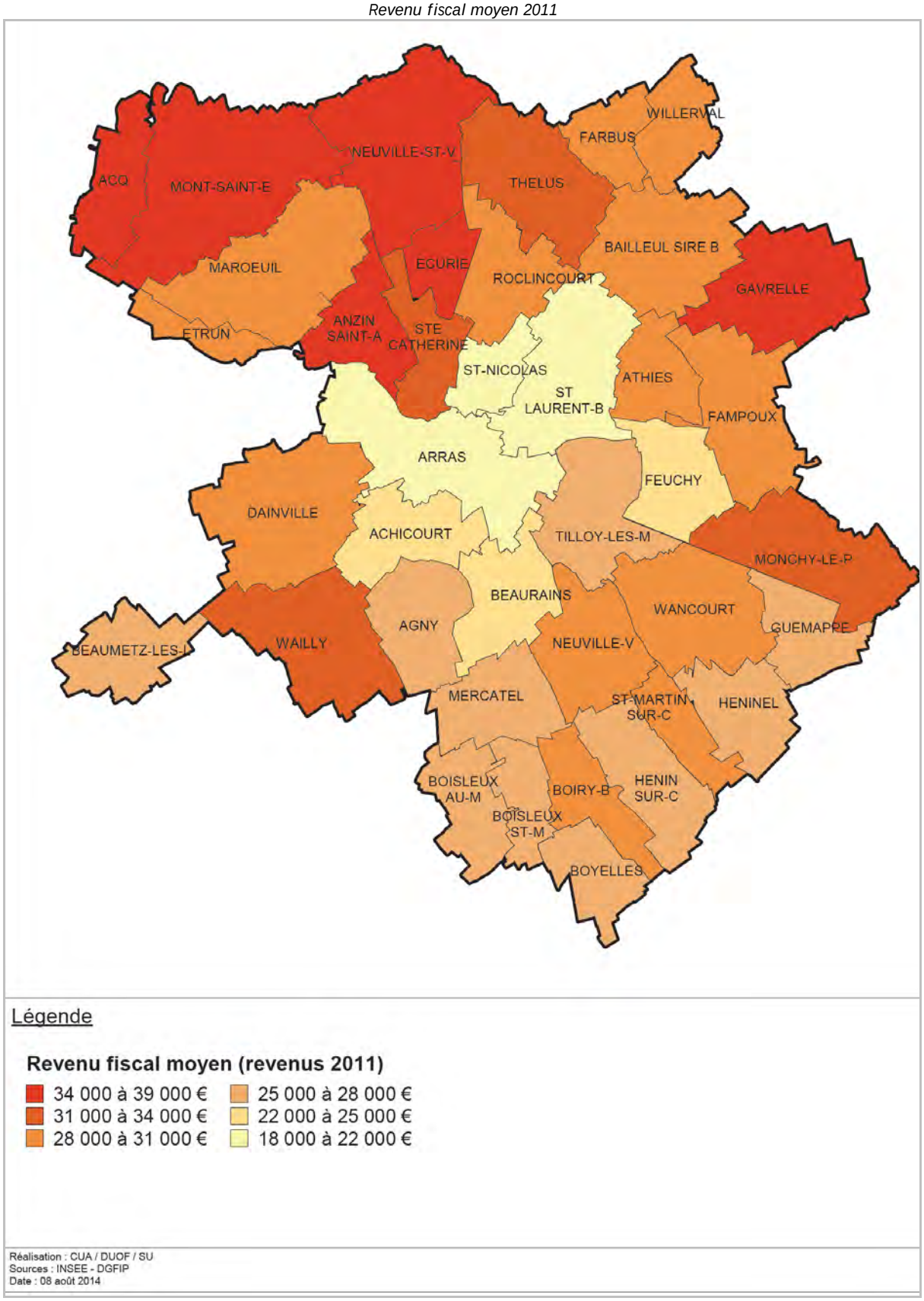
Il existe des disparités assez fortes au sein du territoire, les revenus fiscaux communaux moyens se situant entre 19726€ et 39 706€.

Cinq communes de plus de 2 000 habitants présentent un revenu inférieur à la moyenne de la Communauté urbaine d'Arras : St Nicolas, Arras, Saint-Laurent-Blangy, Achicourt et Beaurains. Ces communes concentrent la majorité des populations en situation de difficulté sociale et/ou économique, vivant notamment dans les quartiers prioritaires. Saint-Nicolas présente la situation la moins favorable du territoire puisque les revenus sont inférieurs de 20% à 30% à ceux de l'ensemble de la Communauté urbaine d'Arras, quelque soient les tranches étudiées (revenus les plus élevés, revenu médian, revenu moyen,…).[12]

Globalement, en s'éloignant d'Arras, le revenu fiscal moyen à tendance à augmenter, ce qui est en corrélation avec les catégories d'emploi occupés par les habitants (catégories socio-professionnelles favorisées plus présentes dans les communes nord du territoire par exemple).

[12] Source : Etude INSEE sur les quartiers prioritaires de la Communauté urbaine d'Arras - 2014

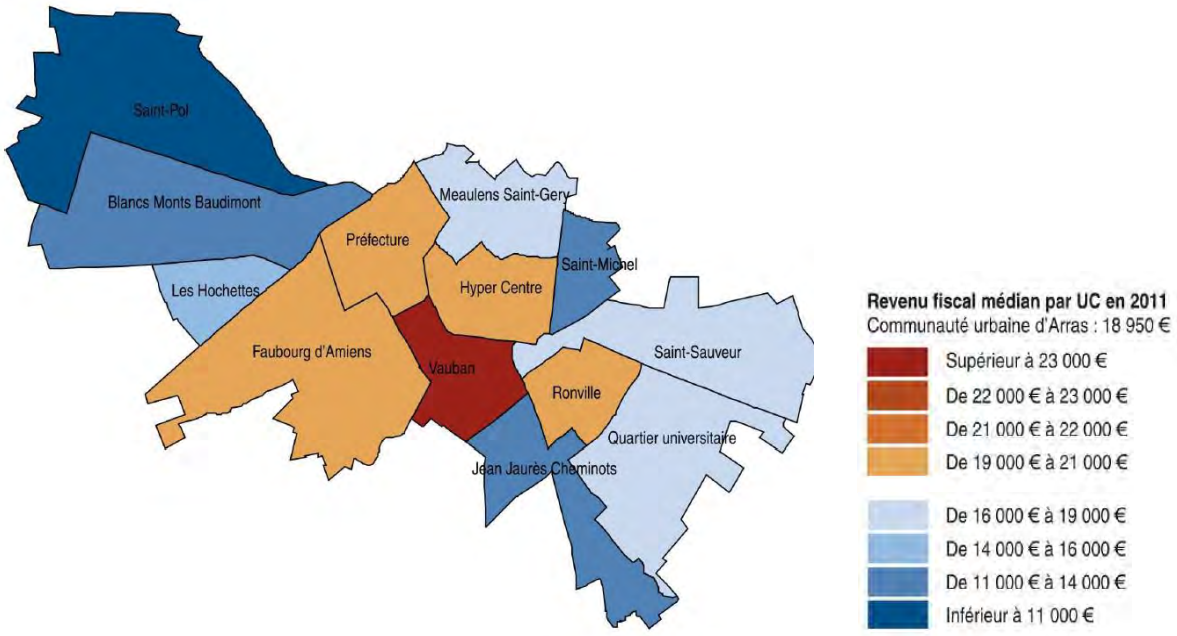
Revenu fiscal moyen 2011



Zoom sur la Ville d'Arras[1]

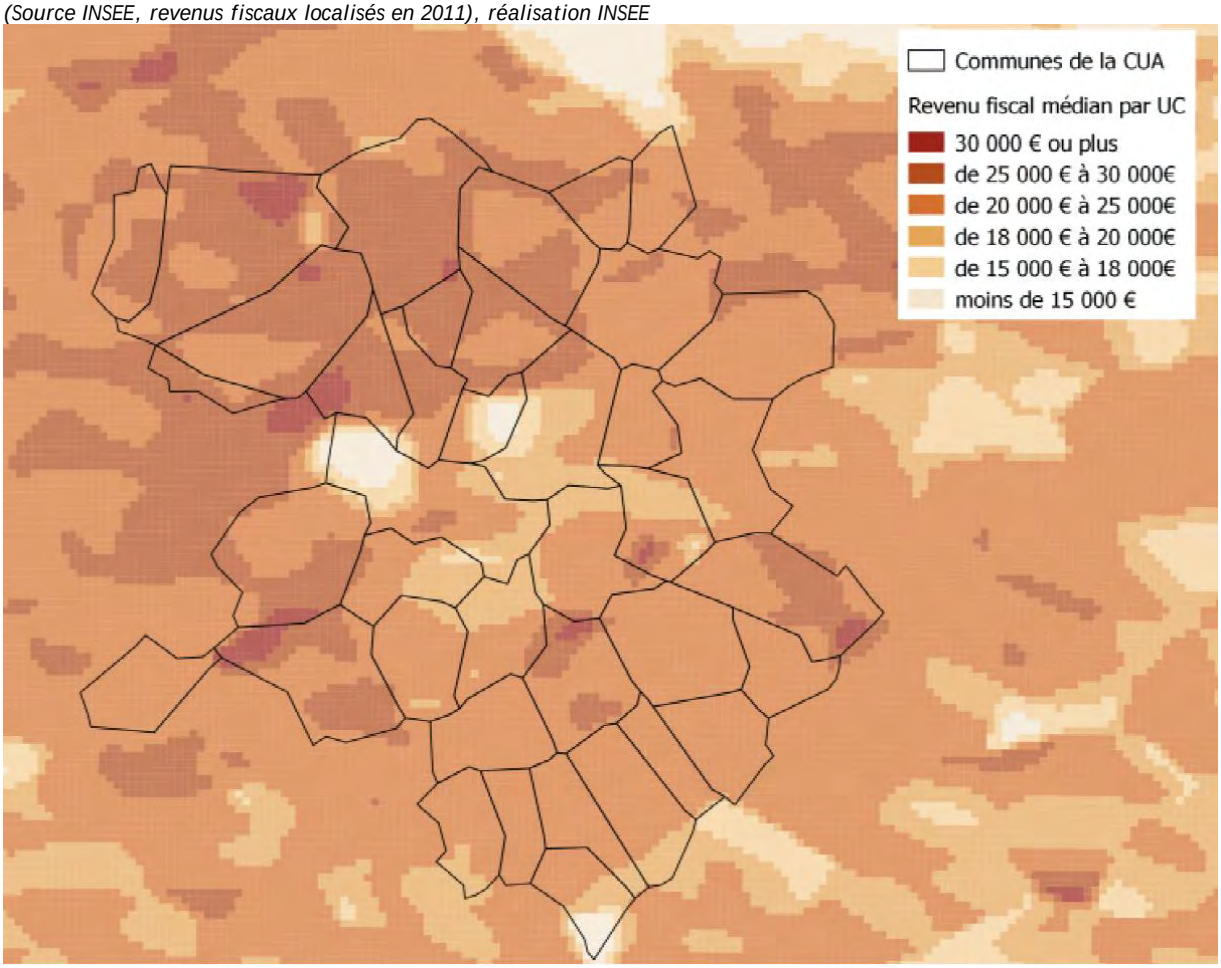
A Arras, les disparités sont fortes entre les quartiers.
- Les ménages les plus modestes disposent de revenus particulièrement faibles puisque les 10% des ménages les plus modestes perçoivent moins de 2 600€ par unité de consommation (UC) contre une moyenne communautaire de 5 800€.
- Les 10% des ménages d'Arras les plus riches ont un revenu fiscal 14 fois plus élevé que les 10% des ménages les plus pauvres (soit un rapport deux fois plus important que la moyenne communautaire).
- Les quartiers concentrant les populations à faibles revenus sont :
    - quartiers ouest : Blancs-Monts-Baudimont, Saint-Pol et Hochettes,
    - quartier Saint-Michel à proximité du centre-ville,
    - quartier sud-est : cité Cheminots-Jean Jaurès.

A l'inverse, d'autres grands quartiers sont nettement plus riches, en particulier celui de Vauban, où le revenu fiscal médian par UC atteint 28 000 €.



Source : INSEE - revenus fiscaux 2011.

Revenu fiscal médian par carreau de 200 mètres de côté en 2011
(Source INSEE, revenus fiscaux localisés en 2011), réalisation INSEE



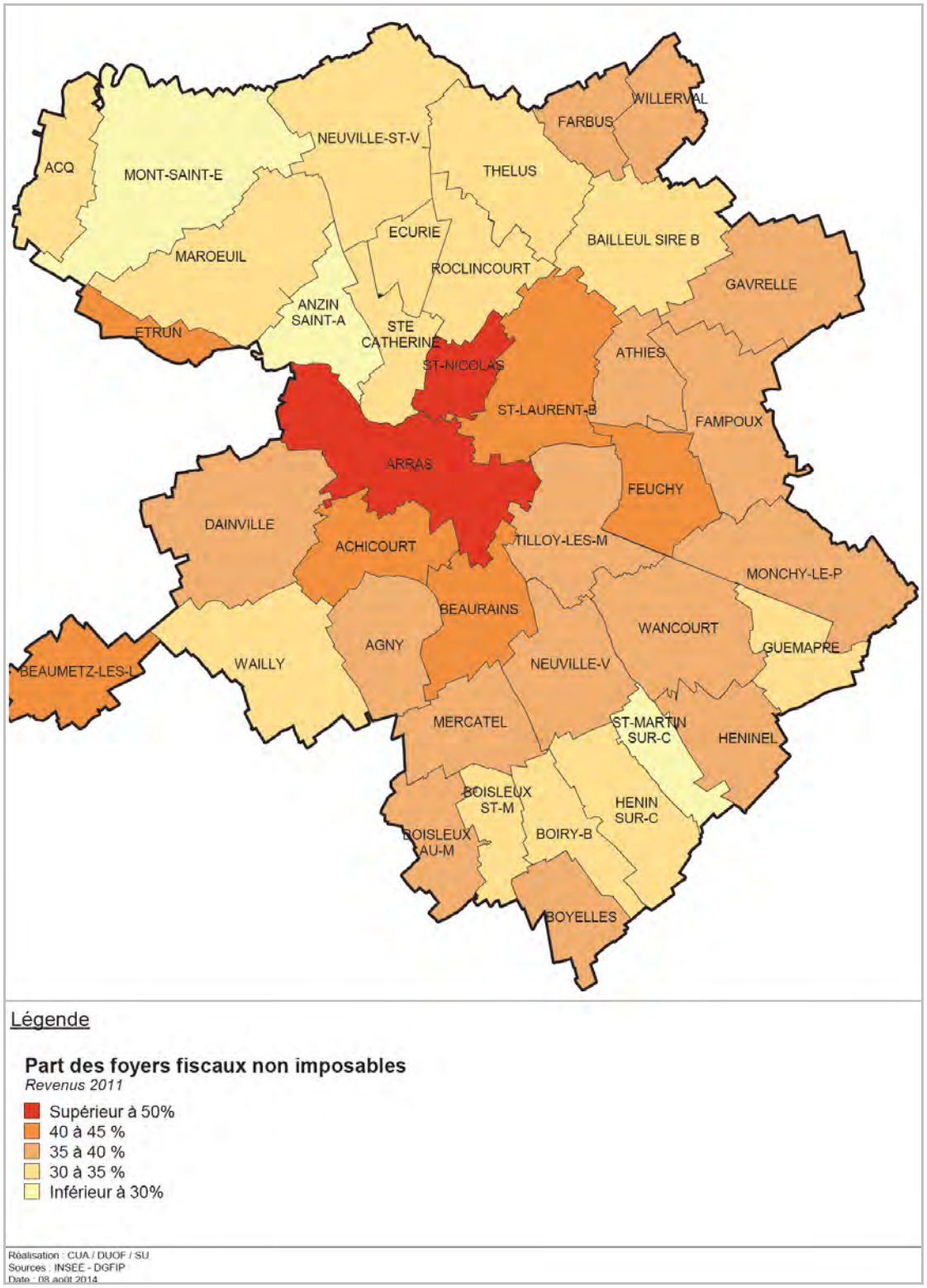
N.B. : sur la carte ci-dessus, certaines zones doivent être analysées avec prudence car, dans les zones non urbanisées, certains carrés de 200 mètres ne regroupent qu'un nombre réduit d'habitations.

Zoom sur les quartiers prioritaires
source : Etude INSEE sur les quartiers prioritaires de la Communauté urbaine d'Arras - 2014

En matières de disparités infra-communales, les principales poches de pauvreté se concentrent globalement sur les quartiers prioritaires :
- Nouvelles Résidences entre Saint-Laurent-Blangy et Saint-Nicolas,
- Arras Ouest,
- Secteur Achicourt – Beaurains avec le quartier des 4 As et la cité des Cheminots.

On distingue également, dans une moindre mesure, le secteur Arras-Saint-Michel (qui est moins visible du fait de sa superficie plus limitée).
Dans ces cinq quartiers prioritaires, la moitié des habitants vivent dans un ménage disposant d'un revenu par unité de consommation inférieur à 11 200€ (soit 40% de moins que le revenu médian de la Communauté urbaine d'Arras).

Concernant les franges du territoire, il faut noter que les secteurs situés au nord et à l'est de la Communauté urbaine d'Arras sont globalement moins favorisés que le secteur nord-ouest.

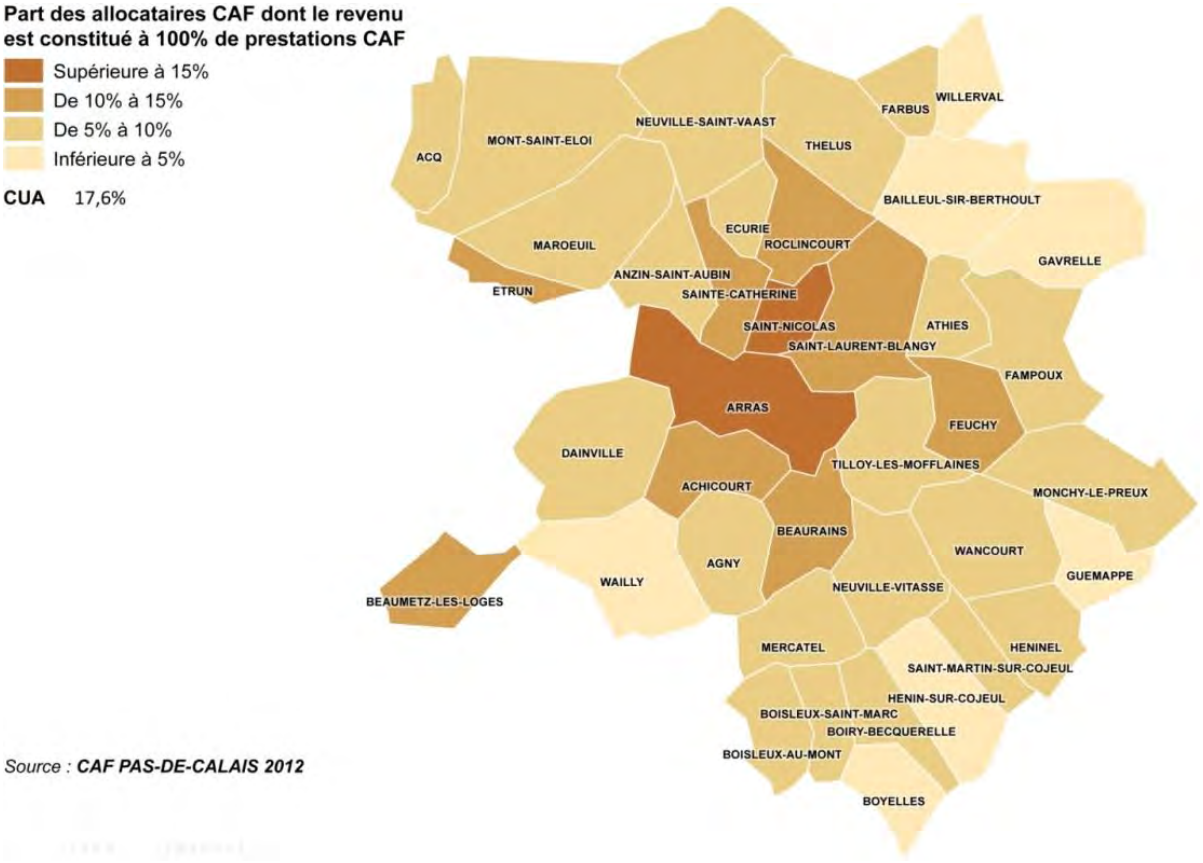


L'analyse de la part des foyers fiscaux non imposables montre le même type de tendances que celle des revenus. Ces foyers sont en effet fortement concentrés sur les communes où les revenus fiscaux médians ou moyens sont les plus faibles : Arras, Saint-Nicolas, Saint-Laurent-Blangy ou Achicourt. Avec l'éloignement de la ville-centre, la part des foyers non imposables diminue.

Le nord-ouest du territoire est le secteur qui regroupe les ménages les plus aisés (faible part de foyers fiscaux non imposables et revenu fiscal moyen élevé).

2. DES TAUX DE PRESTATIONS SOCIALES ET FAMILLIALES EN COHERENCE AVEC LES NIVEAUX DE REVENUS

L'analyse de l'origine des ressources des allocataires de la Caisse des Allocations Familiales[13] (CAF) permet de mieux cerner leur niveau de précarité. Ainsi, à l'échelle communautaire, près de 18% d'entre eux ont un niveau de revenu constitué à 100% d'allocations.
A Arras, ce sont 23% des allocataires qui sont concernés, tandis que cela concerne moins de 5% de la population de Willerval, Bailleul-sire-Berthoult, Gavrelle, Wailly, Hénin-sur-Cojeul ou Guémappe.



L'ensemble des disparités qui s'observent entre les communes est notamment lié à deux facteurs :

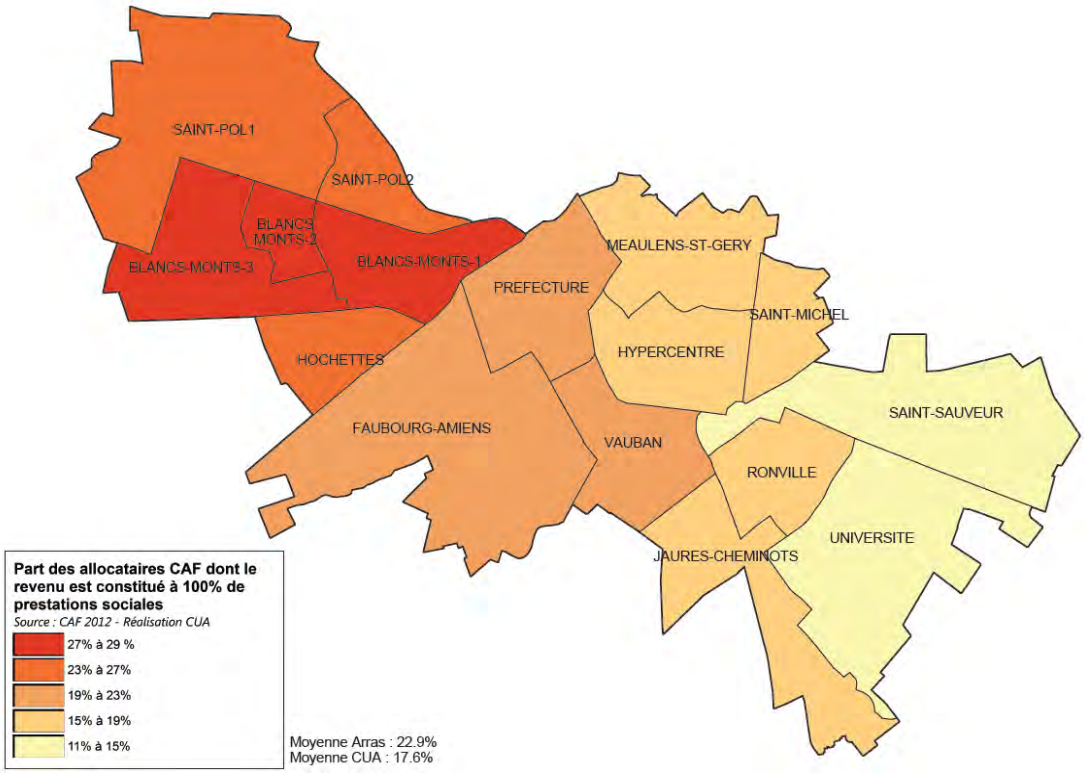
- l'offre de logements : la présence de logements aidés dans une commune peut induire une augmentation des catégories sociales plus défavorisées et donc moins imposables,
- le prix du foncier : un coût du foncier élevé n'attirera que des catégories sociales aisées.

[13] La Caisse des Allocation Familiales verse des allocations familiales (temps partiels, modes de garde,…), pour l'aide au logement et pour les personnes handicapées.

Zoom sur Arras

source : Etude INSEE sur les quartiers prioritaires de la Communauté urbaine d'Arras – 2014

Part des allocataires CAF dont le revenu est composé à 100% de prestations sociales
Carte réalisée par la CUA à partir des données de l'étude INSEE 2014



De la même façon que pour les revenus, il existe des grandes disparités entre les quartiers d'Arras sur les versements d'allocations. Dans les grands quartiers Saint-Pol, Préfecture, Les Hochettes, Faubourg d'Amiens, ce sont entre 70 % et 81 % de la population qui perçoivent des prestations versées par la Caisse d'Allocations Familiales.
Au sein des grands quartiers de Saint-Pol et de Blancs Monts Baudimont, respectivement 45 % et 42 % des allocataires ont un revenu constitué à plus de 50 % par des prestations sociales (36 % sur la commune d'Arras). Pour plus du quart des allocataires de ces quartiers, les prestations familiales constituent même leur unique source de revenus.

31% des allocataires de la commune d'Arras reçoivent le Revenu de Solidarité Active (RSA), contre 10% à l'échelle de la Communauté urbaine d'Arras. Les quartiers Blancs-Monts et Baudimont comptent la part la plus importante d'allocataires du Revenu de Solidarité Active (respectivement 43% et 37%).

IV / UN TERRITOIRE PLUTOT EPARGNE SOCIALEMENT

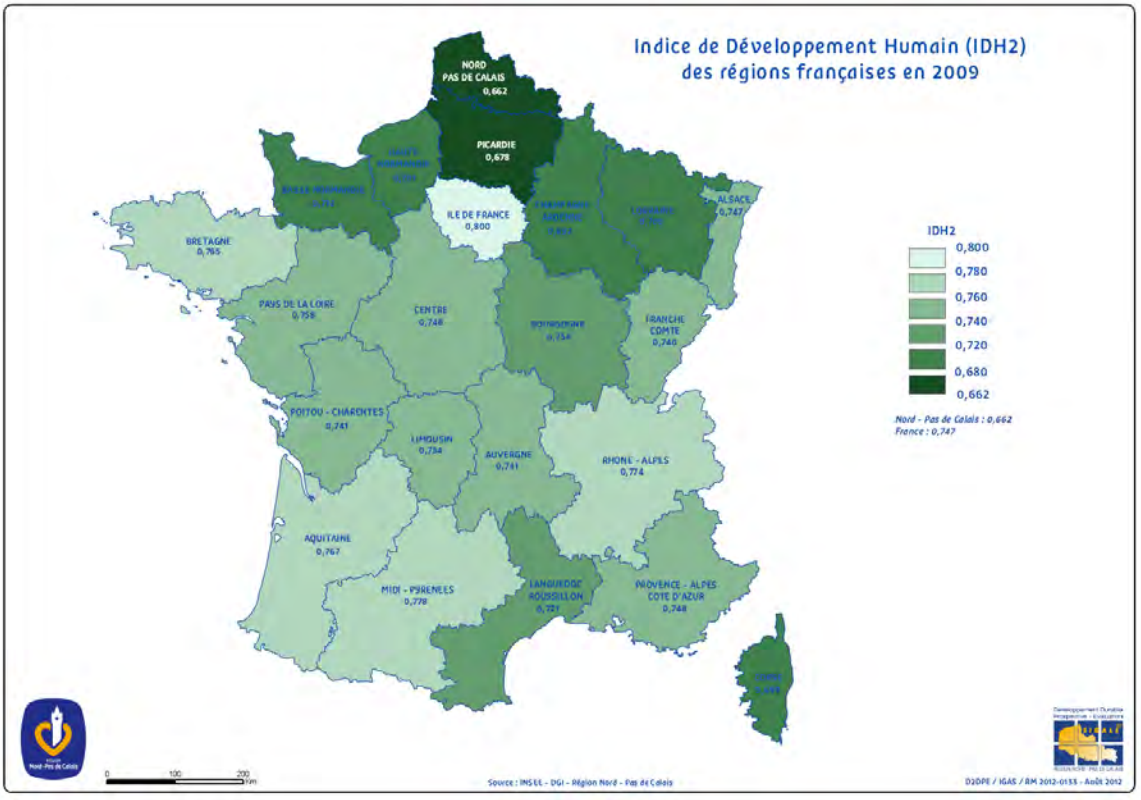
L'Indice de Développement Humain (ou IDH) *prend en compte trois facteurs :*
- l'espérance de vie à la naissance,
- le pourcentage de la population adulte diplômée,
- le revenu fiscal.
Cet indice a été élaboré par le PNUD (Programme des Nations Unies pour le Développement), dans le but de comparer les pays entre eux. Plus l'IDH se rapproche de 1 et plus le niveau de développement humain du territoire est élevé.
Il a également été décliné par la Région Nord-Pas-de-Calais pour s'adapter aux caractéristiques locales (sous le nom d'IDH-4). Les données utilisées par la Région sont l'indice comparatif de mortalité, le pourcentage de la population âgée de plus de 15 ans sortie du système scolaire non diplômée et le revenu imposable médian des ménages par unité de consommation.

A. UN TERRITOIRE QUI SE DETACHE DANS UNE REGION OU LE DEVELOPPEMENT HUMAIN EST FAIBLE

1. L'INDICE DE DEVELOPPEMENT HUMAIN

Le Nord-Pas-de-Calais est la région française ayant l'Indice de Développement Humain le plus faible (0.662), contre une moyenne nationale de 0.747.
Elle se situe derrière la Picardie (0.678), la Champagne-Ardenne (0.697), la Corse (0.699) et loin derrière Rhône-Alpes (0.774), Midi-Pyrénées (0.778) et l'Ile-de-France (0.800).

L'IDH des régions françaises en 2009 (source : Région Nord-Pas-de-Calais).
Plus l'IDH se rapproche de 1 et plus le niveau de développement humain du territoire est élevé

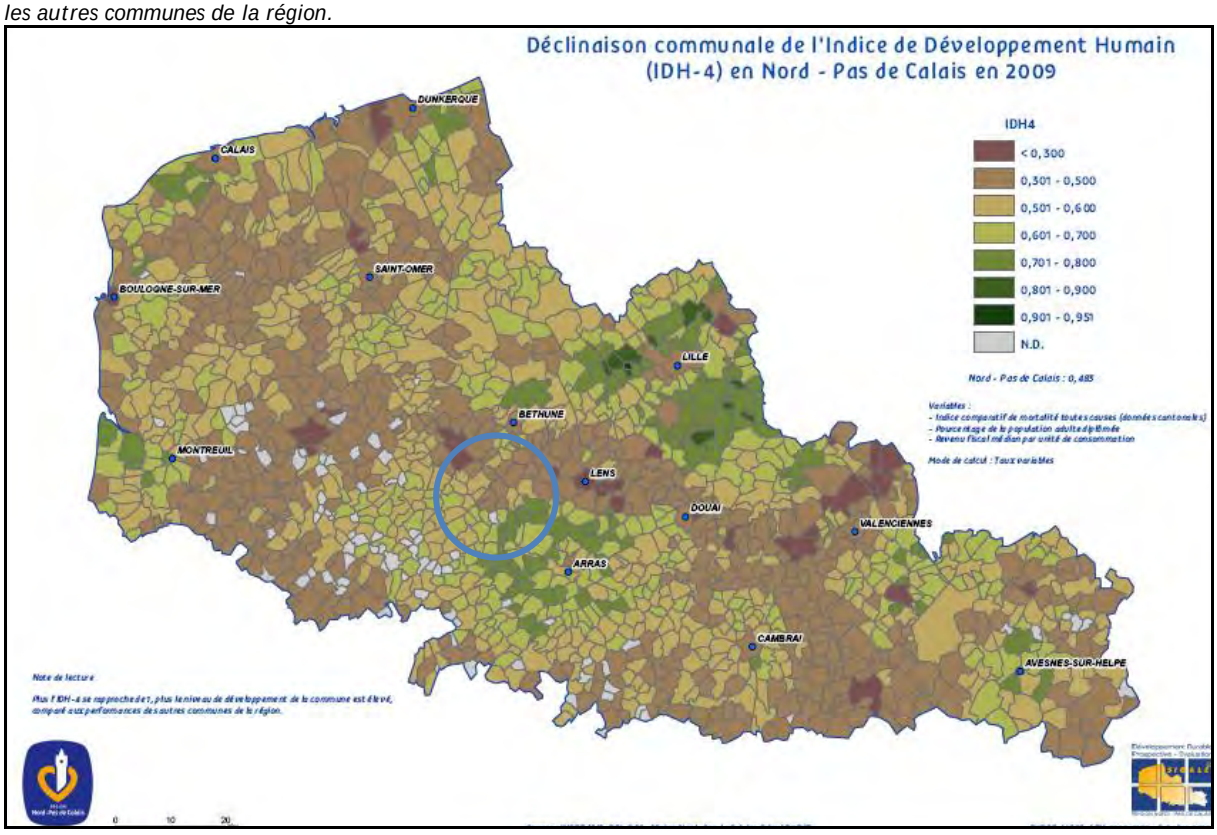


Cette dernière position dans le classement national s'explique par la conjugaison de plusieurs indicateurs défavorables :

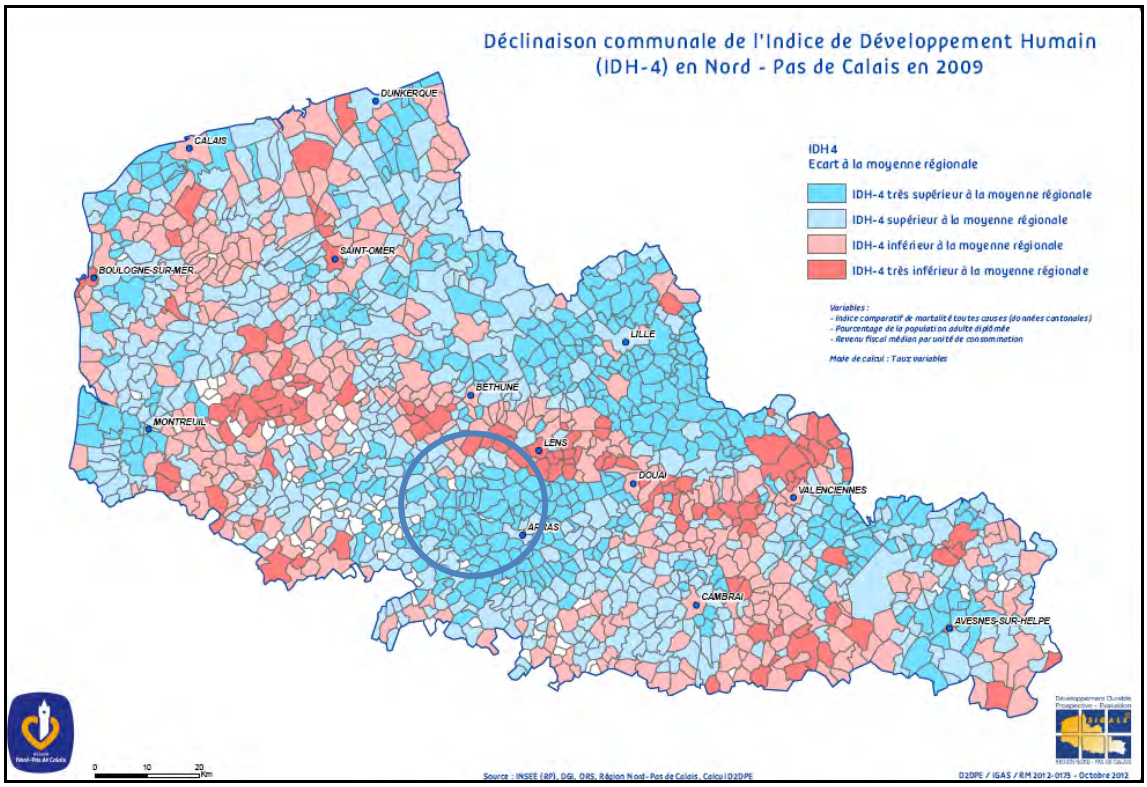
- l'espérance de vie est de 78.4 ans dans la région, contre une moyenne nationale de 81 ans ;
- le revenu fiscal médian est de 16 001 € pour la région contre 18 355 € pour la France métropolitaine ;
- le niveau d'études observé au niveau régional est globalement inférieur à la moyenne nationale (35.3% de la population régionale n'a pas de diplôme ou un niveau d'études primaire contre 30.2% au niveau national par exemple[14]).

Au niveau régional, il existe de fortes disparités locales (de 0.156 pour la commune d'Avesnes-sur-Helpe à 0.938 pour la commune d'Escobecques). L'arrageois se situe plutôt dans les territoires ayant un IDH supérieur à la moyenne régionale, synonyme de meilleures conditions sociales. Le bassin minier et les territoires ruraux de l'ouest de la région ont par exemple des taux bien inférieurs.

Déclinaison de l'IDH en Nord-Pas-de-Calais en 2009 (données à l'échelle communale)
Plus l'IDH-4 se rapproche de 1, plus le niveau de développement humain de la commune est élevé, comparé aux résultats sur les autres communes de la région.

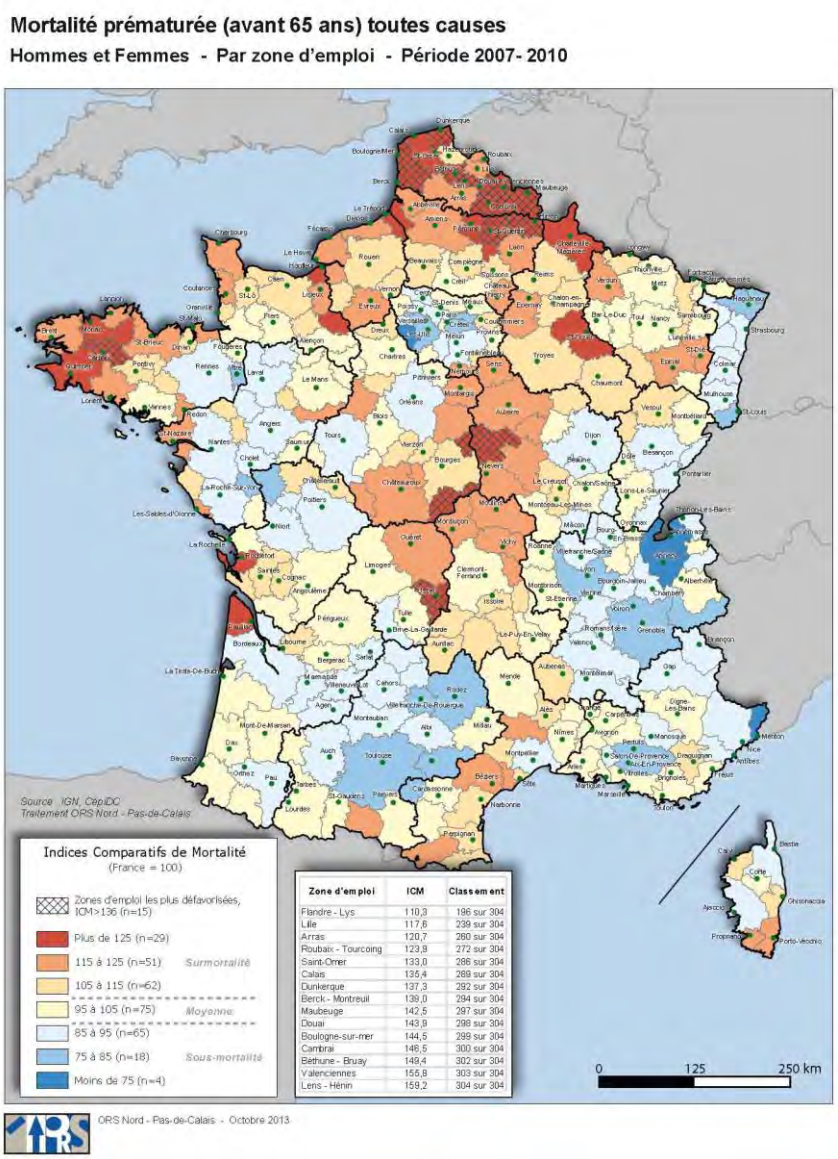


[14] Données INSEE – Observatoire Régional de Santé 2008


Déclinaison communale de l'Indice de Développement Humain
(IDH-4) en Nord - Pas de Calais en 2009
IDH4
Ecart à la moyenne régionale
IDH-4 très supérieur à la moyenne régionale
IDH-4 supérieur à la moyenne régionale
IDH-4 inférieur à la moyenne régionale
IDH-4 très inférieur à la moyenne régionale
Variables :
- Indice comparatif de mortalité toutes causes (données cantonales)
- Pourcentage de la population adulte diplômée
- Revenu fiscal médian par unité de consommation
Mode de calcul : Taux variables
DUNKERQUE
CALAIS
SAINT-OMER
BOULOGNE-SUR-MER
LILLE
BETHUNE
MONTREUIL
LENS
DOUAI
VALENCIENNES
ARRAS
CAMBRAI
AVESNES-SUR-HELPE
0
10
20
Km
Source : INSEE (RP), DGI, ORS, Région Nord - Pas de Calais, Calcul D2DPE
D2DPE / IGAS / RM 2012-0175 - Octobre 2012

2. DES INDICATEURS DE SANTE PLUTOT DEFAVORABLES AU NIVEAU REGIONAL[15]

En termes de santé, la région Nord-Pas-de-Calais présente le profil le moins favorable de France.
Elle connaît globalement une surmortalité significative tous âges confondus par rapport à la France (jusqu'à +30% pour l'ancien bassin minier), ce qui la place au dernier rang des régions françaises.



De nombreux indicateurs sont au rouge et présentent :
- des taux supérieurs à la moyenne nationale concernant :
  - le surpoids et l'obésité,
  - la consommation d'alcool régulière et quotidienne,
  - le tabagisme chez les jeunes,
  - la part de la population bénéficiaire de la CMU[16],
  - les décès liés aux maladies cardiovasculaires, aux tumeurs ou à l'alcoolisme,
  - le suicide,
  - …
- des taux inférieurs à la moyenne nationale concernant :
  - la participation à des dépistages,
  - les consultations régulières chez des spécialistes (dentistes, ophtalmologues, gynécologues,…),
  - la consommation de fruits et légumes,
  - la pratique d'une activité physique,
  - les taux d'équipements en imagerie médicale,
  - …

[15] Sources : Observatoire Régional de Santé (2013), CAF, Contrat Local de Santé de la Communauté urbaine d'Arras (2014)
[16] Couverture Maladie Universelle

Globalement, ces indicateurs sont identiques ou un peu meilleurs à l'échelle de la Communauté urbaine d'Arras par rapport à la région, mais restent néanmoins en deçà des moyennes nationales.
Par exemple la mortalité tous âges et toutes causes dépasse de 18% le niveau national chez les hommes et de 13% chez les femmes mais s'avère néanmoins significativement inférieure de celle observée au sein de la région. La surmortalité tous âges ou prématurée s'avère généralement moins prononcée que celle de la région, notamment s'agissant des causes liées au tabac, à l'alcool, aux tumeurs et aux maladies de l'appareil circulatoire.

En matière d'accès aux soins, la région est moins bien équipée que la moyenne française, avec par exemple 305 médecins pour 100 000 habitants, contre 336 en moyenne sur le pays.

Médecins et médecins généralistes en 2018 (Données DREES)

	Nombre de médecins spécialistes	Nombre de médecins généralistes	**Densité médicale pour 100 000 habitants**
CUA à 39	248	304	439
Région Nord-Pas-de-Calais	6066	8121	384
France métropolitaine	120 289	138548	437

En revanche, la Communauté urbaine d'Arras se distingue du reste de la région car elle est plutôt mieux équipée en médecins généralistes et spécialisés, mais également en infirmiers, kinésithérapeutes, chirurgiens-dentistes, sages-femmes ou pharmacies.
L'âge moyen des professionnels de santé exerçant dans le périmètre de la Communauté urbaine d'Arras reste relativement proche de celui observé au niveau de la région, ce qui ne laisse pas présager d'un déficit plus marqué que sur les territoires voisins dans les années à venir.

B. UN DEVELOPPEMENT HUMAIN VARIABLE SUIVANT LES COMMUNES

1. L'INDICE DE DEVELOPPEMENT HUMAIN

L'Indice de Développement Humain-4 par commune de la Communauté urbaine d'Arras en 2011 (source : Région Nord-Pas-de-Calais)
Plus l'IDH-4 se rapproche de 1, plus le niveau de développement de la commune est élevé, comparé aux résultats sur les autres communes de la région.

	IDH-4
Saint-Nicolas	0,522
St-Laurent-B.	0,572
Arras	0,584
Boisleux au Mont	0,585
Boisleux St Marc	0,592
Boyelles	0,596
Feuchy	0,6
Athies	0,608
Wancourt	0,611
St-Martin	0,619
Achicourt	0,621
Beaurains	0,633
Guémappe	0,638
Tilloy-lès-M.	0,641
Etrun	0,643
Boiry-Becquerelle	0,644
Hénin-sur-C.	0,645
Dainville	0,649
Mercatel	0,66
Héninel	0,666
Beaumetz- les -loges	0,669
Agny	0,682
Mont-st-Eloi	0,687
Neuville-Vitasse	0,687
Maroeuil	0,688
Monchy-le-Preux	0,688
Fampoux	0,69
Roclincourt	0,692

Ste-Catherine	0,693
Gavrelle	0,695
Acq	0,701
Wailly	0,716
Ecurie	0,722
Farbus	0,73
Thélus	0,73
Willerval	0,731
Bailleul-sire-Berthoult	0,733
Anzin-St-Aubin	0,734
Neuville-St-Vaast	0,752
Moyenne CUA	0,660

Alors que la moyenne communautaire est de 0.660, la commune de Saint-Nicolas possède l'IDH-4 le plus faible de la Communauté urbaine d'Arras (0.522). Saint Laurent arrive en avant-dernière position avec un indice de 0.572, devant Arras (0,584).
Ces faibles résultats s'expliquent par la part importante de ménages modestes dans ces deux communes, liée notamment à la forte proportion de logements aidés (qui accueillent généralement des populations avec peu de revenus et moins de diplômes que la moyenne). Pour la commune d'Arras, la part importante de 15-29 ans et d'étudiants, traditionnellement moins aisés, influe également sur les niveaux de revenus.

A l'opposé, c'est plutôt dans les communes rurales que l'IDH-4 est le plus élevé : 0.752 à Neuville Saint Vaast, 0,734 à Anzin, 0,733 à Bailleul-sire-Berthoult pour les premières communes du classement.
Ces chiffres sont en corrélation avec l'analyse des catégories socioprofessionnelles et le niveau de formation : dans ces communes, la part des cadres, professions intellectuelles supérieures et professions intermédiaires, traditionnellement plus éduqués et avec des niveaux de vie plus élevés, est plutôt importante.

2. LA SANTE

Les situations sociales disparates sur le territoire de la Communauté urbaine d'Arras se retrouvent en matière de santé.

Ainsi, les communes présentant un Indice de Développement Humain faible, une forte proportion d'ouvriers, un revenu net imposable assez faible et une proportion de logements aidés importante comptent une part de bénéficiaires de la Couverture Maladie Universelle supérieure à la moyenne communautaire. C'est notamment le cas de Saint-Nicolas, Saint-Laurent-Blangy, ou Arras.
Globalement, les communes rurales, qui présent un profil social plus « favorisé » (proportion plus importante de Catégories Socioprofessionnelles supérieures, revenu fiscal moyen plus élevé, part de propriétaires plus importante, etc.) sont les secteurs qui comptent le moins de bénéficiaires de la Couverture Maladie Universelle.

Données au 01/01/2013

	Part des bénéficiaires de la Couverture Maladie Universelle (CMU) et de la Couverture Maladie Universelle complémentaire dans la population
Achicourt	15,1%
Acq	5,2%
Agny	11,7%
Anzin-Saint-Aubin	4,0%
Arras	34,4%
Athies	6,7%
Bailleul-sire-B.	0,9%
Beaumetz-les-L.	8,2%
Beaurains	11,1%
Boiry-B.	8,3%
Boisleux-au-M.	3,8%
Boisleux-St-M.	2,3%
Boyelles	1,1%
Dainville	4,3%
Ecurie	0,8%
Etrun	8,8%
Fampoux	3,8%
Farbus	4,1%
Feuchy	9,3%
Gavrelle	2,6%
Guémappe	4,6%
Hénin-sur-C.	2,7%
Héninel	3,1%
Maroeuil	4,9%
Mercatel	3,8%
Monchy-le-P.	3,4%
Mont-St-Eloi	2,9%
Neuville-St-V.	1,5%
Neuville-Vitasse	3,0%
Roclincourt	3,0%
Saint-Laurent-B.	14,7%
Saint-Martin-sur-C.	3,0%
Saint-Nicolas	23,3%
Sainte-Catherine	3,5%
Thélus	3,4%
Tilloy-les-M.	7,7%
Wailly	1,7%
Wancourt	2,5%
Willerval	1,9%
Moyenne CUA	20,1%

V / UNE POLITIQUE DE SOLIDARITE DEJA EXISTANTE SUR LE TERRITOIRE

Via ses compétences, la Communauté urbaine d'Arras concourt à développer la solidarité sur son territoire.

L'amélioration de l'attractivité du territoire, les enjeux en termes d'offres de logements et/ou de services (par exemple pour anticiper le phénomène de vieillissement de la population) ou encore le nécessaire travail autour de la mixité sociale (pour diminuer les disparités territoriales) ont amené la CUA à imaginer des politiques publiques adaptées à la situation de son territoire et aux besoins de ses habitants.

Les actions menées en matière de solidarité existent au travers des politiques publiques menées sur l'ensemble du territoire communautaire ou en direction de certains territoires fragilisés, retenus par l'Etat dans le Contrat de Ville. Le projet communautaire fait ainsi apparaitre une dimension de cohésion sociale, de solidarité humaine.

La solidarité est produite par l'action d'aménagement équilibré du territoire, par la mise à niveau des services, par l'aide aux petites communes pour s'équiper ou encore par la mise en œuvre de politiques ayant une dimension et un impact social.
Les répercussions sont concrètes, par exemple :
- En matière de transports en commun: un habitant, quel que soit son lieu d'habitation, doit être desservi et bénéficier d'un coût différencié selon sa capacité financière, permettant de faciliter l'accès au service.
- En matière de logement, via le Programme Local de l'Habitat (PLH), toutes les communes s'engagent afin de mieux répartir l'offre de logement social sur le territoire et assurer plus de mixité sociale : celles qui ont peu de logements sociaux en réalisent et celles qui sont déjà bien équipées n'en produisent plus. Par ailleurs, ce document permet de répondre aux besoins spécifiques de certains publics, notamment les jeunes, les seniors et les ménages en difficulté (en développant des offres financièrement accessibles, en développant des solutions alternatives et innovantes telle que la colocation solidaire pour les jeunes, en maintenant les personnes âgées à domicile ou encore en trouvant des solutions aux ménages en difficulté d'accès à la propriété).
- En matière de citoyenneté et de prévention, les actions sont fortes, au travers du Conseil Intercommunal de Sécurité et de Prévention de la Délinquance et s'articulent autour de quelques priorités : l'action éducative auprès des jeunes, la prévention du décrochage et le soutien à la parentalité, l'accès aux droits et l'aide aux victimes … Ces objectifs permettent de contribuer à l'équilibre du territoire en matière de tranquillité publique.
- En matière de promotion de la santé, la Communauté urbaine d'Arras s'engage via une approche globale, qui vise le changement des comportements et une amélioration de l'état de santé global de la population (cf. partie VI). La Communauté urbaine d'Arras utilise pour cela une large gamme de stratégies, dont l'éducation pour la santé, la communication, l'organisation communautaire et le soutien aux communes
- Des actions spécifiques de solidarité sont également mises en place sur des territoires limitées, identifiés comme ayant des besoins spécifiques. Ainsi, quand la Communauté urbaine d'Arras s'engage sur la rénovation urbaine de certains quartiers, avec des interventions sur la durée, elle exerce sa solidarité sur plusieurs paramètres : habitat, espaces publics, déplacements. Elle dédie un budget sur ces quelques sites et quartiers,

avec l'accord de l'ensemble des communes, pour transformer l'image des quartiers.
En matière fiscale et financière, la solidarité intercommunale s'exerce également. Parmi ces leviers figure la Dotation de Solidarité Communautaire (DSC) qui constitue un mécanisme de péréquation horizontale et un moyen de renforcer les solidarités financières entre la Communauté urbaine d'Arras et ses communes membres, et entre les communes. Concrètement, les communes les moins favorisées perçoivent plus de DSC que les communes plus aisées. Depuis 2000, la Communauté Urbaine d'Arras verse une Dotation de Solidarité Communautaire dont les critères de répartition utilisés visent à réduire les écarts de richesse (potentiel fiscal et revenu des habitants) et à prendre en compte les difficultés de certaines communes confrontées à un nombre important de logements sociaux et à des charges importantes de centralité. La Communauté Urbaine d'Arras se situe en deuxième position parmi les Communauté Urbaines de France qui reversent le plus de DSC par habitant à ses communes membres (en 2014, 62,98€/habitant).

PROJET GRAND ARRAS
VIVRE EN 2030

ÉLABORATION DU PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL

Livret 5
Annexes

Habitat et Logement

Approbation

Arras Communauté Urbaine
39 communes, un seul territoire

SOMMAIRE

PREAMBULE 3

A. Une politique volontariste menée par la Communauté urbaine d'Arras dans le cadre de son Programme Local de l'Habitat ; un PLH approuvé le 26 septembre 2019 3

B. La politique locale de l'habitat : un cadre de référence pour l'ensemble des acteurs locaux et intégrateur 4

C. Des évolutions dans le contexte législatif et institutionnel depuis l'élaboration du PLH 2014-2020 antérieurement en vigueur 4

D. Une élaboration concomitante du SCoT, du PLH et du PLUi qui permet de garantir la cohérence et la compatibilité entre les différents documents de planification 5

I / CARACTERISTIQUES ET EVOLUTIONS DU PARC DE LOGEMENTS DE LA COMMUNAUTE **URBAINE D'ARRAS A L'**ECHELLE DES 39 COMMUNES DE LA CUA (PERIMETRE ANTERIEUR AU 1ER JANVIER 2017) 7

A. La structure du parc de logements 7

B. Modalités et dynamiques de production de logements sur la Communauté urbaine d'Arras 46

II / UNE OFFRE DE LOGEMENTS A ADAPTER ET A FAIRE EVOLUER POUR MIEUX REPONDRE AUX BESOINS ET ATTENTES DES MENAGES 60

A. La taille des logements : un décalage entre l'offre proposée et les besoins liés aux évolutions sociodémographiques 60

B. Des niveaux de prix élevés au regard des capacités financières des ménages locaux 69

C. Une inadéquation à dépasser pour mieux répondre aux besoins en logements et pérenniser l'attractivité résidentielle du territoire 78

D. Des demandes de logement social plus ou moins bien satisfaites selon les profils de ménages demandeurs 88

III / LES BESOINS SPECIFIQUES DE CERTAINS PUBLICS 89

A- Le logement des jeunes 89

B - Le logement des seniors 93

C - Les ménages en parcours d'insertion 98

Préambule

A. Une politique volontariste menée par la Communauté urbaine **d'Arras dans le cadre de son Programme Local de l'Habitat** ; un PLH en approuvé le 26 septembre 2019

La Communauté urbaine d'Arras mène depuis une vingtaine d'années une politique volontariste dans **le domaine de l'habitat et du logement, au travers de ses Programmes locaux de l'Habitat** (1er PLH élaboré en 1996) et en articulation avec d'autres démarches, notamment le Schéma d'Aménagement et de Développement Communautaire, la Charte d'Engagement vers un développement durable, le Plan Climat Energie Territorial, le Plan de Développement Social et Urbain, les Projets de Rénovation Urbaine (PRU)….

La Communauté urbaine d'Arras mobilise un ensemble cohérent d'actions aussi bien en faveur de la construction neuve que de la revitalisation de l'habitat existant, de l'accession à la propriété que du logement abordable, en milieu urbain comme dans les communes périurbaines et rurales ; elle vise à offrir des parcours résidentiels adaptés à tous les profils de ménages.

Ces ambitions sont traduites opérationnellement dans le Programme Local de l'Habitat en cours (2014-2020).

La Communauté Urbaine étant délégataire des aides à la pierre, le PLH doit couvrir l'ensemble du périmètre intercommunal. La Communauté Urbaine a par conséquent fait le choix de réviser le PLH à l'échelle des 46 communes et de poursuivre l'élaboration des trois documents d'urbanisme en cours :

- Un Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi) à l'échelle des 39 communes (périmètre de la CUA antérieur au 1er janvier 2017).
- Un Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi) à l'échelle de 6 des nouvelles communes (Basseux, Boiry-Saint-Martin, Boiry-Sainte-Rictrude, Ficheux, Ransart, Rivière) ayant rejoint la CUA au 1er janvier 2017 et donc une procédure d'élaboration d'un PLUI en commun était en cours ;
- Un Plan Local d'Urbanisme sur la commune de Roeux ayant également rejoint la CUA au 1er janvier 2017 ayant prescrit la révision de son PLU avant leur intégration à la CUA.

Ces documents d'urbanisme (PLUi et PLU) traduisent règlementairement, au travers du zonage et du règlement, les objectifs définis dans le PLH pour la période 2019-2025.

La démarche de révision a été engagée par délibération en date du 22 juin 2017 par la Communauté Urbaine d'Arras afin d'intégrer les 7 communes ayant rejoint l'EPCI au 1er janvier 2017 (Ficheux, Roeux, Rivière, Basseux, Ransart, Boiry-Sainte-Rictrude et Boiry-Saint-Martin). Elle **s'inscrit dans la continuité** de la dynamique engagée dans le précédent PLH.

Le PLH est l'outil de pilotage et de coordination de la politique locale de l'habitat menée par la Communauté ur**baine avec l'appui de ses partenaires**. Le présent PLUi a été finalisé en parallèle de la révision du PLH avec des objectifs partagés et une stratégie de traduction règlementaire à **l'échelle des 39 communes** prenant en compte les souhaits en terme de politiq**ue de mise en œuvre** du PLH.

Depuis, le PLH a été approuvé par délibération du Conseil communautaire du 26 septembre 2019.

B. La politique locale de l'habitat : un cadre de référence pour l'ensemble des acteurs locaux et intégrateur

Le PLH est le cadre de référence pour l'ensemble des acteurs locaux et intégrateur des politiques nationales, régionales et départementales. **L'habitat est une compétence** partagée par différents niveaux de collectivités (Etat, Région, Département, Communauté urbaine, communes) :

- L'Etat demeure garant de la solidarité nationale et de l'accès à un logement décent, pour tout citoyen, quel que soit son territoire de résidence. L'instauration du Droit au Logement Opposable (DALO) en 2007 a institutionnalisé sa responsabilité dans le logement des ménages considérés comme prioritaires.

  L'Etat territorialise les financements accordés au logement selon des zonages renvoyant à la taille démographique des territoires et le degré de tension du marché. Ces zonages s'appliquent aux différents volets de la production de logements (logement social, investissement locatif, accession aidée), ils déterminent les financements mobilisables ainsi que les plafonds de ressources pour l'éligibilité des ménages et les plafonds de loyers applicables.
- La Région Hauts de France apporte des appuis financiers, notamment pour la mise en œuvre des Projets de Rénovation Urbaine ainsi que pour la rénovation et la réhabilitation du parc de logements privés.
- Le Département du Pas-de-Calais traite de différents enjeux de solidarité et de cohésion sociale : copilotage avec l'Etat de la mise en œuvre du Plan Départemental d'Action pour le Logement des Personnes Défavorisées (PDALPDH) et du Plan Départemental de l'Habitat (PDH), gestion du Fond de Solidarité du Logement (FSL), chef de file de l'action en faveur des personnes âgées (schéma gérontologique), amélioration de la vie quotidienne des personnes handicapées…
- Les 46 communes de la CUA, dont les 39 communes concernées par le PLUI, sont des acteurs essentiels de la politique de l'habitat (appuis techniques et / ou financiers à la production et à la réhabilitation du logement, gestion des autorisations de construire, contacts et informations auprès des habitants...).
- D'autres acteurs jouent également un rôle essentiel dans la mise en œuvre des politiques du logement, notamment les opérateurs (bailleurs sociaux, aménageurs, promoteurs), les gestionnaires, le réseau des acteurs de l'hébergement et de l'insertion, le réseau associatif œuvrant dans le domaine du Droit au Logement…

C. Des évolutions dans le contexte législatif et institutionnel depuis l'élaboration du PLH 2014-2020 antérieurement en vigueur

De nouvelles dispositions législatives sont intervenues depuis l'élaboration du PLH 2014-2020 : :

- La loi du 21 février 2014, de programmation pour la ville et la cohésion urbaine, qui définit une nouvelle géographie prioritaire de la politique de la ville et conforte l'intercommunalité comme chef de file des questions de rééquilibrage territorial et de mixité sociale.
- La loi du 24 mars 2014, pour l'Accès au Logement et un Urbanisme Rénové (ALUR) qui comprend de nombreuses mesures ayant un impact sur l'habitat et les politiques locales correspondantes et qui offre de nouvelles opportunités / nouveaux outils.
- La loi du 17 août 2015, de transition énergétique qui incite notamment à la rénovation énergétique des logements.
- La loi du 28 décembre 2015 portant sur l'adaptation de la société au vieillissement visant à anticiper les conséquences du vieillissement de la population sur la vie sociale et les politiques publiques.
- La loi Egalité et Citoyenneté du 27 janvier 2017 qui a mis en place différentes mesures pour favoriser la mixité sociale au travers des politiques de l'habitat et du logement (peuplement).



- Le projet de loi dit Elan compte 64 articles, répartis en quatre titres. La loi vise à « construire plus, mieux et moins cher », à organiser « l'évolution du secteur du logement social », à « répondre aux besoins de chacun et favoriser la mixité sociale » et à « améliorer le cadre de vie ».

  La restructuration du tissu HLM, dans la suite de l'article 126 de la loi de finances 2018, qui décline un changement de modèle économique du logement social avec notamment la baisse concomitante des APL et des loyers pratiqués dans le parc social, ne sera pas sans impact sur la programmation sur les 3 années à venir le temps pour les organismes de « digérer » la réforme et de retrouver un équilibre financier et organisationnel.

D. Une élaboration concomitante du SCoT, du PLH et du PLUi qui permet de garantir la cohérence et la compatibilité entre les différents documents de planification

Le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (« qui ne vaut pas PLH ») doit être compatible avec le Programme Local de l'Habitat qui lui-même doit être compatible avec le Schéma de Cohérence Territorial (SCoT).

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de la région d'Arras de l'Arrageois a été approuvé par délibération du Comité Syndical en date du 26 juin 2019. Il fixe un cadre de référence ambitieux pour le territoire en matière de développement et de qualité résidentiels. Dans son Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO), le SCoT fixe les orientations suivantes en matière d'habitat :

- « Mettre en œuvre une politique de l'habitat solidaire en faveur des actifs et d'une mixité sociale et générationnelle affirmant l'attractivité d'un territoire qui offre un projet de vie et cultive le bien vivre ensemble », au travers de 4 axes stratégiques :
  - Diversifier l'offre de logements.
  - Développer l'offre de logements aidés (locatifs à loyer modéré ou accession aidée, c'est-à-dire soumise à des conditions de ressources pour les bénéficiaires).
  - Optimiser le parc existant, en améliorant notamment sa performance thermique.
  - Renforcer la qualité et l'innovation dans l'offre de logements.
- Limiter la consommation d'espace en extension et privilégier l'envelopper urbaine. Différents leviers seront mobilisés dans ce sens :
  - Le renforcement des poids résidentiels et démographiques des pôles.
  - L'optimisation de la mobilisation du tissu urbain et du bâti existant (dents creuses, remise sur le marché de logements vacants...) tout en préservant un cadre de vie de qualité.
  - Une enveloppe de consommation d'espace maximale à 20 ans est définie pour chaque strate géographique. Des densités moyennes de logements à l'hectare sont inscrites dans le SCoT
- Réduire la consommation énergétique dans le parc de logements et lutter contre la précarité énergétique : poursuivre les politiques locales visant à l'amélioration de la performance énergétique du bâti, organiser la mise en réseau des acteurs de la réhabilitation et faciliter leur montée en compétence.

Le SCoT fixe pour la CUA – à l'échelle des 46 communes – un objectif de production de 13 455 logements sur 20 ans, soit environ 673 logements par an en moyenne. Cela équivaut à 640 logements par an à l'échelle des 39 communes. Ces objectifs sont territorialisés par strate géographique (Arras, communes urbaines, pôles relais, communes rurales).

Le Programme Local de l'Habitat en cours de révision approfondira la définition des objectifs de production de logements nouveaux pour la CUA :



- Il territorialisera l'objectif de 673 logements par commune ou par groupe de communes.
- Il déclinera les objectifs selon les types d'offres / de produits (logement locatif à loyer modéré, accession aidée, offres libres).
- Il déterminera les actions à conforter et les moyens à mobiliser pour mettre en œuvre ces objectifs.

Le PLUi couvre les 39 communes correspondant au périmètre de la CUA antérieur au 1er janvier **2017. Dans le PLH, l'obje**ctif défini pour ce périmètre à 39 communes équivaut à 640 logements nouveaux par an (sur le**s 673 logements définis par le SCOT à l'échelle des 46 communes**).

I / Caractéristiques et évolutions du parc de logements de la Communauté urbaine d'Arras à l'échelle des 39 communes de la CUA (périmètre antérieur au 1er janvier 2017)

A. La structure du parc de logements

La structure du parc est relativement diversifiée à l'échelle intercommunale ; elle présente des spécificités par rapport aux agglomérations de comparaison, notamment :

- Un poids des propriétaires occupants qui, même s'il reste plus élevé que sur d'autres agglomérations de la région, est orienté à la baisse ;
- Une offre de T3 et de T4 moins développée, un parc de grands logements plus important…

Les actions menées ces dernières années ont globalement contribué à diversifier les statuts d'occupation et les typologies de logements dans les différents secteurs du territoire ; cependant, le profil de l'offre d'habitat reste contrasté et se traduit par des disparités de peuplement, observables à différentes échelles (entre les secteurs, les communes, les parcs de logements et au sein même des différents segments de l'offre).

Différentes actions mises en œuvre ou en cours contribuent à requalifier le parc ancien, social et privé. Cependant, la requalification de ce parc nécessite d'être poursuivie, au regard des besoins d'intervention. Les besoins sont différenciés selon les patrimoines et les secteurs du territoire : rénovation thermique du parc, remise sur le marché de logements vacants, lutte contre l'habitat indigne…

1. UNE OFFRE DE LOGEMENTS PLUS OU MOINS DIVERSIFIEE SELON LES COMMUNES

a. Répartition et statuts des résidences principales

En 2014, la structure du parc de résidences principales de la Communauté urbaine est relativement diversifiée : 54% de propriétaires occupants, 23% de locataires dans le parc social et 22% de locataires dans le parc locatif privé.

	Propriétaires occupants				Locataires du parc privé				Locataires du parc social				Hébergés gratuitement			
	1990	1999	2011	2014	1990	1999	2011	2014	1990	1999	2011	2014	1990	1999	2011	2014
CUA	**58%**	**55%**	**54%**	**54%**	**16%**	**19%**	**22%**	**22%**	**22%**	**23%**	**22%**	**23%**	**4%**	**3%**	**2%**	**1%**
Département	56%	56%	57%	57%	19%	18%	22%	21%	14%	19%	18%	20%	11%	7%	3%	2%
Région	55%	55%	56%	58%	20%	20%	22%	22%	17%	20%	19%	19%	7%	5%	2%	2%
France	54%	55%	58%	58%	25%	25%	25%	25%	15%	16%	15%	15%	6%	5%	2%	2%

Source : Insee

	Propriétaires occupants		Locataires du parc privé		Locataires du parc social		Hébergés gratuitement	
	1999	2014	1999	2014	1999	2014	1999	2014
CUA	**55%**	**54%**	**19%**	**22%**	**23%**	**23%**	**3%**	**1%**
CA du Boulonnais	47%	48%	23%	24%	27%	27%	2%	1%
CA Valenciennes Métropole	50%	50%	21%	26%	24%	22%	5%	2%
CA du Douaisis (C.A.D.)	53%	54%	18%	20%	22%	24%	7%	3%
Métropole Européenne de Lille	50%	50%	23%	26%	24%	23%	3%	1%
CA Chartres Métropole	52%	55%	17%	20%	28%	24%	3%	1%
CA de Blois Agglopolys	56%	59%	20%	22%	21%	17%	3%	2%
CA du Beauvaisis	48%	52%	19%	23%	30%	24%	3%	2%
CA Le Grand Chalon	52%	57%	23%	24%	22%	17%	3%	2%

Source : Insee

Par rapport aux moyennes des territoires de référence (département, région et agglomérations de comparaison), la Communauté urbaine présente des spécificités :

- Le poids des propriétaires occupants est inférieur aux moyennes constatées aux niveaux régional et départemental. Cependant, il reste plus élevé que dans la plupart des agglomérations régionales de comparaison. A noter qu'il est inférieur à la moyenne constatée dans les EPCI de même taille, avec une population comprise entre 100 000 et 150 000 habitants (57,7%).
- Le poids du parc locatif privé est inférieur à celui des autres agglomérations régionales (entre 20 et 26%) mais est comparable à celui des agglomérations de comparaison extrarégionales.

La structure du parc a connu des évolutions non négligeables depuis 1990 :

- Une nette diminution du poids des propriétaires occupants, de 58% en 1990 à 54% en 2014. Cette tendance est à l'inverse de celles observées dans les agglomérations de comparaison (progression des propriétaires occupants), notamment extrarégionales (stabilisation dans les agglomérations de comparaison situées dans la région).
- Un renforcement du poids du parc locatif privé, de 16% en 1990 à 19% en 1999 et 22% en 2014, en lien avec la production de nombreux programmes d'investissement locatif. Ces programmes ont été essentiellement développés dans la ville-centre et les villes de la 1ère couronne. Ce phénomène est également observable dans les agglomérations de comparaison.
- Le poids des ménages logés dans le parc locatif social est relativement stable depuis 1990, tandis qu'il a eu tendance à baisser dans les autres agglomérations.

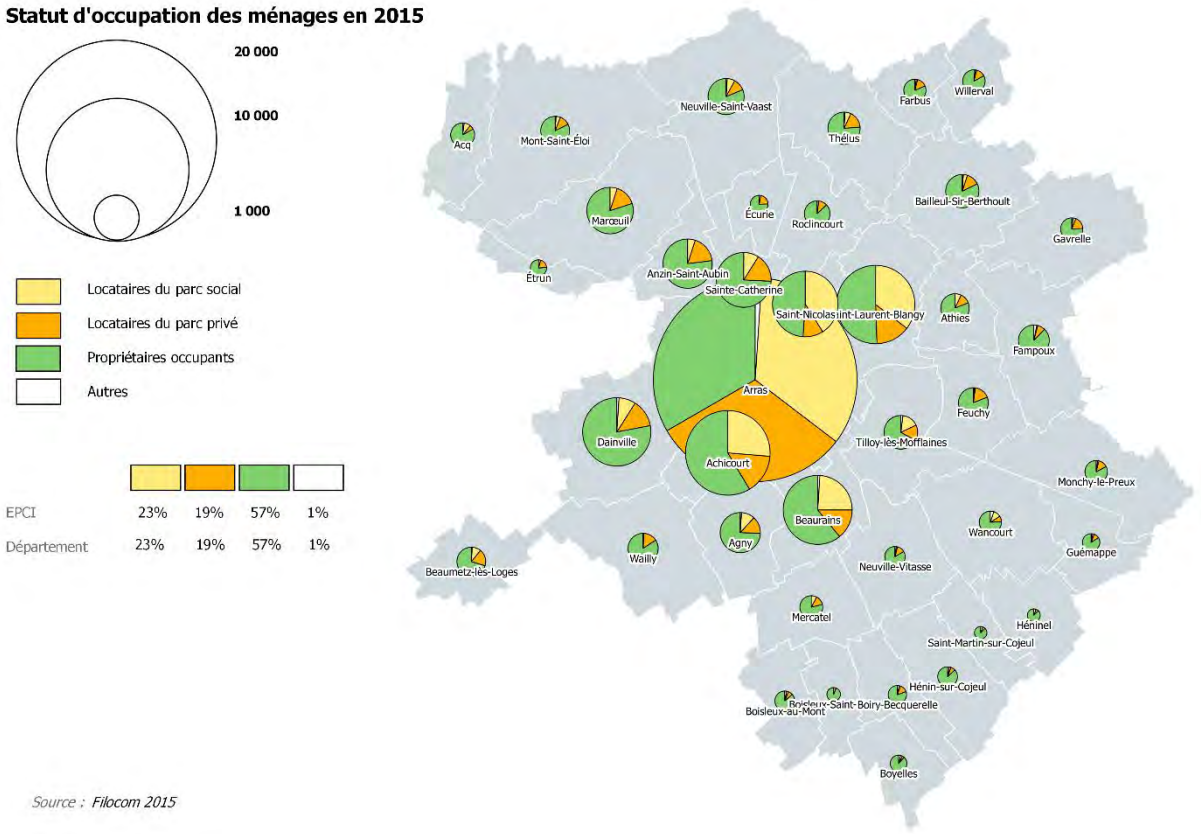
Le profil de l'offre d'habitat n'est pas uniforme sur l'ensemble du territoire de la Communauté urbaine, celle-ci est plus ou moins diversifiée selon les secteurs et les communes.

La ville d'Arras propose une offre d'habitat diversifiée *(source : Filocom 2015) :*

- 33,4% des ménages sont propriétaires occupants.
- 31,4% locataires du parc privé.
- 34,1% sont locataires du parc social et des collectivités territoriales.

Dans les communes urbaines hors Arras *(source : Filocom 2015)* :

- Le poids des propriétaires occupants, de 63%, est supérieur à la moyenne de la Communauté Urbaine (57%),
- Le parc locatif est représenté : 23% des ménages sont locataires du parc social et des collectivités territoriales et 14% du parc privé.



Dans les pôles ruraux et les communes rurales, respectivement 79% et 86% des ménages sont propriétaires occupants *(source : Filocom 2015*). Le parc locatif y est peu représenté.

Les actions entreprises ont globalement permis de diversifier la structure du parc de logements dans la grande majorité des communes *(source : Insee - cf. tableau page suivante)* :

- Le poids des propriétaires occupants est orienté à la baisse dans la majorité des communes, à l'exception de certaines communes rurales (Boiry-Becquerelle, Beaumetz-lès-Loges, Fampoux…).
- Le poids du parc locatif privé a progressé dans la plupart des communes, notamment à Arras (23% en 1990, 32% en 2014).
- Le parc locatif social s'est également développé de manière relativement diffuse mais avec une ampleur moindre que le locatif privé.

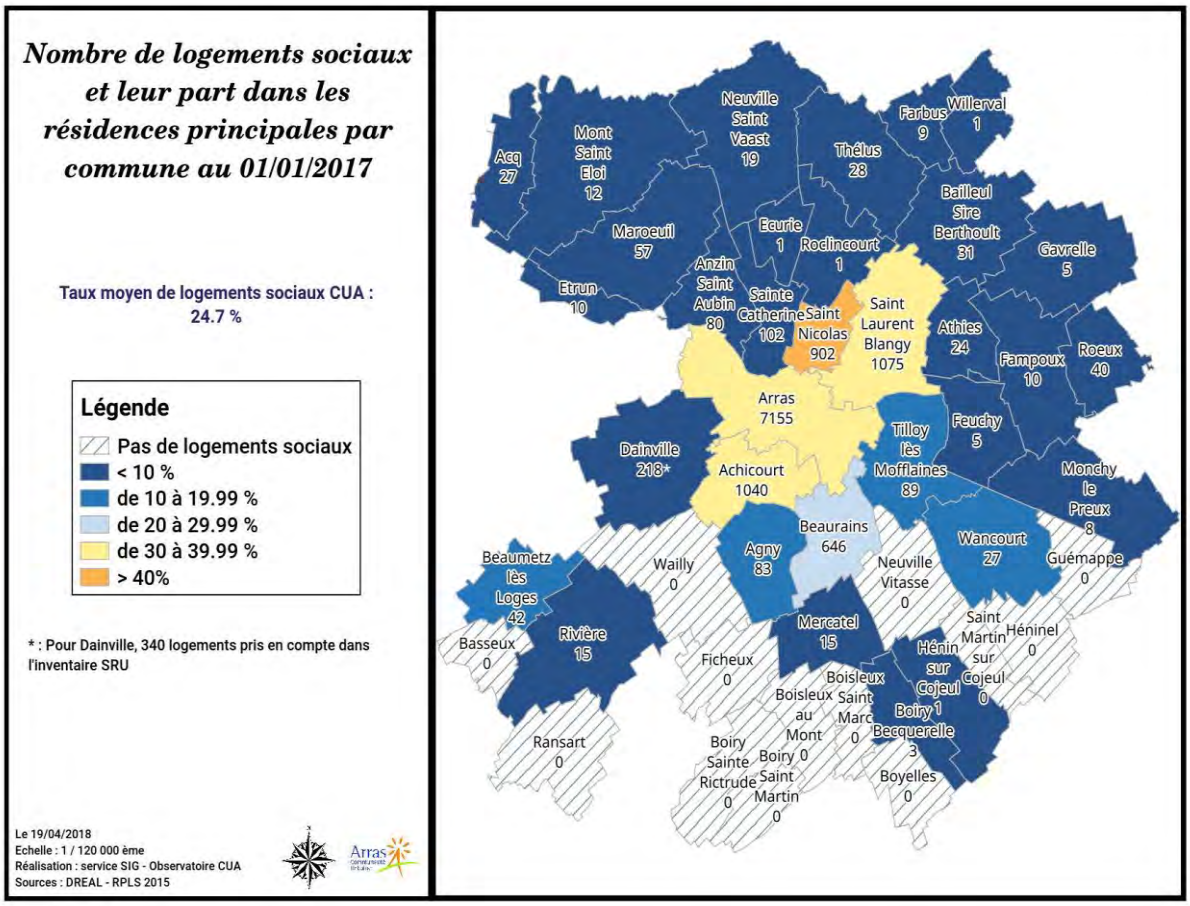
	PROPRIETAIRES OCCUPANTS				LOCATAIRES DU PARC PRIVE				LOCATAIRES HLM				HEBERGES GRATUITEMENT			
	1990	**1999**	**2009**	**2014**	**1990**	**1999**	**2009**	**2014**	**1990**	**1999**	**2009**	**2014**	**1990**	**1999**	**2009**	**2014**
Achicourt	64%	61%	60%	58%	13%	13%	13%	15%	22%	25%	26%	26%	2%	1%	1%	1%
Acq	87%	88%	89%	83%	8%	7%	8%	13%	0%	1%	0%	2%	6%	4%	3%	2%
Agny	83%	83%	77%	76%	12%	9%	13%	13%	2%	7%	10%	10%	3%	1%	1%	1%
Anzin-Saint-Aubin	89%	88%	81%	76%	10%	10%	13%	17%	0%	1%	5%	6%	2%	1%	1%	1%
Arras	37%	34%	33%	34%	23%	28%	33%	32%	35%	34%	32%	33%	6%	4%	3%	2%
Athies	85%	83%	82%	81%	9%	8%	11%	13%	3%	8%	6%	5%	3%	2%	1%	1%
Bailleul-Sir-Berthoult	87%	86%	87%	83%	10%	12%	10%	12%	0%	1%	2%	4%	3%	2%	2%	1%
Beaumetz-lès-Loges	75%	68%	73%	72%	16%	18%	17%	18%	0%	8%	7%	8%	8%	6%	3%	3%
Beaurains	77%	71%	64%	60%	9%	9%	14%	15%	10%	18%	21%	24%	3%	2%	1%	1%
Boiry-Becquerelle	85%	85%	86%	89%	10%	10%	13%	11%	0%	1%	1%	1%	5%	4%	0%	0%
Boisleux-au-Mont	86%	85%	89%	92%	13%	11%	8%	6%	0%	0%	0%	0%	1%	4%	3%	2%
Boisleux-Saint-Marc	86%	98%	94%	93%	8%	2%	6%	7%	0%	0%	0%	0%	6%	0%	0%	0%
Boyelles	81%	83%	92%	93%	11%	12%	7%	6%	0%	0%	0%	0%	8%	5%	1%	1%
Dainville	85%	82%	79%	78%	11%	11%	13%	14%	3%	5%	7%	7%	2%	2%	1%	1%
Écurie	89%	78%	73%	79%	4%	17%	25%	17%	0%	1%	0%	0%	6%	3%	2%	3%
Étrun	77%	78%	76%	77%	6%	9%	17%	14%	8%	9%	6%	8%	8%	4%	2%	1%
Fampoux	88%	90%	91%	91%	9%	8%	7%	7%	0%	1%	0%	1%	4%	2%	1%	1%
Farbus	84%	87%	84%	83%	8%	10%	12%	15%	0%	0%	0%	0%	7%	3%	4%	2%
Feuchy	83%	82%	84%	82%	15%	15%	14%	16%	0%	1%	1%	1%	2%	3%	2%	1%
Gavrelle	81%	87%	88%	84%	15%	6%	10%	12%	0%	3%	1%	2%	3%	3%	1%	1%
Guémappe	92%	94%	89%	92%	5%	5%	11%	8%	0%	0%	0%	0%	3%	2%	1%	1%
Héninel	84%	88%	90%	89%	10%	10%	9%	11%	0%	0%	0%	0%	6%	1%	1%	0%
Hénin-sur-Cojeul	87%	92%	93%	92%	7%	5%	4%	8%	0%	0%	0%	0%	6%	3%	3%	0%
Maroeuil	84%	85%	81%	81%	8%	7%	11%	14%	5%	6%	6%	4%	3%	3%	2%	1%
Mercatel	83%	80%	80%	82%	12%	13%	13%	13%	0%	6%	6%	3%	4%	2%	1%	1%
Monchy-le-Preux	89%	92%	91%	90%	7%	4%	4%	6%	0%	0%	4%	3%	5%	4%	2%	1%
Mont-Saint-Éloi	85%	86%	85%	84%	11%	8%	11%	12%	0%	3%	3%	3%	4%	3%	2%	1%
Neuville-Saint-Vaast	87%	90%	88%	84%	9%	7%	9%	12%	0%	0%	2%	3%	4%	3%	2%	1%
Neuville-Vitasse	84%	85%	88%	83%	10%	10%	11%	16%	0%	0%	0%	0%	6%	5%	1%	2%
Roclincourt	90%	93%	93%	91%	6%	6%	5%	8%	0%	0%	0%	0%	4%	1%	2%	1%
Sainte-Catherine	82%	81%	78%	77%	15%	15%	18%	18%	0%	0%	2%	4%	3%	4%	2%	2%
Saint-Laurent-Blangy	65%	61%	54%	50%	13%	12%	16%	15%	19%	25%	29%	34%	3%	2%	1%	1%
Saint-Martin-sur-Cojeul	92%	83%	91%	93%	4%	14%	9%	8%	0%	0%	0%	0%	4%	3%	0%	0%
Saint-Nicolas	49%	47%	47%	50%	7%	7%	9%	10%	43%	45%	43%	40%	2%	2%	1%	1%
Thélus	82%	82%	77%	77%	12%	14%	16%	17%	0%	1%	5%	5%	6%	3%	2%	1%
Tilloy-lès-Mofflaines	72%	68%	67%	69%	11%	10%	17%	14%	14%	18%	14%	14%	3%	4%	3%	3%
Wailly	88%	89%	90%	87%	5%	7%	10%	12%	0%	0%	0%	0%	7%	4%	0%	0%
Wancourt	68%	70%	74%	75%	16%	13%	20%	17%	12%	12%	4%	5%	4%	5%	2%	3%
Willerval	94%	92%	89%	90%	5%	6%	10%	9%	0%	0%	0%	0%	2%	2%	0%	1%

Arras	37%	34%	33%	34%	23%	28%	33%	32%	35%	34%	32%	33%	6%	4%	3%	2%
Communes urbaines hors Arras	70%	68%	64%	63%	11%	11%	14%	14%	17%	20%	21%	22%	2%	2%	1%	1%
Pôles relais	83%	82%	80%	79%	10%	11%	13%	15%	2%	4%	5%	5%	5%	3%	2%	1%
Communes rurales	86%	86%	86%	86%	9%	9%	10%	11%	1%	2%	2%	2%	4%	3%	2%	1%
CUA (ensemble des 39 communes)	58%	55%	54%	54%	16%	19%	22%	22%	22%	23%	22%	23%	4%	3%	2%	1%

Source : Insee

L'offre de logements locatifs sociaux est inégalement répartie sur le territoire, elle est **principalement concentrée dans le cœur d'agglomération (Arras et les communes** urbaines).

Malgré les efforts de rééquilibrage territorial entrepris ces dernières années, le parc de logements locatifs sociaux reste essentiellement localisé dans la ville-centre et dans les communes de Saint-Nicolas, Saint-Laurent-Blangy, Achicourt et Beaurains. Arras concentre 60% de l'offre en logements locatifs aidés (bailleurs sociaux) de la CUA.



Selon l'article 55 de la loi « Solidarité Renouvellement Urbains » du 13 décembre 2000, les communes de la Communauté urbaine de plus de 3 500 habitants doivent atteindre le seuil de 20% de logement locatif social au sein de leur parc de résidences principales à horizon 2025.

Six communes sur 39 ont plus de 3 500 habitants et doivent atteindre le seuil de 20 % de Logements sociaux (Achicourt, Arras, Beaurains, Dainville, Saint Laurent Blangy, Saint Nicolas, commune pour laquelle le seuil est largement dépassé). Seule la commune de Dainville ne satisfait pas à cette obligation mais a engagé une politique volontariste de rattrapage et est passée de 13% en 2014 à 14,6% en 2017 notamment à travers une opération d'habitat d'intérêt communautaire conduite sur le Champ Bel Air.

Sainte-Catherine est désormais également concernée par cette obligation.

Pour être en capacité d'atteindre les objectifs, les communes de Dainville et de Sainte-Catherine ont mis en place des Secteurs de Mixité Sociale (SMS) dans leur Plan Local d'Urbanisme en vigueur. Ces derniers portent sur toute la zone urbaine et/ou à urbaniser du territoire communal et s'applique de la manière suivante :

- Dainville : 25% minimum de logements locatifs sociaux en zone mixte urbaine ou à urbaniser pour toute opération d'au moins 4 logements.

- Sainte-Catherine : 30% minimum de logements locatifs sociaux en zone mixte urbaine ou à urbaniser pour toutes les opérations d'au moins 10 logements.

Une commune reste en veille par rapport au seuil des 3500 habitants : Anzin Saint Aubin.

b. Typologie des logements et des résidences principales

NB : Pour les analyses de cette section, différentes sources de données ont été utilisées :

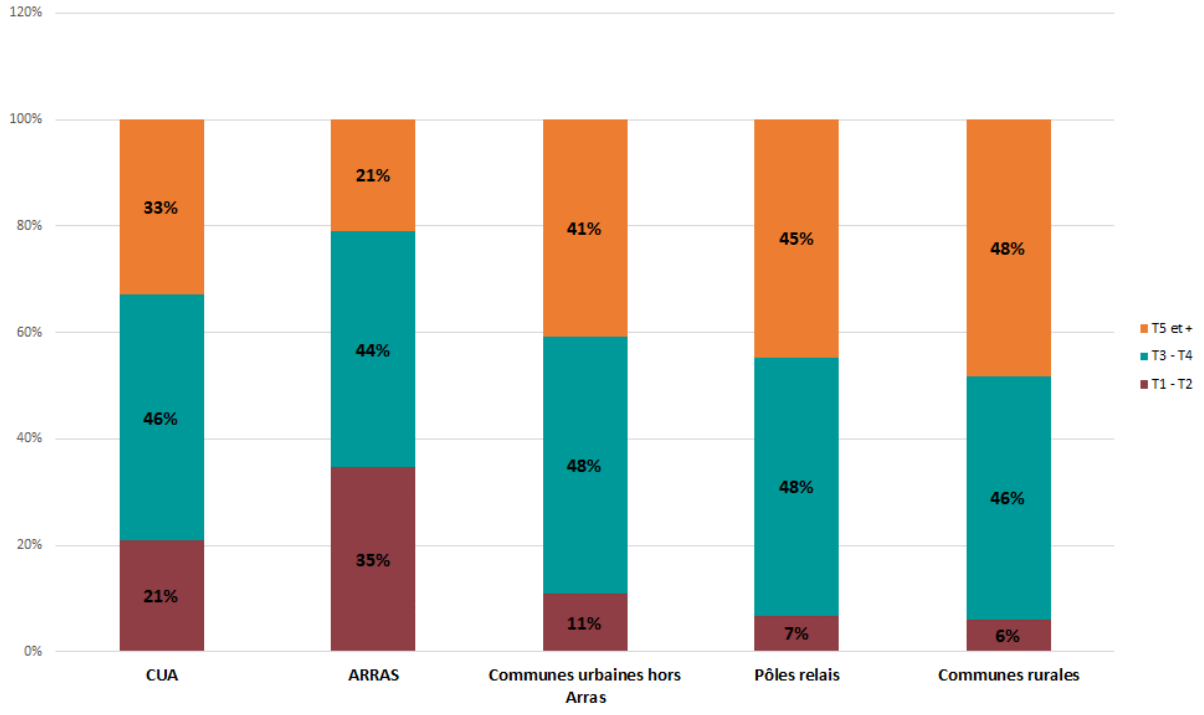
- *Les données Filocom entre 2007 et 2015 **sur l'ensemble du parc de logements (résidences** principales, résidences secondaires et logements occasionnels, logements vacants).*
- *Les données Insee entre 1990 et 2014 sur les résidences principales.*

Le parc de logement - résidences principales, résidences secondaires, logements vacants (source : Filocom)

La typologie du parc est différenciée selon les types de communes.

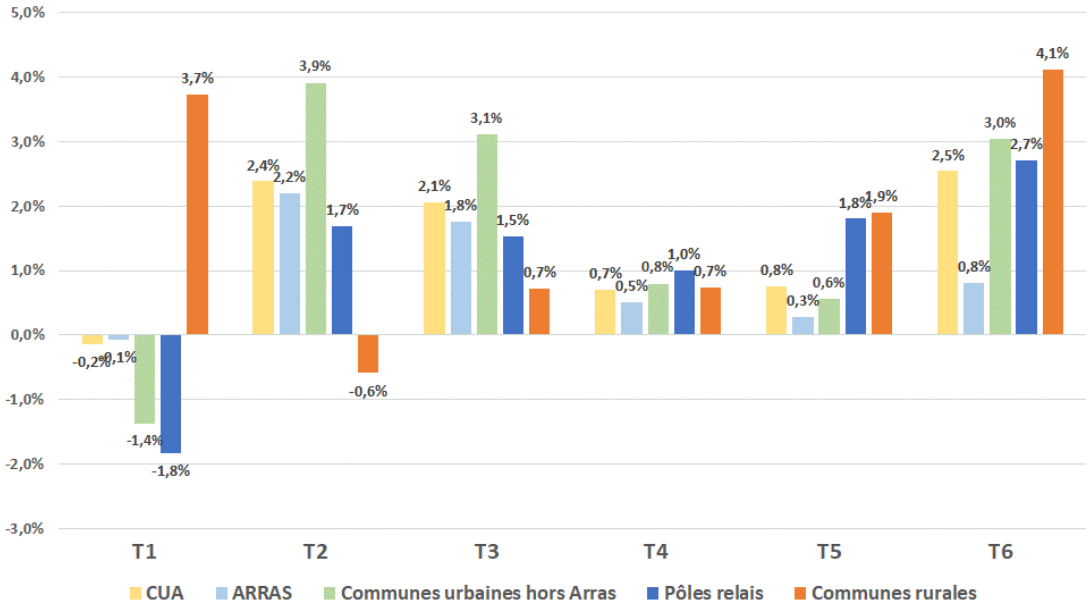
- Dans la ville-centre, le poids des petits logements (T1 et T2) est plus important (35%). A contrario, le poids des grands logements (T5 et +) est nettement moins important (21%) que dans le reste du territoire de la CUA (33%).
- Dans les autres communes, le parc de petits logements (1 et 2 pièces) est très limité, il représente 11% du parc sur les communes urbaines, 7% dans les pôles relais et 6% sur les communes rurales.
- Le profil de l'offre est peu différencié entre les communes urbaines et les pôles relais.

Taille des logements selon les types de communes
(Source : Filocom 2015)



Evolution de la typologie des logements par secteur géographique entre 2007 et 2015 - Taux d'évolution en moyenne annuelle

(Source : Filocom 2007, 2015)



N.B. : certains taux d'évolution doivent être analysés avec prudence, compte tenu du volume limité en valeur absolue de logements auxquels ils se rapportent.

La taille des logements a évolué différemment en fonction des secteurs géographiques :

- Sur la Ville-centre, ce sont principalement les T2 qui se sont développés et, dans une moindre mesure, les T3. En revanche, le développement de l'offre de logements de grande taille (T4, T5 et T6) a été limité comparé à la tendance constatée à l'échelle intercommunale.
- Dans les communes urbaines, ce sont principalement les T2-T3, mais aussi les T6, qui ont le plus progressé. A noter une diminution des T1.
- Dans les pôles relais, ce sont principalement les T6 qui se sont développés et à moindre mesure les T5, les T2 et les T3. À noter la plus forte diminution de T1 par rapport au reste du territoire de la CUA.
- Dans les communes rurales, ce sont principalement des très grands logements (T6 et T5 dans une moindre mesure) qui ont été créés mais aussi des T1 (à relativiser, compte tenu du nombre de logements concernés, 74 logements en 2015). À noter, une diminution des T2.

La typologie du parc a donc connu une diversification dans les différents secteurs et communes de la Communauté urbaine mais de manière plus ou moins marquée. Certaines typologies connaissent encore un développement limité dans certains types de communes voire sont en recul.

Zoom sur les résidences principales (source : Insee)

Le poids des résidences principales de 1 et 2 pèces est globalement comparable à celui des agglomérations de comparaison (à l'exception de la Métropole Européenne de Lille). A noter qu'il est supérieur au taux constaté sur la Communauté d'agglomération du Boulonnais et la Communauté d'agglomération du Douaisis.

L'offre de grands logements (5 pièces et plus) est globalement plus importante que dans les territoires de comparaison.

En revanche, la part de logements de taille intermédiaire (T3 et T4) est moins élevée sur la Communauté urbaine (40,7% contre 45 à 50% sur les agglomérations hors région)

	1 - 2 pièces				3 - 4 pièces				5 pièces et plus			
	1990	1999	2011	2014	1990	1999	2011	2014	1990	1999	2011	2014
CUA	**11,4%**	**15,3%**	**15,5%**	**15,5%**	**44,4%**	**42,8%**	**39,3%**	**40,7%**	**44,2%**	**42,0%**	**45,1%**	**43,8%**
Département	9,4%	10,2%	9,4%	11,8%	49,0%	46,4%	41,4%	42,3%	41,6%	43,4%	49,2%	45,9%
Région	11,8%	13,0%	13,0%	14,8%	46,7%	44,0%	39,4%	41,7%	41,5%	43,0%	47,6%	43,5%
France	19,0%	19,1%	18,2%	18,4%	51,5%	49,2%	46,2%	46,2%	29,5%	31,7%	35,5%	35,4%

	1 - 2 pièces		3 - 4 pièces		5 pièces et plus	
	1999	2014	1999	2014	1999	2014
CUA	**15,3%**	**15,5%**	**42,8%**	**40,7%**	**42,0%**	**43,8%**
CA du Boulonnais	14,3%	15,1%	48,1%	43,7%	37,6%	41,2%
CA Valenciennes Métropole	14,2%	16,3%	44,4%	38,7%	41,3%	45,0%
CA du Douaisis (C.A.D.)	12,5%	11,7%	45,9%	40,5%	41,7%	47,8%
Métropole Européenne de Lille	20,3%	22,3%	41,1%	38,4%	38,6%	39,4%
CA Chartres Métropole	17,4%	17,6%	50,0%	45,3%	32,6%	37,1%
CA de Blois Agglopolys	16,9%	15,7%	51,1%	46,7%	32,1%	37,6%
CA Le Grand Chalon	16,6%	15,3%	54,1%	49,7%	29,3%	35,0%

Source : Insee

La part des 1-2 pièces et des 5 pièces et plus a progressé depuis 1999. A contrario, le poids des logements de taille intermédiaire (3 et 4 pièces) est en légère diminution. Ces évolutions sont également observables dans les agglomérations de comparaison.

2. DES DISPARITES DE PEUPLEMENT LIEES AUX PROFILS DES OFFRES D'HABITAT

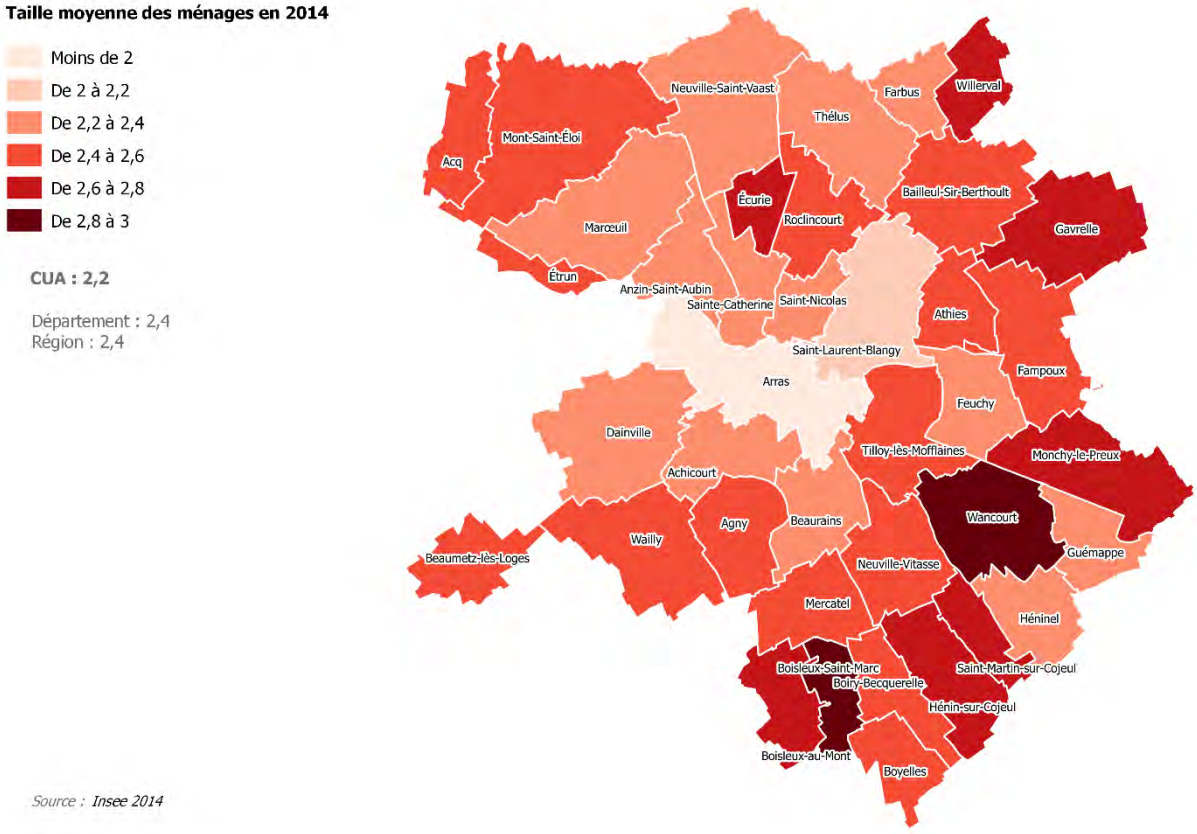
a. Des disparités de peuplement entre les communes…

La taille moyenne des ménages à l'échelle de la Communauté urbaine est de 2,2 personnes par ménage en 2014. Elle est légèrement inférieure à la taille moyenne des ménages des agglomérations régionales de comparaison. En revanche, elle est comparable à celles des agglomérations extrarégionales retenues à titre de comparaison dans le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal.

	Nombre moyen de personnes par ménage en 2014
CUA	2,2
CA du Boulonnais	2,3
CA Valenciennes Métropole	2,3
CA du Douaisis (C.A.D.)	2,4
Métropole Européenne de Lille	2,3
CA Chartres Métropole	2,2
CA de Blois Agglopolys	2,2
CA du Beauvaisis	2,2
CA Le Grand Chalon	2,1

Source : Insee

En lien avec l'offre d'habitat, le profil des résidents est différencié selon les secteurs et communes du territoire. Les deux indicateurs décrits ci-après (taille moyenne des ménages et revenu fiscal moyen) illustrent ces disparités de peuplement.



La taille moyenne des ménages varie selon les secteurs de la Communauté urbaine :

- En 2014, elle est de 1,97 personnes par ménage sur la Ville d'Arras, soit une taille inférieure à la moyenne constatée à l'échelle intercommunale (2,2). Ceci est à mettre en lien avec le rôle que joue la ville-centre dans l'accueil des petits ménages (jeunes, seniors…).
- Elle est globalement comprise entre 2,2 et 2,5 sur la majorité des communes urbaines hors Arras.
- Et supérieure à 2,8 dans certaines communes rurales telles que Wancourt et Boisleux-Saint-Marc.

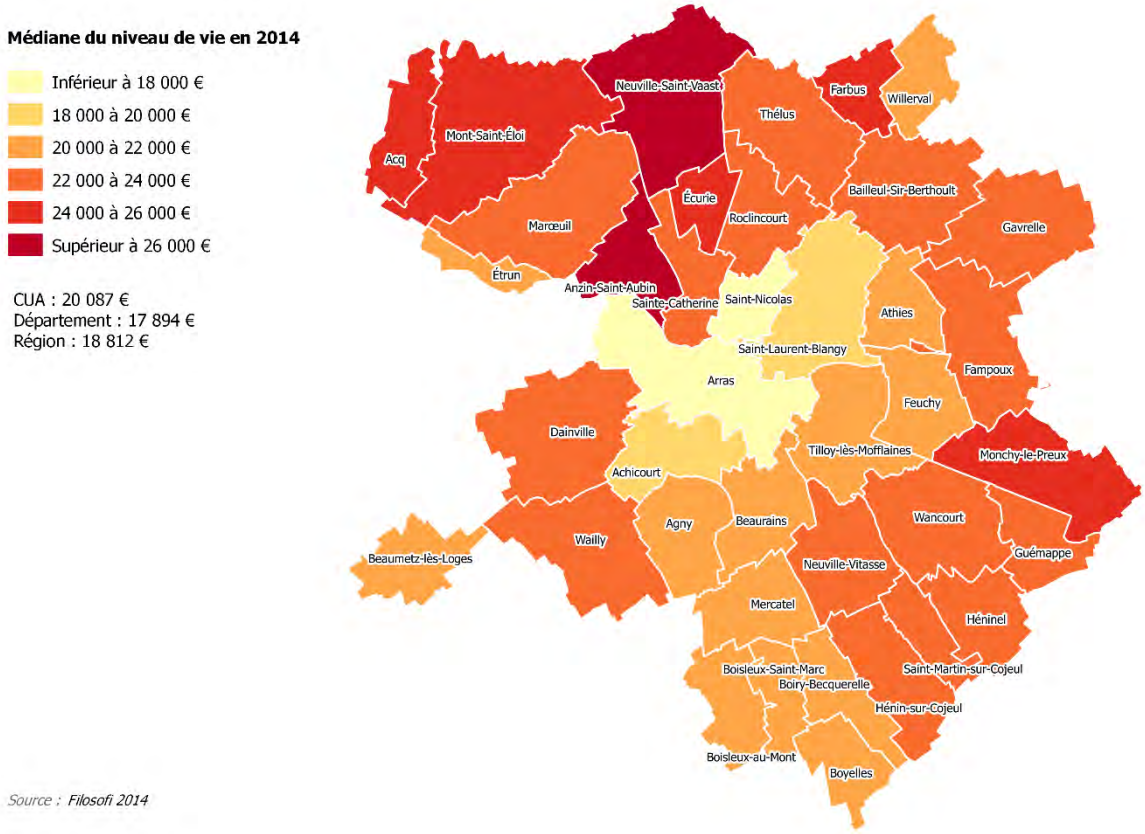
Dans les communes urbaines et rurales, la taille des ménages est relativement élevée, du fait de la présence de familles.

Les disparités sont également observables s'agissant des niveaux de revenus des ménages.

Le revenu médian annuel par Unité de Consommation à l'échelle intercommunale est de 20 087 € en 2014. Il est supérieur aux moyennes départementale et régionale.

Unité de consommation = système de pondération attribuant un coefficient à chaque membre du ménage et permettant de comparer les niveaux de vie de ménages de tailles ou de compositions différentes.

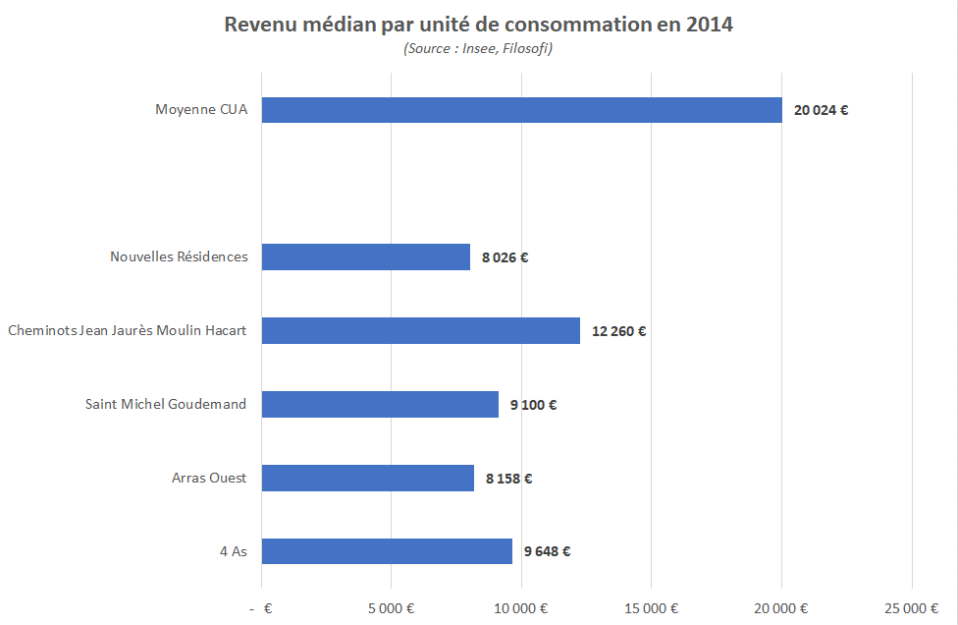
- *1 UC pour le premier adulte du ménage.*
- *0,5 UC pour les autres personnes de 14 ans ou plus.*
- *0,3 UC pour les enfants de moins de 14 ans*



Source : Filosofi 2014

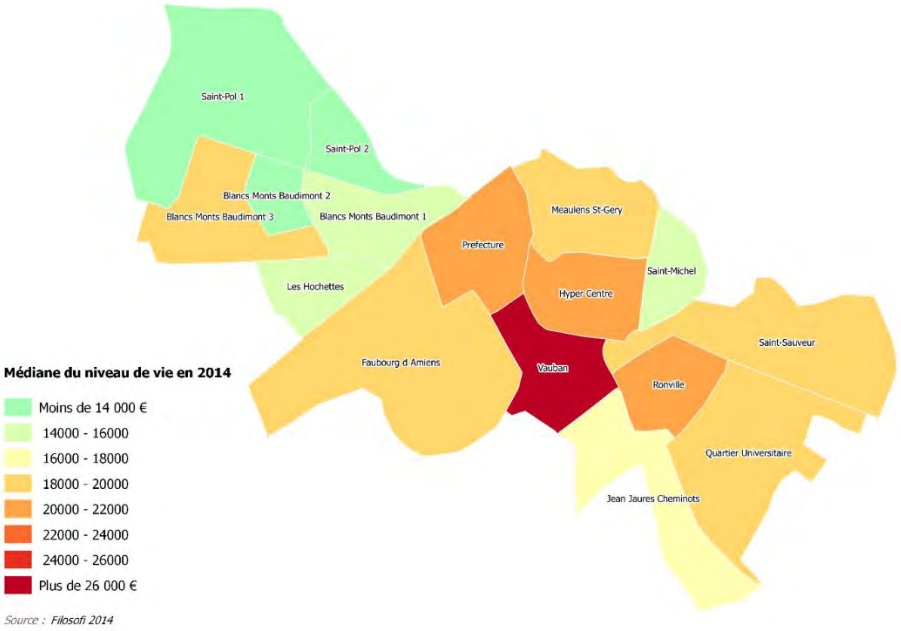
Au sein de la Communauté urbaine, on constate un écart relativement important entre les secteurs, les « couronnes », s'agissant du revenu médian des ménages par unité de consommation en 2014 :

- Un revenu fiscal moyen inférieur sur la Ville d'Arras.
- Plus on s'éloigne du « centre », plus le revenu fiscal moyen tend à augmenter.



Des poches de pauvreté sont également présentes à l'échelle du territoire communautaire, notamment dans les quartiers relevant de la géographie prioritaire où le revenu annuel médian par unité de consommation est compris entre 8 026 € pour Les Nouvelles Résidences et 12 260 € pour Cheminots-Jean Jaurès – Moulin Hacart.

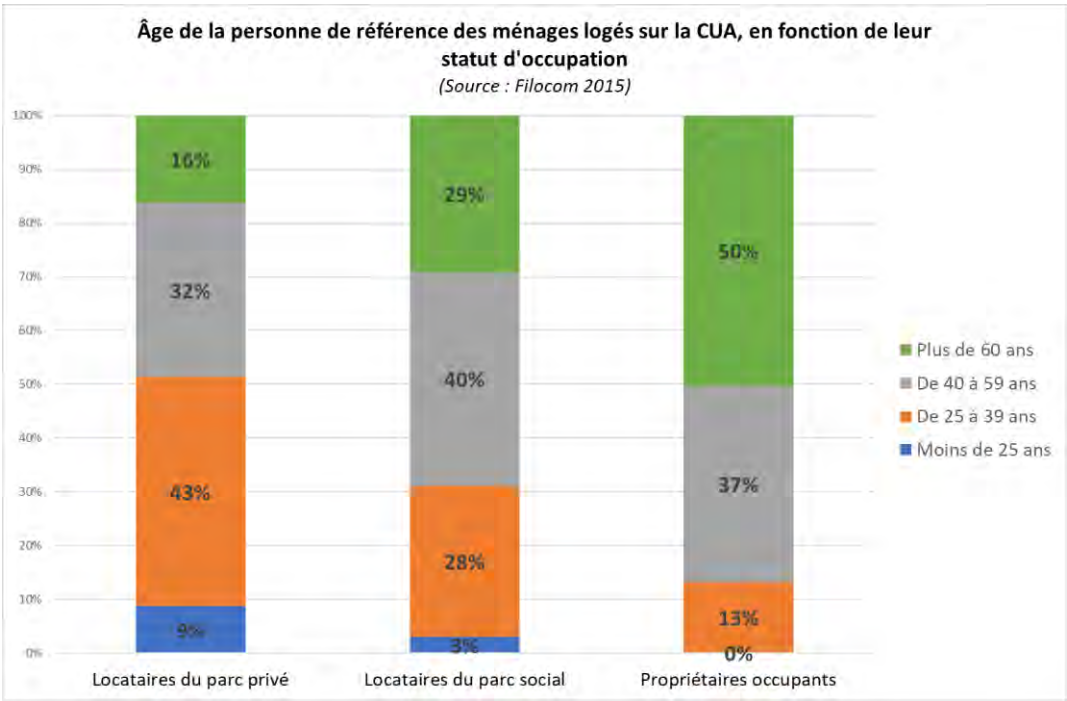
Des disparités peuvent aussi être observées **entre les quartiers de la ville d'Arras.** En 2014, le revenu médian annuel par unité de consommation varie du simple au double selon les quartiers.



b. Entre les parcs de logements…

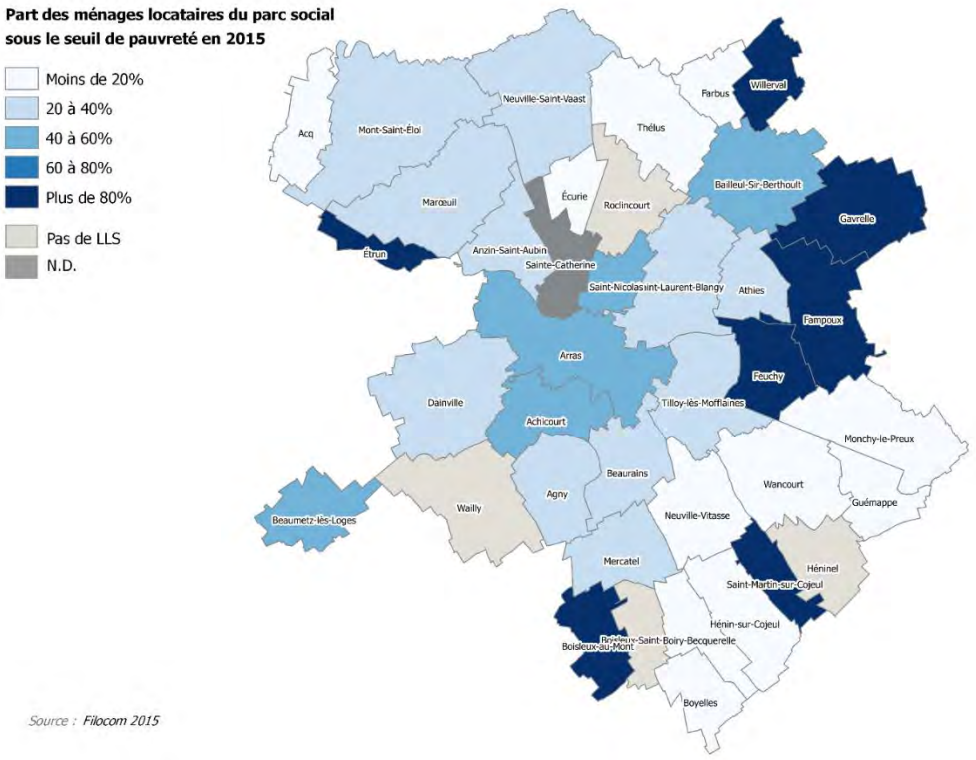
Au-delà des disparités socio-territoriales, les parcs de logements (locatif social, locatif privé, accession à la propriété) accueillent des profils de ménages différents.

- Le parc locatif privé accueille majoritairement des jeunes ménages : 52% ont moins de 39 ans, dont 9% ont moins de 25 ans.
- Le parc locatif social a une fonction d'accueil plus diversifiée que les autres segments de parc :
    - 31% ont moins de 39 ans.
    - 40% ont entre 40 et 59 ans.
    - 29% ont 60 ans et plus.
- Le parc de propriétaires occupants loge peu de jeunes ménages : les moins de 39 ans ne représentent que 13% des propriétaires occupants tandis que les 60 ans et plus représentent la moitié des propriétaires.



c. Et au sein même du parc locatif social

La part de ménages vivant sous le seuil de pauvreté dans le parc locatif social varie fortement selon les communes et les quartiers de l'agglomération.



Ces disparités entre les communes mais aussi entre les segments de parc engendrent des déséquilibres de peuplement à toutes les échelles géographiques (communautaire, communale, infra-communale).

La CUA, au titre de son PLH (2014-2020), est désignée, sur son territoire, "chef de file" des politiques de l'habitat intégrant l'ensemble des responsabilités, notamment celle du logement des personnes défavorisées. La CUA a pour ce faire, la compétence urbanisme, les outils de maîtrise du foncier ainsi que la délégation des aides à la pierre, nécessaires pour agir et remplir ses obligations et ainsi veiller à mettre en adéquation sa production de logements avec les besoins de ses habitants de manière à leur offrir un projet de vie et un habitat adapté à leur situation.

Les Lois ALUR et Egalité et Citoyenneté ont permis de compléter cette responsabilité par la gestion des attributions des logements sociaux à travers la Conférence intercommunale du logement (CIL) dont les orientations ont été adoptées par la Conférence Intercommunale du Logement du 25 novembre 2016 et par le Conseil communautaire du 15 décembre 2016.

S'agissant de son contenu, 4 priorités ont été définies par l'ensemble des partenaires parties prenantes de la démarche :

- La prise en compte des priorités réglementaires et des priorités locales dans un cadre concerté et négocié entre partenaires avec notamment l'expérimentation du PLAI (Prêt Locatif Aidé d'Intégration) bas revenus, l'adéquation logement/projet de vie et la Contribution équitable des territoires.
- Une solidarité intercommunale et inter bailleurs à travers la conclusion d'un Accord Collectif Intercommunal prenant soin de réduire les écarts dans l'occupation sociale des logements hors et en QPV (Quartier Prioritaire de la Politique de la Ville), de permettre l'accès au logement des premiers quartiles, de tous les publics prioritaires et les relogements ANRU (Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine ; cela concerne les relogements résultant d'opérations dans les zones urbaines en rénovation)

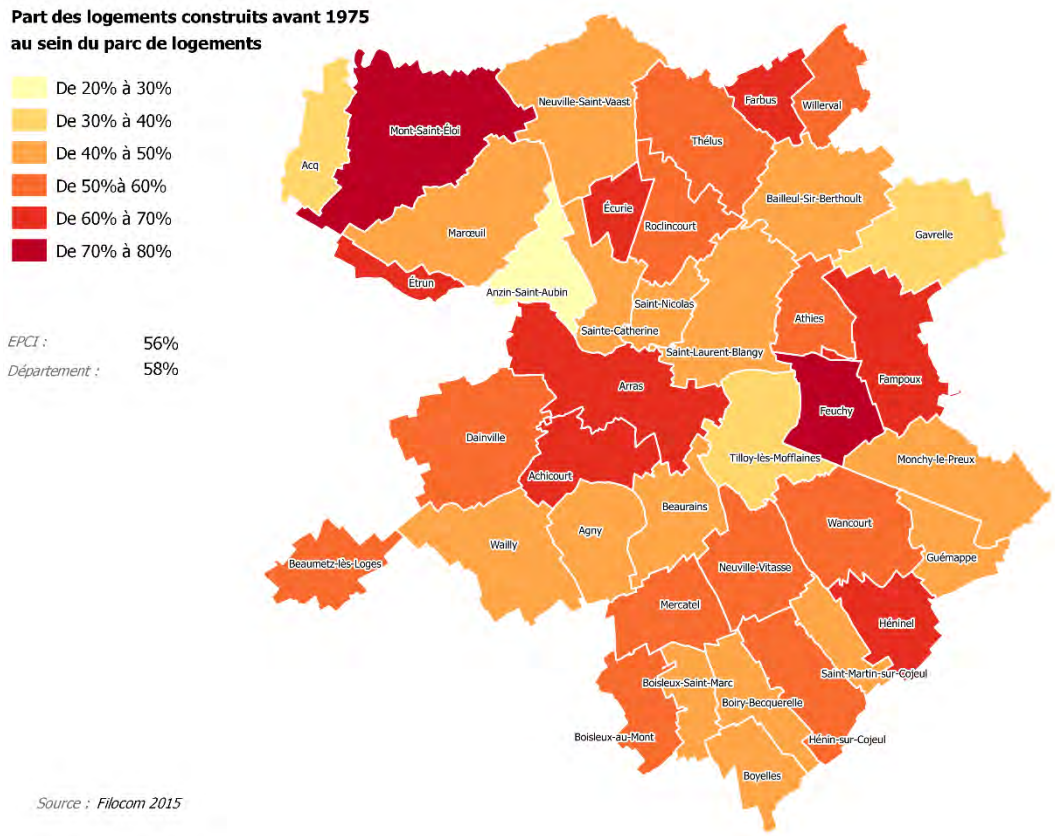
- La définition d'un cadre partagé pour la gestion des demandes de logements et l'accueil des demandeurs.
- Le traitement des situations complexes.

Le PLH 2019-2025 verra la pleine application de la stratégie d'attribution et l'application des outils dédiés notamment la qualification de l'offre, la cotation de la demande, la convention intercommunale des attributions qui fixe des objectifs quantitatifs et territorialisés de relogement des personnes prioritaires et définit les modalités de partenariat et d'accompagnement autour de ces objectifs. Ce sera également une période marquée par le relogement des habitants des opérations de renouvellement urbain.

3. UN PARC DE LOGEMENTS PUBLIC ET PRIVE ANCIEN PRESENTANT DES BESOINS D'INTERVENTION IMPORTANTS

a. Un parc de logements tous statuts d'occupation confondus inadapté aux économies d'énergie

56% des logements ont été construits avant 1975

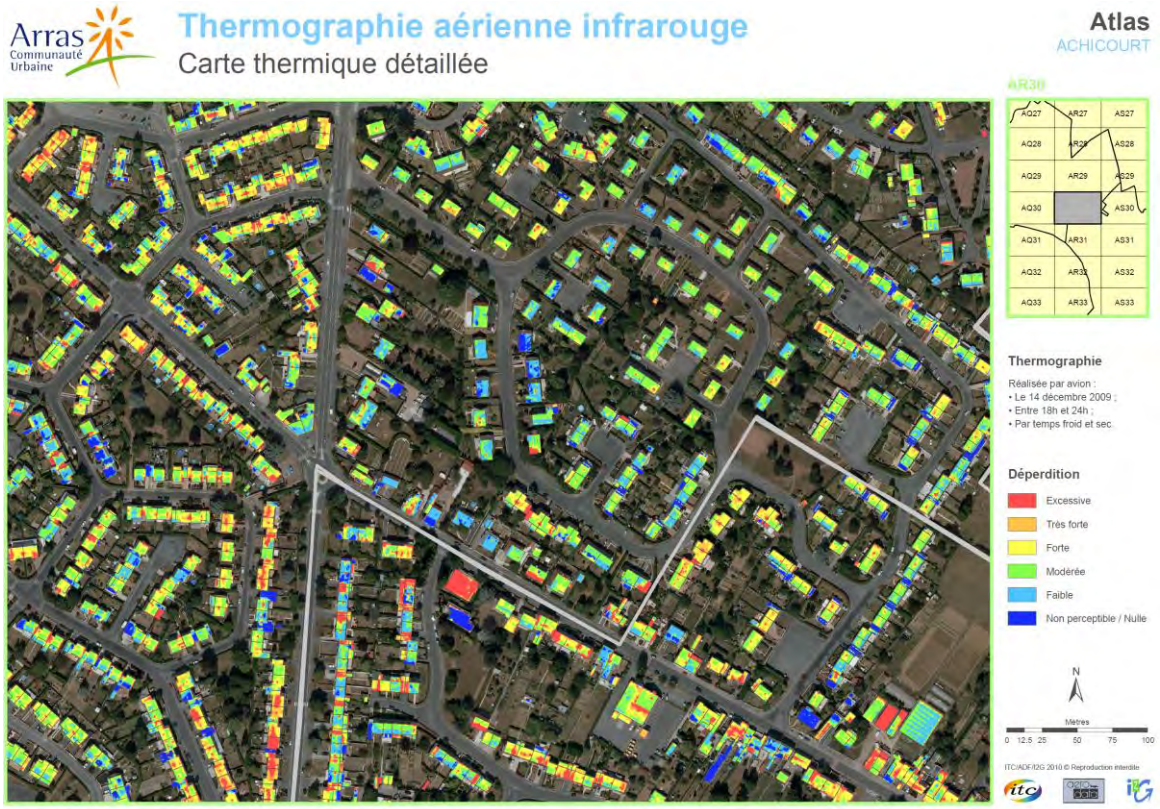


En 2015 *(source Filocom)*, 56% des logements **du territoire datent d'avant 1975, date de la première** règlementation thermique au niveau national.

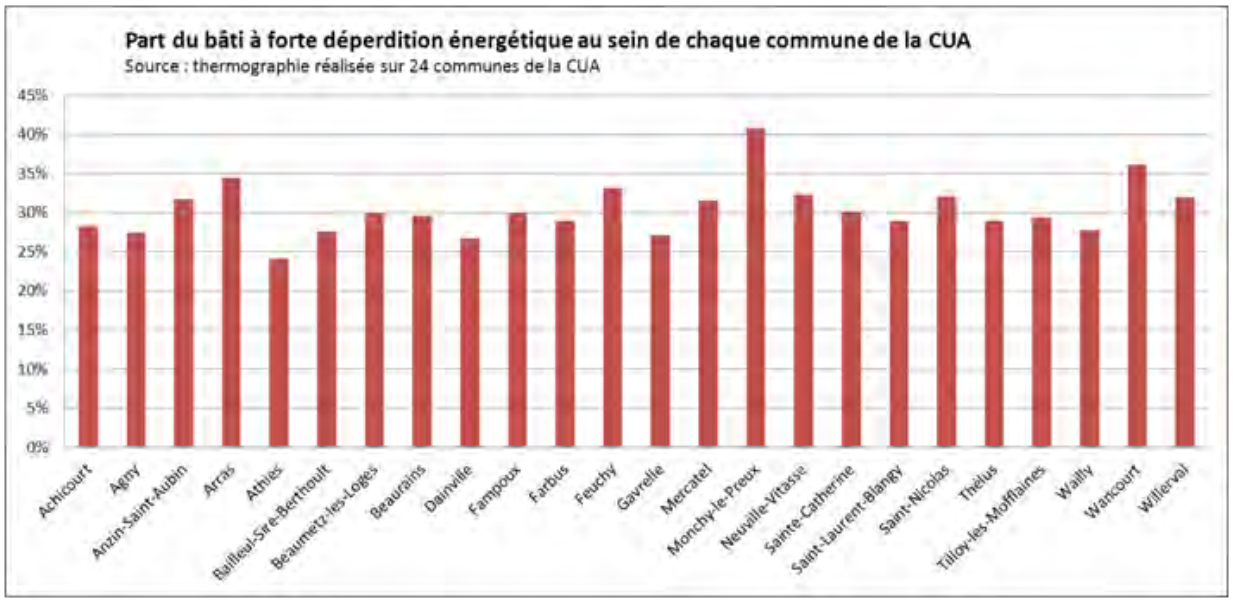
Sur la Communauté Urbaine d'Arras, 30% des bâtiments à vocation résidentielle ont une déperdition énergétique forte à excessive ; toutes les communes sont concernées par cette problématique

La thermographie réalisée sur le périmètre de la Communauté urbaine antérieur au 1er janvier 2013 (24 communes) a permis de mettre en évidence les bâtiments les plus énergivores.

Exemple : la thermographie sur la commune d'Achicourt



N.B. : les analyses développées ci-dessous s'appuient sur des travaux conduits par la Communauté urbaine, la thermographie du bâti et la typomorphologie du tissu urbain. Elles concernent uniquement les 24 communes qui constituaient la CUA avant le 1er janvier 2013 ; ***la thermographie n'a pas été actualisée depuis.***



Les bâtiments classés à déperdition énergétique « très forte » à « excessive » (regroupement des deux catégories avec les déperditions les plus importantes) concernent 30% des bâtiments de la Communauté urbaine. Cette proportion varie selon les communes : de 24% à Athies à 41% pour Monchy-le-Preux. 9 communes comptent plus de 30% de bâtiments à déperdition très forte à excessive.

Toutes les communes sont concernées par cette problématique.

38% des bâtiments résidentiels les plus énergivores sont situés sur la Ville d'Arras

		Bâtiments (hors tissus d'activités et équipements publics) à déperdition énergétique Très forte + excessive		
Commune	Total bâtiments	Nb bâtiments	Part du Total CUA	Part / total bâtiments commune
Achicourt	4 974	1 407	9%	28%
Agny	1 766	484	3%	27%
Anzin-Saint-Aubin	2 015	639	4%	32%
Arras	18 345	6 307	38%	34%
Athies	1 091	263	2%	24%
Bailleul-Sire-Berthoult	1 151	317	2%	28%
Beaumetz-les-Loges	926	277	2%	30%
Beaurains	3 351	991	6%	30%
Dainville	3 895	1 039	6%	27%
Fampoux	1 289	385	2%	30%
Farbus	552	160	1%	29%
Feuchy	940	311	2%	33%
Gavrelle	787	213	1%	27%
Mercatel	653	206	1%	32%
Monchy-le-Preux	552	225	1%	41%
Neuville-Vitasse	586	189	1%	32%
Sainte-Catherine	2 154	648	4%	30%
Saint-Laurent-Blangy	3 329	963	6%	29%
Saint-Nicolas	2 410	772	5%	32%
Thélus	987	286	2%	29%
Tilloy-les-Mofflaines	826	243	1%	29%
Wailly	1 279	355	2%	28%
Wancourt	529	191	1%	36%
Willerval	572	183	1%	32%
Total	**54 959**	**16 406**	**100%**	**30%**

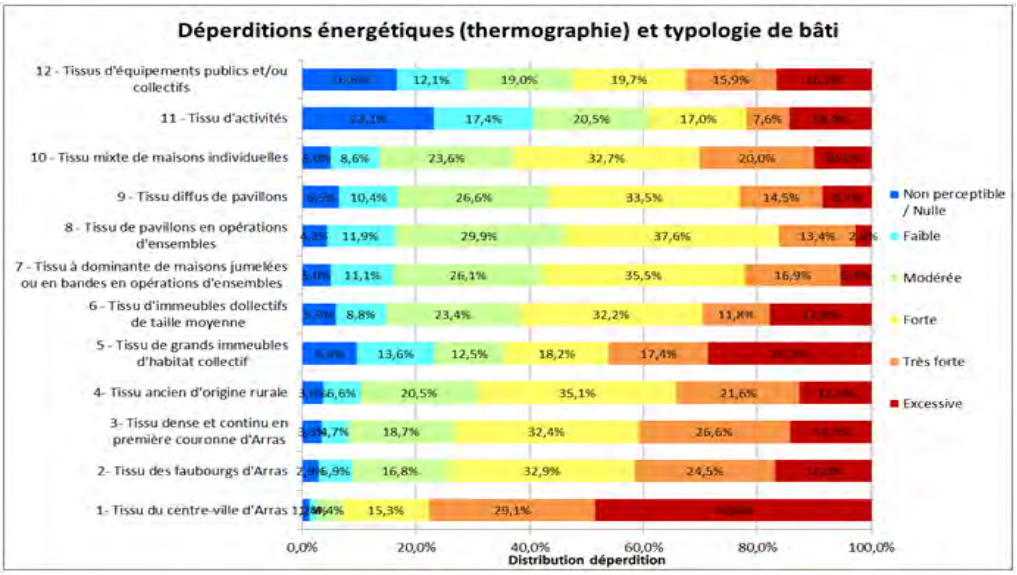
La commune d'Arras compte 6 307 bâtiments à déperdition énergétique très forte à excessive, ce qui représente 34% de ses bâtiments mais pèse pour 38% des bâtiments les plus « déperditifs » de la Communauté urbaine. Elle est en volume la commune la plus concernée par cette problématique.

Source : Communauté urbaine d'Arras - Thermographie (24 communes)

Un degré de déperdition énergétique qui varie selon les typologies de tissus et de bâtis

Le degré de déperdition énergétique varie selon les typologies de bâti :

- Les bâtiments des tissus d'activités et d'équipements publics et/ou collectif sont ceux sur lesquels on observe le moins de déperditions (moins de 30% d'entre eux sont en classe de déperdition très forte à excessive).
- **Concernant les secteurs d'habitat, le tissu du centre-ville d'Arras est le plus concerné par la déperdition d'énergie** : 78% des bâtiments sont classés comme connaissant une déperdition très forte à excessive.
- Les tissus des faubourgs d'Arras et le tissu dense de la première couronne compte environ 41% de bâtiments à déperdition forte ou excessive.
- Deux autres tissus sont particulièrement concernés : les grands immeubles d'habitat collectif et le tissu ancien d'origine rurale.



Selon les communes, les typologies de tissus les plus concernées par la déperdition énergétique ne sont pas les mêmes

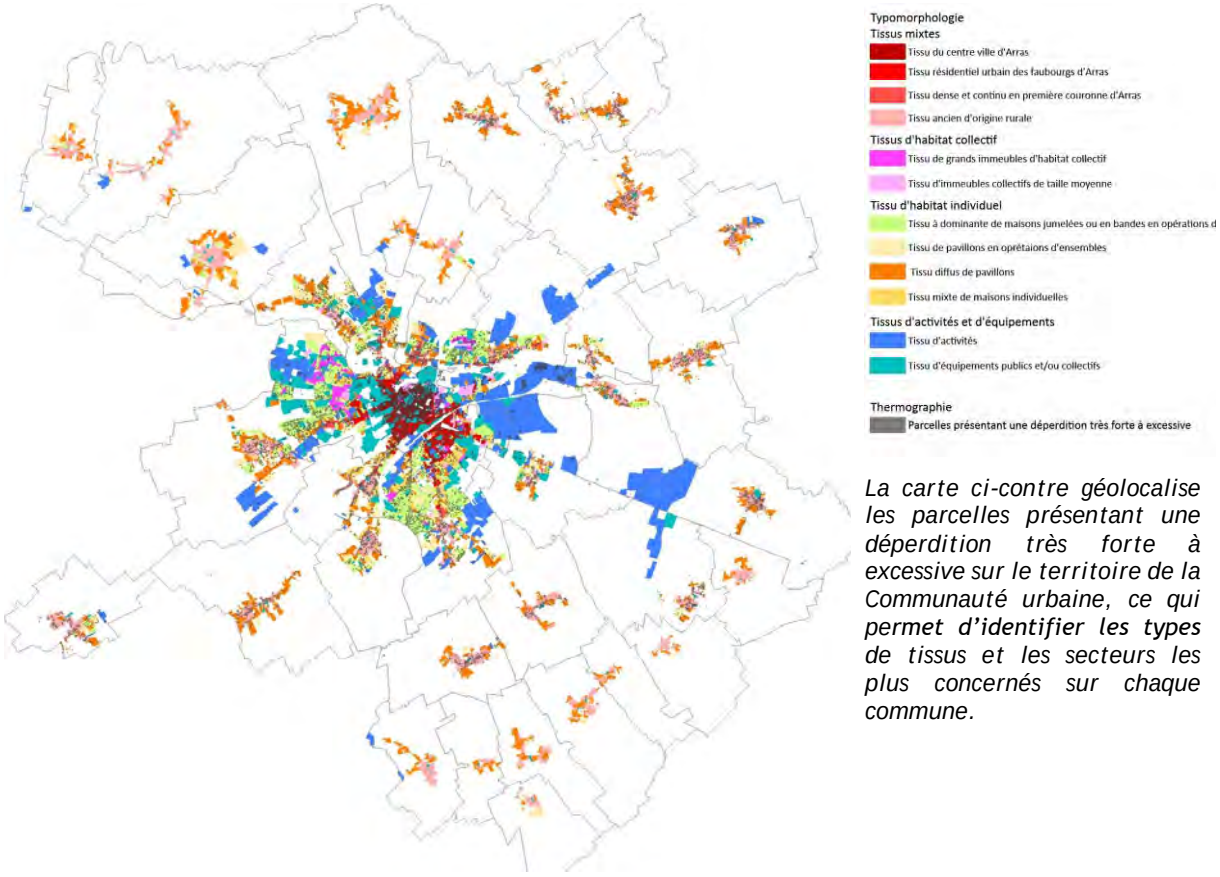
Classification selon le type de tissu résidentiel

	Déperdition énergétique très forte à excessive																				
	1- Tissu du centre-ville d'Arras		2- Tissu des faubourgs d'Arras		3- Tissu dense et continu en première couronne d'Arras		4- Tissu ancien d'origine rurale		5 - Tissu de grands immeubles d'habitat collectif		6 - Tissu d'immeubles collectifs de taille moyenne		7 - Tissu à dominante de maisons jumelées ou en bandes en opérations		8 - Tissu de pavillons en opérations d'ensembles		9 - Tissu diffus de pavillons		10 - Tissu mixte de maisons individuelles		Total très forte à excessive
Commune	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb
Arras	2384	38%	2122	34%	45	1%			167	3%	154	2%	941	15%	40	1%	60	1%	394	6%	6307
Achicourt			42	3%	94	7%	321	23%	18	1%	13	1%	430	31%	12	1%	60	4%	417	30%	1407
Anzin-Saint-Aubin					6	1%	175	27%			6	1%	174	27%	114	18%	137	21%	27	4%	639
Beaurains			7	1%	21	2%	214	22%	21	2%	3	0%	508	51%	68	7%	66	7%	83	8%	991
Dainville					2	0%	214	21%			3	0%	562	54%	53	5%	139	13%	66	6%	1039
Sainte-Catherine			18	3%	106	16%	33	5%	2	0%	6	1%	214	33%	116	18%	80	12%	73	11%	648
Saint-Laurent-Blangy			95	10%	126	13%	116	12%	11	1%	20	2%	397	41%	12	1%	46	5%	140	15%	963
Saint-Nicolas					165	21%	65	8%	22	3%	0	0%	409	53%	5	1%	34	4%	72	9%	772
Tilloy-les-Mofflaines							79	33%			9	4%	89	37%	17	7%	27	11%	22	9%	243
Première couronne			162	2%	520	8%	1217	18%	74	1%	60	1%	2783	42%	397	6%	589	9%	900	13%	6702
Athies							162	62%					22	8%	2	1%	25	10%	52	20%	263
Agny							255	53%			4	1%	92	19%	6	1%	42	9%	85	18%	484
Bailleul-Sire-Berthoult							237	75%					6	2%	1	0%	61	19%	12	4%	317
Beaumetz-les-Loges							165	60%					48	17%	19	7%	45	16%			277
Fampoux							285	74%					19	5%	18	5%	53	14%	10	3%	385
Farbus							97	61%							4	3%	38	24%	21	13%	160
Feuchy							142	46%					120	39%	6	2%	43	14%			311
Gavrelle							172	81%					4	2%	3	1%	34	16%			213
Mercatel							172	83%					13	6%			21	10%			206
Monchy-le-Preux							177	79%					1	0%	3	1%	44	20%			225
Neuville-Vitasse							150	79%									39	21%			189
Thélus							205	72%					6	2%	11	4%	63	22%	1	0%	286
Wailly							257	72%							0	0%	96	27%	2	1%	355
Wancourt							115	60%					26	14%	17	9%	33	17%			191
Willerval							130	71%							11	6%	42	23%			183
Deuxième couronne							2721	67%					357	24%	101	2%	679	17%	183	5%	4045
Total 24 communes	2384	14%	2284	13%	565	3%	3938	23%	241	1%	214	1%	4081	24%	538	3%	1328	8%	1477	9%	17054

Source : Communauté urbaine d'Arras - Thermographie (24 communes) et typomorphologie

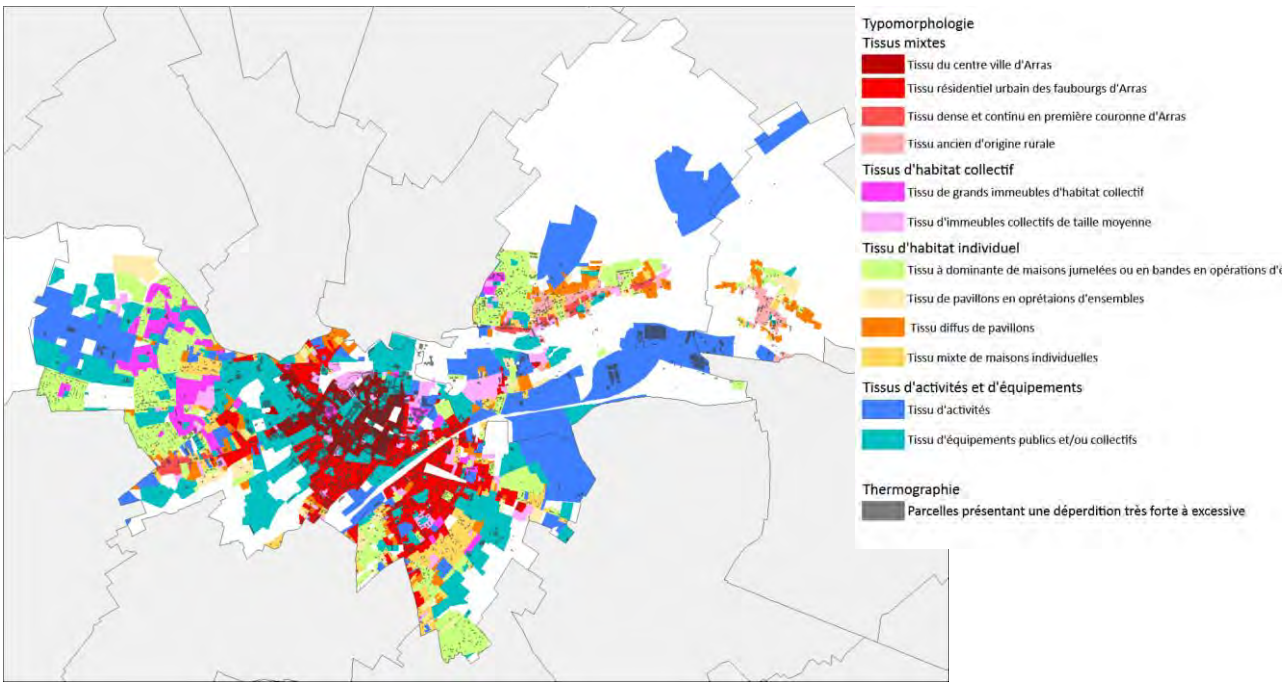
- A Arras, 38% des bâtiments à très forte déperdition sont des bâtiments du centre-ville, 34% font partie du tissu des faubourgs.

- Sur les communes de la première couronne, le tissu à dominante de maisons jumelées ou en bandes en opération d'ensemble est particulièrement représenté avec 42% des bâtiments déperditifs.
- Sur les communes de la deuxième couronne, c'est le tissu ancien d'origine rural qui est plus particulièrement concerné, pesant en moyenne pour 67% des bâtiments très déperditifs sur ces territoires.



La carte ci-contre géolocalise les parcelles présentant une déperdition très forte à excessive sur le territoire de la Communauté urbaine, ce qui permet d'identifier les types de tissus et les secteurs les plus concernés sur chaque commune.

Le zoom sur la Ville d'Arras montre que les parcelles présentant une déperdition très forte à excessive sont pour l'essentiel situées dans le tissu du centre-ville. Cependant, on constate que les faubourgs sont également concernés.



L'exemple ci-dessous (Willerval et Farbus) met en évidence une concentration de parcelles avec des bâtiments énergivores dans les bourgs-centres. Là encore, des bâtiments avec une déperdition forte à excessive sont également observables dans d'autres secteurs de ces communes mais dans une proportion moindre.

Selon les acteurs, les logements énergivores dans le parc privé renvoient à une diversité de types d'habitat : maison de ville, pavillon, semi-collectif, habitat rural diffus… Les bâtis classés E ou F n'ont en général connu aucune rénovation depuis 10 à 15 ans minimum et sont localisés pour 40 % d'entre eux à Arras (type maison de ville mitoyenne), avec des complexités d'intervention liées à leur localisation en périmètre de monument historique. En secteur rural, l'énergie fuel est prédominante (pas d'accès au gaz), ce qui génère une plus grande précarité énergétique.

Au regard des analyses réalisées, il conviendrait de cibler prioritairement les secteurs à enjeux dans le parc existant (concentrer les efforts sur les parcs et les secteurs les plus concernés par la déperdition énergétique) :

- La ville d'Arras, les tissus d'habitat ancien fortement énergivores du centre-ville (habitat individuel ou semi collectif) qui représentent 2 384 logements à déperdition énergétique forte à très forte, et les faubourgs d'Arras, qui représentent 2 122 logements à déperdition énergétique forte à très forte, en ciblant fortement le parc locatif privé *(cf. classification en 10 types ci-dessus établie à partir du croisement de la thermographie et de la typomorphologie du tissu urbain).*
- Les centres-bourgs des communes de première couronne, présentant des tissus à dominante de maisons jumelées ou maison en bande, qui représentent 2 783 logements à déperdition énergétique forte à très forte, en ciblant sur le parc locatif privé et en prenant en compte les revenus des ménages suivant les zones *(cf. classification en 10 types ci-dessus établie à partir du croisement de la thermographie et de la typomorphologie du tissu urbain).*
- Les communes de la 2ème couronne présentant de l'habitat ancien d'origine rurale, qui représente 2 721 logements à déperdition énergétique forte à très forte, en ciblant majoritairement sur les propriétaires occupants et en prenant en compte la proportion de séniors suivant les zones, voire les potentiels de mutabilité.

Quelques éléments sur le profil des occupants des logements dans les secteurs les plus concernés par la déperdition énergétique

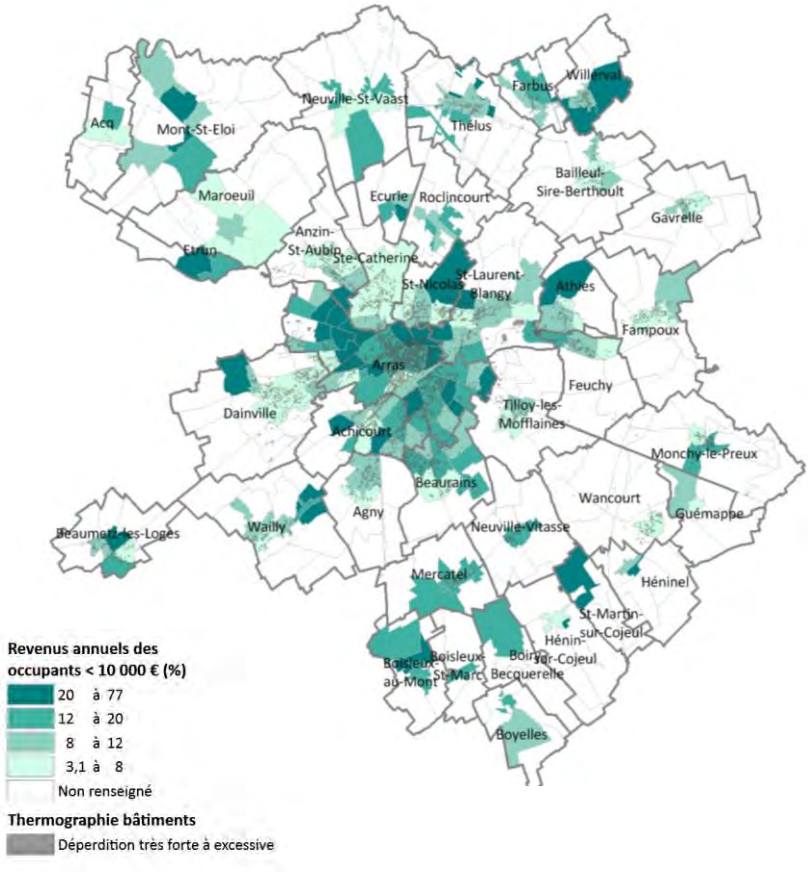
Les analyses présentées ci-dessous sont issues de l'exploitation des données Filocom 2013 à l'échelle de la section cadastrale.

N.B. : l'absence sur la carte de bâtiments à déperdition énergétique forte à excessive dans les 15 communes ayant intégré la Communauté urbaine au 1er janvier 2013 ne signifie pas qu'il n'y ait pas de bâtiments concernés, elle est liée au fait que la thermographie, réalisée en 2009, n'est pas disponible pour ces communes.

Par ailleurs, le degré de renseignement de la source statistique ne permet pas d'avoir des données pour toutes les sections cadastrales, d'où le volume important de sections non renseignées (figurant en blanc).

Ci-dessous sont présentés trois indicateurs significatifs sur le profil des occupants, à trois échelles (l'ensemble de la Communauté urbaine, un zoom sur la Ville d'Arras et un zoom sur des communes rurales) :

- Le poids des ménages avec des revenus inférieurs à 10 000 € nets par an.
- Le poids des ménages âgés de 60 ans et plus.
- Le poids des locataires privés et des propriétaires occupants.

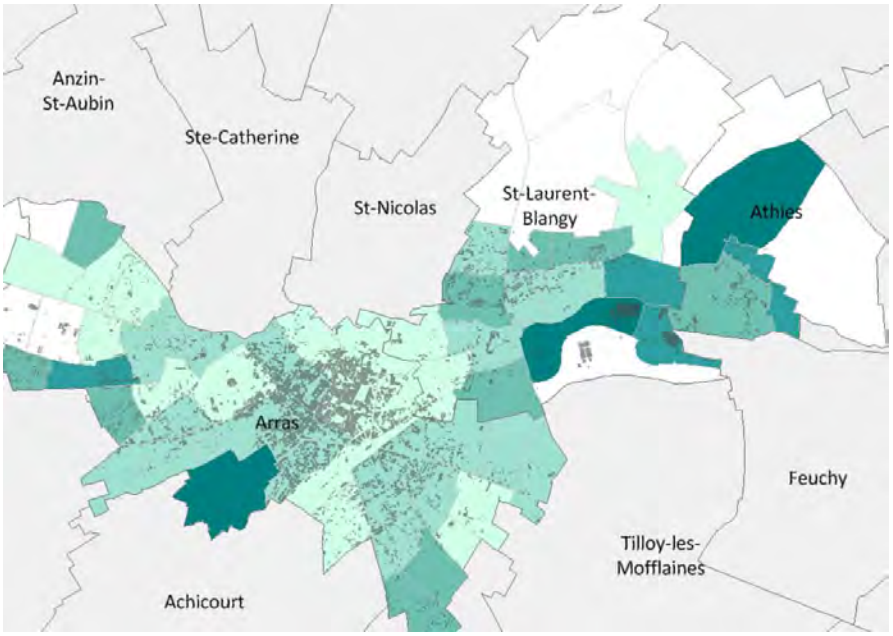


Dans plusieurs secteurs, le croisement de deux problématiques : la présence de bâtiments présentant une déperdition énergétique forte importante et la présence de ménages très modestes

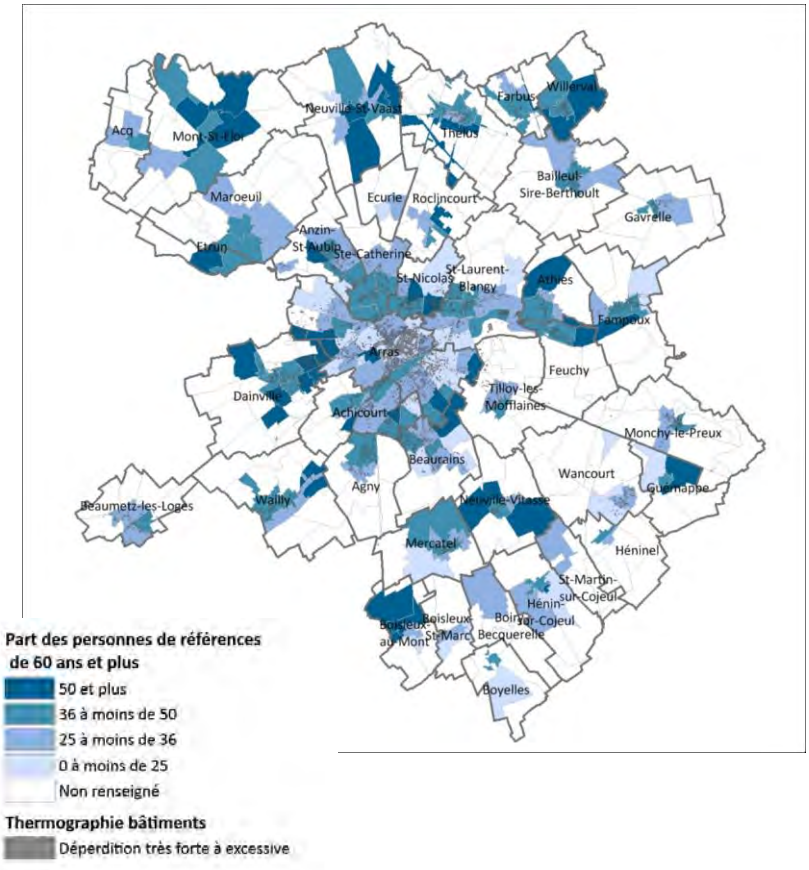
Cette carte permet de repérer les parcelles concentrant une forte proportion de bâtiments avec une déperdition énergétique forte ou excessive et de ménages très modestes, c'est-à-dire disposant de revenus annuels nets inférieurs à 10 000 €.

Globalement, les secteurs les plus concernés sont situés sur la Ville d'Arras et des communes de 1ère couronne (Beaurains, Achicourt, Saint-Laurent-Blangy) et dans une moindre mesure des bourgs plus ruraux.

Du fait de leurs revenus, les ménages disposant de moins de 10 000 € nets annuels n'ont pas la capacité d'engager des travaux pour améliorer la performance énergétique de leur logement, y compris avec les dispositifs financiers publics (reste à charge impossible à assumer pour une part importante d'entre eux).



Sur le centre-ville d'Arras, secteur le plus concerné par les bâtiments à forte déperdition énergétique, le poids des ménages occupants très modestes est globalement compris entre 3 et 12%.



<u>Une proportion de seniors supérieur à 25% dans de nombreux secteurs et tissus résidentiels concernés par des phénomènes de forte déperdition énergétique des bâtiments</u>

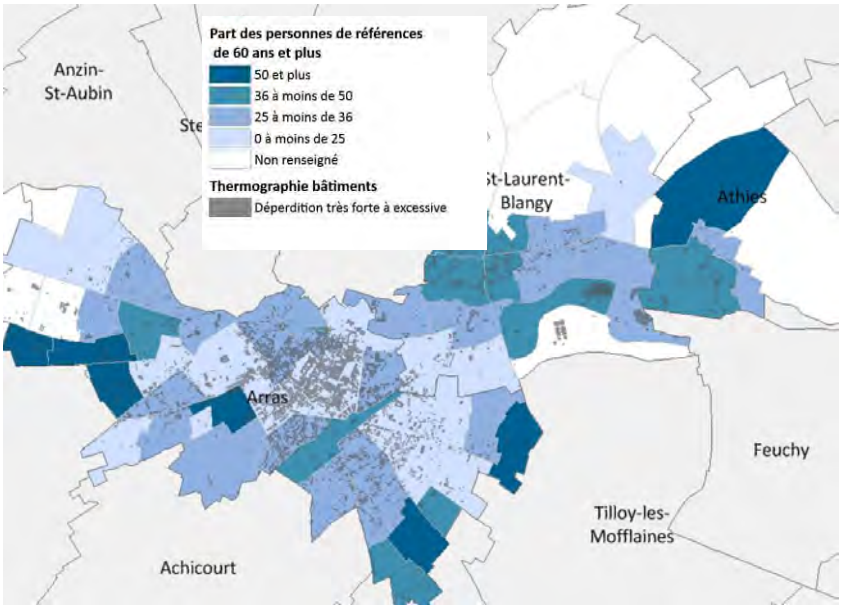
A l'échelle de la Communauté urbaine, les plus de 60 ans représentent 22,4% de la population. Cette proportion varie fortement selon les secteurs de l'agglomération.

Dans les parcelles concentrant les bâtiments les plus énergivores, le poids des 60 ans et plus parmi les occupants des logements est très variable. Cependant, il est dans un certain nombre de cas de figure supérieur à 25%. Il dépasse même les 50% dans certaines sections cadastrales (c'est notamment le cas à Dainville, Saint-Nicolas…).

La prise en compte de la part des seniors parmi les occupants est essentielle à double titre :

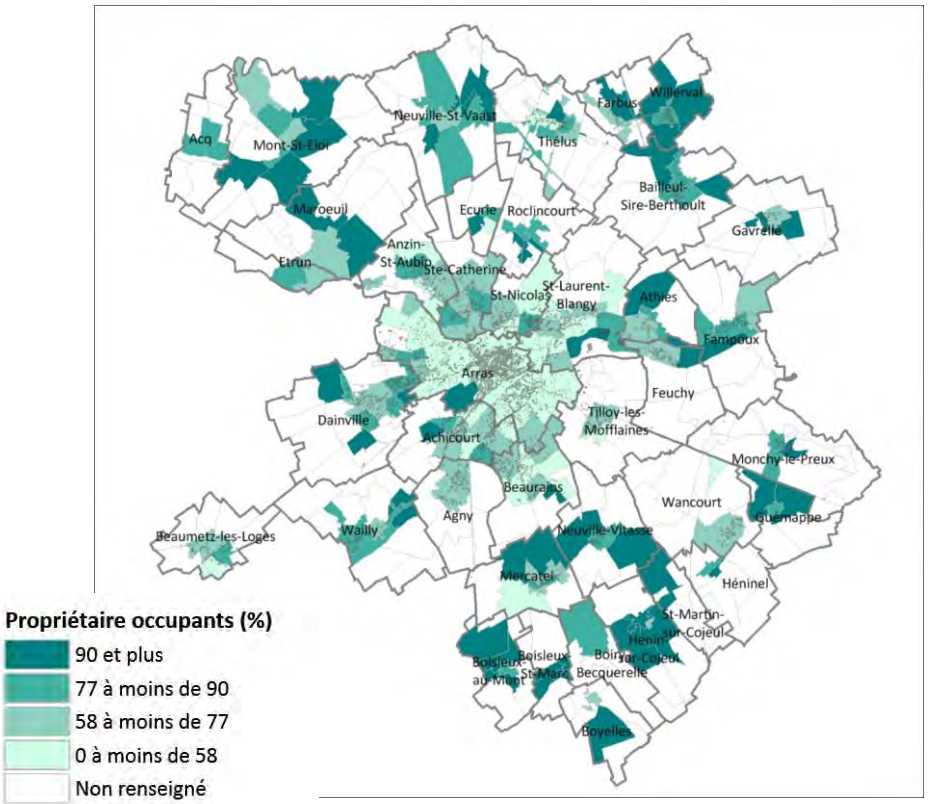
- Dans l'optique d'un dispositif public favorisant la rénovation des logements privés, elle nécessite de mettre en place un accompagnement spécifique et adapté à cette catégorie de population.
- Elle indique qu'à un horizon de moyen-long terme ces secteurs connaîtront des mutations.

Les nouveaux ménages arrivant dans ces secteurs pourraient être accompagnés dans la requalification de leur bien.



Dans le centre-ville et les faubourgs d'Arras, la proportion de seniors est inférieure à 25% sur certaines sections cadastrales et supérieures dans d'autres.

Cependant, elle n'excède pas les 36% comme il est possible de le constater sur certains sous-secteurs de la Communauté urbaine.



<u>Dans les secteurs résidentiels les plus concernés par la déperdition énergétique, une majorité de propriétaires occupants</u>

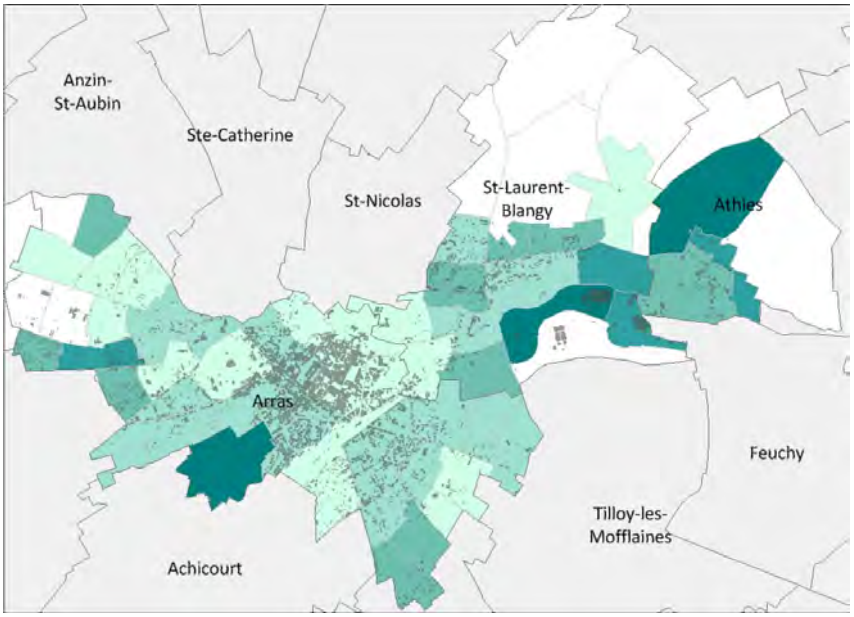
Dans les secteurs concentrant les bâtiments à déperdition énergétique forte ou excessive, la majorité des occupants sont propriétaires de leur logement.

Par conséquent, un dispositif d'intervention sur l'amélioration thermique du parc de logements concerne en premier lieu le parc de propriétaires occupants.

Cependant, on peut distinguer deux cas de figure :

- Sur la Ville d'Arras, le poids des propriétaires occupants dans les sections cadastrales concernées est moins marqué.
- Dans les autres communes, il est globalement supérieur à 50%.

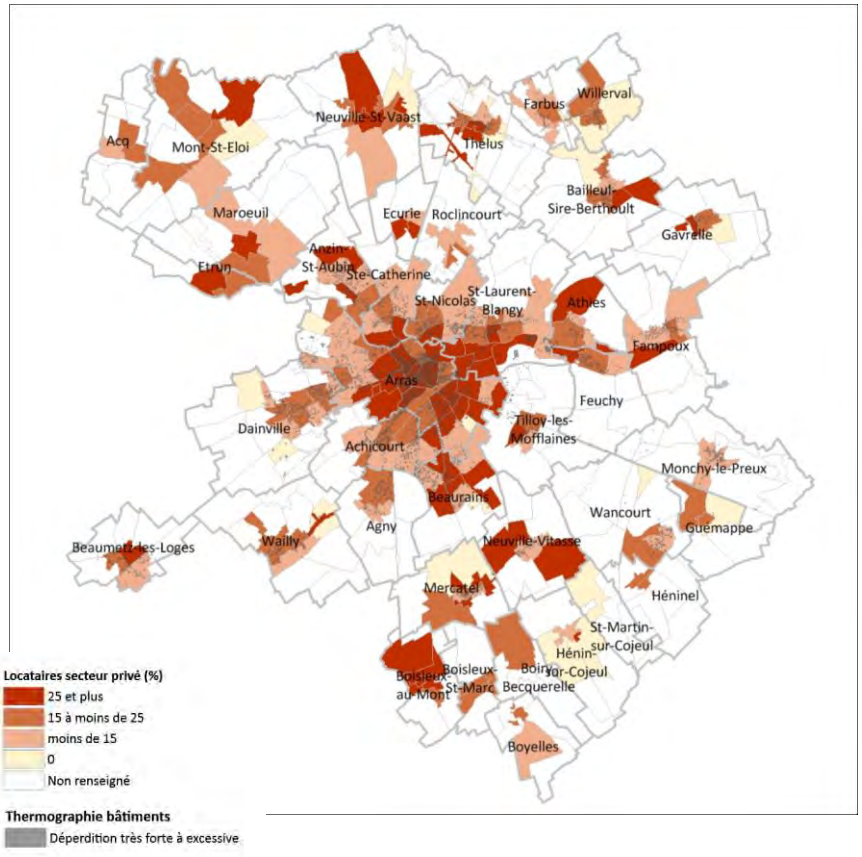
Ceci signifie que les dispositifs ou actions à mettre en œuvre doivent être adaptés à ces différentes configurations.



Sur la Ville d'Arras, la part de propriétaires occupants varie selon les secteurs.

Il est donc essentiel sur la Ville d'Arras d'intervenir sur les deux parcs, propriétaires occupants et parc locatif privé.

Propriétaire occupants (%)
- 90 et plus
- 77 à moins de 90
- 58 à moins de 77
- 0 à moins de 58
- Non renseigné



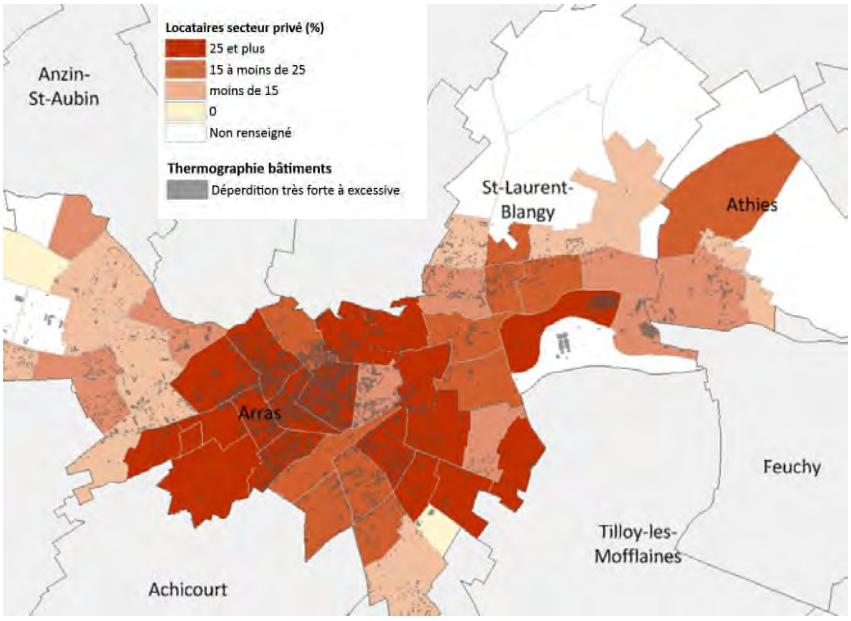
Locataires secteur privé (%)
- 25 et plus
- 15 à moins de 25
- moins de 15
- 0
- Non renseigné

Thermographie bâtiments
- Déperdition très forte à excessive

<u>Dans les secteurs résidentiels les plus concernés, une part de locataires moindre mais qui n'est cependant pas négligeable, y compris sur les communes les plus rurales de la Communauté urbaine</u>

La proportion de locataires dans le parc privé varie fortement selon les communes et, au sein de ces dernières, selon la section cadastrale.

Au sein des secteurs résidentiels les plus concernés par la déperdition énergétique, la proportion de ménages locataires est globalement moins élevée que celle des propriétaires occupants. Néanmoins, elle est loin d'être négligeable, notamment sur le centre-ville d'Arras mais aussi sur d'autres communes plus rurales.



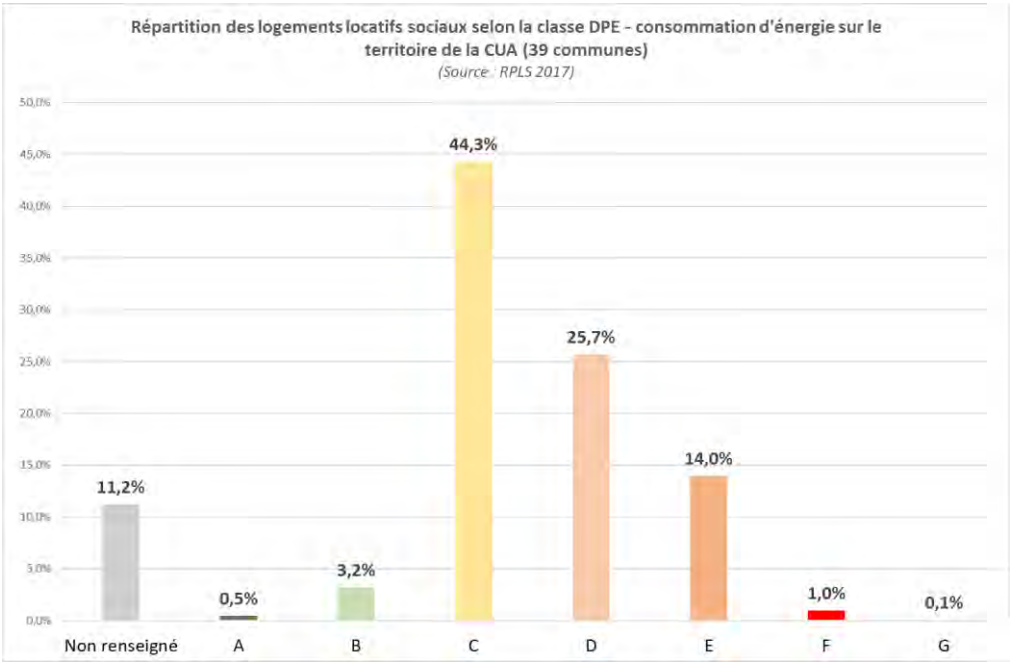
La part de locataires du secteur privé est relativement importante sur une grande partie des secteurs résidentiels de la Ville d'Arras, notamment dans le centre-ville et les faubourgs.

De ces analyses on peut en déduire que sur une part importante de la Ville d'Arras, l'intervention sur le parc locatif privé est essentielle et qu'elle l'est également, même si c'est dans une moindre mesure sur des communes plus périurbaines, voire dans certains secteurs ruraux.

b. Des besoins de requalification dans le patrimoine locatif social diffus

Au-delà des interventions menées dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville (1er Projet de Rénovation Urbaine et projet multisites dans le cadre du NPNRU), se pose la question des besoins de requalification du patrimoine locatif social en diffus :

- La requalification du parc ancien.
- L'amélioration de la performance énergétique des logements.



73,7% des logements locatifs sociaux auraient une étiquette énergétique entre A et D. Environ 15% des logements peuvent être considérés comme énergivores (étiquettes E, F et G). La rénovation énergétique de ce logement permettrait de générer une réduction des charges locatives.

Trois principaux freins sont identifiés pour la rénovation thermique du patrimoine locatif social :

- Economique : il ne faut pas que les investissements soient trop importants par rapport aux gains de charge espérés pour les locataires.
- D'usage : il est nécessaire d'accompagner les locataires pour les aider à comprendre le mode de fonctionnement d'un logement efficace énergétiquement, ces démarches sont longues et leur efficacité n'est pas toujours satisfaisante.
- La formation du personnel du bailleur à un accompagnement écocitoyen reste difficile et long.

- Le traitement de l'amiante. Lorsque des travaux sont réalisés dans un logement, le bailleur doit également expurger toute trace d'amiante. Ceci a pour conséquence d'augmenter le coût des travaux, d'autant plus que les locataires doivent être relogés ailleurs le temps des travaux. La progression prévisible des coûts des travaux pose la question suivante : est-il plus pertinent de réhabiliter ou de démolir et reconstruire ? La question semble se poser pour certains programmes et certains bailleurs mais n'est pas encore tranchée.
- La mise en accessibilité.
- L'adaptation des logements au vieillissement et au handicap.
- La question spécifique des Prêts Locatifs Aidés d'Intégration (PLA-I, logement locatif très social) en diffus en mauvais état (environ 200 logements).

Les bailleurs présents sur la Communauté urbaine interviennent pour améliorer leur patrimoine (rénovation thermique et sensibilisation des ménages aux écogestes, requalification, adaptation des logements à la demande pour les seniors…). Cependant, **la connaissance de l'état du parc et des besoins d'intervention reste insuffisamment précise et n'est pas partagée par l'ensemble des** acteurs et financeurs concernés. Ce déficit de diagnostic partagé constitue un obstacle à la mise en place d'une programmation d'intervention ambitieuse et adaptée. Différentes solutions peuvent être envisagées en fonction du coût et de la stratégie qui sera décidée : requalification, vente de patrimoine…

Un atlas du logement social est en cours de réalisation en lien avec le service SIG. Il permettra de qualifier et de géolocaliser l'offre locative sociale existante.

c. Les besoins d'intervention dans le parc privé

*Un taux de vacance **limité à l'échelle intercommunale, en léger recul par rapport** à 2007 ; la vacance : une opportunité pour créer de nouveaux logements dans les quartiers centraux de la **Ville d'Arras***

La notion de vacance recouvre différentes situations (logements de mauvaise qualité et inadaptés à la mise sur le marché, problèmes d'indivision…), renvoyant à différentes modalités de traitement (projet urbain sur des poches de vacance, appui financier pour une requalification, accompagnement juridique…).

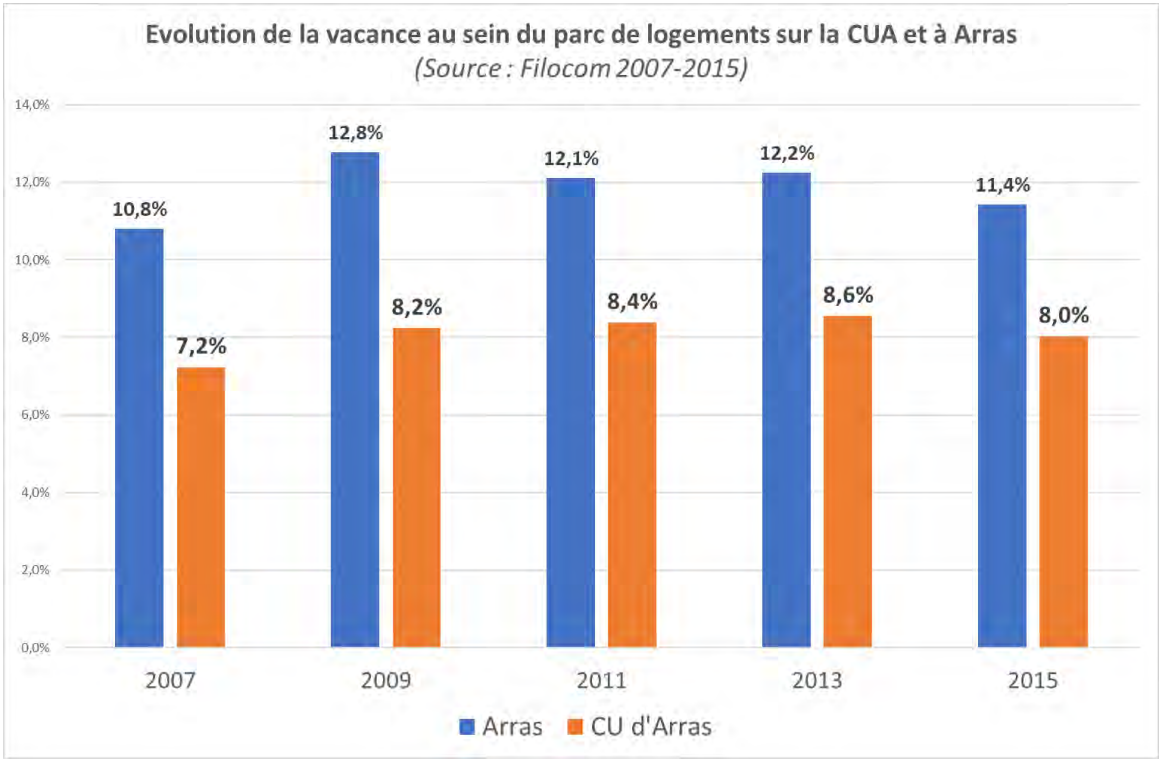
A l'échelle intercommunale, le taux de vacance est légèrement inférieur à la moyenne départementale (respectivement 8,0% et 8,2% en 2015 – *source Filocom*). Il concerne à près de 85% le parc privé.

Ce taux de vacance semble orienté à la baisse depuis 2013 (8,6%).

En 2014, selon les données Insee, le taux de vacance est de 7,4% à l'échelle de la CUA 39 communes.

Le maintien d'un taux de vacance supérieur à 7% est nécessaire pour permettre des parcours résidentiels fluides au sein du parc de logements ; pour autant, il conviendra **d'être** vigilant afin

d'éviter le développement de poches de vacance dans certains quartiers ou communes du territoire.

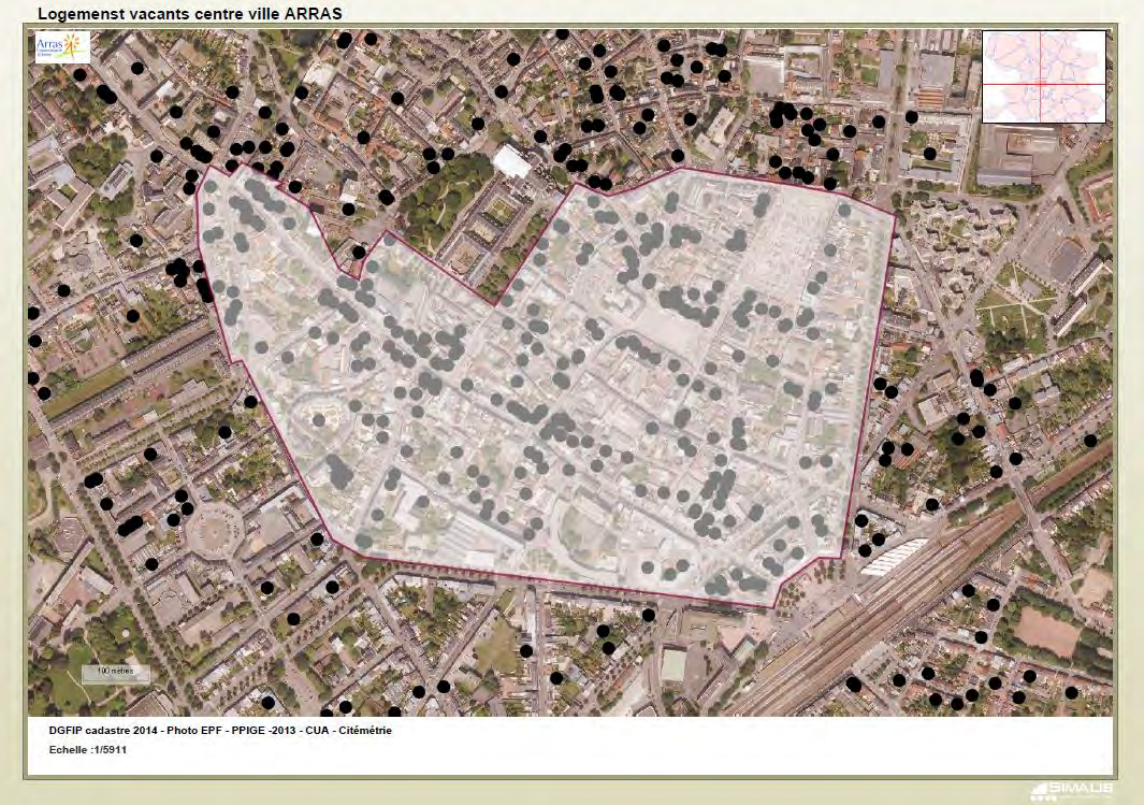


Le taux de vacance est plus important dans la ville-centre (11,4% en 2015, représentant 2 655 logements). Il semble orienté à la baisse depuis 2009 (12,8%).

Quantitativement, la V**ille d'Arras res**te particulièrement concernée par la vacance, notamment dans son centre historique et ce, malgré les différentes actions spécifiques menées (deux Opérations Programmées d'Amélioration de l'Habitat entre 1995 et 2002). D'après Filocom, en 2015, 65 % des logements vacants dans l'agglomération sont situés à Arras.

La vacance ne constitue donc pas un problème en so**i à l'échelle de la Communauté u**rbaine ; cependant, elle **s'avère** plus problématique dans la ville-centre et dans certains secteurs ruraux (anciens corps de ferme, centres-**bourgs…)**. Les logements vacants ne doivent pas uniquement être vus comme un « problème » : ce sont des opportunités pour créer de nouveaux logements.

L'étude conduite par CitéMétrie sur les logements vacants du centre-ville a permis de géolocaliser les logements vacants depuis plus de 2 ans dans le centre-ville, d'identifier les causes de la vacance et d'avoir une approche quantifiée des situations rencontrées.



Les causes de vacance structurelle du parc repéré

Vacance d'obsolescence ou de dévalorisation
45% (200)

- Pas habitable en l'état/besoin de travaux : **35 % (153 logements)**

- En vente ou attente de locataire depuis plus de 6 mois : 10 % **(47 logements)**

Vacance de désintérêt
34% (157)

- Désintérêt lié à l'usage commercial de l'immeuble : **32% (147logements)**

- Faible valeur du bien, situation financière confortable des propriétaires : **2% (10 logements)**

Vacance expectative
17% 80 logements

- Réservation ou rétention spéculative : **16% (78 logements)**

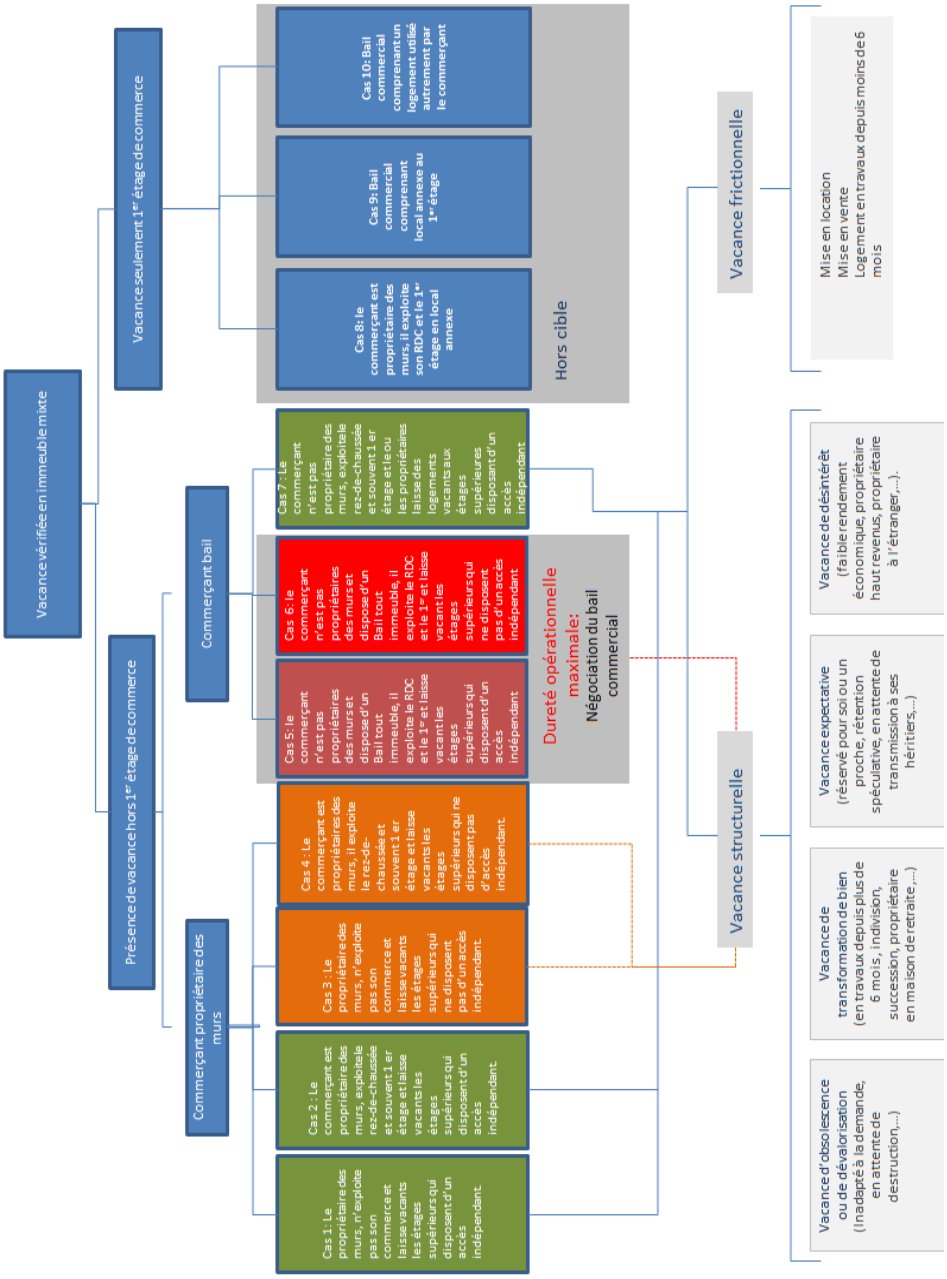
- Mauvaise expérience locative, ou problème de gestion : **1% (2 logements)**

Vacance de transformation de bien
4% (16 logements)

- Evolution du parcours de vie du propriétaire : **1% (2 logements)**

- Projet bloqué : 3% **(14 logements)**

Schéma général des causes de vacance en immeuble mixte

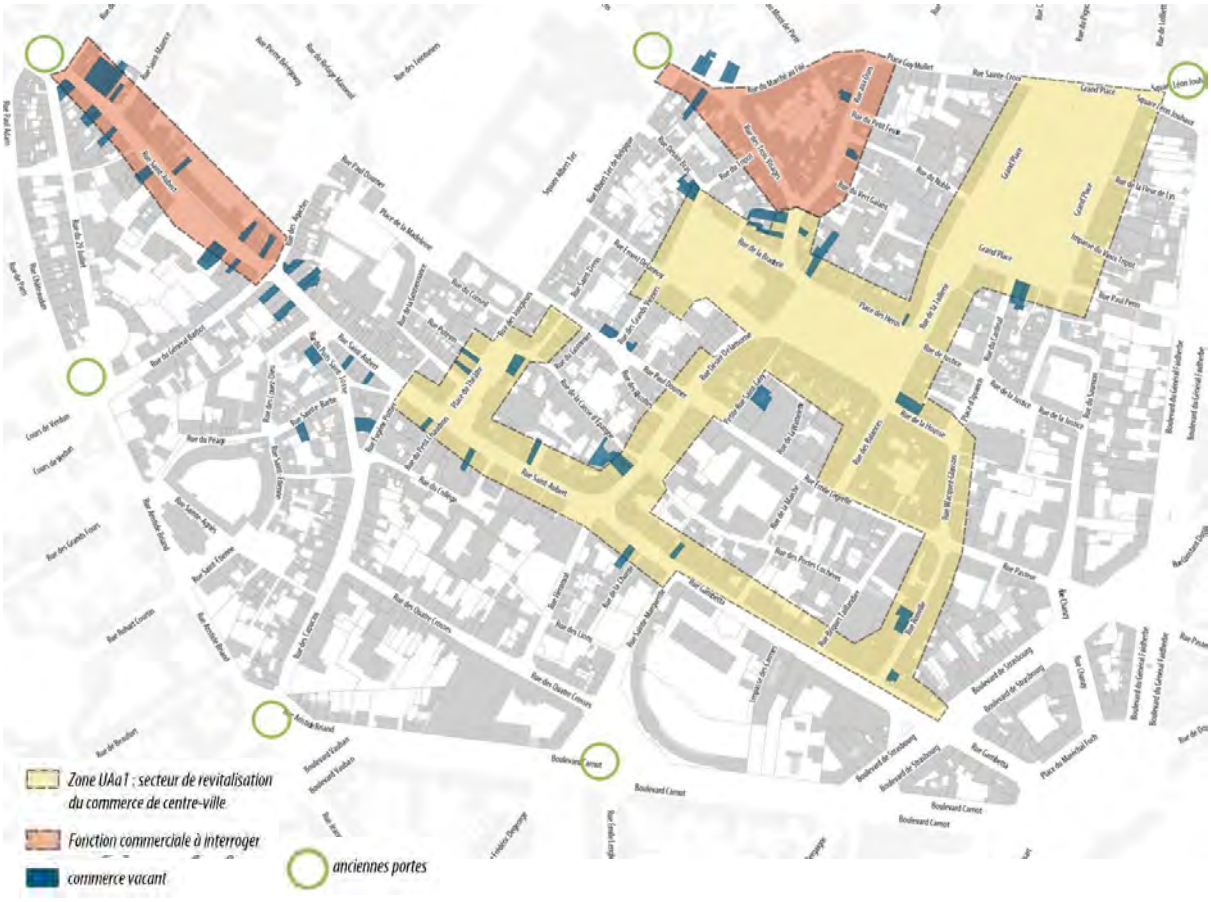


Sur cette base, un plan d'actions a été proposé par le Bureau d'études dont les modalités de mise en œuvre sont à définir. Les 9 actions suivantes ont été repérées.

- Action 1 : Créer un dispositif de veille et d'alerte sur l'activité commerciale
- Action 2 : Prévenir la vacance en étage de commerce et inciter à la (re)création d'accès indépendants
- Action 3 : Poursuivre et renforcer les actions visant à la requalification du patrimoine privé ancien
- Action 4 : Elaborer et mettre en place le volet « lutte contre la vacance » du dispositif d'aides intercommunales
- Action 5 : Mettre en place une animation dédiée au volet vacance
- Action 6 : Mise en place d'un dispositif global d'amélioration de l'habitat
- Action 7 : Piloter et améliorer la visibilité des actions
- Action 8 : Intervenir de manière volontariste sur les situations bloquées
- Action 9 : Intervenir sur les situations de vacance en tissus urbain complexe

En amont, il conviendrait toutefois que soit précisé le projet de centre-ville (dans toutes ses dimensions) ainsi que confirmé le maintien ou pas de la vocation commerciale de certains axes.

Localisation des commerces vacants par rapport à la zone de revitalisation du commerce (réalisation CitéMétrie 2013)



La réaffectation des logements vacants dans le centre-**ville d'Arras est donc un enjeu essentiel du** centre- ville pour participer à son attractivité et gagner en habitants**. L'axe 4 du plan d'actions du** Contrat de Transition Ecologique vise la remise sur le marché de 15 à 20 logements vacants par an.

Dans le cadre de la délégation des aides de l'ANAH, 80 logements ont pu être remis sur le marché entre 2014 et 2017 pour l'ensemble de la CUA. Depuis 2015, la CUA a mis en place un dispositif incitatif complémentaire aux aides de l'ANAH sur un périmètre défini du centre-ville. Les résultats sont plutôt laborieux. La complexité de la problématique et la frilosité des propriétaires obligent à dépasser le cadre traditionnel d'intervention publique.

L'appel à projet « Cœur de Ville » doit permettre de redynamiser les villes moyennes en agissant sur plusieurs axes de manière simultanée : le commerce, la mobilité, le numérique…

Pour le centre-**ville d'Arras, retenu comme territoire de mise en œuvre d'un projet « Cœur de** Ville », l**e plan d'action en matière d'hab**itat reposera sur 3 piliers :

- Une étude opérationnelle afin de prioriser les secteurs d'intervention prioritaires et définir les modalités d'intervention adaptées ;
- Une équipe dédiée autour d'un Chef de projet, d'une équipe de suivi-animation et du guichet habitat ;
- Un partenariat consolidé autour d'EPF/Action Logement / L'ANAH et les opérateurs (investisseurs privés, bailleurs privés, propriétaires, bailleurs sociaux)

  En sus des aides financières incitatives, le périmètre de l'ORT (opération de revitalisation Territoriale) permettra de mettre en œuvre des mesures plus offensives telles que la préemption, l'expropriation…

Environ 570 logements seraient très inconfortables, soit 1,1% du parc de logements

Selon les données Filocom 2015, environ 567 logements sont recensés comme très inconfortables (catégories cadastrales 7 et 8), soit 1,1% du parc de logements. La proportion de logements très inconfortables est orientée à la baisse (2% en 2007) et nettement inférieure à celle constatée à **l'échelle départ**ementale (4,2%).

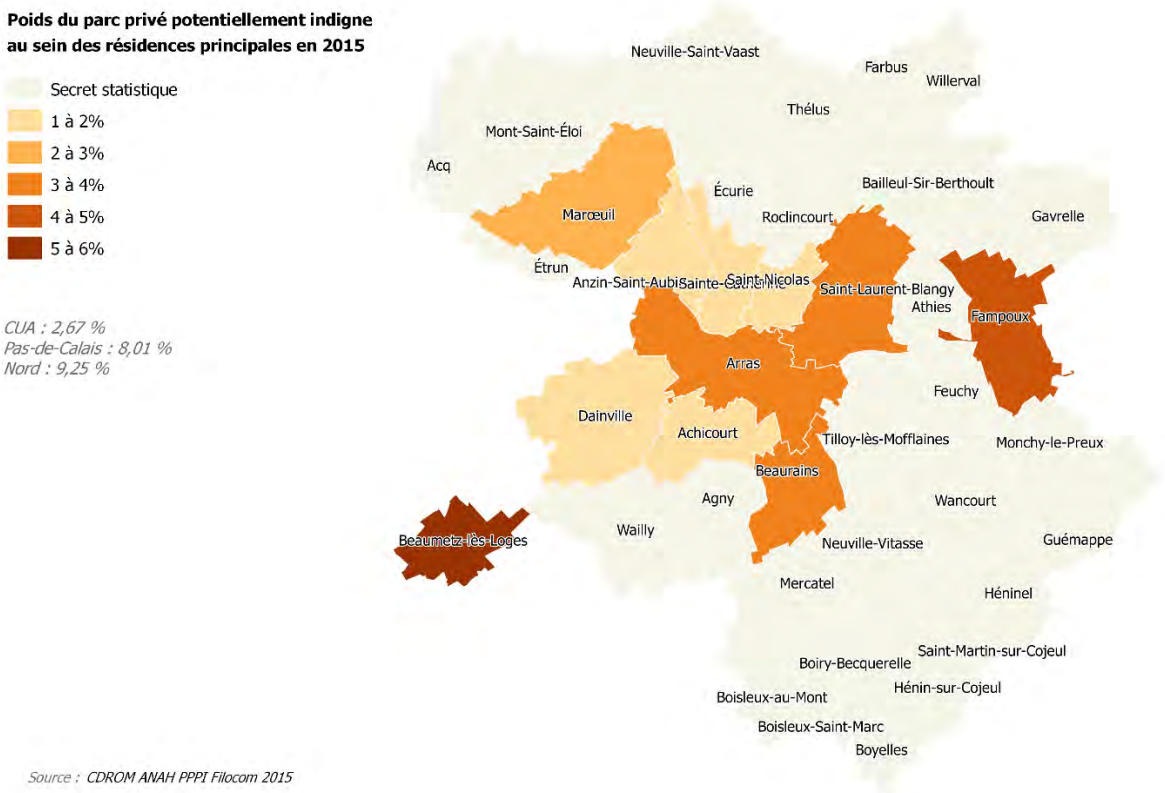
Cette proportion varie fortement selon les communes : de 1% à Dainville (24 logements concernés), à 7,1% à Monchy-le-Preux (19 logements). Elle est de 0,6 % sur la ville-centre.

N.B. : ces données doivent être considérées avec prudence dans la mesure où les valeurs cadastrales des logements ne sont pas toujours actualisées ; à noter que les données ne sont disponibles que pour certaines communes : certains volumes sont inférieurs au seuil de secret statistique et les données ne sont donc pas diffusables.

Un volume de logements potentiellement indignes dans le parc privé qui reste à affiner : environ 940 logements seraient concernés

Approche statistique

Selon les données Filocom 2015, 944 logements privés seraient potentiellement indignes sur le territoire de la Communauté Urbaine, soit une proportion (2,7%) nettement inférieure aux moyennes régionale (9%) et départementale (8%).



Le poids des logements potentiellement indignes varie fortement selon les communes. En volume, Arras est la plus concernée (environ 444 logements, soit 47% du volume global).

La connaissance reste à affiner dans la mesure où :

- Il s'agit d'une estimation théorique croisant le niveau de revenus des ménages et l'état du logement (catégorie cadastrale).
- Ces données ne rendent pas compte du degré d'indignité et des causes.

<u>L'observation sur le terrain</u>

Le département du Pas-de-Calais fait partie des 11 départements pilotes du plan national **d'éradication de l'habitat indigne.** Il dispose prioritairement des moyens mis à disposition par l'Etat dans ce cadre. A cet effet, un guichet unique a été mis en place par l'Etat à l'échelle départementale afin de centraliser les logements repérés à travers différents outils : relevés d'observation logement établis par les travailleurs sociaux, signalements, plaintes, …

Après avoir qualifié ces situations, la Direction Départementale des Territoires et de la Mer saisit les autorités compétentes afin de résorber les désordres constatés (communes, Agence Régionale de Santé, etc.), en articulation avec la direction Logement de la Communauté urbaine. Selon les acteurs interrogés, ce dispositif joue un rôle important dans la coordination des acteurs financeurs et institutionnels.

Entre le 1er janvier 2002 et fin juin 2017, le Guichet Unique EHI a enregistré 510 signalements pour le territoire de la CUA – 46 communes *(source : Porter à Connaissance de l'Etat pour le PLH 2019-2025).*

Au 30/06/2017, 18 dossiers sont non clos, dont 13 à Arras, 2 à Willerval, 1 à Anzin, 1 à Dainville et 1 à Saint-Nicolas. Ceux-ci sont issus de relevés d'observation logement. Si la problématique de l'habitat indigne n'apparaît pas prégnante sur le territoire de la CUA, elle n'en constitue pas moins une réalité aussi bien pour les secteurs urbains que ruraux.

Le volume **de logements identifié dans ce cadre est loin d'être négligeable s'il est mis en** perspective avec le nombre de logements potentiellement indignes tel qu'estimé à partir des données Filocom de 2015 (944 logements).

*44% des occupants du parc privé ont des **revenus ne leur permettant pas d'engager des travaux de requalification dans leur logement ; près de 30% des propriétaires occupants du territoire sont éligibles aux aides de l'ANAH***

D'après Filocom 2015, 44% des occupants du parc privé ont des revenus modestes, c'est-à-dire inférieurs à 100% des plafonds HLM :

- 11% des propriétaires occupants ont des niveaux de revenus inférieurs à 60% des plafonds HLM.
- La proportion est encore plus marquée chez les locataires du parc privé (34%).

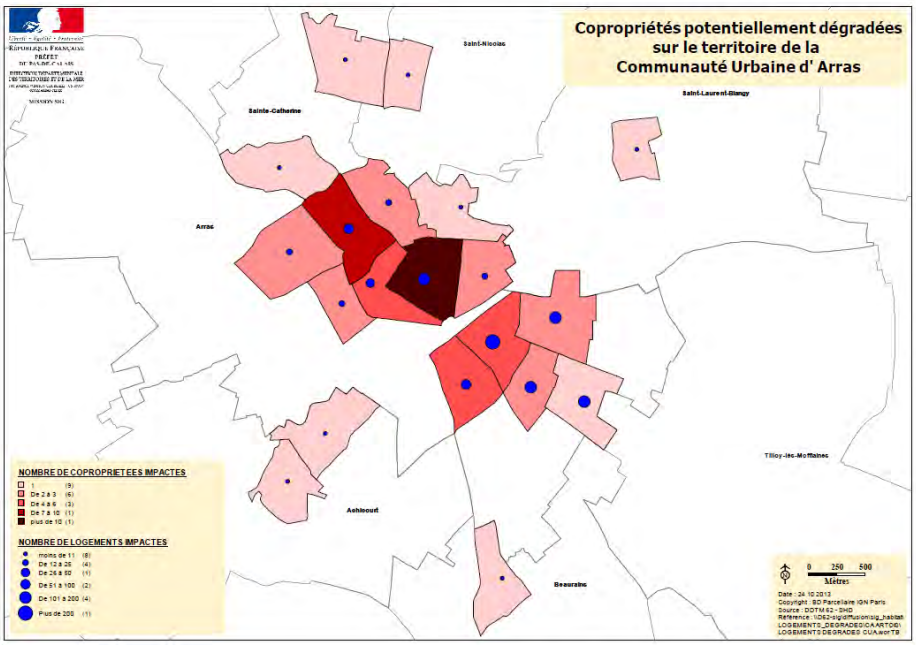
Ceci signifie qu'une part importante des ménages n'a pas la capacité financière de réaliser des travaux de requalification dans leur logement. Sur la Communauté urbaine d'Arras, la part de ménages vivant sous le seuil de pauvreté au sein du parc locatif privé reste relativement limitée (25% en 2013) au regard de la moyenne départementale (35%).

Près de 30% des propriétaires occupants du **territoire sont éligibles aux aides de l'ANAH.**

Une veille à mettre en place pour les copropriétés

Le territoire ne connaît pas de phénomène de copropriété dégradée. Néanmoins, il convient **d'être vigilant sur l'évolution des copropriétés**, notamment celles qui peuvent être considérées comme étant de mauvaise qualité (catégories cadastrales 6, 7 et 8). Les logements en état « médiocre » (catégorie 6) voire de mauvaise qualité (catégories 7 et 8) se situent pour l'essentiel dans des petites copropriétés de moins de 10 logements.

Selon l'étude réalisée en décembre 2013 par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement en 2013, environ 60 copropriétés (comprenant près de 1 200 logements) pourraient être concernées par des signes ou des formes de dégradation. Elles sont concentrées dans certains quartiers de la ville-centre.



Source : étude sur les copropriétés réalisée par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement

*Synthèse : **estimation des besoins techniques d'intervention dans le parc privé de la CUA (source : CRHH, janvier 2015)***

Un potentiel important en matière **d'adaptation des logements** des logements au vieillissement, notamment pour les séniors les vulnérables économiquement.

		Habitat indigne ou très dégradé	Logements dégradés	Précarité énergétique	Travaux pour le maintien à domicile
Nombre de logements	Propriétaires occupants	218	-	4 405	2 878
	Propriétaires Bailleurs	121	2 326	3 092	-

d. Les besoins d'intervention concernant l'hébergement spécifique

Au niveau national, un programme d'humanisation des structures d'hébergement est en cours de mise en œuvre depuis 2008, à la suite des recommandations du jury de la Conférence de consensus de novembre 2007 et du rapport d'Etienne Pinte.

Depuis 2011, ce programme est intégré comme l'un des axes à part entière de la réforme de la politique d'hébergement et d'accès au logement. Il s'inscrit dans la durée dans le cadre du plan pluriannuel de lutte contre la pauvreté et pour l'inclusion sociale.

Pour s'inscrire dans ces objectifs affirmés au niveau national mais aussi compte tenu des besoins constatés localement, plusieurs **offres d'hébergement nécessitent d'être requalifiées et** humanisées sur le territoire de la Communauté urbaine.

Des actions ont été déjà engagées dans ce sens :

- La reconstruction du Centre d'Hébergement et de Réinsertion Sociale (CHRS) masculin à Arras, livré au 1er trimestre 2012 rue Victor Leroy.
- La reconstruction du Petit Atre livré en juin 2014 rue Gustave Colin.

Au-delà de ces projets, se pose la question du devenir des Foyers de Jeunes Travailleurs Anne Franck et Clair Logis situés sur la ville-centre. Ces structures connaissent une certaine vacance et certaines normes ne sont pas remplies.

e. Des actions en cours de mise en œuvre ou en projet pour requalifier le parc social et privé existant

Le parc locatif social : des avancées significatives et des projets en matière de renouvellement urbain

Deux projets de renouvellement urbain sont en cours de finalisation sur le territoire dans le cadre du Programme National de Renouvellement Urbain. Ce sont au total 561 logements qui ont été démolis et 856 qui ont été reconstruits sur site et hors site dans le cadre de ces deux projets.

- Le projet de renouvellement urbain de la résidence St Pol à Arras **s'achève** (avenant de sortie signé en 2015). Il visait principalement à dé-densifier le quartier par la démolition de logements locatifs sociaux (204 unités), pour une reconstruction sur site de 22 logements sociaux et de 15 logements diversifiés. La reconstitution de l'offre locative sociale (11 % sur site et 89 % hors site) a été uniquement envisagée sur la ville d'Arras, et pour l'essentiel sur des sites associés. Ceci peut s'expliquer par le fait que la Communauté urbaine d'Arras n'assurait pas la maîtrise d'ouvrage de ce projet de renouvellement urbain et qu'au moment de la conception du projet (2003-2004), elle n'a pas été saisie (ou ne s'est pas saisie) de la problématique de la reconstruction des programmes hors Ville d'Arras, comme une opportunité pour favoriser le rééquilibrage de l'offre de logement social dans le cadre

de la mise en œuvre du Programme Local de l'Habitat. Le point d'étape réalisé par le bureau d'études Acadie en 2010 a permis de tirer quelques enseignements, sur :

- **L'attractivité de** la résidence : des effets positifs sur l'attractivité du parc locatif social du quartier et une dynamique de changement positive perçue à l'extérieur, un équipement culturel avec un rayonnement important, Le Pharos ; a contrario, une fréquentation des équipements et services ancrée dans la proximité, des pratiques d'évitement des établissements scolaires (notamment collège), pas d'effet du Projet de Rénovation Urbaine sur le marché immobilier privé à proximité, une image du quartier qui reste mitigée à l'extérieur.
- **L'amélioration du cadre de vie des habitants** : des parcours résidentiels positifs, mais des taux d'effort des ménages en augmentation (un budget consacré par les ménages pour le paiement du loyer et des charges plus important), un cadre de vie amélioré mais des marges de progrès pour assurer l'appropriation des espaces résidentialisés (Résidences Villon et Daudet), une image renouvelée mais des difficultés persistantes concernant la vie quotidienne : transports, voisinage, gestion…

Des marges de progrès ont été identifiées :

- Accentuer la prise en compte de l'amélioration de la performance énergétique dans les réhabilitations afin de diminuer les charges.
- Davantage penser le renouveau du quartier dans ses dimensions proximité et en lien avec le reste de la ville.
- Mieux articuler le projet urbain et la démarche de Gestion Urbaine de Proximité (GUP) dès le démarrage, aux différentes étapes.
- Mieux articuler le projet urbain avec les politiques communautaires de rééquilibrage du peuplement.
- Travailler en parallèle sur la périphérie du périmètre du Projet de Rénovation Urbaine pour une approche plus globale. Certains immeubles de la résidence ST Pol non intégrés au périmètre n'ont pas fait l'objet de réhabilitation lourde (Chateaubriand, Balzac, Descartes), venant ainsi atténuer les effets positifs du renouvellement. Une intervention est finalement prévue sur cet ilot d'ici 2022 par Pas-de-Calais Habitat.

A noter qu'une opération d'accession aidée est en cours de réalisation sur le quartier Saint-Pol sur le site initialement fléché pour la Foncière Logement.

- Le projet de renouvellement urbain des Nouvelles Résidences à St Nicolas-lez-Arras et St-Laurent-Blangy. Le projet, porté par la Communauté urbaine d'Arras, a démarré en 2008 (protocole de préfiguration). 60% des logements reconstruits le sont sur sites associés essentiellement sur St Laurent-Blangy (138), St Nicolas (32), le reste étant reconstruit sur Arras (43) et Beaurains (2). Malgré le pilotage communautaire, la reconstruction sur d'autres communes que celles où se font les démolitions a été limitée en raison du manque de foncier mobilisable dans les délais nécessaires. Un effort particulier a été apporté à la qualité notamment thermique de la rénovation des logements sociaux puisque 437 logements ont été réhabilités dans les objectifs Bâtiment Basse Consommation sur un nombre total de 804 logements non démolis. Les coûts de réhabilitation sont ainsi de l'ordre de 30 000 € par logement. La diversification de l'offre reconstruite sur site occupe une part plus importante dans ce projet que dans celui de la résidence St Pol puisque deux tiers de l'offre reconstruite (soit 281 logements) constituent une offre nouvelle de produits

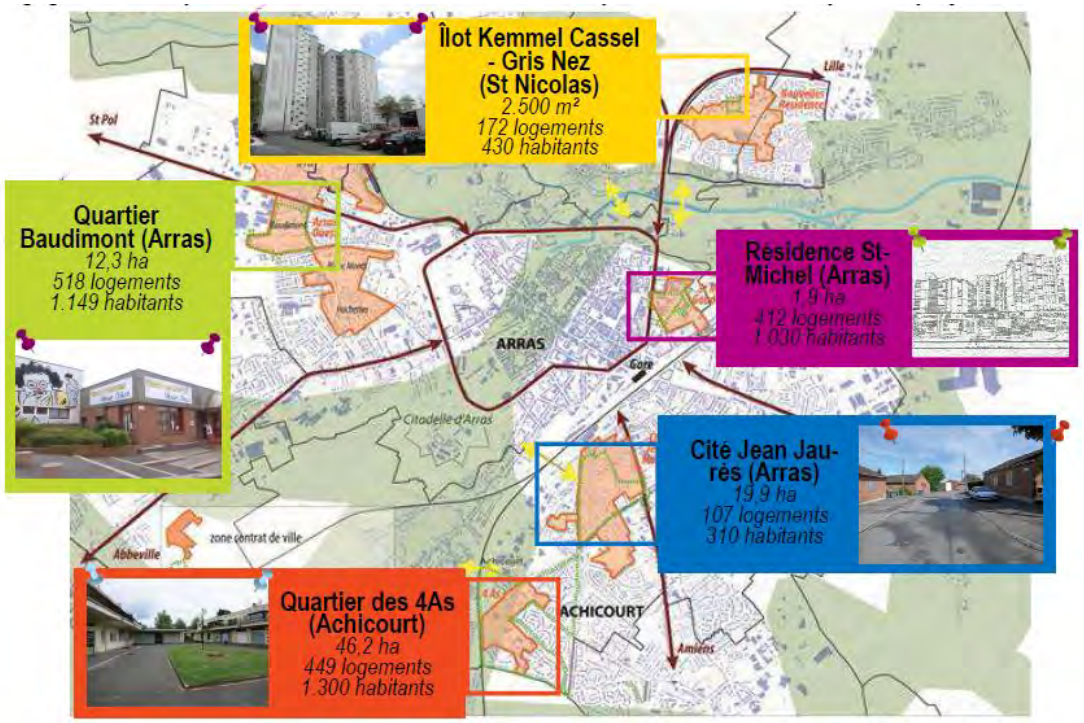
(logements locatifs intermédiaires, accession sociale à la propriété…). Une opération d'accession sociale est en cours de montage.

Des enseignements ont pu être tirés des différents projets, ils constitueront une base pour les futurs projets de rénovation urbaine. Deux sujets sont essentiels à la réussite de ces projets et doivent faire partie intégrante des réflexions menées :

- La p**lace de la diversification des offres d'habitat.** Cet axe est essentiel pour faire évoluer l'occupation sociale des quartiers. Différentes offres peuvent être développées, notamment de l'accession sociale à la propriété, la vente de logements sociaux anciens, (accompagnée en termes de travaux) ou le développement d'offres répondant à des besoins spécifiques (personnes âgées, jeunes…) …
- **L'échelle de reconstitution de l'offre locative sociale démolie** : celle-ci doit être envisagée à l'échelle de la Communauté urbaine pour contribuer au rééquilibrage du logement locatif social entre les secteurs de l'agglomération.

La CUA propose un projet de renouvellement urbain multisites sur les 5 quartiers suivants :

- Résidence Saint Michel à Arras
- Cité Jean-Jaurès à Arras
- Résidence Baudimont à Arras
- Résidence des 4 As à Achicourt
- Îlot Kemmel – Cassel – Gris Nez à Saint Nicolas Lez Arras.



Ce projet multisites est un projet d'intérêt régional, et a plusieurs objectifs : le désenclavement physique, l'amélioration de l'habitat, la revitalisation commerciale et la diversification fonctionnelle, la valorisation des espaces et des équipements publics. L'intervention portera prioritairement sur la résidence Saint Michel, la résidence Baudimont et l'îlot Kemmel Cassel Gris Nez. Les financements de l'ANRU porteront sur ces 2 derniers quartiers.

Le protocole de préfiguration du multisites de la CUA a été signé le 3 février 2016. Le travail de rédaction de la convention pluriannuelle de renouvellement urbain est en cours, parallèlement à l'écriture de la Convention Intercommunale du Logement intégrant la charte de relogement des QPV et qui doit lui être annexée.

*La politique communautaire en faveur de la rénovation des logements privés : une dynamique qui **s'est accélérée** ; des objectifs volontaristes fixés dans le cadre du Contrat de Transition Ecologique*

La stratégie de la Communauté urbaine est d'aider les propriétaires occupants et d'accompagner les propriétaires bailleurs dans la requalification de leurs logements. Elle intervient de différentes manières :

- **Gestion par délégation des aides de l'Agence Nationale pour l'Amélioration de l'Habitat** et du Programme Habiter Mieux : instruction des dossiers, accompagnement des propriétaires, suivi et contrôle des travaux.
- Appui financier sur ses fonds propres : primes incitatives pour la réfection des toitures et l'isolation, prime pour la remise sur le marché de logement vacant, abondement des aides de l'Agence Nationale pour l'Amélioration de l'Habitat.
- Information, orientation et accompagnement des propriétaires occupants et des propriétaires bailleurs par les équipes de la Direction Habitat.
- Le cofinancement **et l'animation d'un Espace Info Energie** (EIE) qui propose un passeport rénovation énergétique hors ressources de l'ANAH.

Les résultats sont encourageants : **la dynamique de rénovation du parc privé s'est accélérée.**

Entre 2014 et 2017, on recense :

- 990 contacts avec des ménages.
- 639 projets financés, dont 46 logements locatifs sociaux créés.
- **86 logements adaptés à la perte d'autonomie.**
- Près de 80 logements vacants dégradés remis sur le marché.
- **5 936 700 € d'aides octroyées, dont 798 000 € d'aides de la CUA**.
- Plus de 12 000 000 **€** de travaux générés.

Depuis 2008, sur le territoire de la CUA, 1 316 logements ont fait l'objet d'une subvention de l'Anah : 1 182 logements de propriétaires occupants, 134 logements de propriétaires bailleurs privés.

Les logements subventionnés Anah depuis 2008 – PO PB
Source DDTM62/SHRU/Parc Privé

	Logements subventionnés ANAH	Logts LCTS	Logts LC	Logts LI	logements indignes	Logts très dégradés	logements autonomie	logements énergie
Programme : Diffus	**1134**	**6**	**33**	**18**	**18**	**53**	**436**	**380**
Demandeur : Bailleur privé	82	6	33	18	11	29	2	45
Demandeur : Occupant	1052	0	0	0	7	24	434	335
Programme : 062PIG014. PIG LUTTE CONTRE L'HABITAT INDIGNE ET PRECARITE ENERGETIQUE	**182**	**9**	**38**	**5**	**36**	**40**	**4**	**177**
Demandeur : Bailleur privé	52	9	38	5	22	25	3	48
Demandeur : Occupant	130	0	0	0	14	15	1	129
Total CUA	**1316**	**15**	**71**	**23**	**54**	**93**	**440**	**557**

N.B. : Parmi ces 1 316 logements subventionnés par l'ANAH, 106 sont situés sur les 7 communes qui n'appartenaient pas à la CUA avant le 01/01/2017. Les dossiers n'ont donc pas été instruits par la CUA, EPCI délégataire des aides à la pierre.

Source : PAC de l'Etat pour le PLH

⇨ Les propriétaires occupants : entre 2008 et 2016, la Communauté urbaine a accompagné :

- En moyenne 112 pr**opriétaires occupants par an (Programme d'Intérêt Général + diffus)**
- 320 pour la période 2014-2016 : à noter une montée en puissance significative du nombre de propriétaires occupants accompagnés.

Le résultat est particulièrement satisfaisant. La mise en place du Programme Habiter Mieux par l'Etat a permis une augmentation du montant moyen de subvention et des montants de travaux liés aux économies d'énergie.

Pour autant, les besoins restent importants. En effet, en 2015, les propriétaires occupants très modestes, considérés comme prioritaires par l'Agence Nationale pour l'Amélioration de l'Habitat, représentent, à l'échelle de la Communauté Urbaine 16% de l'ensemble des propriétaires occupants (soit 4 019 ménages concernés). Les propriétaires occupants aux ressources modestes (avec plafond majoré par l'ANAH) représentent, quant à eux, 13% des propriétaires occupants de la Communauté Urbaine en 2015 *(source : Filocom 2015).*

Les principaux freins identifiés pour les propriétaires occupants sont les suivants :

- Pour des logements individuels, les freins sont :
  - Financiers, les bouquets de travaux étant souvent trop chers au regard des capacités de financement des propriétaires et les aides sur des travaux moindres n'étant pas suffisamment incitatives.
  - Techniques, la majeure partie des travaux se font en site occupé ce qui génère des nuisances et reste difficile à vivre ; de plus il existe de la méfiance par rapport aux compétences, voire aux défaillances des entreprises limite la mise en œuvre des travaux.
- En copropriétés les freins sont financiers, d'autant plus que les propriétaires sont multiples mais aussi liés à la gouvernance et au mode de décision complexifié par la multiplicité des votants.

⇨ Les propriétaires bailleurs : entre 2008 et 2016, la Communauté urbaine a accompagné 134 dossiers de propriétaires bailleurs (dont 52 dans le cadre du PIG) :

- 15 ont été conventionnés en « très social »
- 71 ont été conventionnés en « social »
- 23 ont été conventionnés en « intermédiaire »

Depuis quelques mois, la CUA constate une progression du nombre de dossiers ANAH propriétaires bailleurs avec de l'intermédiation locative et des conventionnements sans travaux (99 dont 13 réalisés en 2017) ; la CUA favorise son déploiement.

La Communauté **urbaine d'Arras est l'un des premiers territoires en France à signer un Contrat de Transition Écologique (CTE) avec l'État, visant à concrétiser les engagements pris par la France** dans le cadre de la COP 21 et du Contrat territorial de troisième révolution industrielle signé en **octobre 2017 entre La CUA, la Région des Hauts de France et l'ADEME.**

Conçu comme un accélérateur des politiques de développement durable, ce contrat avec l'État marque un tournant. Il consiste à sortir de la simple logique d'appel à projet, pour coconstruire des programmes d'action, impliquant l'ensemble des acteurs du territoire.

L'axe 4 du plan d'action du CTE vise la rénovation énergétique de près de 2 000 logements sur 4 ans avec des objectifs ambitieux :

- L'accompagnement des propriétaires privés à la rénovation thermique annuelle de 500 logements dont au moins 200 via les aides ANAH (actuellement 150 rénovations par an bénéficiant des aides de l'ANAH) et 300 autres rénovations hors ANAH mais ayant bénéficié d'aides de la CUA, ou d'un accompagnement par l'EIE suivi du passage à l'acte travaux ;
- La rénovation énergétique du parc social existant par les bailleurs avec au moins 30 logements/an en qualité BBC Réno de logements traités pour atteindre les 2 000 d'ici 2021 (sur la bonne trajectoire pour rénover 100 % des logements « gourmands » en énergie, d'ici 2050). La réhabilitation énergétique de la résidence Devillers (Arras Sud), portant sur 112 logements répartis en six bâtiments, constitue un exemple à suivre. Par ailleurs, Pas de Calais Habitat étend à l'ensemble de son patrimoine sur la CUA son dispositif de chaudière connectée visant à offrir à la fois un mode de chauffage performant et un accompagnement des locataires au changement de comportement énergétique ;
- La production d'une offre HLM neuve à haute performance énergétique E+C- d'au moins 50 logements/an ;
- La remise sur le marché de 15 à 20 logements vacants ;
- L'adoption d'un véritable plan de communication ciblée ;
- Le renforcement du guichet de l'habitat en plateforme de rénovation énergétique avec le recrutement d'un animateur.

B. Modalités et dynamiques de production de logements sur la Communauté urbaine d'Arras

1. DEPUIS 2014, UNE DYNAMIQUE DE PRODUCTION DE LOGEMENTS SATISFAISANTE, A LA HAUTEUR DES OBJECTIFS DU PLH 2014-2020 ; UNE DYNAMIQUE A CONFORTER

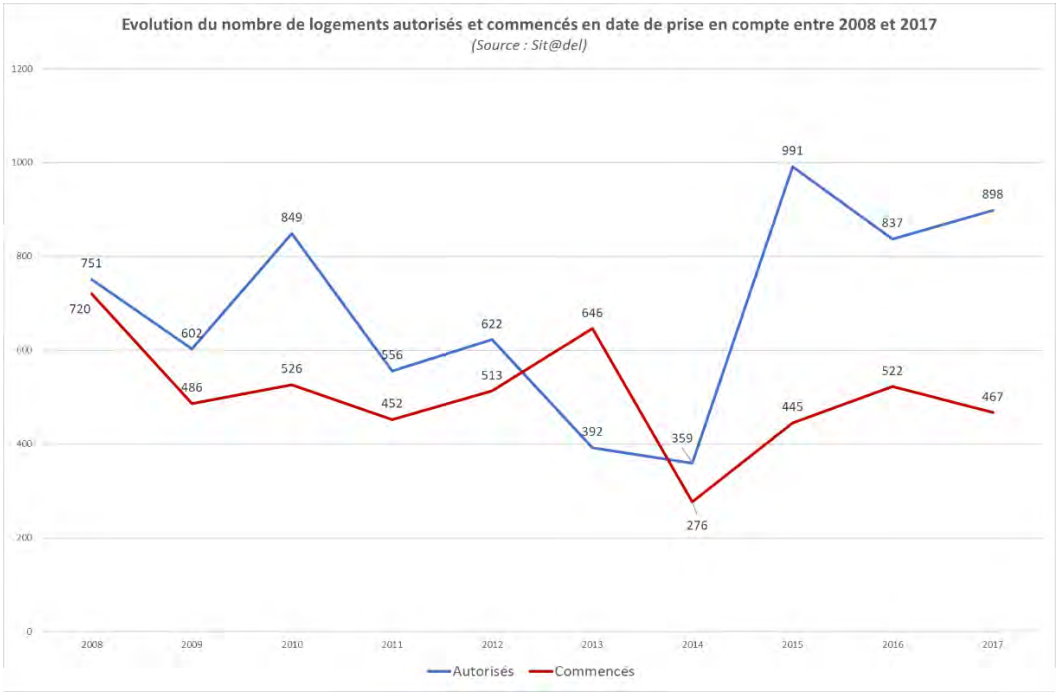
a. Depuis 2014, un rythme de production de logements en progression ; en moyenne, 617 logements autorisés entre 2014 et 2017

La dynamique de production de logements est globalement satisfaisante sur le territoire : 3 086 logements ont été mis en chantier sur la période 2014-2017, soit environ 617 logements en moyenne par an.

	Objectif PLH à 6 ans	Objectif à 4 ans	Le réalisé	% /objectif	Programmation Prévisionnelle 2018
TOTAL CUA	3610	2406	3086		
Objectif LLS (financés)	*1270*	*846*	*820*	97%	269
dont PLUS	834	556	416	75%	161
dont PLAI	385	257	154	60%	74
dont PLS	50	33	250		34
Objectif logements privés (PC délivrés)	*2340*	*1560*	*2957*	145%	
dont Accession Aidée à la propriété	*907* ***Objectif***	*605*	*237 PTZ* *41 ventes hlm entre 2014 et 2016* *164 Pass Accession* *39 PSLA*	NC	*84 PSLA*

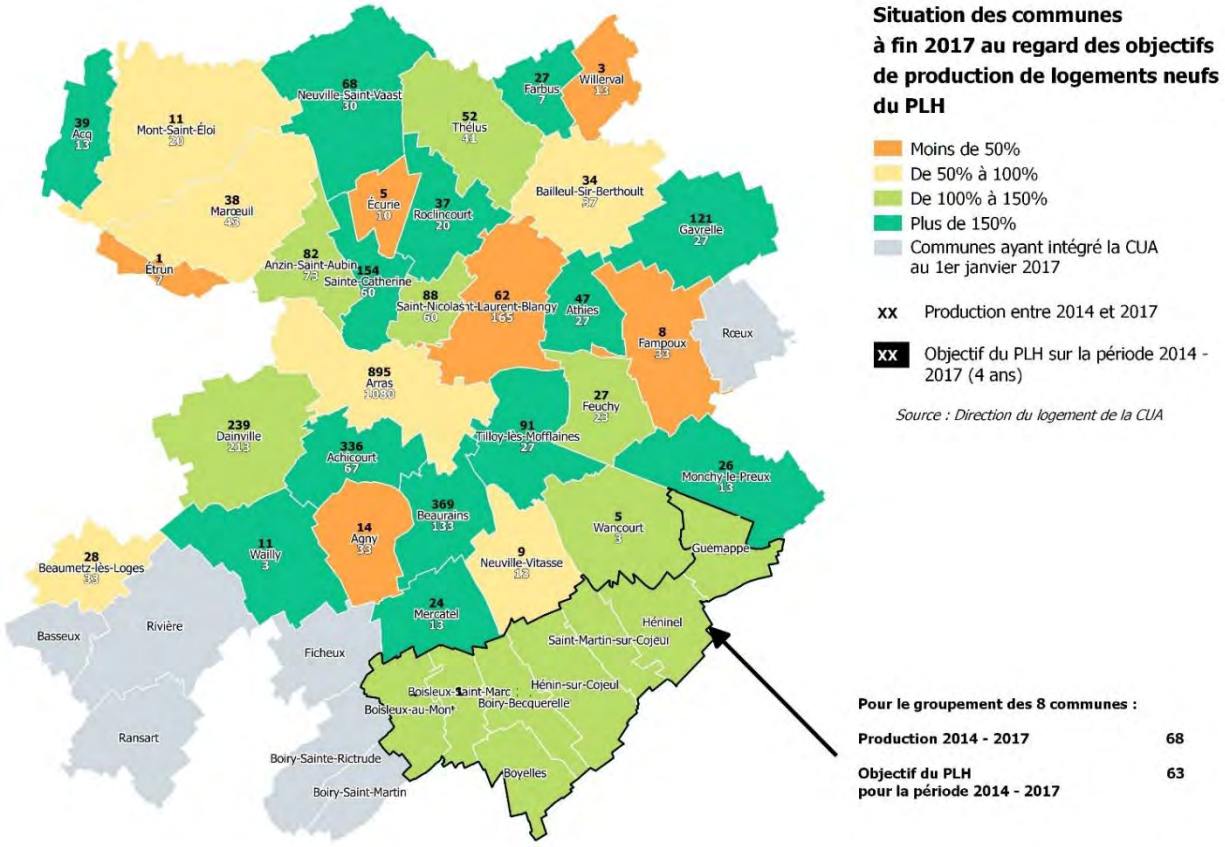
Source : CUA

Ce niveau de production est conforme à l'objectif fixé dans le PLH 2014-2020, à savoir 600 logements à produire par an. **Cette dynamique sera à maintenir et à renforcer pour mettre en œuvre l'objectif** inscrit dans le **SCoT pour la CUA (à savoir 673 logements par an à l'échelle des 46 communes et** 640 logements pour les 39 communes).



N.B. : le graphique ci-dessus représente l'évolution du nombre de logements autorisés et du nombre de logements commencés, selon la date de prise en compte par les services de l'Etat.

Le volume de logements mis en chantier a nettement progressé depuis 2014.



12 communes n'ont pas atteint l'objectif de production défini dans le Programme Local de l'Habitat 2014-2020 rapporté sur 4 ans. La non-atteinte de l'objectif sur un certain nombre de communes s'explique par le décalage dans le temps de certaines opérations.

Plus de la moitié des communes ont dépassé leurs objectifs de production de logements :

- 13 communes ont un taux d'atteinte des objectifs supérieur voire très supérieur à 150% : Achicourt, Tilloy-lès-Mofflaines...
- 6 communes, ainsi que le groupement de 8 communes ayant un objectif commun, ont un taux d'atteinte des objectifs compris entre 100% et 150%

Commune	Nombre de logements autorisés (permis de construire délivrés) pour la période 2014 - 2017	Objectif de production pour la période 2014 - 2017 tel que défini dans le Programme Local de l'Habitat	Différentiel entre la production et l'objectif défini dans le Programme Local de l'Habitat
Arras	895	1080	-185
Achicourt	336	67	269
Agny	14	33	-19
Anzin-Saint-Aubin	82	73	9
Beaurains	369	133	236
Dainville	239	213	26
Sainte-Catherine	154	60	94
Saint-Laurent-Blangy	62	165	-103
Saint-Nicolas	88	60	28
Tilloy-lès-Mofflaines	91	27	64
Bailleul-Sir-Berthoult	34	37	-3
Beaumetz-les-Loges	28	33	-5
Thélus	52	41	11
Maroeuil	38	43	-5
Acq	39	13	26
Athies	47	27	20
Ecurie	5	10	-5
Etrun	1	7	-6
Fampoux	8	33	-25
Farbus	27	7	20
Feuchy	27	23	4
Gavrelle	121	27	94
Mercatel	24	13	11
Monchy-le-Preux	26	13	13
Mont Saint Eloi	11	20	-9
Neuville Saint Vaast	68	30	38
Neuville-Vitasse	9	13	-4
Roclincourt	37	20	17
Wailly	11	3	8
Wancourt	5	3	2
Willerval	3	13	-10
Boiry-Becquerelle	68	63	5
Boisleux-au-Mont			
Boisleux-Saint-Marc			
Boyelles			
Guémappe			
Hénin-sur-Cojeul			
Héninel			
Saint-Martin-sur-Cojeul			

*Volume de logements produits entre 2014 et 2017 **supérieur** à l'objectif défini pour 2014-2017*
*Volume de logements produits entre 2014 et 2017 **inférieur** à l'objectif défini pour 2014-2017*

b-Des outils mis en place par la Communauté Urbaine et ses partenaires qui ont permis de soutenir et d'accompagner la dynamique de production de logements

La Communauté urbaine d'Arras et les communes, en lien avec leurs partenaires, ont mis en place différents outils fonciers, règlementaires et financiers pour favoriser et encadrer la production de logements.

*Les outils fonciers : le partenariat avec **l'Etablissement Public** Foncier Régional, notamment pour **les opérations d'aménagement communautaire***

La Communauté urbaine a développé un partenariat avec l'Etablissement Public Foncier Régional depuis de nombreuses années. Une convention-cadre a été établie pour la période 2007-2014. Cette

dernière a fait l'objet de plusieurs avenants, le dernier ayant été signé le 26 février 2014 pour élargir le périmètre d'intervention aux 15 nouvelles communes, couvrant ainsi les 39 communes. Elle concerne deux champs d'intervention s'agissant de l'habitat :

- Mobiliser du foncier pour produire du logement social et favoriser la mixité (avec un objectif d'optimisation de la consommation d'espace en milieu urbain et d'utilisation économe du foncier agricole).
- Favoriser le recyclage foncier et le réinvestissement du tissu urbain existant, notamment autour des Disques de Valorisation des Axes de Transport et sur les sites d'activité en mutation (exemple des entrées de ville).

Une délibération du Conseil Communautaire en date du 22 septembre 2016 établit la liste des opérations d'aménagement d'intérêt communautaire devant être réalisées dans les zones à vocation totale ou partielle d'habitat et qui font l'objet d'une convention avec l'EPF :

Opérations au titre du PPI EPF 2015- 2019	surfaces	Etat d'avancement
Nouvelles résidences (Saint Laurent Blangy et Saint Nicolas)		Poursuite sur PLH 2019-2025
Val de Scarpe I et II (Arras-Saint Laurent Blangy)	21 ha	Report PLH 2019-2025
Anciens sites militaires		Terminé
Champs Bel Air Dainville		Reste une parcelle à valoriser
Secteur université (Arras-Tilloy les Moflaines)		
Secteur Petite Vitesse (Arras-Achicourt)		Report sur PLH 2019-2025
Zone de la Plaine (Arras-Beaurains)		
Site Tricart-France Mélasse (Arras-Saint Nicolas) bords de scarpe	4ha	
Site Forges aux Fers/vigala (Saint -Nicolas)	2,5ha	Démolition en cours – projet presque finalisé
Zone de la Tourelle Achicourt		Report sur PLH 2019-2025
Renouvellement urbain (aménagement sur opérations communautaires)		Poursuite sur PLH 2019-2025
Site Comart Foir'fouilles	44a	Terrains acquis – parking provisoire effectué dans l'attente d'un aménagement
Opérations reprises au titre de la convention 2007-2014		
Fampoux rue de l'Amiral Mottez		En cours de finalisation
Site Unéal -Beaumetz les loges	3ha	En cours de finalisation
Site Mory Beckaert Saint Nicolas	3,5ha	Report sur PLH 2019-2025
Ancien centre équestre – Tilloy les Moflaines		

Des opérations communales ont également fait l'objet de conventions avec l'EPF, notamment à Monchy-le-Preux, Etrun, Dainville...

Les outils fonciers : acquisitions ***: préemptions, réserve foncière habitat….***

La Communauté Urbaine met **également en œuvre une politique de préemption et d'acquisition** foncière pour la production de logements. Celles-ci peuvent avoir différentes finalités : maîtrise du foncier dans les zones d'intérêt communautaire, création d'une réserve foncière en zone AU, acquisition de foncier pour réaliser des opérations d'accession sociale… A noter que la Communauté Urbaine mène également une politique de préemption de logements individuels en secteur diffus pour produire du PLA-I (Prêt Locatif Aidé d'Intégration, logement très social) en acquisition-amélioration. La politique de préemption et d'acquisition foncière est un levier intéressant mais elle présente des limites qu'il convient d'anticiper, notamment celui de mobiliser des montants financiers importants pour un volume de logements restreint. Compte tenu des montants financiers en jeu, la préemption ne

peut être qu'un des leviers d'une stratégie plus globale. Ce mode d'intervention n'est pas pertinent dans tous les cas de figure et doit être utilisé avec prudence, après vérification de la faisabilité et de la viabilité d'une opération.

Depuis 2014, elle a mené les interventions suivantes :

DATE DE L'ACTE	CEDANT	CESSIONNAIRE	LOCALISATION	Réf. Cad.	SUPERFICIE	NATURE	PRIX H.T.	OBSERVATIONS
26/01/2015	Scp fides	Communauté Urbaine d'Arras	DAINVILLE 98 Avenue Lavoisier	AE n° 21	3a 36ca	maison	80.000,00 €	Préemption Bail à réhabilitation Habitat Pact
22/05/2017	Commune de SAINT-NICOLAS-LEZ-ARRAS	Communauté Urbaine d'Arras	SAINT-NICOLAS-LEZ-ARRAS	AB n° 1311 AB n° 1296 AB n° 1299 AB n° 1313 AB n° 1320 AB n° 1321 AB n° 1298 AB n° 1312 AB n° 1317 AB n° 1318 AB n° 1319 AB n° 1323 AB n° 1301 AB n° 1322	54ca 5ca 3a 00ca 20a 05ca 11ca 6ca 82ca 6ca 16ca 10a 02ca 10ca 7a 99ca 8a 30ca 7a 33ca **58a 59ca**	terrain	gratuit	Nouvelles résidences Constitution des îlots à construire
01/08/2017	Commune de SAINT-LAURENT-BLANGY	Communauté Urbaine d'Arras	SAINT-LAURENT-BLANGY	AB n° 671 AB n° 678	6ca 1a 68ca **1a 74ca**		gratuit	Nouvelles résidences Constitution des îlots à construire
17/10/2017	PAS-DE-CALAIS HABITAT	Communauté Urbaine d'Arras	SAINT-LAURENT-BLANGY	AB n° 668 AB n° 670	1a 09ca 65a 43ca **66a 52ca**	Voirie – voie piétonne espaces verts -	1,00 €	Nouvelles résidences

DATE DE L'ACTE	CEDANT	CESSIONNAIRE	LOCALISATION	Réf. Cad.	SUPERFICIE	NATURE	PRIX H.T.	OBSERVATIONS
20/11/2017	Etablissement Public Foncier Nord – Pas-de-Calais	Communauté Urbaine d'Arras	SAINT-LAURENT-BLANGY	AR n° 86 AR n° 93 AR n° 96 AR n° 98 AR n° 123 AR n° 83 AR n° 85 AR n° 87	66ca 2a 36ca 4a 23ca 23a 16ca 25a 43ca 8a 20ca 1a 90ca 24a 90ca **90a 84ca**	Terrains à bâtir	1.368.797,60 €	Opération Val de Scarpe II – zone portuaire Future opération mixte ?
17/04/2018	M. DRUDI et Mme MARTIN	Communauté Urbaine d'Arras	DAINVILLE 39 rue Jules Ferry	AI n° 209	**2a 89ca**	Maison	90.000,00 €	Préemption pour un bail à réhabilitation
27/04/2018	Etablissement Public Foncier Nord – Pas-de-Calais	Communauté Urbaine d'Arras	ARRAS 33 Avenue Lobbedez 1 Rue Branly 21 Avenue Lobbedez 25 Avenue Lobbedez 35 Avenue Lobbedez	AW n° 630 AW n° 674 AW n° 667 AW n° 726 AW n° 84	14a 13ca 2a 42ca 9a 87ca 10a 02ca 96ca **37a 40ca**	Ensemble immobilier et entrepôt	1.509.514,36 € HT	Sites Comar / Foir'fouille Future opération mixte ?
TOTAL					**2ha 57a 98ca**		**3 048 312,96€ HT**	

Les outils fonciers : un outil de suivi des gisements fonciers

Dans le cadre de l'élaboration du Programme Local de l'Habitat 2014-2020, la Communauté urbaine a mis en place un outil de suivi des gisements fonciers, complété largement dans le cadre de l'état des lieux du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal. Dans le cœur d'agglomération, les gisements sont de différentes natures : grandes emprises (exemple des terrains de La Défense), sites d'activités susceptibles de muter… Dans les communes rurales, les dents creuses, ou les anciennes exploitations en cœur de village sont nombreuses, mais posent la question de la négociation avec les propriétaires, parfois difficile. Sur certaines communes, de nombreuses opportunités sont bloquées, en raison de la réticence des propriétaires à vendre des biens qui ne sont plus utilisés. Le travail de référentiel foncier réalisé sur les 39 communes a permis d'identifier des sites de reconquête de cœurs de village (hangars ou locaux d'activités désaffectés, sites d'activités inadaptés à la localisation, dents creuses…). Ce travail devra se pérenniser (actualisation, complément lorsque nécessaire) pour permettre de disposer d'informations lisibles sur les potentiels de reconquête dans le tissu existant, et de développement en réinvestissement urbain, pour limiter autant que possible l'extension. Il faut également signaler que certaines communes ont pu mener en partie ce travail d'identification de dents creuses au cours de l'élaboration de leur Plan Local d'Urbanisme (exemple de la commune de Beaumetz-les-Loges). Cet outil permet également un suivi partagé avec les communes des projets de logements.

Ce travail de recensement, complété par des entretiens individuels organisés avec chacune des **communes dans le cadre de l'élaboration du diagno**stic du PLH 2019-2025, **a permis d'identifier** précisément les projets et potentiels fonciers qui pourront être mobilisés pour la production de logements entre 2019 et 2025.

Les outils règlementaires

31 communes de la Communauté urbaine d'Arras disposent d'un Plan Local d'Urbanisme approuvé. Le travail d'élaboration des Plans Locaux d'Urbanisme a permis de remettre à jour des documents parfois très obsolètes, et d'inciter les communes à entrer dans une démarche plus prospective sur leur territoire. Les autres communes ont un Plan d'Occupation des Sols ou une carte communale, à l'exception de la commune d'Héninel, qui ne dispose pas de document d'urbanisme, c'est le Règlement National d'Urbanisme qui s'y applique.

Dans le cadre de ces documents d'urbanisme, certaines communes se sont dotées d'outils règlementaires particuliers, pour encadrer la programmation de logements :

- 5 communes ont dans leur Plan Local d'Urbanisme des Emplacements Réservés pour le Logement : Arras, Beaumetz-les-Loges, Fampoux, Sainte-Catherine et Wancourt.
- 15 communes sur les 39 communes de la Communauté urbaine concernées par le présent PLUI ont mis en place des secteurs de mixité sociale. Dans la majorité des cas, ces servitudes portent sur des secteurs précis (zones à urbaniser 1AU), à l'exception de Dainville et de Sainte-Catherine pour garantir une production de logements aidés dans les communes très en retard (dans ces deux cas de figure, elles s'appliquent sur tout le territoire communal). Ces secteurs de mixité sociale constituent un levier important pour la production de logements aidés.

En parallèle, la Communauté urbaine d'Arras accompagne et conseille les communes sur les questions réglementaires (les outils mobilisables, les impacts des projets de logements en termes d'équipements, de déplacements…) et organise la mise en réseau avec les promoteurs.

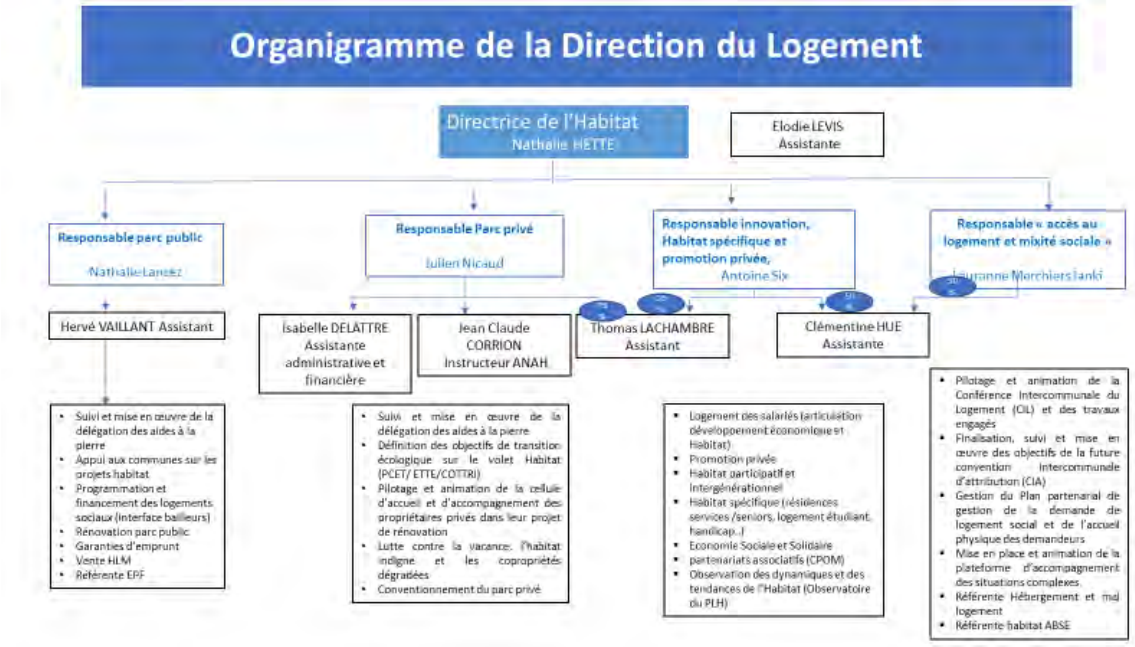
L***e soutien communautaire à l'habitat*** *: des moyens financiers conséquents mobilisés par la CUA, appuyés* ***par l'Etat***

Entre 2014 et 2017, la Communauté Urbaine a mobilisé sur ses fonds propres environ 2 250 000 € en moyenne par an :

- Près de 2 Millions d'€ en investissement (cf. tableau ci-dessous).
- 250 000 € d'aides annuelles au fonctionnement des associations (dépenses de fonctionnement).

	Coût de la politique habitat (aides CUA et délégations)en € dépensé	Dont aides déléguées de l'Etat
2014	3 712 638 €	2 071 414 € (56%)
2015	4 248 167 €	935 774 € (20%)
2016	3 194 222 €	1 669 432 € (44%)
2017	2 800 672 €	1 609 786 € (49%)
2018	3 188 455 € (prévisionnel)	1 612 886 € (51%)
Total	**18 787 155 M€**	**7 899 292 M€ (42%)**

L***e soutien communautaire à l'habitat*** *: une ingénierie dédiée*



2. LA PRODUCTION DE LOGEMENTS LOCATIFS SOCIAUX : UN BILAN PLUTÔT SATISFAISANT

Le Programme Local de l'Habitat 2014-2020 a fixé comme objectif la production de 212 logements locatifs sociaux par an pour répondre aux besoins identifiés sur le territoire.



Le bilan est satisfaisant : l'objectif est réalisé à 97% sur la période 2014-2017.

Cependant, quelques limites sont à évoquer :

- Les PLA-I représentent 23% des logements financés pour un objectif règlementaire de 30%.
- Une forte représentation de PLS dans la production qui est notamment lié au financement de 150 logements en résidence étudiante (résidence Bernanos).
- Des retards de réalisation de projets, notamment sur les pôles relais.

Le **degré d'atteinte des objectifs est variable selon les secteurs géographiques** :

- Sur la Ville-centre, les objectifs à mi-parcours sont presque atteints (96%). La forte proportion de PLS est notamment liée au financement d'une résidence étudiante de 150 logements.
- Communes urbaines hors Arras : les objectifs sont globalement dépassés ; cependant, la situation est très variable selon les communes.
- Une part importante de la production (45% des logements) a été réalisée sur les communes de Saint-Laurent-Blangy et de Beaurains.
- Pôles relais : la faible production constatée est due à des retards dans les projets liés à des problématiques foncières.
- Communes rurales : seules 2 communes, Monchy-le-Preux (12 logements) et Gavrelle (30 logements), ont produit des logements à loyer modéré.

Mise en perspective de la production récente de logement locatif social avec les objectifs fixés dans le cadre du Programme Local de l'Habitat 2014-2020

Commune	Nombre de logements locatifs sociaux financés entre 2014 et 2017	Objectif défini dans le Programme Local de l'Habitat 2014-2020 rapporté à la période 2014 - 2017	Différentiel entre le nombre de logements locatifs sociaux financés sur la période 2014 - 2017 et l'objectif défini dans le Programme Local de l'Habitat pour la même période
Arras	306	378	-72
Achicourt	120	24	96
Agny	0	17	-17
Anzin-Saint-Aubin	0	36	-36
Beaurains	48	47	1
Dainville	114	80	34
Sainte-Catherine	64	30	34
Saint-Laurent-Blangy	0	58	-58
Saint-Nicolas	0	6	-6
Tilloy-lès-Mofflaines	31	13	18
Bailleul-Sir-Berthoult	4	11	-7
Beaumetz-lès-Loges	0	10	-10
Thélus	0	13	-13
Maroeuil	8	13	-5
Acq	8	3	5
Athies	6	7	-1
Ecurie	0	3	-3
Etrun	0	1	-1
Fampoux	0	9	-9
Farbus	0	2	-2
Feuchy	0	6	-6
Gavrelle	30	7	23
Mercatel	0	3	-3
Monchy-le-Preux	12	3	9
Mont Saint Eloi	0	5	-5
Neuville Saint Vaast	0	7	-7
Neuville-Vitasse	0	3	-3
Roclincourt	0	5	-5
Wailly	0	1	-1
Wancourt	0	1	-1
Willerval	0	3	-3
Boiry-Becquerelle	2	9	-7
Boisleux-au-Mont			
Boisleux-Saint-Marc			
Boyelles			
Guémappe			
Hénin-sur-Cojeul			
Héninel			
Saint-Martin-sur-Cojeul			

*Volume de logements financés entre 2014 et 2017 **supérieur** à l'objectif défini pour 2014-2017*

*Volume de logements financés entre 2014 et 2017 **inférieur** à l'objectif défini pour 2014-2017*

4. UN CONTEXTE FAVORABLE : UN REGAIN D'INTERET DES OPERATEURS ET UN MARCHE IMMOBILIER DYNAMIQUE

a. Un territoire attractif pour les opérateurs privés : depuis 2013-2014, une vingtaine de promoteurs a choisi le Grand Arras pour investir

Jusqu'en 2013-2014, le territoire était globalement peu investi par les opérateurs privés (saturation du marché pour les T2, intervention prioritaire des promoteurs et des investisseurs dans des territoires plus tendus dans un contexte de marché immobilier moins porteur…). Certaines opérations immobilières étaient abandonnées ou bloquées, aussi bien des opérations privées que des opérations d'accession sociale.

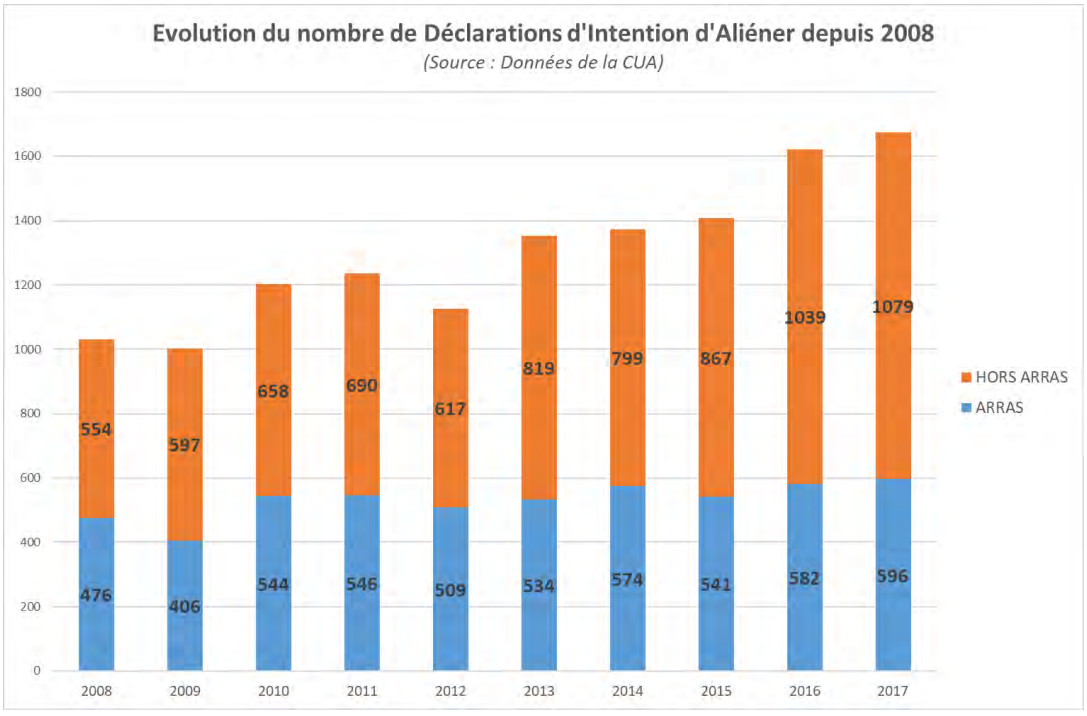
La situation a changé, le marché de l'accession dans le neuf est un marché particulièrement dynamique sur le territoire de la CUA :

- Une vingtaine de promoteurs privés ont choisi le Grand Arras pour investir ; de nouveaux opérateurs
- Si Pas de Calais Habitat reste le principal bailleur du territoire (80% du parc), une diversification des opérateurs est néanmoins amorcée avec la présence, aux côtés d'opérateurs également historiques (ICF Habitat, SA du Hainaut, SIA, UES Habitat Pact) de nouveaux bailleurs sociaux (SRCJ et Maisons et Cités).
- 638 logements ont été commercialisés (hors opérations en défiscalisation MH) depuis 2014.

b. Un marché immobilier dynamique

Le marché de l'immobilier est dynamique, aussi bien dans le neuf (638 logements commercialisés depuis 2014) que dans l'existant.

Le marché de l'immobilier d'occasion est dynamique sur le territoire :



- L'analyse des déclarations d'Intention d'Aliéner témoigne de la progression constante des mutations de biens sur le territoire.
- En 2017, 1000 ventes dans l'ancien ont été recensées sur le territoire de la CUA (*Source : immobilier.notaires.fr*), soit 10% des ventes dans l'ancien du département du Pas-de-Calais, alors que la CUA ne représente que 8% des résidences principales

c. Des freins / des limites à dépasser pour soutenir durablement la production de logements

Concernant la production globale de logements neufs, différents freins sont identifiés :

- L'augmentation du coût de production des logements, lié à une progression du coût de construction et des prix du foncier.

  Les bailleurs ont de plus en plus de difficultés à équilibrer les opérations de construction du fait du coût du foncier, du coût d'aménagement et de construction (problématique de zonage). Même les minorations apportées dans le cadre des conventions avec l'Etablissement Public Foncier (EPF) ne suffisent pas toujours à équilibrer les opérations. L'enjeu de produire du logement abordable est donc posé dans un contexte où les bailleurs ont besoin de trouver de nouveaux équilibres économico-financiers dans les opérations (cf. conséquences de la loi de finances 2018).
- En lien avec la hausse du coût du foncier, un phénomène de rétention foncière (les propriétaires sont dans une situation d'attente, pour vendre leur terrain au meilleur prix possible).
- Le coût des taxes (foncières et d'habitation) sur certaines communes, notamment sur la Ville d'Arras.

Le zonage de financement du logement est en décalage avec l'attractivité et les ambitions du territoire.

La communauté Urbaine d'Arras subit les effets d'un zonage défavorables à son attractivité et peu favorable à la mise en œuvre de ses ambitions.

Il existe deux zonages de financement du logement :

- Le zonage I, II, III créé en 1978 et qui définit les paramètres entrant dans le calcul des aides au logement ainsi que les plafonds PLAI et PLUS.
- Le zonage ABC créé en 2003 dans le cadre du dispositif Robien » et révisé en 2014, définit en fonction du niveau de tension du territoire concerné avec une définition restrictive l'éligibilité ou pas d'une commune à toute une série de dispositifs de défiscalisation et d'aides de l'Etat (ANAH). Ces dispositifs font partie intégrante des politiques de l'habitat des collectivités, notamment celles qui ont pris la délégation des aides à la pierre et toutes les responsabilités qui en découlent.

Ces dispositifs ont permis le développement des territoires, et ont fortement participé à leur attractivité. Aujourd'hui les zonages ne sont pas adaptés à la réalité du coût foncier des collectivités locales. Pour la Communauté Urbaine d'Arras, le zonage 3 ne permet pas d'équilibrer les opérations de construction et oblige la collectivité à financer davantage.

Par ailleurs, le recentrage des dispositifs ABC sur les zones tendues (fin du PINEL et PTZ neuf en B2…) impacte fortement les territoires dynamiques avec le départ des investisseurs et les effets induits sur l'économie locale alors même qu'ils contribuent vivement à la mixité sociale qui elle-même mobilise une forte énergie collective au sein des conférences intercommunales du logement. Il conviendra d'intégrer à l'évaluation des actions qui seront engagées dans le cadre de ce nouveau PLH, les impacts des présentes dispositions mais aussi ceux qui découleront de l'ensemble de la réforme qui touche à l'urbanisme et au foncier (loi ELAN).

d. L'enjeu de l'innovation

A l'exception de quelques opérations ponctuelles, les formes d'habitat développées sur la Communauté urbaine restent relativement « classiques » : plutôt du collectif sur la ville-centre et des opérations en individuel, plus ou moins denses, dans les autres communes.

A noter cependant que quelques expérimentations sont néanmoins engagées sur le territoire. Il est notamment possible de citer les expériences suivantes (cette liste n'a pas vocation à être exhaustive) :

- Un béguinage pour personnes âgées à Beaumetz-les-Loges avec des objectifs environnementaux, comportant une filière sèche, une ossature bois, une production d'eau chaude sanitaire par panneaux solaires thermiques et une toiture végétalisée.
- Les exemples d'habitat intermédiaire (entre le logement collectif et le logement individuel) sont peu nombreux mais leur bilan semble globalement plutôt positif (densification des formes d'habitat, diminution des charges liées aux parties communes…). Cependant, les modes d'habiter sont très relatifs sur la CUA, car la mentalité est assez rurale.
- Les opérations intergénérationnelles, comme celle menée sur l'ilot Bon secours à Arras, elles assurent une mixité de public, un lieu participatif, une animation de la résidence.
- Une opération de maisons évolutives offrant des possibilités d'extension et d'évolution d'utilisation est actuellement en phase de commercialisation.

Dans les prochaines années, il con**viendra d'innover sur les formes u**rbaines, notamment de favoriser le développement de formes intermédiaires **entre le collectif et l'individuel**, pour :

- Répondre à la diversité des attentes des ménages (en termes de surfaces, de modularité, de prestations telles que les jardins, le stationnement, les places de rangement pour les vélos…).
- Produire des offres à des niveaux de prix moins élevés.
- Mettre en œuvre les orientations nationales (portées dans le cadre du Grenelle de l'Environnement et de la loi pour l'Accès au Logement et à un Urbanisme Rénové) et locales (Schéma de Cohérence Territoriale) incitant au développement de formes d'habitat plus denses et à la réduction de la consommation foncière… Une plus grande densité ne constitue pas nécessairement une contrainte ou un frein à l'attractivité des logements : elle peut prendre la forme d'opérations innovantes et attractives, sans forcément impliquer de produire uniquement du collectif.

La création d'offres de logements innovantes reste marginale sur la Communauté urbaine, peut être citée à titre d'exemple la Résidence Universitaire Bernanos (CROUS) constituée de 150 logements modulaires (partenariat entre le CROUS et Norpac, filiale nord de Bouygues Construction).

II / Une offre de logements à adapter et à faire évoluer pour mieux répondre aux besoins et attentes des ménages

A. La taille des logements **: un décalage entre l'offre proposée et les** besoins liés aux évolutions sociodémographiques

La réduction de la taille moyenne des ménages est une évolution sociodémographique majeure, qui a des conséquences importantes sur les besoins en logements. Elle a généré ces dix dernières années près de 60% des besoins sur la Communauté Urbaine, comme sur la plupart des territoires. Elle pose également la question des typologies (tailles) de logements à proposer.

La structure du parc est en décalage avec la typologie des ménages et son évolution. Néanmoins, il convient de rester prudent dans les conclusions à en tirer : la forte progression des petits ménages (1 et 2 personnes), observable au niveau national, ne signifie pas qu'il soit nécessaire de produire uniquement des petits logements. En effet, l'évolution sociodémographique est également la conséquence de l'offre de logements qui est proposée sur le territoire : la diminution des grandes familles peut être liée au fait que certaines d'entre elles quittent la Communauté urbaine, faute de pouvoir y trouver un logement adapté (en termes de taille mais aussi de prix).

1. LE DESSERREMENT DES MENAGES, PRINCIPAL MOTEUR DES BESOINS EN LOGEMENT

Les besoins en logements sont générés par :

- L'augmentation de population.
- La réduction de la taille moyenne des ménages (desserrement des ménages).
- Le remplacement du parc existant (notamment pour compenser des démolitions ou des changements de destination).

C'est pour l'essentiel le desserrement des ménages qui a généré des besoins en logements entre 2010 et 2015 :

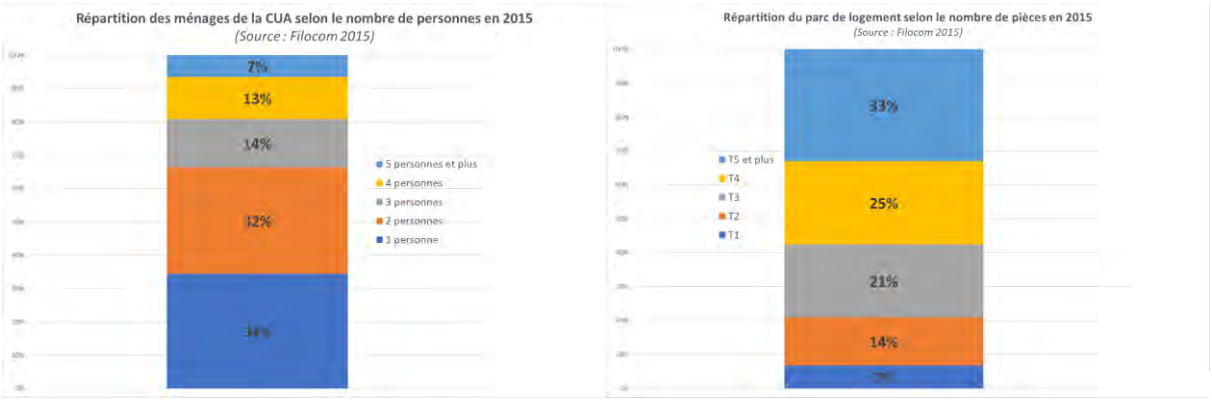
- 60% des logements créés ont servi à répondre aux besoins liés au desserrement des ménages.
- Environ 25% des nouveaux logements ont servi à répondre aux besoins liés à l'augmentation de population.
- Le remplacement du parc existant a joué un rôle plus limité dans les besoins en logements (environ 15%).

2. DES ENJEUX D'AMELIORATION DE L'ADEQUATION DE L'OFFRE AUX BESOINS LIES AUX EVOLUTIONS SOCIO-DEMOGRAPHIQUES

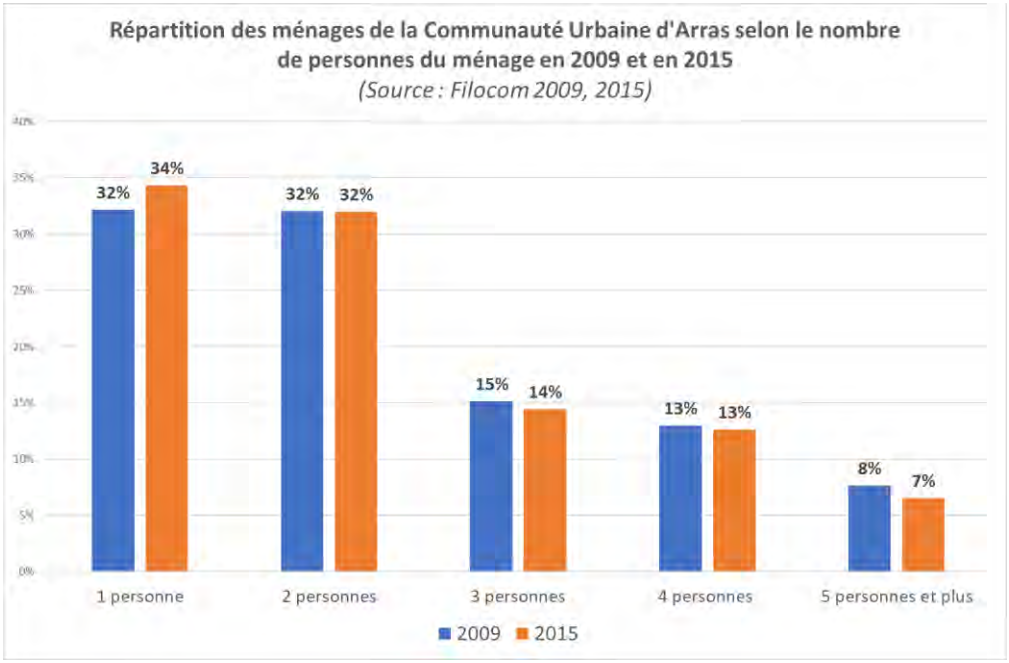
a. Tous statuts d'occupation confondus, un décalage entre l'évolution du profil des ménages et la structure du parc de logements

Malgré la diversification des typologies proposées, la structure du parc reste en décalage avec les besoins **tels qu'on peut les analyser au travers de la répartition des ménages en fonction de leur** taille.

En effet, en 2015, les ménages de 4 personnes et plus représentent 20% des ménages et les logements vers lesquels ils sont susceptibles de s'orienter correspondent à plus de la moitié de l'offre. A contrario, 66% des ménages sont composés d'une ou deux personnes. Les typologies pouvant correspondre à leurs besoins (du T1 au T3) ne représentent que 42% du parc.



Entre 2009 et 2015, ce sont les petits ménages (une ou deux personnes) qui ont le plus progressé, le poids des grands ménages (5 personnes et plus) est en diminution.



Ces analyses doivent néanmoins être considérées avec prudence dans la mesure où l'évolution de la taille des ménages est liée aux évolutions de la société (vieillissement, séparations…) mais elle est également la conséquence directe de l'offre de logements qui est proposée sur le marché.

Ainsi, la diminution des grandes familles n'est pas seulement le fait d'une évolution sociétale, elle est également sans doute à mettre en lien avec le fait que certaines de ces familles ne trouvent pas d'offre financièrement accessible sur le territoire de la Communauté urbaine et partent s'installer dans des territoires limitrophes. Il est donc important **de ne pas caler uniquement la typologie de l'offre à** produire par rapport à la répartition des ménages selon leur taille ; il convient également de tenir compte des profils de ménages que le territoire souhaite fidéliser et attirer.

b. Dans le parc locatif privé, des besoins en grands logements individuels et en petits logements financièrement abordables

Le parc locatif privé est composé pour l'essentiel de petits logements en collectif :

- 46,6 % de types 1 et 2.
- 64,5% de logements collectifs.

Les logements locatifs privés produits récemment ont contribué à une montée en gamme du parc, notamment :

- Les investissements réalisés dans le cadre du dispositif Pinel.
- Les investissements « Monuments Historiques » : 101 logements ont bénéficié de ce dispositif dans le cadre de l'opération de la caserne SCHRAMM (les logements ont été vendus en 3 mois).

Pour autant, certains segments semblent insuffisamment développés, notamment les grands logements en individuel et les petits logements de qualité et financièrement abordables :

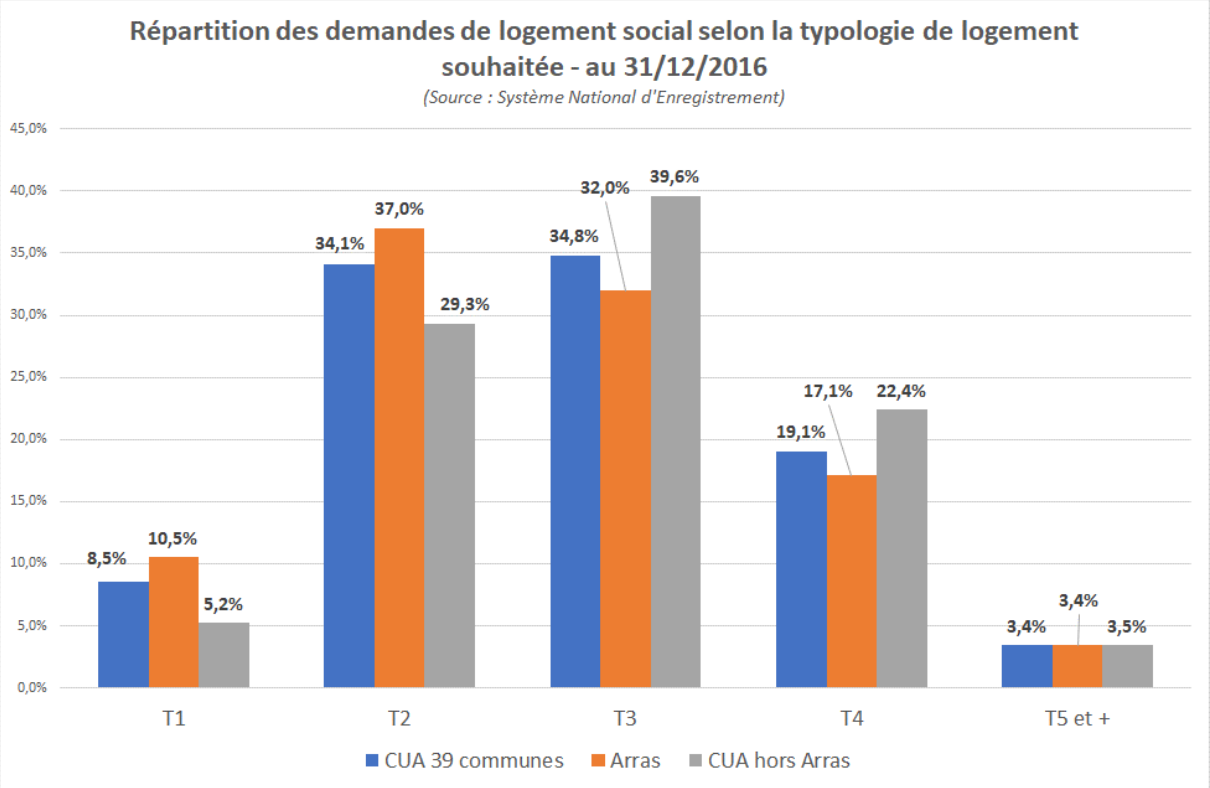
- Sur la ville-centre et les communes de 1ère couronne, les demandes non satisfaites concernent des grands logements locatifs en individuel. Peu de grands logements ont été réalisés récemment en locatif car ils sont peu attractifs pour des investisseurs (rentabilité moindre que pour des petits logements). La très grande majorité des grands logements sont destinés à l'achat pour des propriétaires occupants.
- Le segment des T2 est relativement développé, grâce à l'effet des dispositifs d'investissement locatif dans le neuf. Cependant, deux limites sont à souligner s'agissant de ce segment de l'offre :
  - Les T2 dans « l'ancien » ne sont pas toujours de bonne qualité et adaptés aux attentes des ménages.
  - Les T2 dans le neuf ont des niveaux de loyer relativement élevés.

c. Dans le parc locatif social, une demande portant principalement sur le T2 et le T3 mais une offre de grands logements nécessaire pour fidéliser et attirer des familles

Selon le Système National d'Enregistrement de la demande, 3 647 demandes de logement social étaient comptabilisées au 31/12/2016 sur la Communauté urbaine d'Arras (39 communes), dont 2 283 sur la commune d'Arras.

A l'échelle de la Communauté urbaine (39 communes), la demande porte principalement sur les T2 (34,1%) et les T3 (34,8%). La répartition des demandes selon la typologie souhaitée est globalement similaire sur la ville d'Arras et dans les autres communes considérées. A noter toutefois :

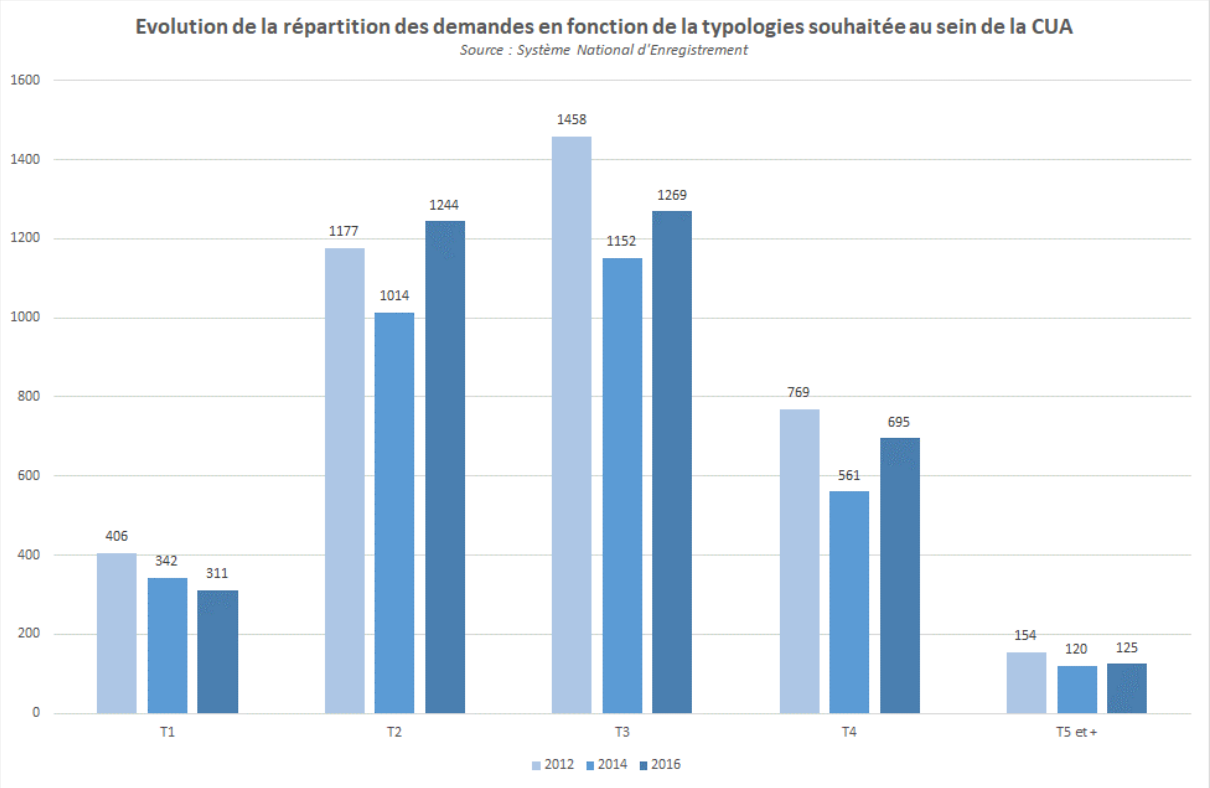
- Un poids de la demande de petits logements plus élevé sur la ville d'Arras.
- Dans les autres communes, la demande de T3 et de T4 est plus marquée qu'à l'échelle intercommunale.

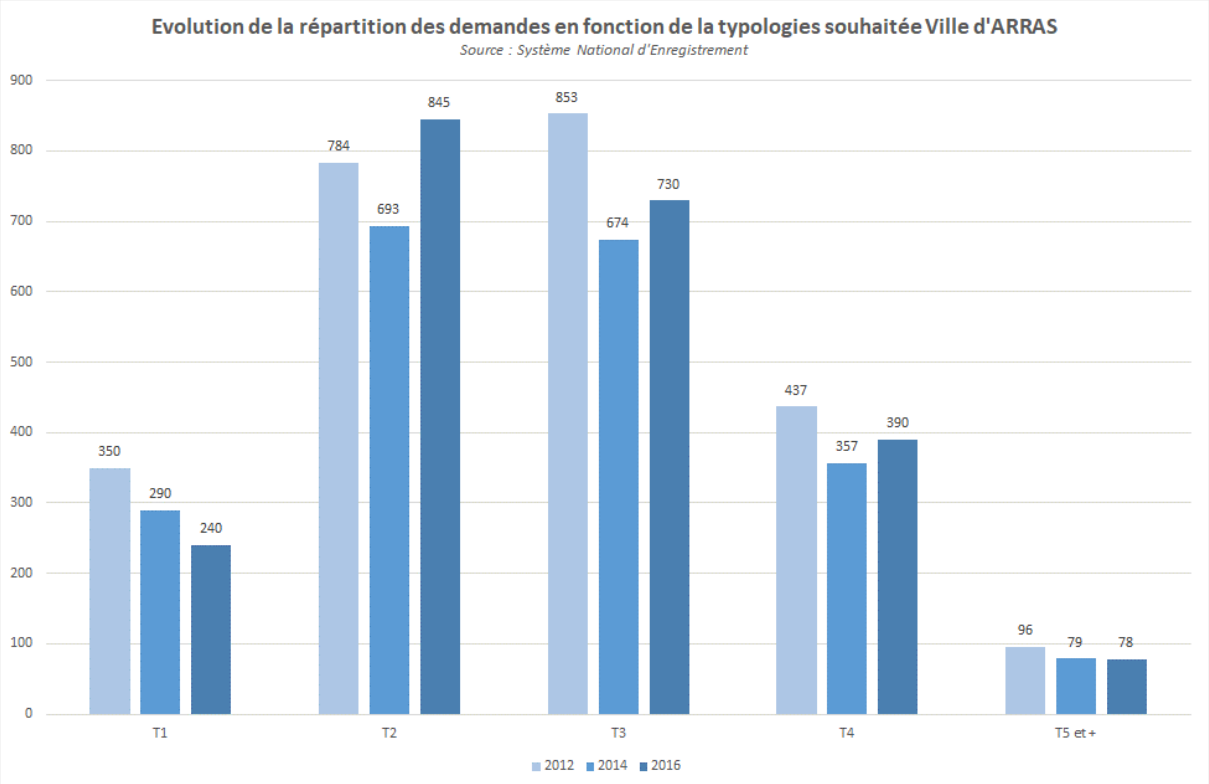


Globalement, la demande sur les différents territoires de la Communauté urbaine porte sur les T2 et les T3. **Cependant, le poids des demandes de T4 n'est pas négligeable, de l'ordre de** 17 à 22% selon les secteurs (Arras / communes hors Arras).

L'entretien avec le service Logement de la ville d'Arras a confirmé que les T3 étaient fortement sollicités et ce par différentes typologies de ménages, en particulier les couples (qui veulent un bureau ou anticipent l'arrivée d'un futur enfant) et les personnes âgées (qui souhaitent avoir une chambre supplémentaire pour recevoir leurs enfants, petits-enfants…). Ce constat se vérifie au quotidien : ces ménages demandeurs se positionnent prioritairement sur les T3 mais prennent régulièrement des T2 « par dépit », « faute de mieux ». Ce constat n'est pas objectivable par des éléments quantitatifs *(source : entretien avec le service Logement de la Ville d'Arras)*.

A l'échelle intercommunale, le volume de demandes est globalement en baisse sur les très petits logements (T1). C'est également le cas pour la Ville d'Arras. Après une diminution entre 2012 et 2014, le volume de demandes est reparti à la hausse sur les autres typologies.





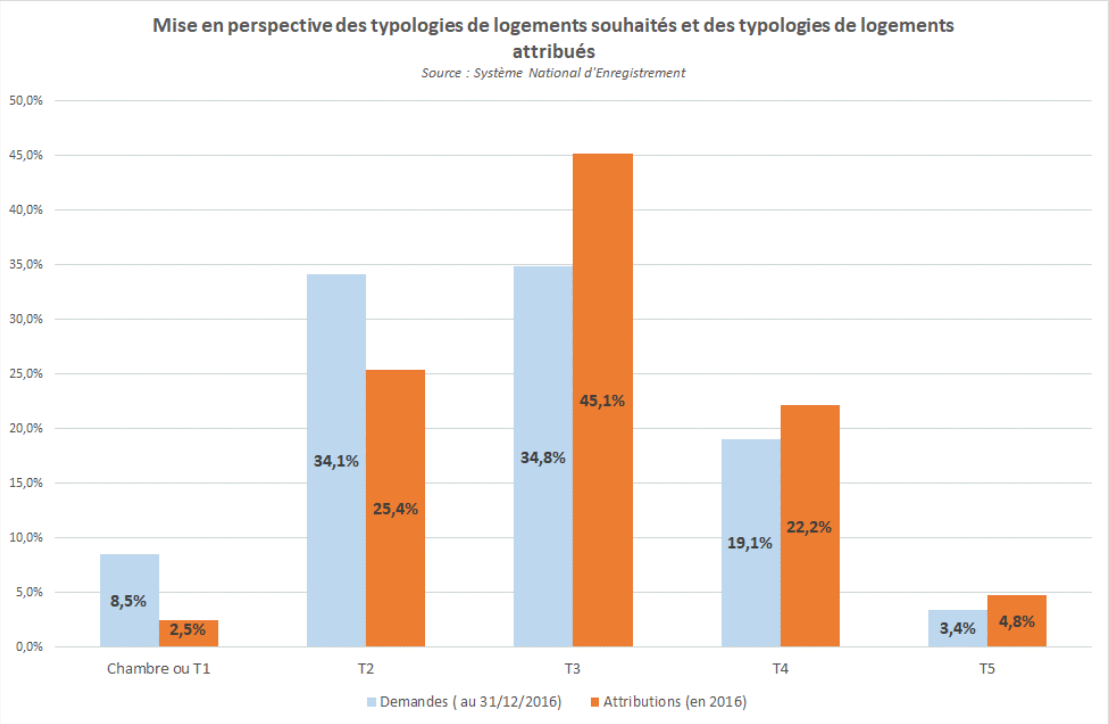
La Direction de l'habitat de la Communauté urbaine a conduit une analyse de la demande de T2 en 2013. Les principales conclusions étaient les suivantes :

- Une demande fortement sociale : 60% des demandeurs ont des revenus inférieurs à 60% des plafonds HLM (éligibles au logement locatif très social).
- 74% des demandes sont « externes », c'est-à-dire sont le fait de personnes qui ne sont pas logées dans le parc locatif social. Les personnes hébergées représentent 44% des demandeurs (32% de décohabitants potentiels et 12% de sortants de structures d'hébergement).
- **Le principal motif de la demande reste la sortie de structure d'hébergement et la décohabitation. La recherche de l'adéquation famille/logement/prix reste une forte** motivation dans la demande de logement pour 4 demandeurs sur 10.
- L'analyse qualitative conduite sur un échantillon qualitatif aléatoire de 87 dossiers (un dossier sur 10) à partir du Système National d'Enregistrement a permis :
    - De déterminer que le coût du logement motive les demandeurs pour un logement de petite taille.
    - D'établir la typologie suivante s'agissant des demandeurs :



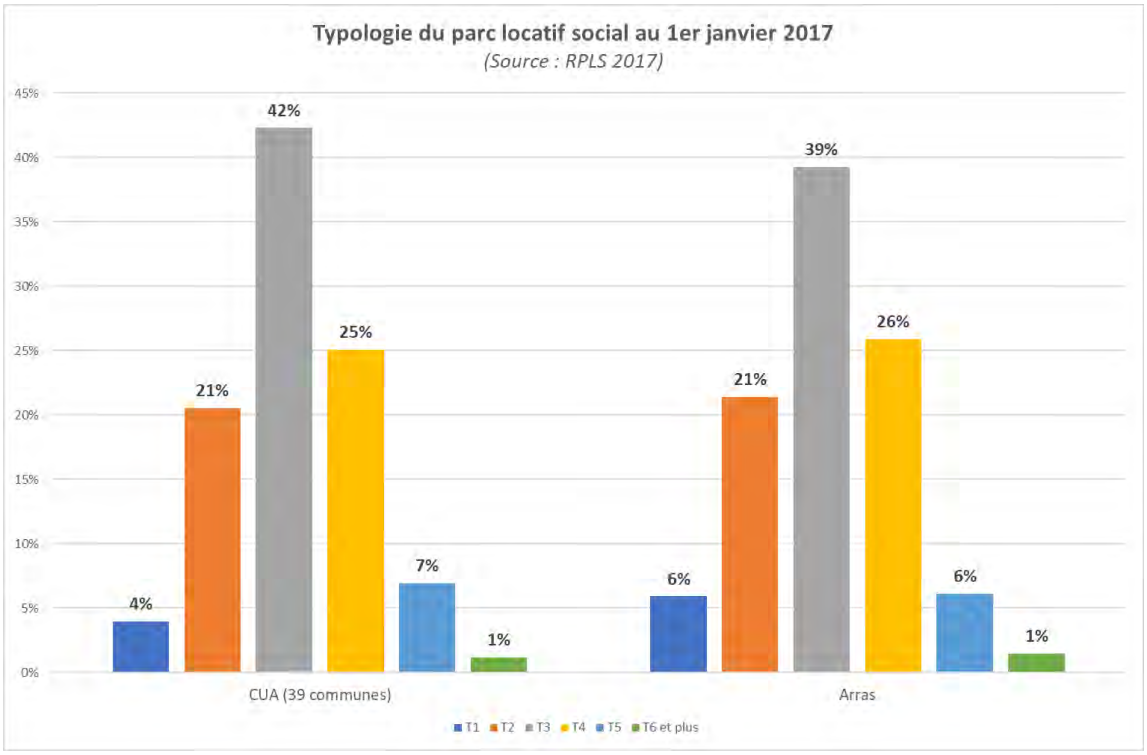
Le calcul de l'indice de pression par typologie (nombre de demandes pour 1 attribution) en 2016 met en évidence deux constats majeurs, concernant la ville d'Arras et l'échelle intercommunale (39 communes) :

- Les demandes les moins bien satisfaites concernent les petits logements, notamment les T1 (311 demandes pour 35 attributions) et les T2 (1 244 demandes pour 354 attributions).
- A contrario, les besoins les mieux satisfaits sont ceux correspondant aux :
    - T3 : 1 269 demandes pour 629 attributions.
    - T4 : 695 demandes pour 309 attributions.



Le constat énoncé précédemment est à mettre en lien avec la structure du parc locatif social :

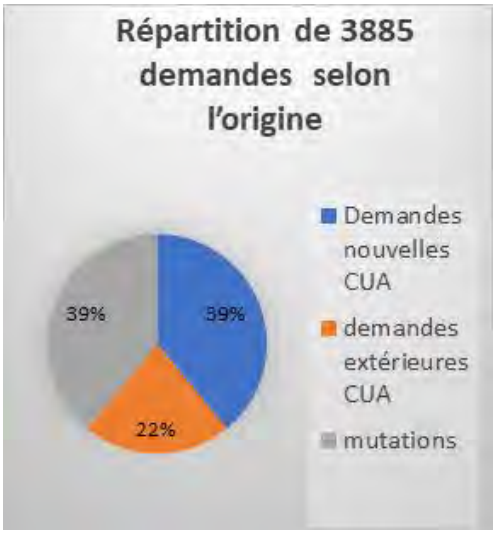
- La part de T2 dans le parc de logements (21%) est inférieure au poids des demandes de T2 (34,5%). Ce constat est également observable pour les T1.
- A contrario, les T3 représentent entre 42 % (Communauté urbaine) et 39% (ville d'Arras) des logements locatifs sociaux pour 36% des demandes.



La structure actuelle du parc de logements locatifs sociaux ne permet pas de répondre de manière satisfaisante aux demandes concernant des petits logements (notamment les T2 mais aussi, dans une moindre mesure, les T1). Cependant, cela ne signifie pas pour autant que les besoins se limitent aux petites surfaces. En effet, au-**delà de la réponse aux besoins qui s'ex**priment (la demande exprimée et enregistrée), le logement locatif social constitue également un levier pour fidéliser et attirer différents profils de ménages **sur le territoire de la CUA, c'est un levier au service de l'attractivité** résidentielle et de la cohésion sociale.

Il est donc essentiel de ne pas se focaliser essentiellement sur l'analyse de la demande telle que présentée précédemment et de considérer le rôle que peut jouer le parc locatif social, non seulement dans l'accès au logement mais aussi dans les parcours résidentiels des ménages et la fidélisation des familles sur le territoire.

Le logement locatif à loyer modéré est un levier pour l'attractivité résidentielle du territoire : 22% des demandeurs d'un logement HLM sont originaires d'un autre territoire (ils représentent 23% des attributaires).





N.B. : les chiffrés présentés ci-dessus concernent l'année 2017 et sont à l'échelle de la CUA 46 communes.

Différents éléments contribuent à démontrer le besoin de poursuivre la production de grands **logements, notamment sur la ville d'Arras** :

- Selon le service Logement de la ville d'Arras, un focus réalisé sur la demande de mutation du patrimoine de Pas de Calais Habitat a mis en évidence un blocage des parcours résidentiels des locataires à partir des T4, les locataires HLM « stagnent » donc dans un logement qu'ils jugent inadaptés à leurs besoins, faute de pouvoir accéder à un grand logement (T5 et +). L'analyse des besoins sociaux réalisée par la ville d'Arras sur son territoire a confirmé ce besoin.
- Par ailleurs, la ville **d'Arras** souhaite attirer / fidéliser des familles avec enfants, afin de limiter le phénomène de spécialisation résidentielle (déjà à l'œuvre et qui se poursuit) qui accueille aujourd'hui une part importante de ménages de petite taille et personnes isolées (accueil des personnes âgées, fonction universitaire…) ; le développement de grands logements dans le parc locatif social est un levier pour mettre en œuvre cette ambition.

Ces dernières années, une majorité de T3 a été produit dans les nouveaux programmes de logements locatifs sociaux (50% des logements mis en service entre 2010 et 2016 – *source RPLS*). Ceci a permis de globalement bien satisfaire la demande correspondante. En corollaire, la production de petits et de grands logements ne semblent pas suffisante pour répondre aux différents besoins :

- La création de grands logements (T5 et +) est nécessaire même si le volume de demandes ne semble pas important (au regard des volumes de demandes pour les autres typologies) pour permettre d'attirer et de fidéliser des familles qui sont éligibles au logement locatif social sans pour autant exprimer une demande, de proposer des parcours résidentiels aux locataires du parc social.
- La production de petits logements, en particulier les T2, doit être poursuivie, non seulement sur la ville d'Arras (sans que cela ne soit au détriment des grands logements et avec mesure, sachant que ce parc est déjà relativement développé) mais aussi et surtout sur les autres communes de la Communauté urbaine. Il conviendrait de viser à ce qu'à l'échelle de la Communauté urbaine et de la ville d'Arras, la part de petits logements (T1 et T2) tendent progressivement vers 30%.

B. Des niveaux de prix élevés au regard des capacités financières des ménages locaux

1. DES MENAGES AVEC DES NIVEAUX DE REVENUS GLOBALEMENT MODESTES : 54% SONT ELIGIBLES AU LOGEMENT LOCATIF SOCIAL

	Médiane du revenu disponible par unité de consommation, en euros en 2014	Taux de pauvreté en 2014, en euros
CUA	20 087 €	16,2%
Département	17 894 €	20,2%
Région	18 812 €	18,3%
CA du Boulonnais	17 450 €	21,7%
CA Valenciennes Métropole	17 308 €	23,3%
CA du Douaisis (C.A.D.)	17 874 €	20,5%
Métropole Européenne de Lille	19 309 €	18,9%
CA Chartres Métropole	21 427 €	11,4%
CA de Blois Agglopolys	20 581 €	14,2%
CA du Beauvaisis	19 237 €	18,8%
CA Le Grand Chalon	19 952 €	13,7%

Source : Insee Filosofi 2014

Le revenu médian annuel par unité de consommation des ménages de la CUA est supérieur aux moyennes observées aux échelles départementale et régionale. Il est également supérieur au revenu médian constaté dans les agglomérations régionales et comparable à ceux des agglomérations extrarégionales.

Néanmoins, les revenus des ménages **restent globalement modestes, notamment s'ils sont mis en perspective avec les prix de l'immobilier et le budget nécessaire pour acquérir un logement**.

En 2015 *(source Filocom)*, 54% des ménages sont éligibles au logement locatif social (revenus inférieurs à 100% des plafonds). Près de 30% ont des niveaux de revenus inférieurs à 60% des plafonds HLM et sont éligibles au logement locatif très social.

2. DES NIVEAUX DE PRIX GLOBALEMENT ELEVES AU REGARD DES CAPACITES FINANCIERES DES MENAGES

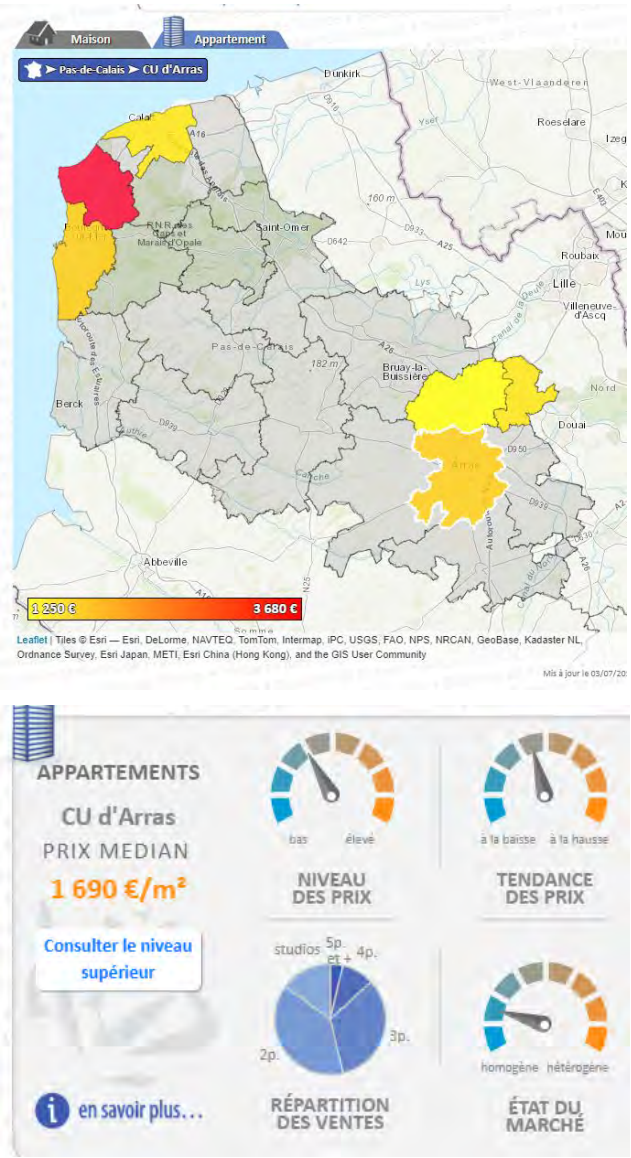
a. Le marché du neuf

Le marché immobilier de la promotion est dynamique sur le territoire de la Communauté urbaine :

- Une vingtaine de promoteurs ont choisi le Grand Arras pour investir
- 638 logements ont été commercialisés (hors opérations en défiscalisation MH) depuis 2014.

Les niveaux de prix sont élevés dans la promotion immobilière neuve, en moyenne de 3 300 € / m². Ces offres sont peu accessibles financièrement pour les ménages du territoire.

b. Les appartements « anciens » (occasion)



Source : immobilier.notaires.fr

Le marché des appartement anciens demeure le segment le plus abordable en accession.

Le prix médian des appartements anciens est de 1 690 € / m² au 13/07/2018

Pour les appartements anciens, le prix varie entre 1 420 € / m² et 2 040 € / m² sur le territoire de la CUA.

	Prix au m² des appartements anciens Transactions enregistrées du 01/04/2017 au 31/03/2018 *Notaires de France - base de données PERVAL*
Arras	**1 410 €/m² à 1 970 €/m²**
CUA	**1 420 €/m² à 2 040 €/m²**

CA du Boulonnais	1 140 €/m2 à 3 060 €/m2
CA Valenciennes Métropole	1 280 €/m² à 1 940 €/m²
CA du Douaisis	1 020 €/m2 à 1 640 €/m2
Métropole Européenne de Lille	1 850 €/m2 à 3 200 €/m2

CA Chartres Métropole	1 720 €/m2 à 2 390 €/m2
CA de Blois Agglopolys	1 150 €/m2 à 1 670 €/m2
CA du Beauvaisis	Non disponible
CA Le Grand Chalon	770 €/m2 à 1 270 €/m2

Le prix médian des appartements anciens est orienté légèrement à la baisse :

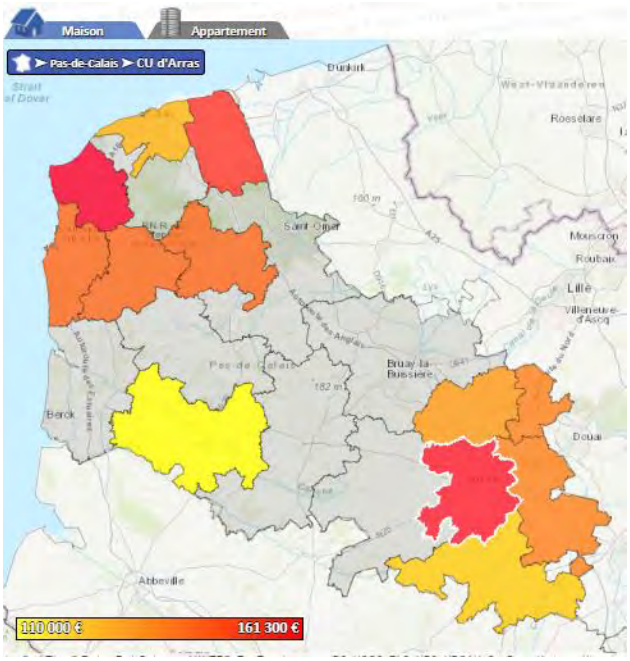
	Tendance des prix des appartements anciens *Notaires de France - base de données PERVAL*	
	Arras	CUA
Evolution des prix médians sur 3 mois	-1,20%	-0,60%
Evolution des prix médians sur 1 an	-2,60%	-1,40%
Evolution des prix médians sur 5 ans	-1,00%	-1,20%

Données issues de la période du 01/04/2017 au 31/03/2018

c. Les maisons anciennes (occasion)

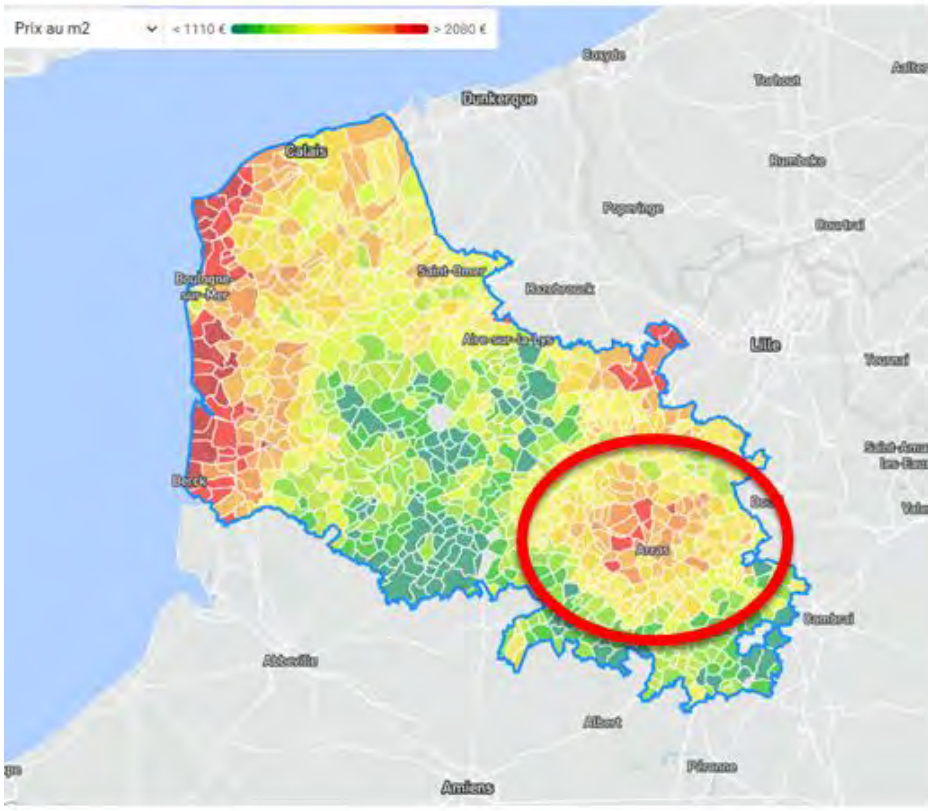
Le prix médian des maisons anciennes est de 154 000 € au 13/07/2018.

Le prix des maisons anciennes est plus élevé sur la CUA que sur les territoires limitrophes (127 800 € sur la CA de Lens-Liévin, 140 000 € sur la Communauté de Communes Osartis Marquion et 120 000 € sur la Communauté de Communes du Sud Artois).





Source : immobilier.notaires.fr



Source : meilleursagents.com - avril 2018

Pour les maisons **d'occasion**, les prix oscillent dans une fourchette comprise entre 106 100 **€ et 196 000 €** à Arras, **entre 115 000 € et 206 000 € à l'échelle de la C**UA.

	Prix médian des maisons anciennes Transactions enregistrées du 01/04/2017 au 31/03/2018 *Notaires de France - base de données PERVAL*
Arras	**133 000 €**
CUA	**154 000 €**

CA du Boulonnais	143 500 €
CA Valenciennes Métropole	114 000 €
CA du Douaisis	125 000 €
Métropole Européenne de Lille	180 000 €

CA Chartres Métropole	190 000 €
CA de Blois Agglopolys	149 100 €
CA du Beauvaisis	Non disponible
CA Le Grand Chalon	153 000 €

Le prix de vente des maisons anciennes a globalement augmenté à l'échelle de la CUA ces dernières années. Sur certaines communes, les prix ont baissé dans la durée (5 ans) mais sont néanmoins repartis à la hausse en 2017 (Saint-Laurent-Blangy, Dainville...).

	Evolution des prix médians des maisons anciennes *Notaires de France - base de données PERVAL*		
	Sur 3 mois	Sur 1 an	Sur 5 ans
CUA	-0,60%	2,70%	1,30%
Arras	-2,60%	-2,70%	-5,00%
Achicourt	-0,70%	-4,80%	-1,40%
Dainville	3,90%	6,90%	-6,70%
Saint Laurent Blangy	1,40%	7,70%	-10,30%
Beaurains	0,10%	4,70%	4,70%
Saint Nicolas	-0,30%	9,30%	N. D
Anzin Saint Aubin	-2,60%	N. D	6,10%

d. Les terrains à bâtir

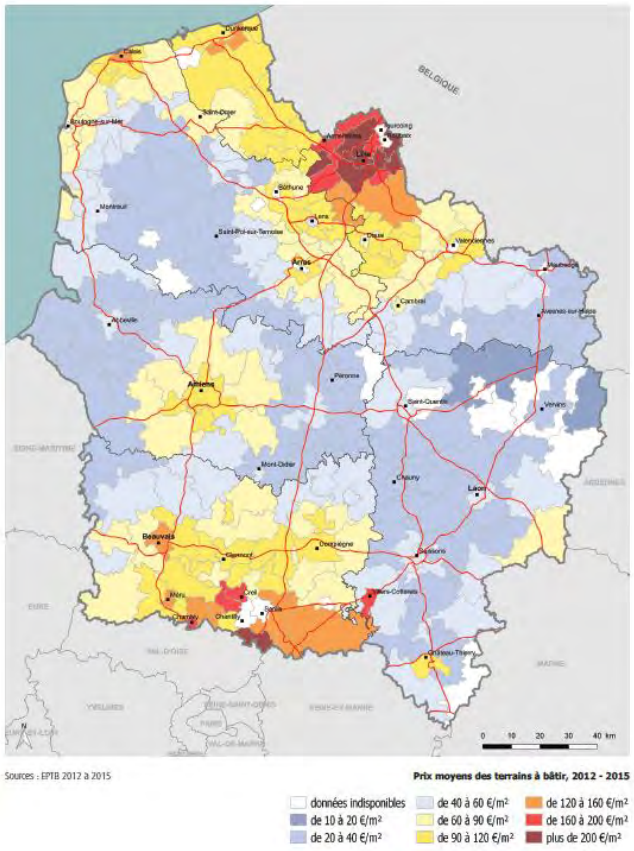
Le prix des terrains à bâtir sur la Communauté urbaine est élevé, il est compris entre 80 et **140 € /** m² en 2018.

Selon l'analyse réalisée en 2018 à partir des annonces disponibles sur le site *www.terrain-construction.com*, le prix moyen constaté (sur un échantillon de 30 terrains à bâtir en commercialisation) est de l'ordre de 111 €/m² sur l'Arrageois (Arras et communes environnantes).

N.B. : ces données sont à considérer avec prudence dans la mesure où il s'agit de prix d'annonce et non des prix de vente réels.

	Nb de terrains recensés	Prix moyen /m²
ARRAS	11	96 €
ANZIN SAINT AUBIN	3	130 €
SAINT LAURENT BLANGY	3	104 €
THELUS	5	142 €
ACQ	2	125 €

Source : www.terrain-construction.com



Source : atlas cartographique 2017, DREAL

Cette fourchette de prix correspond globalement à celle observée par la DREAL entre 2012 et 2015 *(cf. atlas cartographique habitat réalisé par la DREAL, ci-contre).*

Le terrain à bâtir est un produit incontournable pour fidéliser et attirer des ménages sur le territoire, notamment des familles, des primo-accédants.

Son développement doit être maîtrisé par les collectivités afin de s'assurer :

Que cette offre est financièrement abordable pour les ménages ciblés.

Qu'elle est conçue en tenant compte de l'enjeu d'une consommation économe de l'espace (poursuite de la diminution de la taille des parcelles).

e. Le marché de l'accession sociale : des prix de moins en moins accessibles

Des moyens conséquents sont mobilisés par la CUA et ses partenaires pour favoriser l'accession aidée à la propriété :

Le PASS ACCESSION de la CUA: 37 accessions en moyenne / an
- 97 accessions dans l'ancien
  - 86 % en zone urbaine
  - 54 % d'acquéreurs isolés ou en couple sans enfant
  - 66 % avec l'étiquettes énergétique E à G
- **67 accessions dans le neuf**
  - 55 % en zone urbaine et 45 % en secteur rural
  - 71 % d'acquéreurs isolés ou en couple sans enfant
- Captation de 15% d'habitants hors CUA

- Pass Accession de la CUA : 37 ménages sont accompagnés en moyenne par an ; ces aides ont permis de capter 15% d'habitants qui ne résidaient pas à sur la CUA.
- 237 Prêts à Taux Zéro ont été accordés entre 2014 et 2017.
- 41 logements locatifs sociaux ont été vendus en 2015 et 2016.

110 000 € à 150 000 €



160 000 à 220 000 €



Les produits d'accession sociale à la propriété sont de moins en moins accessibles : les prix se situent désormais aux alentours de 180 000 / 200 000 € pour de nombreux produits.

Une étude Adéquation/DREAL Hauts de Franc a démontré que :

- Les ménages du 3ème décile (10 % de ménages aux revenus mensuels < à 1 572 €/ mois) ne peuvent accéder à la propriété, avec 10 % d'apport et un taux d'endettement de 33%, que si le bien ne dépasse pas 139 000 € (sur la base d'une maison /3 pièces/ 67 m² SH)
- Ceux appartenant au 4ème décile peuvent « acheter pour » 168 000 € (maison /4 pièces/ 85 m² SH).

Or, il est difficile de trouver sur le marché des biens à ces niveaux de prix, y compris en accession sociale.

Un des enjeux du Programme Local de l'Habitat 2019-2025 sera de maintenir des conditions favorables **à l'accession des ménages modestes, via la mise sur le marché d'un foncier abordable, d'un**

développement adapté des opérations de location-accession sur certaines communes, et éventuellement, sous certaines conditions qui restent à déter**miner, la vente d'une partie du parc** HLM.

f. Le parc locatif privé : un loyer moyen de 9,22 € / m² tous types de biens confondus

Les loyers dans le parc privé (données issues de l'observation expérimentale conduite en 2015) sont les suivants :

Loyers du parc privé *(source : observation expérimentale réalisée par la C**UA en 2015 à l'échelle** des 39 communes) :*
Loyer moyen appartements tous types : 9,87 € /m²
Loyer moyen maisons tous types : 7,63 € /m²
Loyer moyen tous types de biens : 9,22 € /m²

Le niveau de loyer n'est pas le seul critère de choix ou la seule difficulté à laquelle les ménages sont confrontés pour se loger ; la question des charges est essentielle, d'autant plus qu'elle est peu couverte par l'Aide Personnalisée au Logement (APL) / l'Allocation de Logement Sociale (ALS).

Des travaux de rénovation effectués dans les logements peuvent permettre de réduire la consommation énergétique mais le coût global des logements à la location dans le parc privé continue à progresser, sous l'effet conjugué d'une augmentation des loyers et des tarifs d'accès à l'eau, à l'énergie… Selon les acteurs, certains ménages reviennent vers le parc social après un passage dans le parc locatif privé car le coût (loyers+charges) est trop élevé (aucune donnée ne permet encore de quantifier ce phénomène).

Les enjeux stratégiques concernant le parc locatif privé sont les suivants :

- Mieux connaître le marché privé (observatoire des loyers).
- Etre dans un zonage qui favorise l'attractivité du territoire.
- Remettre sur le marché les logements vacants.
- Encourager la vocation sociale dans le parc privé.

3. UNE FAIBLE PROPORTION DE MENAGES LOCATAIRES EN CAPACITE FINANCIERE D'ACCEDER A LA PROPRIETE SUR LE TERRITOIRE

Une part relativement limitée des locataires de la Communauté urbaine est en capacité financière **d'accéder à la propriété sur le territoire,** compte tenu des niveaux de prix évoqués précédemment.

Le revenu mensuel nécessaire est de :

- 2 210 € pour un appartement ancien de 80 m².
- 2 410 € pour une maison ancienne.
- 2 600 € par mois pour acheter un lot de terrain à bâtir et faire construire sa maison.
- 4 140 € pour acheter un appartement neuf de 80 m².

Prêt sur 20 ans, sans apport	Prix moyen	Revenu mensuel nécessaire	Rappel : revenu médian pour une personne seule = 1 674 € par mois
Neuf	3 300 € / m², soit 264 000 € pour 80 m²	4 140 € / mois	
Terrain à bâtir + maison	Terrain de 400 m² à 115 € m² + maison à 120 000 € = 165 000 / 170 000 €	2 600 € / mois	
Individuel dans l'ancien	154 000 €	2 410€ / mois	
Collectif dans l'ancien	1 690 € / m², soit 135 200 € pour 80 m²	2 210 € / mois	

Méthode : revenu mensuel nécessaire estimé pour un emprunt sur 20 ans, sans apport initial, avec un taux d'endettement de 33% maximum.

Peu de ménages de la CUA ont les capacités financières d'accéder à la propriété, compte tenu des niveaux de prix moyens pratiqués sur le territoire :

- En 2014 (source Insee Filosofi), le revenu médian pour une personne seule est de 1 674 € par mois tous statuts d'occupation confondus. Pour les locataires, le revenu médian pour une personne seule est de 1 251 € par mois (1 952 € pour un ménage de taille moyenne).
- En 2015 (source Filocom), le revenu brut médian des locataires du parc privé est de 1 942 € par mois ; il est de 1 377 € pour les locataires du parc social.

Par ailleurs, selon les acteurs du marché privé, la capacité financière des ménages à acquérir un bien n'est pas l'unique point de blocage. Les difficultés d'accès aux prêts immobiliers pour les particuliers contribuent fortement au ralentissement actuel du marché : des profils de ménages qui avaient accès aux prêts il y a quelques années ne les obtiennent plus actuellement. Ceci pose la question du financement des projets d'acquisition des ménages.

C. Une inadéquation à dépasser pour mieux répondre aux besoins en **logements et pérenniser l'attractivité résidentielle du territoire**

L'inadéquation d'une partie de l'offre de logements avec les besoins et les attentes des ménages du territoire, notamment en termes de prix et de niveaux de loyers a plusieurs effets :

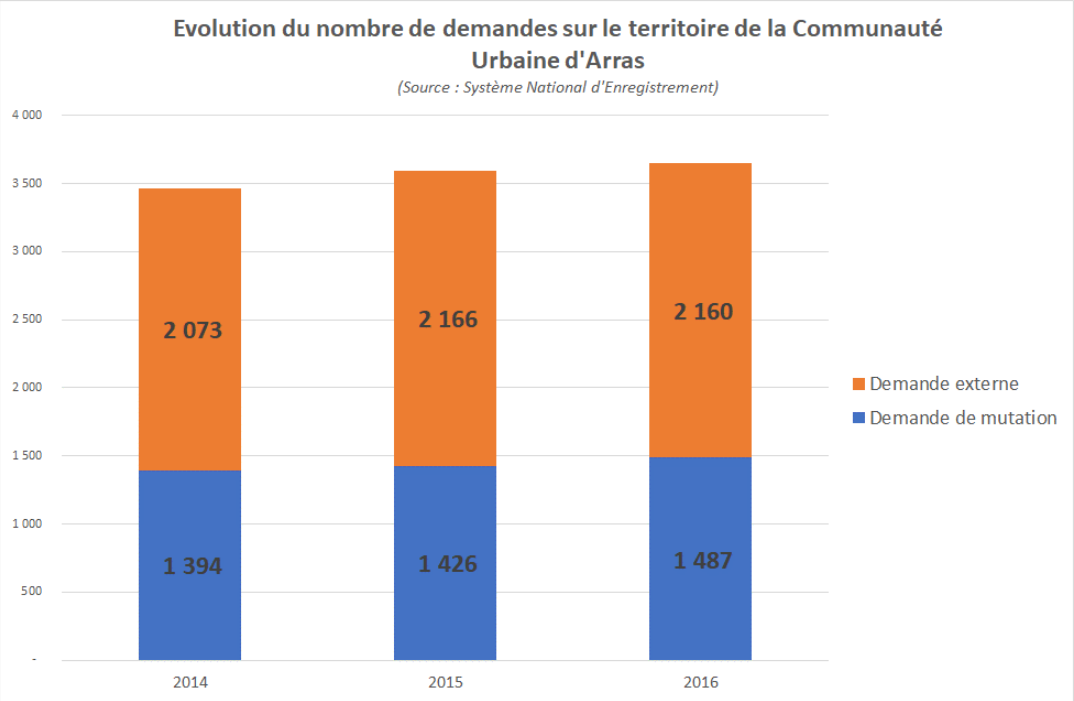
- Des difficultés pour certains profils de ménages, en particulier pour les locataires du parc social, à poursuivre leurs parcours résidentiels sur le territoire.
- Le départ de ménages vers des territoires limitrophes plus accessibles financièrement pour accéder à la propriété.
- Un accroissement de la pression sur le parc locatif social…

1. DES DIFFICULTES POUR CERTAINS PROFILS DE MENAGES A POURSUIVRE LEUR PARCOURS RESIDENTIELS SUR LE TERRITOIRE : L'EXEMPLE DES LOCATAIRES DU PARC SOCIAL

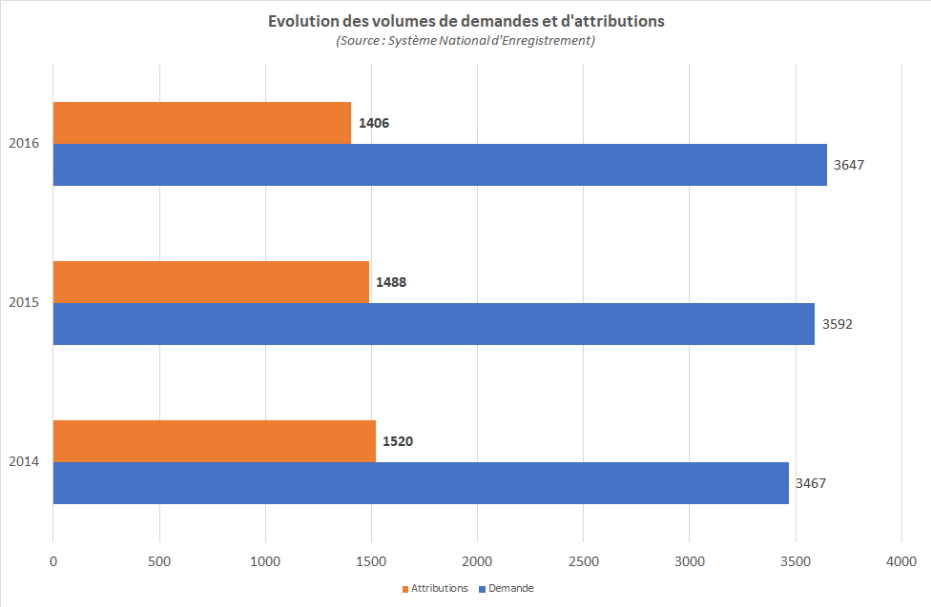
Les difficultés rencontrées par les ménages pour évoluer dans leurs parcours résidentiels sont liés aux écarts de prix/de loyer actuellement constatés *(données 2018)* entre les différents segments **d'offre**, notamment pour les locataires du parc social :

- De 1 à 1,7 entre le parc locatif social et le parc locatif privé. En moyenne, le loyer dans l'offre locative à loyer modéré HLM est de 5,33 € par m² de surface habitable (RPLS 2017), soit en moyenne 4 € d'écart avec les loyers du parc privé (9,22 €/m²).
- De 1 à 2 entre le locatif social et les maisons dans l'ancien.
- De 1 à 3,2 entre les loyers du parc locatif social et les niveaux de prix pour une acquisition dans le neuf.

2. UNE TENSION CROISSANTE SUR LE PARC LOCATIF SOCIAL



Selon le Système National d'Enregistrement, 3 647 demandes de logement social étaient comptabilisées au 31/12/2016 sur la CUA.



La tension a progressé :

De 1 attribution pour 2,3 demandeurs en 2014 à une attribution pour 2,6 demandeurs en 2016 (la tension a atteint 1 attribution pour 3 demandeurs en 2017 à l'échelle de la CUA 46 communes).

A l'échelle de la CUA 46 communes, le délai moyen d'attente est passé de 6,6 mois en 2015 à 11 mois en 2017.

La tension est plus forte pour la demande de mutation : en 2016, on compte une attribution pour 5,2 demandeurs (en 2017, on compte une attribution pour 4,5 demandeurs à l'échelle de la CUA 46 communes).

Une certaine inadéquation entre les caractéristiques des logements financés ces dernières années et le profil de la demande est observée.

61% des demandeurs sont éligibles au logement locatif très social – le PLA-I - *(attention : des données non saisies pour plus de 17% des demandeurs en 2017 - données à l'échelle de la CUA 46 communes)* ; or, la part de PLA-I dans l'offre locative sociale reste faible :

- Le PLA-I représente 5,5% des logements du parc social (551 logements).
- Entre 2014 et 2017, les PLA-I ont représenté 23% des logements locatifs sociaux financés (attendu règlementaire de 30%).

Cette mise en perspective reste à relativiser dans la mesure où les critères d'éligibilité au Prêt Locatif Aidé d'Intégration (PLAI-I), tels que définis dans le Plan Départemental d'Action pour le Logement et l'Hébergement des Personnes Défavorisées, destinent ces produits aux ménages cumulant plusieurs difficultés. Les logements PLA-I ne sont donc pas seulement attribués en fonction des niveaux de ressources.

La CUA mène actuellement une expérimentation pour la mise en place du PLA-I à bas revenus. Les premiers résultats présentés lors de la Conférence Intercommunale du 16 mai 2018 sont particulièrement positifs.

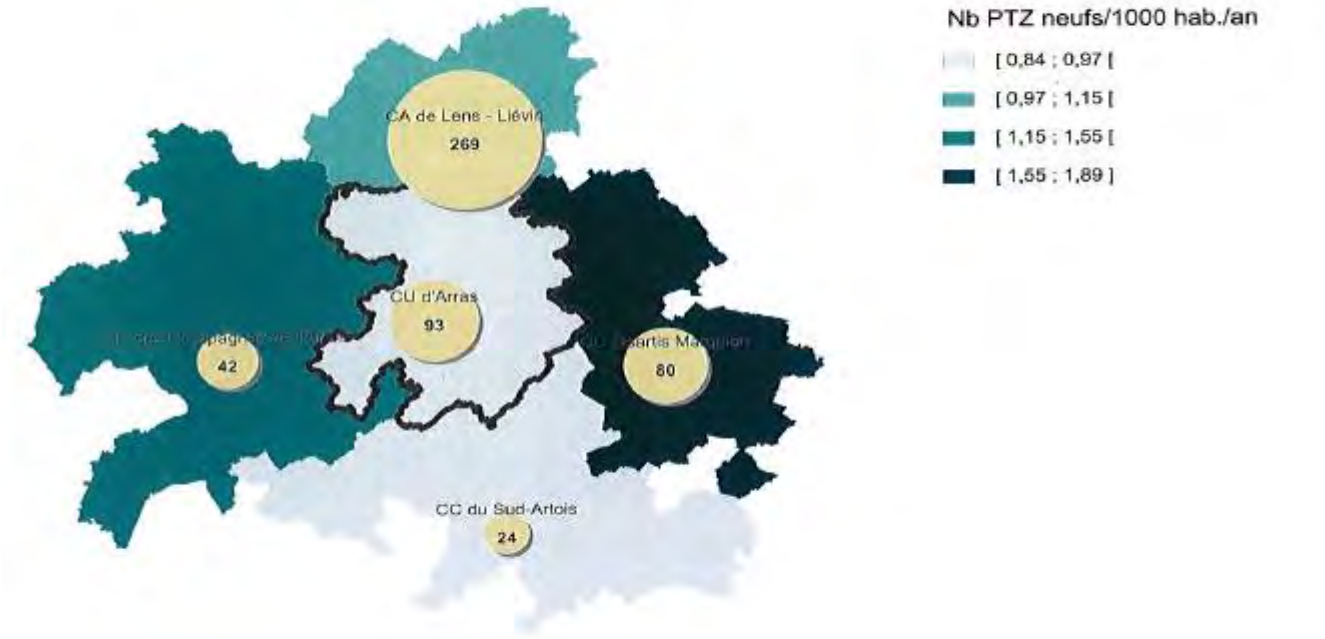
3. LE DEPART DE CERTAINS JEUNES MENAGES VERS LES TERRITOIRES LIMITROPHES POUR DEVENIR PROPRIETAIRES

Les analyses conduites sur les mobilités résidentielles en 2013 témoignaient d'un déficit de la Communauté urbaine vis-à-vis des territoires ruraux limitrophes et des régions du Sud de la France (héliotropisme). Les personnes qui ont quitté la Communauté urbaine **pour s'installer dans les territoires limitrophes sont pour l'essentiel des ménages jeunes, biactifs et qui s'inscrivent dans** une déma**rche d'accession à la propriété.**

- 60% ont moins de 40 ans.
- 59% de ces personnes sont des couples biactifs, appartenant à la classe moyenne (employés, professions intermédiaires…).
- 75% sont propriétaires au terme de leur mobilité.

Comme l'illustre la carte ci-dessous, les données récentes sur le nombre de Prêts à Taux Zéro accordés en 2016 rapporté à 1 000 habitants témoigne de la poursuite du desserrement résidentiel de primo-accédants vers les territoires limitrophes (dans ces derniers, hormis la CC du Sud Artois, le nombre de PTZ pour 1 000 habitants est nettement plus élevé que sur la CUA).

DISTRIBUTION DU PTZ DANS LE NEUF :

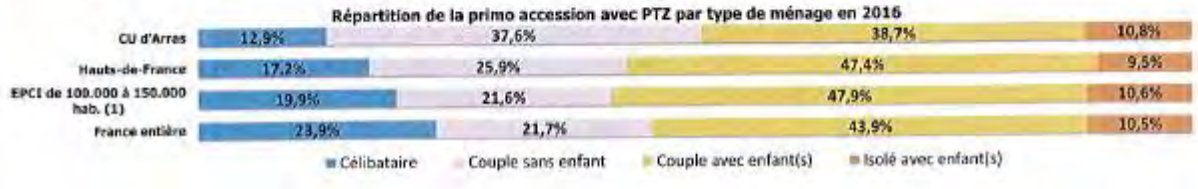


*Source : **Chiffres clés de l'immobilier résidentiel-Crédit Foncier, septembre 2017***

PRIMO-ACCESSION DANS LE NEUF AVEC PTZ :

		CU d'Arras		EPCI de 100.000 à 150.000 hab. (1)		Hauts-de-France	
		2015	2016	2015	2016	2015	2016
Nombre de primo accessions avec PTZ		54	93	2 497	4 057	3 198	4 998
Taux de la primo accession PTZ pour 1000 hab/an		0,49	0,84	0,82	1,34	0,52	0,82
dont :	Maisons	0,46	0,79	0,66	1,06	0,46	0,72
	Appartements	0,03	0,05	0,17	0,28	0,06	0,10
dont :	Célibataire	0,06	0,11	0,16	0,27	0,09	0,14
	Couple sans enfant	0,16	0,32	0,18	0,29	0,13	0,21
	Couple avec enfant(s)	0,22	0,33	0,41	0,64	0,26	0,39
	Isolé avec enfant(s)	0,05	0,09	0,08	0,14	0,04	0,08

RÉPARTITION DE LA PRIMO-ACCESSION DANS LE NEUF AVEC PTZ PAR TYPE DE MÉNAGE :



Source : Crédit Foncier

En 2016, le taux de primo-accession dans le neuf sur la CUA (0,84 PTZ pour 1 000 habitants) est comparable au tau**x constaté à l'échelle des Hauts**-de-France mais il est inférieur à celui observé en moyenne dans les EPCI de même taille (1,34 PTZ pour 1 000 habitants).

Le profil des primo-accédants sur la CUA se distingue par rapport aux autres moyennes (régional, moyenne des EPCI de même taille) : le poids des couples avec enfants est moins élevé, il est de **38,7% sur la CUA et de 47% à l'échelle de la région ou des EPCI de taille comparable.**

Cette analyse statistique peut être complétée par une analyse plus qualitative des motivations des ménages qui quittent la Communauté Urbaine et plus particulièrement le pôle urbain, fondée sur quelques entretiens ménages et des échanges avec des acteurs de l'immobilier. Il semblerait que les ménages ne cherchent pas nécessairement à quitter le territoire de la Communauté urbaine pour s'installer à la « campagne ». Ils s'orientent vers des territoires combinant la meilleure réponse à leurs attentes. Le coût du logement reste un critère important dans le choix des ménages mais il est intéressant de souligner que ce paramètre est moins déterminant aujourd'hui qu'il y a quelques années, du fait d'une baisse des prix sur le territoire de la Communauté urbaine. D'autres paramètres entrent désormais davantage en ligne de compte, notamment : l'accès aux axes de communication, le niveau de fiscalité, la possibilité d'acquérir une maison respectant l'intimité, la proximité des espaces récréatifs (possibilité à partir de son domicile de faire des balades à vélo en pleine nature) et une distance raisonnable aux commerces et offre de services (maximum 10 kilomètres). Ceci amène aujourd'hui les ménages à privilégier des communes qui remplissent ces différents critères, dont certaines se situent sur le territoire de la Communauté urbaine. Ce sont les communes situées dans la 1ère ceinture rurale qui sont de fait les plus prisées, soit un compromis entre maison individuelle/nature et accès aux aménités urbaines. Par ailleurs, ce mouvement centrifuge du centre urbain vers les territoires périurbains/péri-ruraux est alimenté par le desserrement géographique des emplois et des activités.

4. UNE APPROCHE QUALITATIVE DE L'ATTRACTIVITE RESIDENTIELLE DE LA COMMUNAUTE URBAINE D'ARRAS AUPRES D'AUTRES PROFILS DE MENAGES

Il s'agit ici de compléter les analyses précédentes par des approches qualitatives auprès de deux profils de ménages contrastés, qui ont fait l'objet d'une enquête qualitative menée en 2013 ; d'une part, des ménages « nouveaux arrivants » sur le territoire de la Communauté urbaine d'Arras ; et d'autre part, des actifs travaillant sur le territoire de la Communauté urbaine d'Arras tout en n'y résidant pas.

- Le point de vue de ménages qui se sont installés récemment sur le territoire de la Communauté urbaine

Parmi les ménages enquêtés, on retrouve aussi bien des locataires que des propriétaires occupants de leur logement sur leur lieu de résidence précédent.

Différents facteurs sont rentrés en compte dans la décision des ménages rencontrés de venir habiter sur la Communauté urbaine : pour environ la moitié des enquêtés, l'**enjeu du rapprochement** du lieu de travail apparait déterminant, ainsi que celui de l'accès aux commodités (desserte ferroviaire et routière, offre de commerces…). Pour les autres, différents motifs plus liés à la dimension résidentielle rentrent en jeu : décision de s'installer sur le territoire de la Communauté urbaine d'Arras pour trouver un logement plus grand ou pour accéder à la propriété ; certains mentionnent également l'attrait relatif du prix des biens immobiliers, qui demeurent moins chers que dans d'autres villes évoquées comme constituant des alternatives possibles, notamment Lille. Beaucoup indiquent avoir saisi une opportunité immobilière, leur permettant de devenir propriétaires. Certains ajoutent avoir eu un « coup de cœur » pour un bien.

Plus marginalement, est aussi évoquée l'idée de revenir sur un territoire dans lequel ils ont des attaches familiales (« retour au pays »).

Les personnes interrogées n'ont majoritairement pas envisagé de s'installer ailleurs. Certaines indiquent qu'elles ont pu envisager un temps de s'installer hors de la Communauté urbaine, mais ont préféré s'installer sur le territoire de la Communauté urbaine, pour se rapprocher du travail, de la gare ou des commodités du centre-ville d'Arras. En ce qui concerne le choix d'un logement, ces ménages s'installant sur le territoire sont principalement passés par le biais d'annonces internet, ou d'agences immobilières. Certains indiquent avoir utilisé leur « réseau personnel » pour trouver des logements en vente. Il convient de noter la notoriété du « salon de l'habitat » auprès de ces ménages, même si en fait peu ont fait la démarche de s'y rendre.

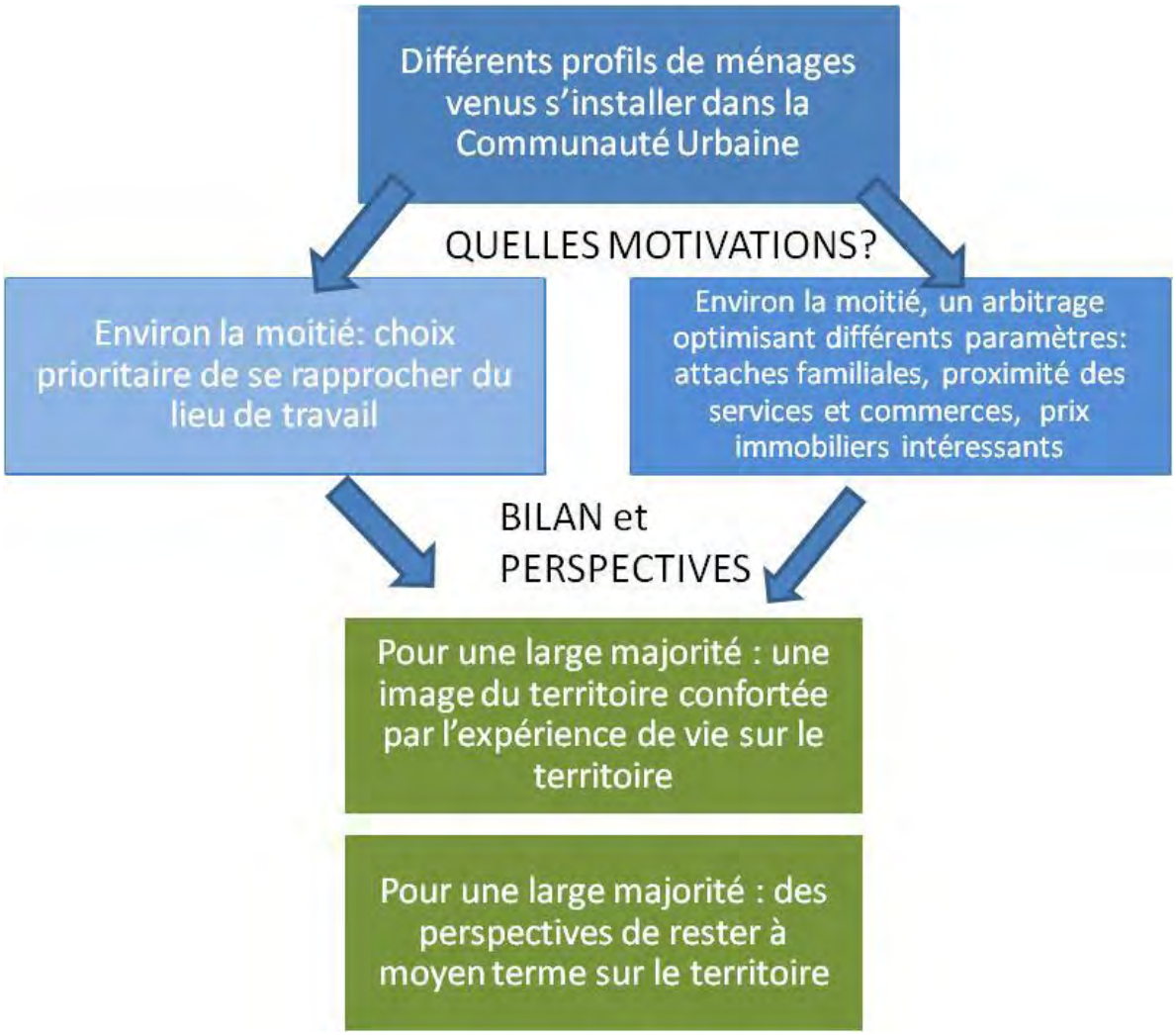
Dans la grande majorité, les personnes interrogées indiquent que le logement trouvé, et actuellement occupé, sur la Communauté urbaine correspond à leurs attentes initiales. Afin de pouvoir venir s'installer sur la Communauté urbaine, ces ménages n'affirment ne pas avoir eu à effectuer de véritables compromis par rapport à leurs arbitrages personnels : qualité / prix du logement par rapport au budget disponible, localisation… Autre indicateur de la perception que **l'offre de logement du territoire n'est pas un frein au fait de venir s'y installer.**

Il convient de souligner que « **l'expérience de vie** » sur le territoire de la Communauté urbaine, plus ou moins longue en fonction des ménages, confirme une vision positive initiale quant au choix résidentiel effectué : en effet, les personnes interrogées indiquent être très largement satisfaites, aussi bien de leur choix de localisation (la proximité du lieu de travail ; de la gare, des écoles, le calme et la proximité des commerces sont souvent cités comme des points positifs) que de leur logement (même si certaines personnes interrogées évoquent la question des travaux de remise en état, ou éprouvent des problèmes de stationnement ou de vie quotidienne avec leur voisinage). En un mot, les ménages estiment ne pas s'être trompés : leur nouveau cadre de vie « Communauté urbaine» corres**pond bien à ce qu'ils recherchaient en venant s'y installer, et ils en sont satisfaits.**

Parmi les ménages interrogés, il se dégage une nette volonté de continuer à habiter sur le territoire, au moins à horizon 2 ou 3 ans, auquel les personnes peuvent se projeter. Si la plupart des personnes interrogées indiquent vouloir rester dans leur logement actuel, les parcours résidentiels évoqués relèvent surtout de locataires souhaitant devenir propriétaires, près du lieu habité actuellement, et donc sur la Communauté urbaine.

Aucun des ménages interrogés n'était venu vivre sur le territoire avec une image a priori négative, la majorité en ayant plutôt une vision relativement neutre. **Dans l'ensemble, l'expérience de vie sur le** territoire conforte une image plutôt bonne du territoire communautaire. Ce sont les atouts en termes de niveau d'équipements (offre commerciale, écoles…), ou la qualité d'entretien, qui sont souvent mis en avant comme éléments positifs.

Globalement, ces nouveaux habitants apprécient les évènements qui sont organisés sur le territoire, même si certains témoignent quand même de ce qu'ils ressentent comme un manque de dynamisme culturel. Les problématiques de stationnements et de transports publics en centre-ville sont aussi évoquées.



➢ Le point de vue de ménages travaillant sur la Commu**nauté urbaine d'Arras, mais n'y résidant** pas

Enquête sur des actifs travaillant sur la Communauté Urbaine sans y habiter (30 personnes)

- **Lieu de résidence:** 40% dans le Nord (essentiellement Lille, Valenciennes, Douai), 55% Pas-de-Calais (notamment Lens, Hénin-Beaumont), 15% Somme (Amiens, Albert).
- **Pratiques domicile / travail:** aller-retour quotidien, durée du trajet « aller-retour » compris entre 45 min et 3 h par jour.

Les raisons du choix de travailler sur la Communauté urbaine sans y habiter reflètent avant tout un arbitrage entre des contraintes professionnelles de couples. Dans la majorité des cas, les personnes enquêtées correspondent à des profils effectuant des allers-retours quotidiens entre leur domicile et leur lieu de travail tous les jours, 5 jours par semaine. Le télétravail demeure exceptionnel. Les temps de trajet varient, pouvant aller de 45 minutes à 3h par jour « aller-retour ». Parmi les personnes interrogées, travaillant au quotidien sur la Communauté urbaine sans y habiter, une raison ressort clairement : ils font ce choix car leur conjoint ne travaille, lui, pas dans la Communauté urbaine ; il s'agit donc pour eux de procéder à un arbitrage les amenant à ne pas venir habiter sur la Communauté urbaine, soit en trouvant un point d'équilibre en termes de temps d'accès au travail entre les deux conjoints ; soit, et c'est le cas de personnes qui ont été mutées récemment sur le territoire, de continuer à habiter au même endroit, où leur vie de famille est établie et où le conjoint travaille.

Pour certaines personnes rencontrées, le choix de ne pas venir habiter sur la Communauté urbaine correspond logiquement au fait d'y travailler dans le cadre de contrats précaires, ce qui ne leur permet évidemment pas de se projeter à long terme sur le territoire.

Enfin pour d'autres, ne pas venir habiter la Communauté urbaine d'Arras relève plus d'un choix de « mode de vie » : la ville d'Arras ne les attire pas, soit qu'ils trouvent le territoire « trop urbain » ou au contraire trop peu « dynamique d'un point de vue culturel »… ou simplement qu'ils restent attachés à leurs territoires d'origine.

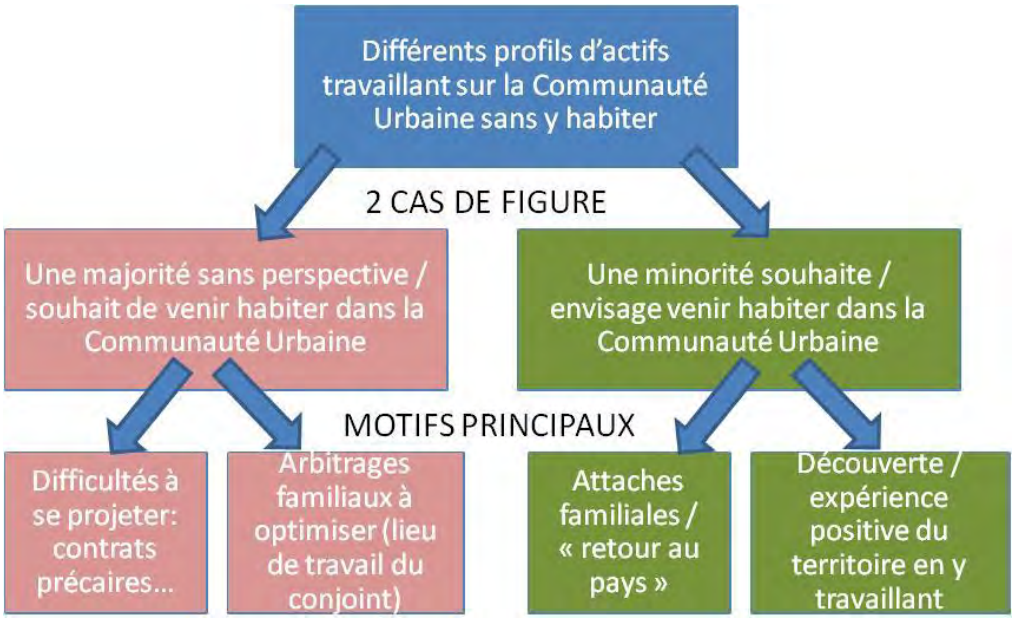
Plusieurs motifs pourraient c**onduire certains de ces ménages à venir s'installer sur la Communauté** urbaine. Compte tenu des situations évoquées précédemment, il est somme toute logique de constater que la grande majorité des personnes rencontrées n'envisagent pas à court ou moyen terme de venir vivre sur la Communauté urbaine d'Arras, que ce soit en l'absence de changement de leur situation professionnelle familiale d'ensemble, ou pour des motifs autres (certains viennent de devenir propriétaires ailleurs).

Il est plus intéressant de s'attarder sur les quelques cas de figure de personnes envisageant de « passer le pas » de venir habiter sur la Communauté urbaine ; on pourra en effet noter la grande diversité des situations et des motivations que l'on peut rassembler en deux grandes catégories :

- **D'une part, les projets relevant d'un «** retour au pays » (exemple d'une dame d'une cinquantaine d'années, originaire d'Arras et qui souhaite y revenir, pour acheter une maison de plain-pied afin d'y accueillir sa mère vieillissante ; ou exemple d'un homme d'une quarantaine d'année, divorcé et ayant le fait de choix de rester habiter à Hénin-Beaumont pour rester près de son fils en bas âge, mais envisageant de revenir s'installer sur la Communauté urbaine d'Arras dans quelques années car il a grandi à St Laurent).
- D'autre part, les perspectives de personnes sans lien affectif particulier avec le territoire communautaire, **mais dont l'exp**érience de travailler sur la Communauté urbaine les **amène à se poser la question d'y vivre** (exemple d'une femme d'environ 40 ans, vivant à Douai, qui ne « s'interdit pas » de s'installer à Arras ou en première couronne dans une maison en locatif ou à l'achat ; exemple d'un couple de jeunes cadres, venant d'acheter une maison à Hénin Beaumont, mais souhaitant déménager à court terme pour s'installer à Arras ou sur la première couronne (notamment St Laurent), dans une « maison avec jardin » ; ou exemple d'une femme de 55 ans vivant à Douai, qui travaille depuis longtemps sur Arras et ses environs, et envisage de s'y installer pour sa retraite ; à ce titre elle cherche déjà une « maison de plain-pied avec terrain » à l'achat). On peut constater qu'il s'agit ici de cas de ménages résidant déjà dans la région.

Au final, l'image ressentie du territoire est plutôt homogène, mais plus ou moins appréciée. Ces personnes venant travailler au quotidien sur la Communauté urbaine s'en font une image assez précise, et somme toute proche de celle des ménages étant venus y vivre récemment (cf.infra). Ce sont ainsi des expressions de « ville agréable à dimension humaine », « combinaison des avantages de la ville et du calme de la campagne », « des évènements culturels de qualité pour une ville de cette taille : « Main Square », « Versailles à Arras » ; « bon niveau d'équipements et de services » … qui reviennent le plus régulièrement, de la part de ceux qui apprécient plutôt le territoire, et envisagent éventuellement de s'y installer.

C'est également cette vision d'une ville « intermédiaire » qui est mise en avant par ceux qui apprécient moins la Communauté urbaine, avec des arguments contrastés : « une vie culturelle et nocturne insuffisante », un territoire « trop urbain », ou au contraire « pas assez urbain ».



L'enquête réalisée a contribué à améliorer la connaissance des besoins en logements des salariés du territoire. Cependant, la connaissance de ces besoins reste à approfondir. Dans cette optique, la Direction de l'Habitat de la Communauté urbaine envisage de réaliser une enquête auprès des entreprises.

5. UNE APPROCHE QUALITATIVE DE L'ATTRACTIVITE RESIDENTIELLE DE LA COMMUNAUTE URBAINE AUPRES DES ACTEURS DU DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET DES PROMOTEURS IMMOBILIERS

Les entretiens avec les acteurs du développement économique et les promoteurs immobiliers ont été menés en 2013-2014.

- Une a**ttractivité résidentielle qui ne conditionne pas directement l'attractivité économique**

Selon la Direction du Développement Economique de la Communauté urbaine, vis-à-vis des stratégies d'implantation des entreprises, et notamment quand elles sont amenées à arbitrer entre une implantation sur la Communauté urbaine et d'autres territoires concurrents, la dimension habitat / logement **n'apparait pas comme un critère déterminant, en tout cas pas directement** : les entreprises expriment ainsi rarement des besoins de logements à satisfaire pour leurs propres salariés et dirigeants. Ceci renvoie notamment aux logiques d'implantation des entreprises, y compris les plus importantes : il s'agit pour elle de s'installer sur un territoire dont un des atouts est de disposer d'un bassin de main-d'œuvre adapté à leurs besoins, aussi bien quantitatifs que qualitatifs ; les déplacements importants de salariés accompagnant une installation d'activités devenant un cas de figure rare.

Cependant, la dimension « résidentielle » fait **partie intégrante de l'attrait de la ville d'Ar**ras, et plus largement de la Communauté urbaine. En effet, quand des entreprises envisagent de s'implanter sur le territoire, différents atouts relatifs semblent globalement reconnus et jouer en faveur du territoire ; globalement, le territoire renvoie un profil homogène d'attractivité sur les différentes dimensions, sans facteur « rédhibitoire », que ce soit la qualité et le cadre de vie, la desserte en transports, et particulièrement la liaison TGV, le bassin d'emploi local pour recruter, ou le patrimoine architectural, en particulier du centre-ville. Au final, les décisions d'entreprise relèvent souvent d'arbitrages financiers sur la disponibilité ou le coût de l'immobilier d'entreprise ou du foncier.

L'offre diversifiée d'habitat (locatif / accession à la propriété ; neuf / ancien de qualité ; urbain / plus rural) est également évoquée, les entreprises ne doutant pas de la capacité du territoire à proposer des **réponses susceptibles d'accueillir des salariés extérieurs au territoire souhaitant s'y installer**, y compris des profils plus sélectifs comme des cadres supérieurs. Plus précisément, l'ambiance du centre-ville, véritable vitrine du territoire pour des investisseurs extérieurs, est un atout à préserver, et à ce titre la dimension résidentielle y participe fortement de plusieurs manières (état d'entretien des façades, participation des habitants de ce secteur à la bonne fréquentation des commerces du centre-ville…).

La demande d'accompagnement des entreprises auprès de la Communauté urbaine, pour apporter un appui à trouver des solutions logements pour leurs équipes, reste une démarche rare ; dans tous les cas, ces demandes ont été satisfaites par un appui ciblé auprès de l'entreprise : mise en relation avec quelques agences immobilières, mise à disposition de fiches présentant les nouveaux programmes immobiliers en cours…

- **Une attractivité résidentielle nécessaire pour rester un bassin d'emploi dynamiq**ue

C'est donc moins pour répondre directement aux attentes exprimées par des entreprises, que pour attirer ou fidéliser sur le territoire des profils d'actifs diversifiés, que l'offre d'habitat doit être positionnée. Cette attractivité résidentielle peut s'appuyer sur l'approfondissement et la mise en valeur de la diversité des « produits » : programmes développés sur la Citadelle, offres de maisons de ville avec jardins…

A plus long terme, un chantier reste à développer : travailler en commun avec les acteurs économiques du territoire pour inciter, dans une logique de développement durable, plus de salariés à habiter sur le territoire de la Communauté urbaine d'Arras, plus près de leur lieu de travail.

➢ Le point de vue des promoteurs : freins et leviers **pour conforter l'attractivité résidentielle**

A fin 2014, période de réalisation de cet état des lieux, les promoteurs rencontrés soulignent les difficultés de commercialisation des programmes en cours sur le territoire, difficultés qui n'étaient pas propres à la Communauté urbaine mais qui concernaient l'ensemble du marché régional et national. La situation a de ce point de vue nettement évolué depuis la réalisation des entretiens - le marché a connu un regain de dynamisme depuis. Ces éléments sont donc à considérer avec prudence.

Les acteurs ont mis en avant plutôt en avant le fonctionnement relatif plutôt favorable du marché local arrageois par rapport à d'autres agglomérations régionales, ce bon fonctionnement s'appuyant sur plusieurs atouts : **existence de longue date d'un «** marché du neuf constitué », avec une offre somme toute régulière et diversifiée, ce qui fait aujourd'hui du marché arrageois le seul encore actif, avec celui de la métropole lilloise, alors que d'autres agglomérations régionales sont plus durablement « hors marché ».

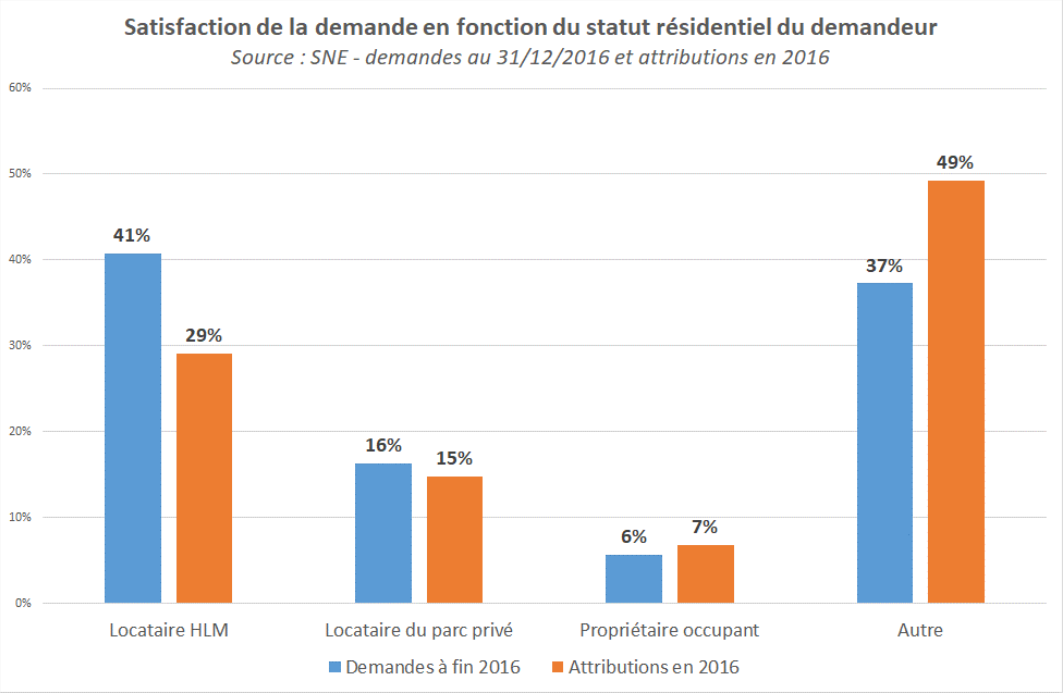
Parmi les freins au développement de nouvelles opérations, les opérateurs évoquent différents facteurs, en particulier les réticences des communes à ouvrir des droits à construire ou à apporter plus de densité, ce qui pèse sur les coûts de sortie des opérations, et donc les prix proposés aux futurs clients. Les promoteurs soulignent aussi l'importance, dans le cadre de programmes importants (comptant plusieurs dizaines de logements), de ne pas écarter systématiquement les produits destinés prioritairement à de **l'invest**issement locatif, ces derniers se commercialisant souvent plus rapidement dans le cadre de réseaux nationaux de distribution, ces réservations permettant d'engager la réalisation du programme. Enfin, les promoteurs soulignent qu'il est nécessaire, de la part de la puissance publique, de veiller à réguler dans le temps les offres mises sur le marché, surtout dans un contexte de marché difficile, période pendant laquelle il faut veiller à ne pas surestimer les capacités d'absorption du territoire.

Les évolutions récentes, à savoir les impacts de la loi de finances 2018 et de la future loi ELAN sur les fonds propres des bailleurs sociaux et les modifications apportées aux modalités de financement du logement (Pinel et Prêt à Taux Zéro) pourraient avoir des incidences défavorables sur le développement résidentiel du territoire.

En termes d'attractivité résidentielle, les opérateurs partagent la vision des atouts existants du territoire de la Communauté urbaine : « belle vitrine du centre-ville », atout d'une « ville Préfecture », proximité de Paris et Lille notamment en TGV… Pour eux, la principale dimension à développer renvoie à la capacité du territoire dans les prochaines années à attirer de « grandes entreprises »; les promoteurs estimant que l'implantation de ce type de « locomotive économique » stimulerait sur le long terme les besoins en termes de main d'œuvre sur le territoire, et donc in fine la capacité de la Communauté urbaine à attirer des actifs d'autres territoires, « notamment de la métropole lilloise ».

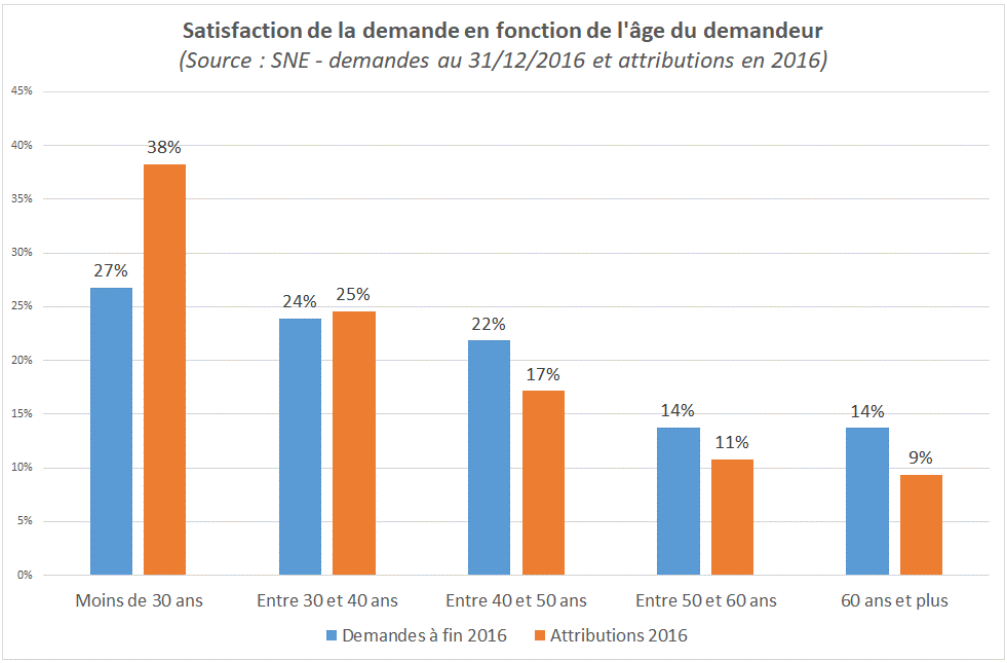
D. Des demandes de logement social plus ou moins bien satisfaites selon les profils de ménages demandeurs

La mise en perspective des profils des attributaires de logement social avec les profils de demandeurs permet de mettre en évidence le degré de satisfaction de la demande selon le profil de ménages.



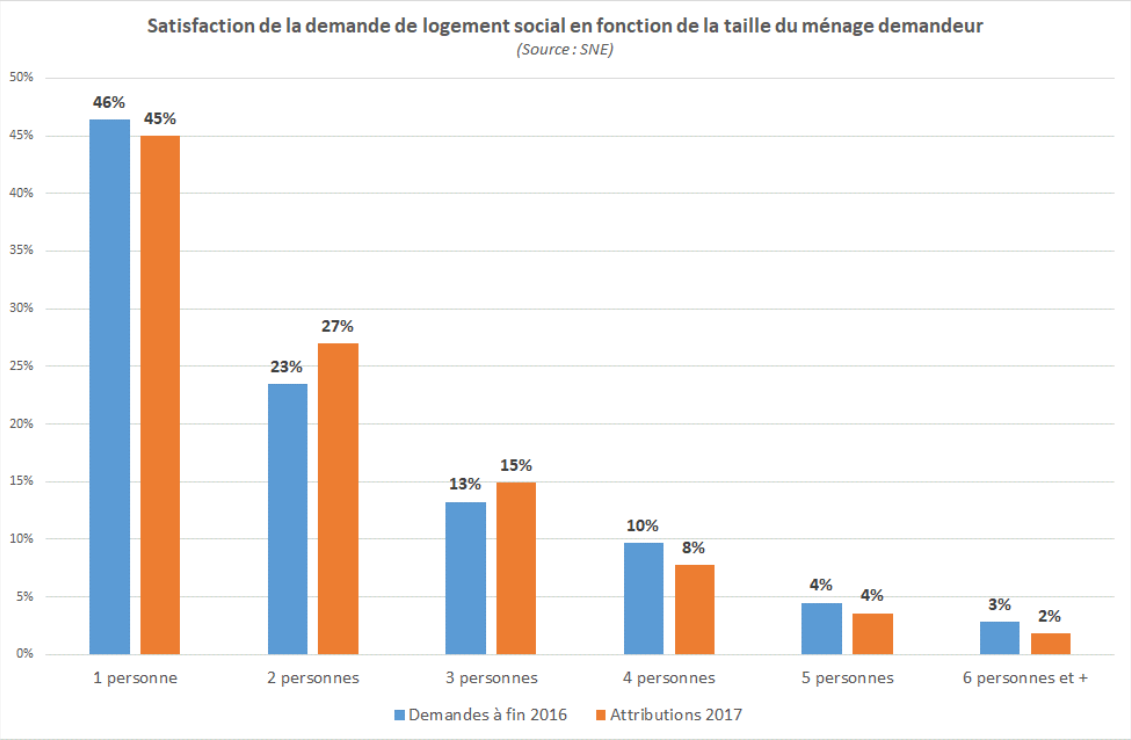
Les demandeurs qui sont classés dans la catégorie « autres » (logés ou hébergés gratuitement, en situation précaires) sont « bien satisfaits » : ils représentent 37% des demandes et 49% des attributions.

A contrario, la demande de mutations (ménages déjà logés dans le parc locatif social) est moins bien satisfaite (41% des demandeurs et 29% des attributions).



Les demandes des moins de 40 ans sont globalement bien satisfaites. En revanche, cela est moins le cas pour :

- Les 60 ans et plus : ils représentent 14% des demandeurs et 9% des attributaires.
- Les 40-59 ans représentent 36% des demandeurs contre 28% des attributaires.



Globalement, le profil des attributaires est relativement proche de celui des demandeurs s'agissant de la taille des ménages. A noter cependant une demande moins bien satisfaite pour les ménages de 4 personnes ou plus.

III / Les besoins spécifiques de certains publics

A- Le logement des jeunes

Le terme de « jeunes » désigne les personnes âgées de 16 à 30 ans. Ils ont des caractéristiques communes :

- Une mobilité géographique et résidentielle importante.
- Une faible solvabilité, leurs niveaux de revenus étant limités.
- Des parcours résidentiels et professionnels qui ne sont pas linéaires.

A contrario, cette population se caractérise également par une grande diversité de profils, renvoyant **à des besoins diversifiés en termes d'habitat.** En effet, derrière cette tranche d'âge se trouvent des situations différentes : jeunes actifs/ travailleurs pauvres, stagiaires, étudiants, apprentis, jeunes en rupture économique et sociale… Ces différents profils de jeunes n'ont pas les mêmes attentes ni les mêmes besoins en termes d'habitat. Cette diversité des situations renvoie à des besoins en logements très différents : si certains jeunes n'ont que des difficultés financières et auraient simplement besoin d'un

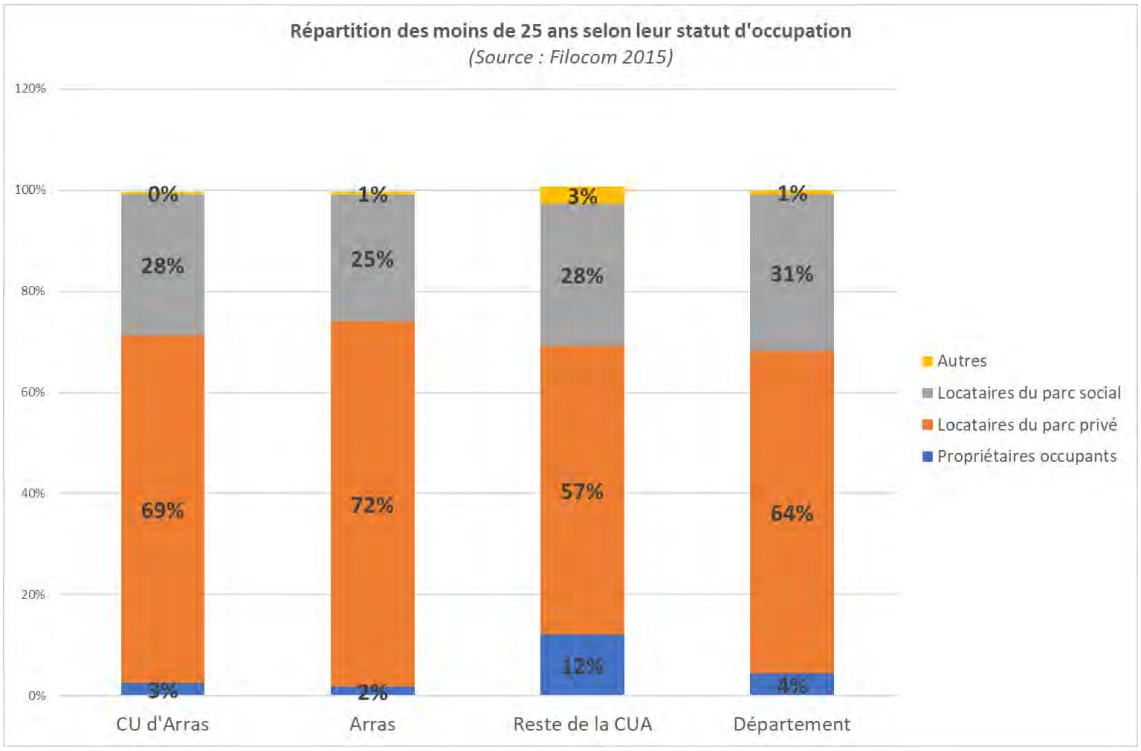
logement autonome dont le loyer serait presque entièrement couvert par les aides au logement, d'autres jeunes, en grande difficulté, peuvent ponctuellement nécessiter un hébergement d'urgence ; d'autres encore peuvent solliciter un hébergement de durée variable (en stage ou CDD de courte/moyenne durées), un accueil temporaire lié aux rythmes d'alternance de formation, ou encore un logement dit « de stabilisation » (baux glissants, intermédiation locative…) permettant une transition entre des dispositifs spécifiques et le logement autonome.

1. 69% DES JEUNES SONT LOGES DANS LE PARC LOCATIF PRIVE

	Poids des 15-29 ans dans la population en 2015 *(Source : Insee 2015)*
CUA	**19,3%**
CA du Boulonnais	18,3%
CA Valenciennes Métropole	20,5%
CA du Douaisis (C.A.D.)	18,7%
Métropole Européenne de Lille	23,0%
CA Chartres Métropole	17,1%
CA de Blois Agglopolys	17,3%
CA du Beauvaisis	19,5%
CA Le Grand Chalon	16,4%

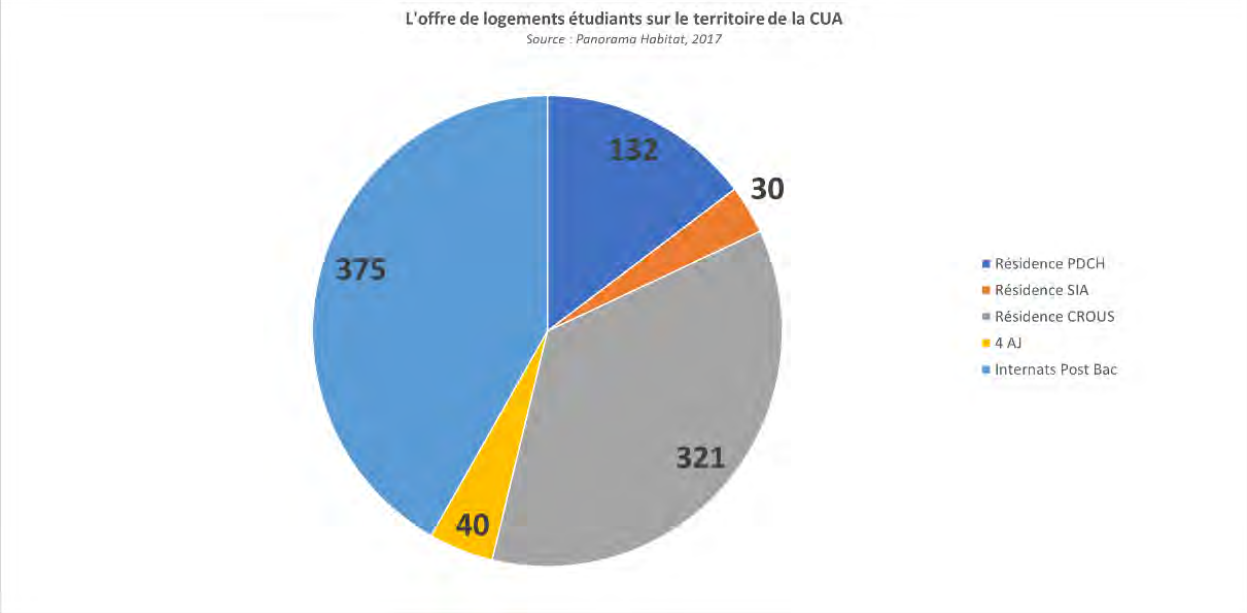
Source : Insee

La population de la Communauté urbaine est globalement plus jeune que celle des agglomérations de comparaison hors région (à l'exception de la Communauté d'agglomération du Beauvaisis). Elle est globalement comparable à la population jeune des agglomérations régionales, à l'exception de Lille Métropole.



A l'échelle du territoire, en 2015, 69% des moins de 25 ans sont locataires du parc privé et 28% sont locataires du parc social. Ces proportions sont relativement comparables aux moyennes départementale et régionale. Au regard des niveaux de loyers pratiqués **dans le parc privé sur le territoire (9,22 € /** m² tous types de biens confondus), **on peut s'interroger sur les conditions de logement des publics** jeunes dans le parc locatif privé (petites **surfaces, logements de mauvaise qualité…).**

En 2017, environ 900 logements sont « dédiés » aux jeunes et aux étudiants sur le territoire arrageois (résidences universitaires du CROUS, résidences étudiantes dans le parc locatif social, internats, Foyer de Jeunes Travailleurs, Campus Vert, Ar'toit 2 Générations…).



150 nouvelles places ont été créées en résidence universitaire en 2015 (CROUS) suite au constat d'une très forte demande pour des logements « jeunes ». Avant le développement de ces places, la tension sur le parc de logements étudiants du CROUS était de 8 demandes pour 1 logement. Elle et aujourd'hui de 3 demandes/logement, ce qui au vu des rotations au cours de l'année est un ratio suffisant selon les acteurs du logement étudiant.

2. DE NOMBREUSES ACTIONS DEVELOPPEES PAR LA COMMUNAUTE URBAINE D'ARRAS ET SES PARTENAIRES

Le PLH 2014-**2019 préconisait la production d'une offre accessible mais pas forcément ciblée ainsi que le renforcement des moyens d'accueil et d'accompagnement.**

La CUA a mis en place, avec **l'appui de ses partenaires** :

N.B. : les données figurant dans les lignes ci-dessous concernent les 46 communes du périmètre actuel de la CUA.

- Un comité de pilotage « logement étudiant » dresse régulièrement le bilan et met en place un plan d'actions pour l'accès au logement de cette population ; 150 chambres universitaires supplémentaires ont été livrées avec l'ouverture à la rentrée 2015 de la nouvelle résidence universitaire Bernanos à Arras, gérée par le CROUS et pour laquelle le foncier a été cédé par la CUA pour l'€ symbolique.
- Une Commission Hébergement Insertion active depuis 20 ans et qui permet chaque année à 19 jeunes ménages en très grande difficulté d'accéder à un logement et d'être accompagnés globalement. En tout, ce sont 60 à 70 ménages qui sont accompagnés chaque année par ce dispositif.
- Une plateforme pour le logement des jeunes créée en 2012 et toujours active à ce jour.

  En 2017, 740 jeunes ont sollicité la Plateforme Logement, 661 ont été reçus physiquement :

  - 528 entretiens individuels ont été réalisés pour 277 ménages (soit 329 personnes).
  - 379 jeunes ont participé aux 42 ateliers organisés à la P.L.J. ou auprès de partenaires.
  - Un accompagnement personnalisé, dans la globalité des problématiques rencontrées
  - Un accompagnement financier de la CUA sur le volet « observatoire » avec depuis cette année un financement politique de la ville pour les ateliers dans les QPV.
  - On peut citer, notamment : un travail de la plateforme en direction des propriétaires du parc privé pour mobiliser des logements vacants et des ateliers de sensibilisation à la « prise de logement » appréciés

- La réflexion en cours par la CUA, sur la rénovation-extension de la résidence Nobel. Une réflexion qui pourrait s'étendre à l'humanisation des 3 sites gérés par l'association 4 AJ qui comprend 83 places FJT.

Les engagements ont été tenus mais la mobilisation en faveur du logement des jeunes est à poursuivre au r**egard de l'évolution de leurs besoins et du cadre réglementaire qui évolue :**

⇨ La loi ELAN va apporter plus de souplesse dans la durée des baux (bail mobilité de 1 à 10 mois).

⇨ C'est un sujet sur lequel le territoire s'était fortement mobilisé.

<u>Des sujets récurrents :</u>

- L'accessibilité financière des logements, notamment pour les petites typologies.
- La sécurisation du bail, par un accompagnement adapté du primo-accès
- La précarité énergétique (nombreuses passoires énergétiques), avec des niveaux de charges qui dépassent parfois le montant du loyer

- L'accès facilité au parc public, même si des initiatives existent (ex : #1Jeune1Logement de Pas-de-Calais Habitat).

Des perspectives :

- Le dossier Arras Cœur de ville, avec une implication d'Action Logement et la cible « jeunes actifs » intégrée
- L'aménagement de la dernière barre de la caserne Schramm à Arras, dédiée aux jeunes actifs et en mobilité
- La relance d'un groupe de travail sur l'offre et la demande de logement des jeunes et une possible enquête terrain sur les conditions de vie (logement & mobilité)

B - Le logement des seniors

1- A HORIZON 2030, 1 HABITANT SUR 4 AURA PLUS DE 60 ANS

La population des « seniors » désigne globalement les personnes de 60 ans et p**lus, c'est**-à-dire celles qui sont sorties ou qui sont sur le point de sortir de la vie active.

Il existe au sein du public « seniors » **une diversité de profils de ménages (selon l'âge, le niveau de** dépendance, les revenus…). Les s**eniors n'ont pas tous les mêmes besoins ni les mêmes attentes, d'où l'enjeu d'être en capacité de proposer une gamme diversifiée de solutions et de produits habitat** :

- Maintien à domicile et adaptation des logements du parc existant (privé et social).
- Des offres neuves dédiées, dans le parc de logements « standards » privés (résidences-services) et sociaux (béguinages)
- Des offres spécifiques, plus ou moins médicalisées : MARPA, EHPAD, foyers logements (maison de retraite), etc.

	Poids des 60 ans et plus dans la population en 2015 *(Source : Insee 2015)*
CUA	**23,9%**
CA du Boulonnais	24,4%
CA Valenciennes Métropole	22,1%
CA du Douaisis (C.A.D.)	23,7%
Métropole Européenne de Lille	19,0%
CA Chartres Métropole	24,7%
CA de Blois Agglopolys	26,7%
CA du Beauvaisis	22,6%
CA Le Grand Chalon	27,2%

Source : Insee

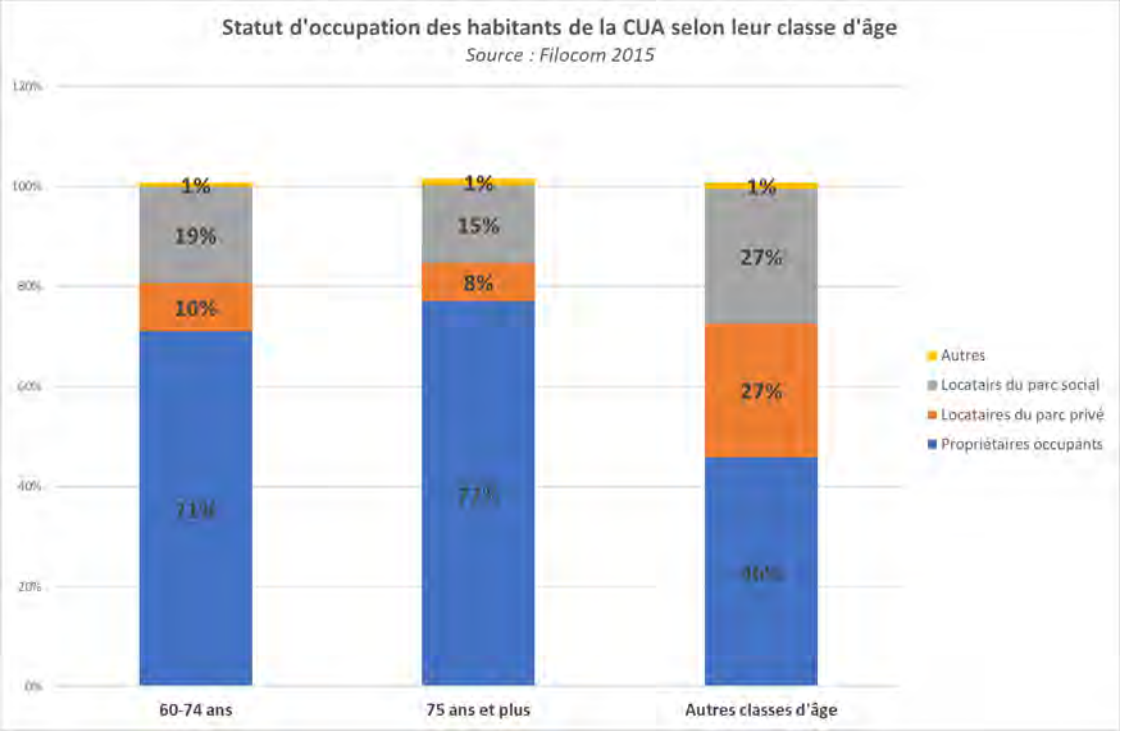
Le poids des personnes de 60 ans et plus au sein de la population est légèrement inférieur à celui constaté sur les agglomérations de comparaison hors région (à l'exception du Beauvaisis).

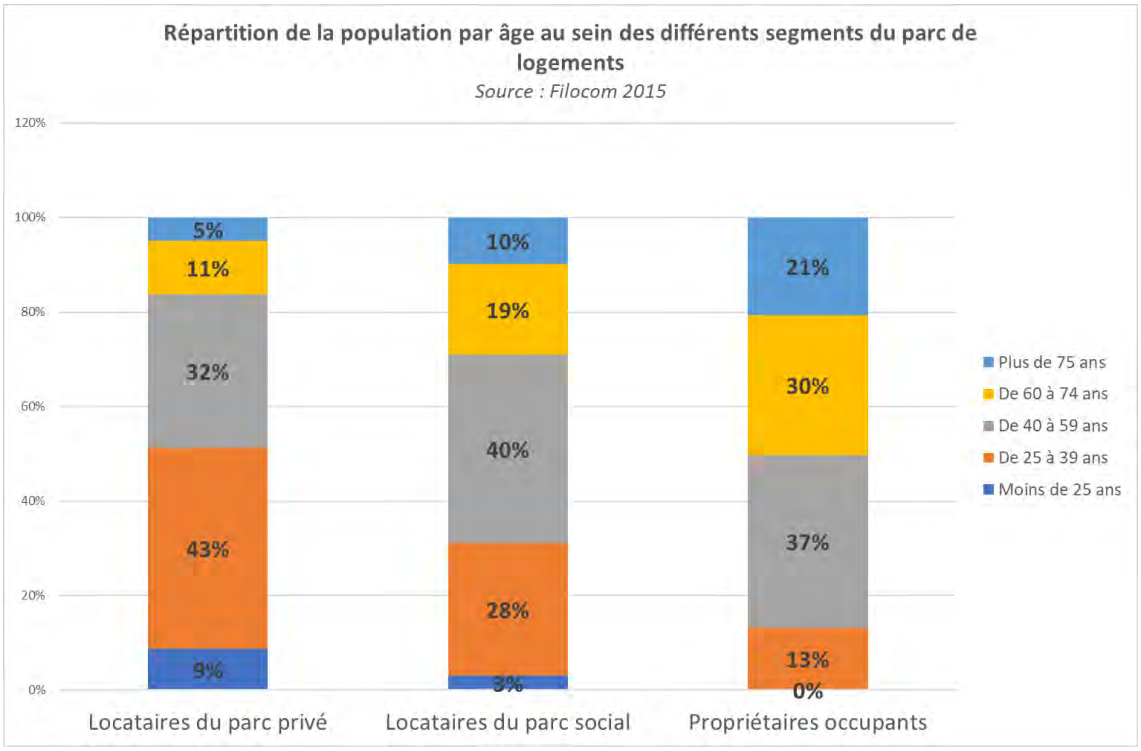
Quelques informations propres au contexte de la Communauté urbaine d'Arras :

- La part des personnes âgées de plus de 60 ans a progressé passant de 18% en 1999 à 21% en 2009, à 24% en 2015. Cette progression concerne essentiellement les 75 ans (+ 2 980 personnes de 75 ans et plus entre 1999 et 2015).
- Les seniors sont principalement concentrés dans la ville-centre, bien que le vieillissement concerne l'ensemble de la Communauté urbaine.
- La solvabilité financière des ménages seniors est limitée et devrait être a priori orientée à la baisse dans les prochaines années, compte tenu des évolutions prévisibles du système des retraites (notamment la baisse des pensions).

Le logement des seniors est un enjeu d'autant plus fort qu'un habitant sur 4 aura plus de 60 ans à l'horizon 2030.

2. UNE MAJORITE DES SENIORS SONT PROPRIETAIRES OCCUPANTS ; UN VIEILLISSEMENT NON NEGLIGEABLE DANS LE PARC LOCATIF SOCIAL





Le maintien à domicile pose **la question de l'adaptation des logements existant**s :

(Source : Filocom 2015)

- Dans le parc privé, notamment pour les propriétaires occupants (en 2015, 77% des 75 ans et plus sont propriétaires occupants) ; leur niveau de revenus ne leur permet pas toujours de financer le reste à charge des travaux malgré les aides de l'Agence Nationale pour l'Amélioration de l'Habitat.
- Des besoins actuels et prospectifs d'adaptation dans le parc locatif social : en 2015, 10% des ménages logés dans le parc HLM ont 75 ans et plus et 19% ont entre 60 et 74 ans.
- Une meilleure qualification de la demande en logements adaptés.

S'agissant des logements adaptés, deux difficultés doivent être ici soulignées :

- **L'a**bsence de référentiel commun et partagé par les différents acteurs qui permet de **définir ce qu'est un logement adapté.** L'adaptation renvoie à du cas par cas, du sur-mesure : un logement est adapté à un profil et ne le sera pas nécessairement aux autres. Même si habituellement, la notion d'adaptation renvoie au contenu de la loi handicap de 2007, force est de constater qu'il existe différents niveaux d'adaptation correspondant à des pathologies ou des besoins différenciés.
- Il existe très peu de données cons**olidées sur l'état des lieux des logements** adaptés/adaptables dans le parc locatif public et privé.

Concernant le parc locatif social, les bailleurs réalisent des travaux d'adaptation à la demande des locataires, en fonction des besoins individuels de ce dernier.

Ils rencontrent différentes difficultés, notamment : recenser les logements ayant bénéficié de travaux d'adaptation et cibler leur attribution, lors d'une rotation, vers un autre ménage senior ou handicapé ; pour les logements d'avant 2007, les bailleurs n'ont pas de visibilité sur les programmes et logements qui sont adaptables et ceux qui ne le sont pas… Une expérimentation, pilotée par le Centre Local d'Information et de Coordination (instance gérontologique) est actuellement menée à Saint-Nicolas dans le patrimoine de Pas-de-Calais Habitat. Intitulée « bien vieillir dans son logement », cette action mobilise un groupe de

réflexion composé de locataires seniors et de professionnels pour identifier les difficultés rencontrées par les locataires et favoriser des échanges entre les locataires et les professionnels sur les solutions pouvant être apportées.

3. UNE GAMME DIVERSIFIEE DE SOLUTIONS ET DE PRODUITS LOGEMENTS POUR LES SENIORS PROPOSEE SUR LA CUA

Le territoire offre d'ores et déjà une gamme relativement diversifiée de solutions :

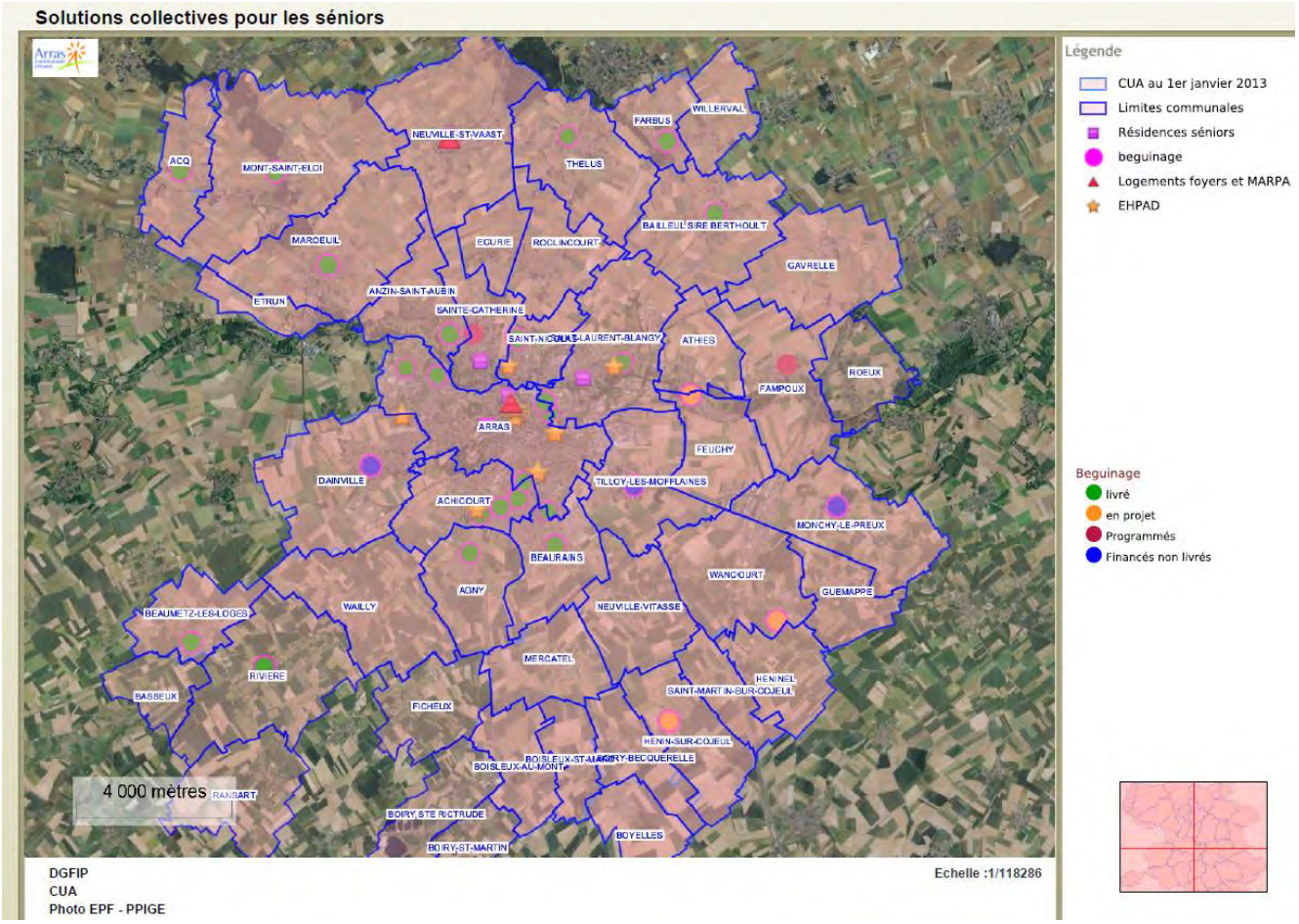
- Appui financier via les aides déléguées de l'ANAH pour la réalisation de travaux favorisant l'autonomie dans le parc privé.
- Réalisation de travaux d'adaptation des logements par les bailleurs sociaux dans le parc à loyer modéré.
- Développement d'offres neuves dédiées, dans le parc à loyer modéré (béguinages).
- Une offre spécifique, plus ou moins médicalisées, MARPA, EHPAD, maisons de retraite…

Des solutions alternatives, des innovations et expérimentations ont été menées sur le territoire de la CUA :

- Une expérimentation, pilotée par le Centre Local d'Information et de Coordination (instance gérontologique) est actuellement menée à Saint-Nicolas dans le patrimoine de Pas-de-Calais Habitat. Intitulée « bien vieillir dans son logement », cette action mobilise un groupe de réflexion composé de locataires seniors et de professionnels pour identifier les difficultés rencontrées par les locataires et favoriser des échanges entre les locataires et les professionnels sur les solutions pouvant être apportées.
- Le logement intergénérationnel : solutions proposées par l'association A'rtois 2 Générations ; transformation par Pas de Calais Habitat de l'ancienne clinique « Bon Secours » en résidence intergénérationnelle de 70 logements. L'ensemble immobilier « Ilot Bon Secours » accueille aujourd'hui des couples avec ou sans enfants, des personnes âgées mais aussi de jeunes adultes trisomiques.

La carte ci-dessous localise les offres existantes dédiées pour les seniors, médicalisées ou non.

L'offre est actuellement la suivante :



- 20 béguinages (parc locatif social) qui représentent 462 places
- Une 1ère résidence-services de 101 places vient d'être livrée sur le site Schramm à Arras.

Un levier est à renforcer : l'information et l'accompagnement des ménages potentiellement concernés sur les offres existantes et les dispositifs d'accompagnement pour la réalisation de travaux dans le parc existant.

4 LES ETABLISSEMENTS SPECIFIQUES : DES COUTS ELEVES AU REGARD DES CAPACITES FINANCIERES DES MENAGES

Le **territoire de l'Arrageois (arrondissement) apparaît comme un secteur bien équipé en s**tructures pour personnes âgées.

La Communauté urbaine compte actuellement :

- 9 établissements d'Hébergement pour Personnes Agées Dépendantes (EHPAD), pour 746 places. Des projets sont également en cours. Les tarifs journaliers varient entre 45 et 65 € selon les établissements.
- Un foyer Logements de 42 places à Arras (le Foyer Soleil) et une Maison d'Accueil Rurale pour Personnes Agées (MARPA) de 31 places à Neuville-Saint-Vaast.

Les acteurs ont mis en évidence deux constats s'agissant des Maisons d'Accueil Rurales pour Personnes Agées et des Etablissements d'Hébergement pour Personnes Agées Dépendantes sur le territoire :

- Les gestionnaires peuvent parfois rencontrer des difficultés à remplir ce type de structure car le coût est souvent bien supérieur aux capacités financières des séniors (exemple :

1300-1 400 euros/mois avec très peu d'aides pour une Maison d'Accueil Rurale pour Personnes Agées). Le coût n'est pas lié à la question du loyer/de l'immobilier, c'est le coût du service qui est proposé qui est élevé. Si on veut faire évoluer ce type de structure il faudrait envisager une mutualisation des services avec des établissements situés à proximité. Or, la Maison d'Accueil Rurale pour Personnes Agées a plutôt vocation à être implantée en milieu rural, dans des secteurs où il n'y a pas forcément de structures collectives aux alentours.

- **L'accueil en Maison d'**Accueil Rurale pour Personnes Agées est souvent trop tardif : elles accueillent des personnes qui sont au moment de l'entrée ou peu de temps après suffisamment dépendants pour accéder à un Etablissement d'Hébergement pour Personnes Agées Dépendantes.

C - Les ménages en parcours d'insertion

Les ménages de la Communauté urbaine s'appauvrissent : le pourcentage de ménages vivant sous le seuil de pauvreté a progressé de manière plus importante qu'aux échelles départementale et régionale. Ceci se traduit par des difficultés croissantes pour les ménages à accéder à un logement ou pour se maintenir dans le logement qu'ils occupent. Toutes les tranches d'âge sont concernées, la précarisation se développe fortement chez les jeunes.

Le réseau de partenaires résout de nombreuses situations, grâce à son organisation (Service Intégré d'Accueil et d'Orientation, Comité Local d'Echanges et de Coordination) et les différentes actions qui sont menées, soit individuellement par les acteurs, soit collectivement. Cette dynamique répond jusqu'à présent aux besoins quantitatifs mais elle se trouve démunie face à des problématiques complexes ou à des publics spécifiques qui saturent les structures d'accueil, dans un contexte de programme gouvernemental préconisant le « logement d'abord ».

1. UN RESEAU DE PARTENAIRES ORGANISE AUTOUR D'UN GUICHET UNIQUE, LE SIAO, ET DOTE D'UNE INSTANCE DE COORDINATION, LE CLEODAS

La stratégie nationale de prise en charge des personnes sans abri ou mal logées repose désormais sur l'organisation d'un service public de l'hébergement et de l'accès au logement. La mise en place en 2010 des Services Intégrés d'Accueil et d'Orientation (SIAO) comme plateforme d'accueil et de prise en charge des personnes à la rue ou risquant de l'être s'inscrit dans cette stratégie. L'objectif est d'améliorer l'orientation et la prise en charge des personnes sans abri ou risquant de l'être, et de construire un parcours d'insertion adapté et individualisé. Le Service Intégré d'Accueil et d'Orientation a 4 missions :

- La régulation des orientations des ménages rencontrés : plateforme unique qui doit favoriser la transition de l'urgence vers l'insertion et garantir la nécessaire fluidité vers le logement (en lien avec le contingent préfectoral) – à ce titre elle coordonne les accès dans les structures d'hébergement.
- La coordination des acteurs locaux de l'hébergement et du logement.
- Le soutien à l'accompagnement personnalisé.
- L'observation.

Le Service Intégré d'Accueil et d'Orientation travaille en étroite relation avec le réseau associatif du territoire notamment les gestionnaires de structures :

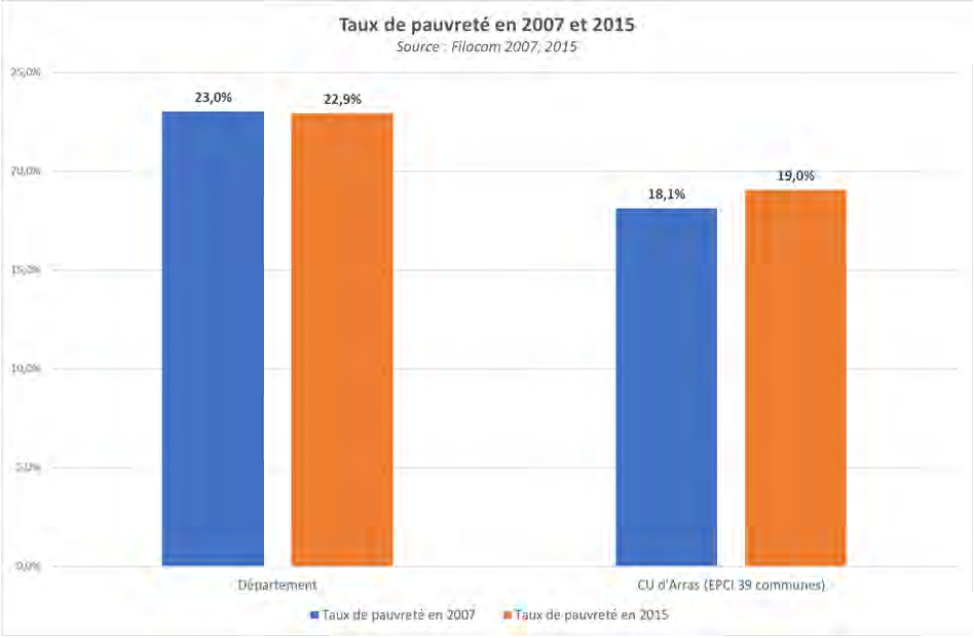
- L'Association d'Aide aux sans-abri (ASA) qui gère l'hébergement d'urgence du « Petit Atre et l'accueil de jour « la Margelle ».
- Le Coin Familial qui gère principalement les Centres d'Hébergement et de Réinsertion Sociale masculin, féminin ainsi que la maison relais des Bonnettes.

- L'association 4AJ qui rassemble 3 résidences sociales mixant des places de type Centre d'Hébergement et de Réinsertion Sociale, d'urgence, de Foyer de Jeunes Travailleurs et d'Aide Sociale à l'Enfance.
- L'association AUDASSE est davantage spécialisée sur le volet de l'accueil des étrangers, notamment au travers de la gestion de places d'hébergement d'urgence des demandeurs d'asile et d'un Centre d'Accueil des Demandeurs d'Asile (CADA) à Arras.

Par ailleurs, les acteurs du réseau AHI (Accueil, Hébergement et Insertion) se réunissent régulièrement au sein du (CLEODAS), afin de partager les projets de développement des structures, d'échanger et de coordonner la mise en œuvre des objectifs du Plan Départemental d'Accueil d'Hébergement et d'Insertion, de l'évaluer, de partager les évolutions législatives et réglementaires, de lancer des groupes de travail sur des problématiques spécifiques (exemple de la souffrance psychique…).

La Communauté urbaine participe au Comité Local d'Echange et de Coordination dans le Domaine de l'Action Sociale ainsi qu'aux réunions territoriales du Plan Départemental d'Accès au Logement des Personnes Défavorisées (PDALPD).

2. 19% DES MENAGES DU TERRITOIRE VIVENT SOUS LE SEUIL DE PAUVRETE



N.B. : un individu est considéré comme vivant sous le seuil de pauvreté si ses revenus sont inférieurs à 60% du niveau de vie médian des ménages au niveau national (soit inférieurs à 993 € par mois selon les dernières données disponibles).

Un peu plus de 19% des ménages de la Communauté urbaine vivent sous le seuil de pauvreté, soit une proportion inférieure à la moyenne départementale. Cependant, le nombre de ménages concernés augmente nettement plus vite sur la Communauté urbaine (+14%) **qu'à l'échelle du département** (+6%)**. L'appauvrissement concerne toutes les tranches d'âge de** la population, en particulier les **plus de 60 ans, sans épargner les plus jeunes, qu'ils soient locataires ou propriétaires occupants.**

Le SIAO a accueilli ces trois dernières années entre 1 600 et 1 800 ménages par an entre 2014 et 2016.

	2014	2015	2016	2016/2015
Entretiens effectués	2300	2098	4489	114 %
Ménages différents accueillis	1789	1636	1593	-2,6 %
Orientation en hébergement d'urgence	1719	1467	1742	18,7 %

Source : Direction du Logement, CUA

3. UNE OFFRE D'HEBERGEMENT QUI A PROGRESSE, QUI S'EST DIVERSIFIEE FACE A DES PUBLICS PRESENTANT DES PROBLEMATIQUES DE PLUS EN PLUS COMPLEXES

La CUA concentre 86 % de l'offre d'hébergement de l'arrondissement.

L'hébergement s'est développé sur Arras et sa périphérie au détriment du secteur rural et du reste **de l'arrondissement. Une offre qui s'est diversifiée, mais qui est restée concentrée sur Arras et qui** est congestionnée par des problématiques complexes (problèmes de santé mentale, jeunes en déshérence, SD**F vieillissants, sortants de détention…) et plus récemment avec la vague migratoire.**

La prise en charge des sans abri et l'accès à l'hébergement sont assurés et coordonnés par le SIAO. Celui-ci gère le premier accueil : dresser un diagnostic, orienter la prise en charge, coordonner les acteurs de veille sociale et les structures d'hébergement notamment quand il s'agit de faire face à la période hivernale. Ses coordonnées sont les suivantes :3 Square St jean (journée) à Arras. Le soir, il est relayé par le 115 (24h/24) et assisté par les équipes de rue gérées par l'ASA (Association des sans abri) qui font un travail de maraude. 1600 personnes sont accueillies en moyenne par an au SIAO.

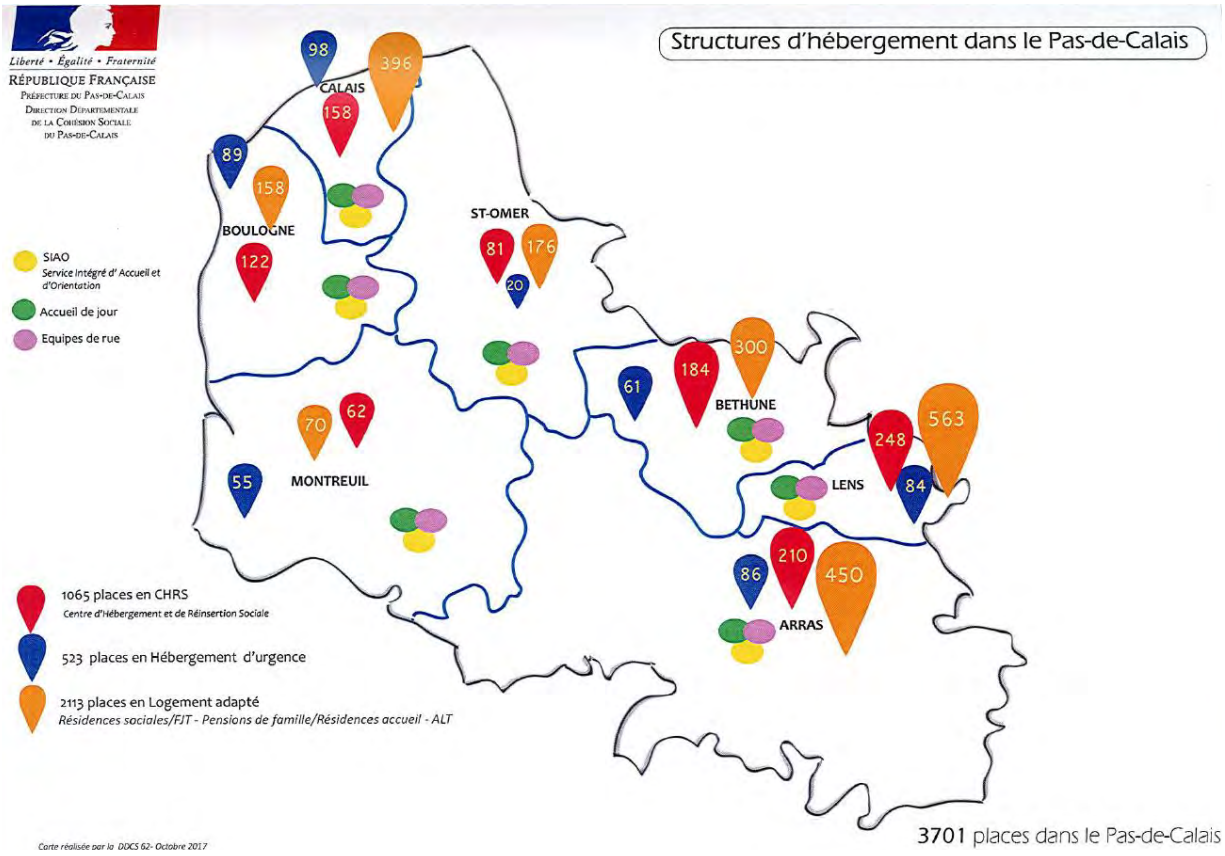
A cela s'ajoute un Accueil de jour « La margelle »68 rue Gustave Colin à Arras qui est un lieu de répit où les personnes trouvent un vestiaire, un repas, une douche et du lien. Près de 10 000 passages par an - 6542 repas distribués et 3000 douches prises au premier semestre 2017.

Pour l'accueil, la CUA comptabilise 776 places agréées et financées par l'Etat (DDCS) : · 326 places pour l'Hébergement généraliste, qui comprend les Centres d'Hébergement et de Réinsertion Sociale (CHRS) ainsi que l'Hébergement d'urgence. 4 associations se répartissent les places :

- 116 Places en Hébergement d'urgence réparties comme suit :
  - 4AJ : 10 places
  - ASA : 51 places dont 8 lits halte soins santé et des places de stabilisation
  - Coin Familial : 11 places
  - Audasse : 44 places

  Auquel il convient de rajouter pour 2017 un renforcement hivernal de 58 place.
- CHRS : 210 places en collectif et en diffus
  - 4AJ : 47 places
  - ASA : 56 places
  - Coin Familial : 81 places
  - Audasse : 26 places
- 194 places dédiées à la prise en charge des migrants, demandeurs d'asile et réfugiés
  - CADA : 134 places dont 32 places en structure collectives pour hommes isolés et 102 places en logement diffus pour familles « Hors les murs » – Association AUDASSE
  - HUDA 10 places – Association AUDASSE
  - CPH : 50 places en diffus – Association AUDASSE

Dans le cadre du dispositif CPH, l'Audasse a l'opportunité d'accompagner de manière renforcée des sortants de CADA (centre d'accueil et demandeurs d'asile) dans des logements. 5 communes de la CUA se sont engagées à ce jour à accompagner l'Audasse dans cette démarche : Roclincourt, Anzin Saint Aubin, Arras, Sainte Catherine et Beaurains permettant ainsi à 5 familles de réunir les conditions d'une bonne intégration. Le dispositif a été présenté aux élus pour impulser les initiatives communales.



4- UNE OFFRE DE LOGEMENTS ADAPTES VARIEE Y COMPRIS EN DIFFUS A RENFORCER SUR LES FOYERS DE JEUNES TRAVAILLEURS, L'ACCES AU LOGEMENT DES PERSONNES EN SOUFFRANCE PSYCHIQUE, LES REFUGIES : UN ENJEU A FLUIDIFIER LE DISPOSITIF ALT (ALLOCATION LOGEMENT TEMPORAIRE)

Le logement adapté sur la CUA comptabilise 193 places en résidence sociale et 242 places en ALT :

- 83 places Foyers jeunes travailleurs : Association 4AJ
- 36 places Pensions de famille : Association Coin Familial
- 65 places Résidences sociales : Association Coin familial
- 24 places résidence accueil (9 sur Arras- 15 hors CUA mais arrondissement Arras) : Association ESCALES (émanation de l'Hôpital d'Arras)
- 242 places en ALT en diffus principalement en couronne urbaine pour 72 accompagnements FAL (Fond d'aide au logement financé par le CD62 pour la partie accompagnement) – destinés aux publics sans logement ou menacés de l'être et qui ne peuvent être hébergés en structure mais dont l'accès à un logement n'est pas envisageable immédiatement - 7 associations sont agréées : ASA, Audasse, Culture et Liberté, Vie active, Coin Familial, Restos du Coeur, 4AJ). Une offre ALT peu fluide.

La CUA est lauréate de l'appel à projet « **Logement d'abord** » pour accélérer l'accès au logement des personnes sans domicile et hébergées.
L'objectif est de :

- Mettre en place une **plateforme d'accompagnement** avec un regard particulier sur 5 publics :
  - Les sortants de prison
  - Les femmes victimes de violence
  - Les jeunes de moins de 25 ans
  - Les personnes en souffrance psychique
  - Les réfugiés
- Animer un réseau de partenaires et poser avec eux les modalités de travail autour de **l'accompagnement** de ces publics plus fragiles
- Mobiliser et coordonner en premier lieu les dispositifs de droit commun sans laisser perdre aux maires la main sur les équilibres de peuplement

Objectif : environ 50 relogements supplémentaires à minima par an, notamment, de personnes hébergées et de sans domicile (priorité partagée). Mise en place en septembre 2018

5 - LES GENS DU VOYAGE

Le schéma départemental d'accueil des gens du voyage (SDAGV) 2012-2018 a été approuvé conjointement par le Préfet et le Président du Conseil Général du Pas-de-Calais le 20 avril 2012 et publié au Recueil des Actes Administratifs (RAA) le 23 avril 2012.

La CUA, compétente en matière d'accueil des gens du voyage, a rempli une partie de ses obligations en matière d'équipements publics visant à l'accueil des gens du voyage :

- L'aire d'Achicourt / Dainville a été réalisée.
- Les 20 places en extension sont à réaliser au regard de la libération des Aire d'Accueil Permanentes (AAP) sédentarisées par la mise en place de solutions d'habitat.

En matière d'aire de grand passage, le SDAGV prévoit la réalisation d'une aire de 150 places. À ce jour, 100 places sont réalisées sur la commune de Monchy-le-Preux, il reste 50 places à réaliser.

Le SDAGV du Pas-de-Calais arrive à son terme. Les études ont débuté devront définir les besoins recensés sur l'ensemble du territoire ainsi que les différents modes d'habitat à prendre en compte (aire d'accueil, aire de grand passage, terrains familiaux et habitat adapté).

Les actions visant à permettre la sédentarisation des ménages qui le souhaitent ont été réorientées vers l'accès au logement de droit commun.

PROJET GRAND ARRAS
VIVRE EN 2030

ÉLABORATION DU PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL

Livret 5
Annexes

Economie - Agriculture

Approbation

Arras Communauté Urbaine
39 communes, un seul territoire

SOMMAIRE

I. CONTEXTE GENERAL ET POSITIONNEMENT TERRITORIAL 3
A. Les données utilisées dans le diagnostic 3
B. Le contexte économique général 4
C. Les acteurs et documents cadres sur lesquels s'appuie le territoire 9
D. Le positionnement économique des territoires voisins 19
E. Le projet de Pôle métropolitain Artois-Douaisis 21
F. Synthèse des Atouts-Faiblesses 24
II. CARACTERISTIQUES GENERALES DE **L'ACTIVITE** ECONOMIQUE 25
A. Profil économique du territoire 25
B. Evolution générale de l'emploi entre 1999 et 2010 et tendances 2008-2012 30
C. Evolution de la production des locaux économiques 33
D. Etat de la vacance commerciale 36
E. Evolution générale des espaces dévolus à l'activité 38
F. Les pôles d'activités 41
G. Synthèse des Atouts-Faiblesses 45
III. LE TERTIAIRE 46
A. Caractéristiques principales et évolutions 46
B. Le secteur de l'Administration publique, enseignement, santé humaine et action sociale 47
C. Le secteur du Commerce, transports et services divers 48
D. Les services à la personne (SAP) 52
E. L'économie sociale et solidaire (ESS) 56
F. Les activités de tourisme et de loisirs 60
G. Synthèse des Atouts-Faiblesses 93
IV. LE SECONDAIRE : CONSTRUCTION ET INDUSTRIE 94
A. Caractéristiques principales et évolutions 94
B. La construction 94
C. L'industrie 95
D. Synthèse des Atouts-Faiblesses 100
V. **L'AGRICULT**URE 101
A. Préalable 101
B. Approche humaine 107
C. Approche foncière 125
D. Approche économique 140
E. Approche patrimoniale et environnementale 171
F. Approche urbaine 176
G. Synthèse des Atouts-Faiblesses 184

I. Contexte général et positionnement territorial

A. Les données utilisées dans le diagnostic

La majorité des données statistiques utilisées pour les besoins d'analyse du présent diagnostic sont les suivantes :

Données utilisées	Producteur des données et source
- Recensements de population - Connaissance locale de l'appareil productif (Clap) - Base Permanente des équipements (BPE)	Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques (INSEE) http://www.insee.fr
- Fichiers communaux des Etablissements employeurs et effectifs du secteur privé	L'Agence Centrale des Organismes de Sécurité sociale (Acoss) http://www.acoss.fr/
- Fichiers communaux de constructions de locaux (SITADEL)	Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie http://www.statistique-publique.fr
- Fichiers fonciers standards appelés communément fichiers « MAJIC II »	Direction Générale des Finances Publiques (DGFIP)
- Fichiers d'Occupation des Sols	Région Nord-Pas de Calais www.sigale.nordpasdecalais.fr
- Le Recensement Parcellaire Graphique (RPG)	Agence de Service et de Paiements (ASP)
- Listing d'établissements	Société Altares
- Fichier régional des entreprises	Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI)http://www.nordpasdecalais.net/

La définition des données et les modalités de leur utilisation sont précisées dans les Annexes.

B. Le contexte économique général

1. LE CONTEXTE NATIONAL ET REGIONAL

La seconde moitié du 20ème siècle a vu l'économie française et mondiale se transformer radicalement. Alors qu'au sortir de la seconde guerre mondiale, les emplois agricoles, industriels et tertiaires occupent chacun une place équivalente dans le système productif national, les besoins liés à la reconstruction et la consommation de masse vont fortement contribuer à l'essor des industries. Au milieu des années 1970, le système économique repose essentiellement sur la production industrielle.

Puis la mondialisation de l'économie, la dématérialisation des produits, la robotisation des chaînes de production, la marchandisation des services ébranlent ce système. Les unités de production locales sont en concurrence avec celles des nouveaux pays en développement, où le coût de la main d'œuvre est moins onéreux.

Les productions françaises traditionnelles sont détournées vers des produits d'une nature nouvelle, les services et les Technologies de l'Information et de la Communication (TIC) apparaissent. Des hausses de productivité s'opèrent dans le secteur Secondaire (industrie et construction).

En 2013, la France reste la 5ème puissance économique mondiale et la 2ème au niveau européen, derrière l'Allemagne. L'économie française est devenue principalement une économie de services : en 2005, le secteur Tertiaire (Commerces, services, administration…) occupait 71,8 % de la population active, tandis que le secteur Primaire (agriculture, pêche…) n'en représentait plus que 3,8 %, et le secteur Secondaire (essentiellement l'industrie) 24,3 %.

La recomposition sectorielle a conduit à une nette polarisation du système productif. Les plus grandes agglomérations françaises semblent capter l'essentiel des activités et des fonctions supérieures, laissant aux autres territoires les productions à moindre valeur ajoutée.

Depuis un vingtaine d'années, la répartition des activités en région Nord-Pas de Calais tend à converger vers celle observée au niveau de la France métropolitaine. Toutefois, la région se distingue sur deux points :
- l'industrie de technologie moyenne à supérieure se renforce principalement autour de l'industrie automobile,
- les services à la personne notamment dans les domaines de l'action sociale sans hébergement, de la santé, et de l'hébergement médico-social et social, connaissent une croissance plus soutenue qu'au niveau national.

En 2017, la région Haut de France est la 4ème région économique en termes de valeur ajoutée. Localement, la zone d'emploi de Lille participe pour près d'un tiers aux richesses créées. Malgré un poids économique important au niveau national, la région Haut de France est concernée par un taux de chômage important : 11,9 % (au 3eme trimestre 2017) contre 8.4% dans l'Arrageois, 11.7% dans le Pas de Calais et 9,4 % en France Métropolitaine.

Une préoccupation des acteurs publics, notamment pour faire baisser le taux de chômage est de parvenir à poursuivre cette métropolisation, vecteur d'attractivité économique, sans par ailleurs occulter le potentiel des espaces environnants.

2. LE CONTEXTE ECONOMIQUE INFRA-REGIONAL A L'ECHELLE DU NORD PAS DE CALAIS



Note de lecture : La présentation détaillée du zonage est consultable dans le dossier « **Les espaces du Nord-Pas-de-Calais : trajectoires, enjeux et devenir – Mutations et polarités économiques** » *(fascicule 2).*
Sources : Insee, Conseil régional, Préfecture de région.



D'après l'INSEE, la CUA fait partie de l'espace qui réunit les deux capitales départementales (Lille et Arras). Cet espace économique s'étale de la frontière belge de l'Aire métropolitaine lilloise à l'Arrageois et inclut le secteur de Lens-Hénin.

Il est, parmi les huit grands espaces régionaux identifiés (cf. carte ci-avant), celui qui présente le plus d'atouts sur la scène économique, tout en ayant la plus forte disparité de développement économique en son sein. Ici, la recomposition sectorielle de la seconde moitié du 20ème siècle a démarré plus tôt qu'ailleurs.

Au sein de cet espace, la zone d'emploi de Lille/Arras a entamé cette mutation la première : en 1975, plus de 55 % de ses emplois sont occupés dans des activités de services. Elle était en 2007, la zone la plus tertiarisée de la région. Par ailleurs, si l'industrie occupait une place prégnante dans l'économie lilloise il y a 40 ans - du fait notamment de l'implantation des métiers du textile pendant la révolution industrielle -, elle y consacre aujourd'hui moins d'un emploi sur dix.

Le profil arrageois est semblable mais plus nuancé, la moindre présence industrielle sur le territoire entraînant une reconversion des activités plus douce.

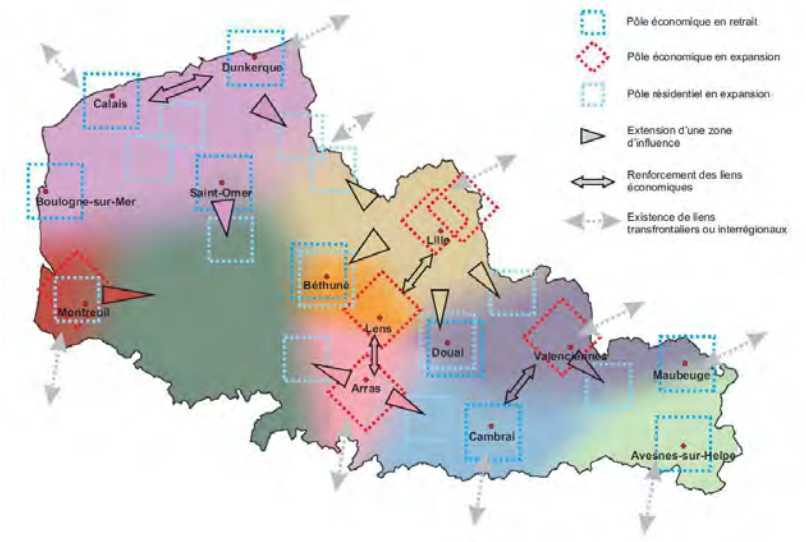
En revanche, les secteurs de Roubaix-Tourcoing et de Lens-Hénin enregistrent les évolutions de tissu productif les plus marquées. La reconversion des activités minières et textiles a été radicale : la contraction du poids de l'industrie y est la plus forte de la région. Ces territoires connaissent, aujourd'hui encore, de sérieuses difficultés quant au marché du travail et à l'insertion professionnelle. Toutefois, le dynamisme économique et la création d'entreprises sont particulièrement forts dans l'ensemble de cet espace. Celui-ci est un des rares à afficher un dynamisme par les créations d'emplois. Le secteur de Lens-Hénin affiche par ailleurs la plus forte contribution des créations d'entreprises à l'évolution de l'emploi. Reste à savoir si ces établissements pourront se pérenniser et insuffler une seconde vie économique au secteur.

Dans l'Aire métropolitaine lilloise, la forte concentration de sièges sociaux et d'unités de production offre de grandes possibilités de synergies et dynamise les créations d'établissements. Il en résulte un tissu productif bien diversifié dans la sphère non présentielle Cela donne autant d'atouts pour une bonne réactivité face aux aléas économiques. Le potentiel de développement de cet espace est élevé puisqu'il concentre à la fois de la main-d'œuvre hautement qualifiée liées aux fonctions métropolitaines de Lille, et une main-d'œuvre de tradition ouvrière sur Lens et Roubaix susceptible de répondre aux besoins d'établissements dans les services opérationnels aux entreprises. La forte présence des fonctions liées à la distribution et au transport-logistique offre ainsi une spécialisation plutôt porteuse à la zone de l'ancien Arc minier. La part de l'emploi dédié à la sphère présentielle est parmi les plus élevées de longue date, particulièrement dans l'Arrageois. Les activités présentielles, notamment les services à la personne, peuvent révéler un dynamisme certain dans les deux capitales départementales, là où la concentration de populations aisées est plus forte.

Cet espace, concerné en partie par le projet de pôle métropolitain reliant Arras, Béthune, Lens et Douai s'inscrirait dans une dynamique par certains aspects en rupture avec les tendances à l'œuvre par le passé ou le manque de transversalité le long du bassin minier.

L'enjeu de ce projet, considérable, viserait à coordonner un vaste ensemble à dominante urbaine de près de 900 000 habitants qui, en dépit de la proximité géographique et de complémentarités économiques, fonctionne pour l'heure de façon dissociée et est en partie aspiré par la métropole lilloise.

Carte 7 : NEUF ESPACES SOUMIS À DES TENSIONS



Sources : Insee, Conseil régional, Préfecture de région.

INSEE Nord-Pas de Calais / Pages de Profils n° 113 - Octobre 2012

3. LE CONTEXTE LOCAL ET LES FILIERE ECONOMIQUES PRINCIPALES DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE D'ARRAS

La situation géographique privilégiée du territoire de l'Artois au cœur d'un riche réseau routier et autoroutier reliant Paris, Lille, Bruxelles ou Londres, sa proximité avec deux aéroports (Lesquin et Roissy), sa gare TGV, sa connexion avec un réseau fluvial majeur, son patrimoine historique et culturel exceptionnel sont quelques-uns des atouts dont dispose le territoire pour faire face aux défis économiques, sociaux et culturels qui s'imposent à lui.

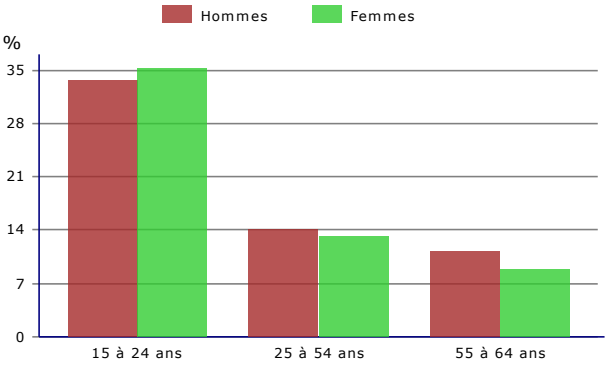
Considérée par l'INSEE comme un axe économique majeur, au même titre que Lens-Liévin et Lille-Métropole, la Communauté Urbaine d'Arras présente, la particularité d'être une plateforme territoriale de redistribution des flux, notamment grâce à la présence d'un tissu important de petites et moyennes entreprises.

Ce contexte se traduit par une concentration importante d'emplois. En 2015, d'après l'INSEE, la Communauté urbaine d'Arras compte environ 56 000 emplois, soit 132 emplois pour 100 actifs travaillant et résidant sur la CUA.

En 2015, la CUA compte 7755 chômeurs soit 15.5 % de la population active (au sens du recensement). Le chômage touche massivement la tranche d'âge des 15-24 ans (environ 34% de taux de chômage).

Il est à noter que les nombreux déplacements pendulaires liés au fait qu'environ 50% des emplois du territoire sont occupés par des personnes n'y résidant pas, contribuent largement au phénomène de saturation du système routier aux heures de pointe.

EMP G2 - Taux de chômage (au sens du recensement) des 15-64 ans par sexe et en 2015



Source : Insee, RP2015 exploitation principale, géographie au 01/01/2017.

En 2015, d'après l'INSEE, les emplois du territoire se répartissent principalement dans les catégories d'activités suivantes :

- Le service public (administration publique, enseignement, santé humaine et action sociale) qui compte plus de 22 000 emplois répartis dans environ 1524 établissements. Cette catégorie représente approximativement 40% des emplois du territoire.

- Le commerce, les transports et entreposage qui compte près de 23454 emplois répartis dans environ 5402 établissements. Les nombreux parcs d'activités dont Actiparc et Artoipôle offrent ainsi des solutions d'accueil de qualité aux entreprises de logistique. Cette catégorie représente approximativement 42 % des emplois du territoire.

- La construction qui compte près de 3 200 emplois répartis dans environ 672 établissements. Cette filière représente approximativement 6 % des emplois du territoire.

- La filière industrielle qui compte près de 6050 emplois répartis dans environ 356 établissements et représente 11% des emplois du territoire.

En dehors de ces catégories majeures d'activités, le territoire compte également les 3 secteurs d'activités « transversales » suivantes :

- Le secteur de **l'économie** sociale et solidaire (ESS) qui compte environ 1 300 établissements (source : CRESS).

- Le secteur des services à la personne (SAP). A l'échelle du Pays d'Artois, sont dénombrées plus de 20 structures représentant environ 1 300 salariés.

- Le secteur touristique : l'offre touristique de l'Artois, valorisée depuis 2017 par l'Office de Tourisme Arras Pays d'Artois, s'est significativement développée depuis quinze ans mais possède encore des marges de croissance. Elle répond aux quatre thématiques prioritaires de la politique touristique régionale :
  - Tourisme urbain (les places, le marché de Noël…),
  - Tourisme de mémoire (la majorité des sites majeurs locaux de la Première Guerre mondiale, carrières WELLINGTON),
  - Tourisme culturel (Versailles à Arras, sites classés au patrimoine mondial de l'UNESCO, proximité du Louvre Lens, Mainsquare)
  - Tourisme de nature, bien-être et loisirs (Val de Scarpe).

Se nourrissant de chacune de ces thématiques, la filière du tourisme d'affaires représente la première clientèle hôtelière.

C. Les acteurs et documents cadres sur **lesquels s'appuie** le territoire

La Communauté Urbaine d'Arras s'appuie sur les acteurs institutionnels majeurs que sont l'Europe, l'Etat (Préfecture, DIRECCTE), le Conseil Régional, les Communes membres ; mais également les réseaux d'acteurs, que sont les chambres consulaires, le pôle d'excellence agroalimentaire « AGROE », etc.

La Communauté Urbaine d'Arras met ainsi en œuvre sa politique de développement économique à travers des documents cadres existants tels que (liste non exhaustive) :

- Le Master Plan Rifkin régional et la 3ème révolution industrielle
- Le Schéma Régional de Développement Economique d'Innovation et d'Internationalisation (SRDEII),
- Conventionnement Région /EPCI, déclinaison locale du SRDE à l'échelle du Pays d'Artois
- Le Schéma de Cohérence Territorial de la Région d'Arras approuvé le 20 décembre 2013 et modifié le 15 janvier 2014 et celui de l'Arrageois en élaboration.
- La charte de développement commercial d'Arras de 2012
- Le plan d'action 2014-2020 pour le commerce dans la ville d'Arras.

1. LE MASTER PLAN RIFKIN ET LA TROISIEME REVOLUTION INDUSTRIELLE

La Région Nord-Pas de Calais s'est lancée récemment dans une vaste réflexion sur le potentiel d'innovations territoriales, d'efficacité énergétique, de développement économique et de création d'emplois. Cette réflexion s'est traduite par l'élaboration d'un Master Plan conduit par Jérémy RIFKIN (spécialiste américain de prospective économique et scientifique) intitulé « la troisième révolution industrielle en Nord-Pas de Calais ». Ce Master Plan mise sur les potentialités énergétiques du territoire au travers de 5 piliers :



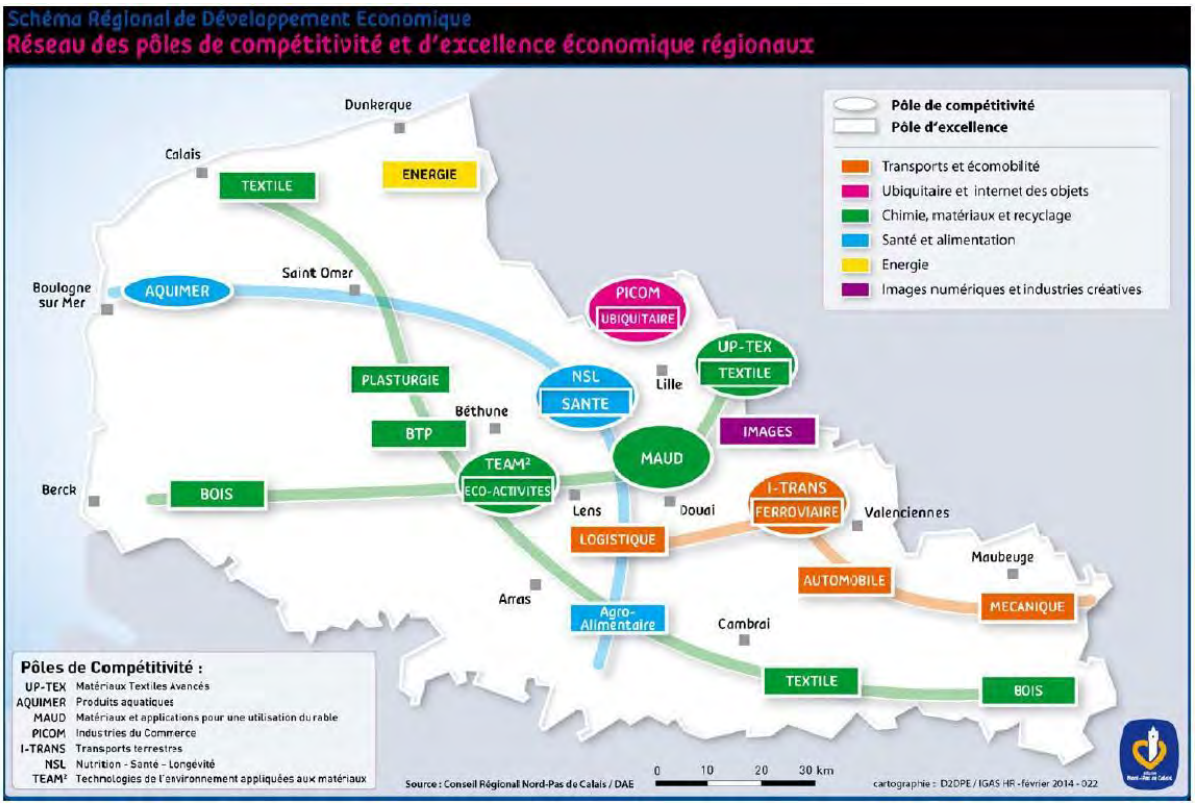
Source : Région Nord-Pas de calais

D'après RIFKIN, lorsque les 5 piliers sont rassemblés, ils forment une plateforme technologique indivisible qui augmentera considérablement la productivité des entreprises et des industries du Nord-Pas de Calais, créera de nouvelles opportunités commerciales, développera la création d'emplois, et fera de cette région la référence de la troisième révolution industrielle en France, au sein de l'Union européenne, et dans le monde. […] L'infrastructure de la troisième révolution industrielle améliorera sans commune mesure la compétitivité commerciale de la région, la plaçant loin devant les autres régions qui travaillent encore sur le modèle désuet de la deuxième révolution industrielle.

2. LE SCHEMA REGIONAL DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE, D'INNOVATION ET D'INTERNATIONALISATION (SRDEII)

Le SRDE adopté en 2005, mis à jour en 2013 et remplacé par le SRDEII avait mis en place la notion de pôles de compétitivité et de pôles **d'excellence**

Le réseau des pôles de compétitivité et **d'excellence** économique régionaux ont pour finalités essentielles de développer les entreprises de différentes filières en faveur de la recherche et développement, du transfert de technologie, du développement à l'international et plus largement de la croissance et de l'emploi. Les missions de ces deux types de pôles s'inscrivent dans l'enjeu n°2 du Schéma régional de développement économique (ci-après).



Source : Région Nord Pas de Calais

Un pôle de compétitivité se définit comme la combinaison, sur un espace géographique donné, d'entreprises, de centres de formation et d'unités de recherche publiques ou privées, engagés dans une démarche partenariale destinée à dégager des synergies autour de projets innovants.

Préalablement à l'adoption du schéma régional de développement économique en 2005, l'Etat avait lancé le 25 novembre 2004 un appel à projets « Pôles de Compétitivité » destiné à accroître la compétitivité de l'industrie française en mobilisant le potentiel d'innovation.

En 2012, le territoire français compte ainsi 71 pôles de compétitivité nationaux (9 439 établissements d'entreprises membres). La région Nord-Pas de Calais compte 7 pôles de compétitivité rassemblant 336 établissements d'entreprises membres pour 46 110 salariés.

Parmi les 7 pôles de compétitivités régionaux, le territoire de la Communauté urbaine d'Arras est notamment représenté dans le Pôle Nutrition Santé Longévité (NSL) à travers les partenaires suivants :

- Etablissements de l'agroalimentaire : ADRIANOR, COMITE NORD PLANTS POMME DE TERRE, INGREDIA, LEGUMERIE DE LA COTE D'OPALE. A noter également que les sociétés AUCHAN et OXYLANE présentent sur le territoire communautaire sont également membres du Pôle

Nutrition Santé Longévité (NSL).
- Etablissements académiques et publics : Université d'Artois
- Partenaires et financeurs : Communauté urbaine d'Arras

Source : http://www.pole-nsl.org

Entre 2008 et 2012, dans le cadre du SRDE, 14 pôles d'excellences ont été définis dans l'ensemble de la région. Chaque territoire est chargé d'une mission d'intérêt régional, de conduite, **d'animation** et de promotion **d'un** ou plusieurs pôles **d'excellence** économique. Cette mission intègre l'ensemble des acteurs régionaux et positionne le pôle **d'excellence** au niveau national voire international.

- Parmi ces 14 pôles d'excellences, l'économie du territoire de la Communauté urbaine d'Arras peut s'appuyer spécifiquement sur les filières de l'Agroalimentaire et de la Logistique.

Adopté le 30 Mars 2017, le Schéma Régional de Développement Economique d'Innovation et d'Internationalisation (SRDEII) actuellement en vigueur, se construit autour de 5 Dynamiques majeures qui sont les suivantes :

- Dynamique n°1 : La région pionnière de la Troisième Révolution Industrielle et Agricole
- Dynamique n°2 : EURO-HUB : une région commerçante, leader de la distribution et
- hub logistique européen
- Dynamique n°3 : WELCOME EU : une place tertiaire et universitaire spécialisée, porte
- d'entrée en Europe
- Dynamique n°4 : GENERATION S : pour un modèle régional innovant de la santé et des
- services à la personne, leader de la Silver économie
- Dynamique n°5 : CREA-HDF : la région des industries créatives et de l'accueil

Ce document propose une nouvelle vision de la région pour un développement équilibrée des territoire et un rayonnement régional à l'international.

Plusieurs éléments structurants guident cette politique :

- Construire une région performante, « pro-business » et attractive.
- Simplifier la lecture et la compréhension du document, et donc de notre stratégie, afin que chacun, quels que soit sa fonction ou son rôle puisse la comprendre et participer à sa mise en œuvre. Simplifier également les relations avec les entreprises dans les actes du quotidien afin de faciliter leur développement.
- Utiliser l'argent public plus efficacement. L'objectif est de mieux gérer l'argent public en mutualisant, rationnalisant et en dupliquant ce qui fonctionne. Il s'agit également de mixer à plus grande échelle fonds publics et fonds privés.
- Faire preuve de bon sens dans les décisions. C'est ce qui guide notre action au quotidien et qui doit présider dans la manière de rendre ce schéma utile pour tous.
- Harmoniser nos politiques économiques afin de permettre leur déploiement sur l'ensemble du territoire.
- Rendre opérationnelle la stratégie en déclinant rapidement et concrètement ce schéma en plan d'actions.
- Au plus près des besoins des entreprises, des territoires et des habitants afin de remporter la bataille pour l'emploi.

4 plans d'actions sont les moyens opérationnels de développer l'emploi et les entreprises dans les 5 dynamiques stratégiques régionales.

- La création et la reprise des entreprises (développer le nombre d'entreprises créées et le taux de survie) : **le plan Starter**.
- La croissance des entreprises (développer le nombre d'ETI, le PIB exportation…) : **le plan Booster**.
- L'emploi : **le plan Emploi**.
- Leur déclinaison harmonieuse dans les territoires : **le plan Territoires.**

3. LE CONVENTIONNEMENT REGION/EPCI

La loi NOTRé place la Région comme la collectivité territoriale responsable du développement économique sur son territoire. Elle est désormais seule compétente pour définir et octroyer des aides en faveur de la création ou l'extension d'activités économiques.

En matière d'aides directes aux entreprises, les EPCI pourront intervenir en complément des aides attribuées par la Région, via de nouveaux dispositifs régionaux. Cette complémentarité passe par le conventionnement entre la Région et l'EPCI. La CUA a notamment mis en place un conventionnement par le biais de la feuille de route numérique.

En effet, il était indispensable de disposer d'une « stratégie numérique » ; c'est l'une des raisons pour laquelle la Communauté Urbaine d'Arras se lance dans la rédaction de sa feuille de route du numérique.
Cette dernière n'a pas vocation à être un recueil des actions engagées mais le cadre de nouvelles réflexions pour définir et inscrire, à l'échelle des 46 communes et des 107 345 habitants, le numérique de manière transversale à l'ensemble du projet du territoire.
Elle sera ainsi en capacité d'apporter une plus-value aux acteurs du territoire (associations, entreprises, Université, Grandes Ecoles, Centre Hospitalier…) et de nourrir les schémas et plans en œuvre dans des domaines connexes ou complémentaires (Contrat de Transition Ecologique, Smart City…).

La feuille de route est un document cadre d'orientation permettant d'identifier les enjeux et priorités en matière de projets numériques au niveau d'un territoire, en cohérence avec sa stratégie globale et partagée. Elle permet de coordonner les actions et les projets présents et à venir de la collectivité, des communes de son territoire et des différents acteurs socio-économiques présents sur celui-ci.

Elle a pour objectif :

- d'améliorer la lisibilité et l'efficacité des services publics dans le domaine du numérique ;
- de faire émerger le potentiel numérique du territoire ;
- de mobiliser des cofinancements pour faciliter la mise en œuvre de ces objectifs, au meilleur coût et de façon optimisée.

Le domaine du numérique étant en évolution rapide et constante, la feuille de route aura vocation à être ajustée et actualisée au fil de l'eau.

4.LE SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIAL DE L'ARRAGEOIS

En matière **d'emploi et de développement économique**, le Schéma de Cohérence Territoriale de l'Arrageois en cours d'élaboration se construit autour des orientations et objectifs suivants :

Organiser le renforcement d'une offre commerciale diversifiée, mieux qualifiée, plus singulière

- Créer et renouveler les conditions pour des centralités urbaines animées, actives et soutenant une offre de commerces et services accessibles de qualité
    - Les documents d'urbanisme locaux doivent définir des modes d'aménagement et un urbanisme compatibles avec l'objectif de maintien et/ou de développement des commerces.

- Une localisation préférentielle du commerce renforçant l'échelle de proximité ainsi que le rayonnement et le rôle des grands pôles commerciaux pour l'irrigation équilibrée du territoire en commerces
    - Des localisations préférentielles du commerce hiérarchisées en fonction de l'armature urbaine
    - Prioriser l'implantation des commerces dans les centres et pôles commerciaux de l'armature commerciale du SCOT
    - Garantir la qualité des parcs commerciaux périphériques et la préserver dans le temps
    - Mettre en œuvre une intégration urbaine du commerce dans le tissu urbain mixte du pôle majeur d'Arras contribuant à créer ou dynamiser les espaces de vie.

Un schéma d'aménagement économique pour déployer notre force de frappe économique, valoriser nos savoir-faire locaux et stimuler l'expérimentation et l'innovation

- Programmation de l'offre foncière et immobilière dans les parcs d'activités
  - Déployer une réponse foncière et immobilière économique agile de qualité et lisible associant services et accessibilité
  - Schéma de développement économique détermine les vocations économiques et rayonnements des pôles économiques et parcs de proximité
  - Promouvoir un mode d'aménagement de haute qualité et adaptable dans le temps

- Développement de l'offre foncière et immobilière dans le tissu urbain
  - Favoriser la création de bureaux dans les espaces urbains (tertiaire, TPE, bureau individuel…)
  - Favoriser l'accueil d'activités artisanales dans les espaces urbains et faciliter le parcours des entreprises artisanales

En matière de **tourisme et de loisirs**, le Schéma de Cohérence Territoriale de l'Arrageois en cours d'élaboration se construit autour des orientations et objectifs suivants :

Structurer et diversifier à l'échelle de l'Arrageois une offre affirmant notre positionnement sur les segments « culture, tourisme & ressourcements" et le tourisme d'Affaires

- Développer, diversifier et mettre en réseau les activités culturelles, touristiques et de loisirs
  - Organiser le développement et la mise en réseau des équipements et sites aux fonctions touristiques et culturelles pour déployer les potentiels à l'échelle du territoire.

- Mettre en valeur les sites patrimoniaux et d'intérêts, points de départs ou relais de parcours diversifiés et interactifs
  - Les documents d'urbanisme identifient les monuments et points d'intérêts touristiques en intégrant les patrimoines (grands et vernaculaires) révélateurs de l'authenticité du territoire pour les protéger, les valoriser et gérer l'urbanisation à leurs abords

- Déployer les mobilités touristiques
  - Toutes les collectivités étudient les possibilités d'aménagement d'itinéraires et/ou de liaisons douces permettant d'accéder aux différents points d'intérêts afin de favoriser les pratiques de randonnées et/ou du vélo
  - Prendre en compte les enjeux d'organisation du stationnement important et du changement modal en amont des sites patrimoniaux accueillant un nombre important de visiteurs
  - Favoriser le développement d'une offre de stationnement en lien avec les itinéraires doux, de randonnées & vélos, sous forme de petites unités bien intégrées à l'environnement
  - Faciliter l'usage du vélo depuis les gares routières et ferroviaires fonctionnelles

- Innover dans l'offre culturelle, touristique et de services aux usagers grâce au numérique
  - Faciliter et encourager le développement de nouveaux services et équipements, à destination des habitants et des touristes, afin de renouveler l'offre touristique et de services à la qualité de vie
  - Engager une digitalisation et numérisation des services culturels, touristiques et quotidiens pour insuffler une nouvelle dynamique touristique

- Développer le tourisme d'affaires
  - S'appuyer sur la complémentarité entre les différents types de tourisme et sur la richesse des sites et activités d'intérêt du territoire pour faire émerger et développer un tourisme d'affaires identifiés qui valorise ses avantages concurrentiels entre Lille et Paris

- Favoriser la diversification et la qualification de l'offre d'hébergements
  - Les collectivités accompagnent une politique d'offre d'hébergements qui étend ses gammes et capacités d'accueil

En matière de **consommation d'espace agricole**, le Schéma de Cohérence Territoriale de l'Arrageois en cours d'élaboration se construit autour des orientations et objectifs suivants :

Protéger et valoriser les agricultures

- Privilégier l'enveloppe urbaine
    - Les documents d'urbanisme locaux mobiliseront en priorité les espaces disponibles à l'intérieur de l'enveloppe urbaine pour répondre aux besoins en foncier pour la réalisation de nouveaux logements.
    - Les documents d'urbanisme locaux mettent en place les outils appropriés pour faciliter la mobilisation de ces capacités dans l'enveloppe urbaine

- Limiter la consommation d'espace en extension
    - Les collectivités et documents d'urbanisme prennent en compte les enjeux d'évitement, de réduction et de compensation des impacts sur l'agriculture générés par la réalisation d'aménagement ou d'urbanisation en extension

La proposition chiffrée du SCOT concernant la consommation de terres agricoles est de 244 hectares à 20 ans au titre de l'habitat et de 256 hectares à 20 ans au titre du développement économique.

5.LA CHARTE DE DEVELOPPEMENT COMMERCIAL D'ARRAS DE 2012

Etablie pour 3 ans à partir de juin 2012, la Charte pour le Développement du Commerce, de l'Artisanat, de la Prestation de Service et du Tourisme H.R.C. sur le territoire d'Arras a été élaborée par la Chambre de commerce et d'industrie, en concertation avec la Ville d'Arras, la Chambre de Métiers et de l'Artisanat Région Nord-Pas de Calais, les organisations professionnelles représentatives du Commerce de la ville, à savoir « Association ARRAS Commerce et Cœur de Ville », « Association du Quartier des Arts», « Association Les Hauts de Saint Aubert », « Association Arras-Arcades » et la « Fédération Nationale des Marchés de France ». La charte a pour objectif de mettre en place 7 engagements simples par une nouvelle articulation entre la Ville et les partenaires, favorisant le dialogue et la concertation permanente :

- Appliquer le document stratégique de développement économique (et plus particulièrement du commerce) : Le Schéma de cohérence territoriale dit « Grenelle » s'articule sur cinq axes permettant un développement harmonieux du tissu commercial, artisanal, de services de la cité et respectant le Grenelle de l'environnement, à savoir :
    - faire de l'arrageois un territoire exemplaire au regard du Grenelle,
    - renforcer les piliers économiques existants du territoire et aller vers une diversification en développant le Tertiaire,
    - structurer le territoire par la mise en valeur de l'espace rural,
    - adapter l'outil de mobilité et les infrastructures du territoire,
    - promouvoir un territoire équitable, un territoire du « bien vivre ensemble ».

- Développer une gestion prévisionnelle et concertée des projets de rénovation et restructuration urbaine : Le Plan Local d'Urbanisme (P.L.U) approuvé en 2006 a fixé comme objectif de conforter Arras comme ville commerçante centrale. Parmi les principales orientations figure le soutien au commerce de proximité et à l'artisanat dans les quartiers afin d'offrir aux habitants des pôles de service et de consommation courante et d'affiner le rôle social que jouent ces lieux d'échanges et notamment dans le cadre des sites qui doivent être requalifiés : Herriot, Diderot et Place Verlaine.

- Maintenir les grands équilibres du commerce de centre-ville et de périphérie. La Ville d'Arras :
    - concourt à un développement équilibré et durable de ses quartiers tant dans la ville et son hyper-centre que dans le péri-urbain,
    - affirme ses orientations pour un Commerce et un Artisanat de qualité, avec des activités dédiées à certains quartiers,
    - propose la mise en place d'un observatoire commercial avec ses partenaires, permettant ainsi de suivre et apprécier régulièrement les évolutions des entreprises

commerciales et artisanales,
- o propose d'organiser une réunion annuelle d'accueil et d'échanges regroupant les artisans, commerçants et prestataires de services et ce, avec l'ensemble des partenaires.

- Reconsidérer le commerce de centre-ville et le commerce de proximité. La Ville d'Arras, historiquement marchande, se préoccupe du maintien et du développement du commerce de proximité de son centre-ville et veille scrupuleusement au bon équilibre et à la qualité des différentes formes de commerce, à savoir :
  - o indépendants et succursalistes,
  - o traditionnels et franchisés.

- Renforcer les animations de la ville avec les commerçants de la cité. La Ville d'Arras soutient toutes les opérations d'animation commerciale et artisanale de la cité en :
  - o Inscrivant ces opérations dans le calendrier des Fêtes de la Ville d'Arras,
  - o Relayant ces manifestations auprès des comités de quartiers par un partenariat actif,

- Accompagnant la mise en œuvre de ces opérations par une mise à disposition des services de la Ville.

- Renforcer le rôle des Unions Commerciales et pérenniser le poste **d'animateur** de ville. La Ville d'Arras donne aux représentants des Unions Commerciales une mission d'interlocuteur privilégié des projets et actions de développement économique de la cité.

- Créer une Commission Mixte de Concertation Permanente.

6. LE PLAN D'ACTIONS 2014-2020 POUR LE COMMERCE DANS LA VILLE D'ARRAS

Au-delà de la charte définissant des grands principes, la ville d'Arras a défini un plan d'actions reposant sur des objectifs et des instances partenariales.

a. Les objectifs du projet de ville de plan commerce sont les suivants :
   - o maintien du commerce de proximité
   - o assurer un développement commercial équilibré de la ville
   - o prendre soin du commerçant

b. Les instances partenariales du projet

   - o La Commission Mixte de concertation permanente

Cette structure est la clef de voûte de la Charte pour le Développement du Commerce, de l'Artisanat, de la Prestation de Service et du Tourisme. Véritable espace de dialogue et d'information, la Commission se réunit au minimum quatre fois par an. Cadre de la concertation entre les différents partenaires, elle permet à chaque acteur d'exposer ses projets et aux structures commerciales de connaître les grandes orientations prises par la collectivité dans les domaines de l'aménagement urbain, du développement commercial et de l'animation festive ou culturelle.

   - o Les Rendez-vous du Beffroi

La ville d'Arras invite régulièrement les commerçants par secteur pour échanger et dialoguer sur les perspectives, les enjeux et l'évolution du paysage commercial de leur quartier et être à leur écoute.

   - o Un Comité des consommateurs arrageois

Création d'une structure d'échanges avec les arrageois sur le tissu commercial local (expertise d'usage) en collaboration avec les associations de consommateurs.

   - o A la rencontre du Commerce de quartier

- des réunions d'échanges autour de l'élu délégué au commerce,
- des visites en marchant.

   - o Les réunions Ville / Architecte des Bâtiments de France

Réunions techniques entre experts qui ont pour mission d'instruire les dossiers d'urbanisme commercial (enseignes, façades…) Ces réunions doivent évoluer vers une réelle offre de services aux commerçants.

c. Les axes stratégiques

Ils sont au nombre de trois :

- Développer un Marketing Commercial Territorial :
  - Mettre en place une stratégie d'accueil et de communication afin d'attirer les enseignes innovantes à forte valeur ajoutée, porteuses d'emplois (supports, participation aux salons spécialisés…)
  - Rechercher l'implantation de « locomotives » sur le territoire
- Mettre en place un Observatoire du Commerce pour :
  - Mieux connaître la typologie commerciale du territoire en procédant à un état des lieux exhaustif du tissu commercial basé sur le statut des commerçants (commerçant indépendant, franchisé, succursaliste)
  - Mieux analyser les comportements d'achats
  - Mieux appréhender les vacances commerciales
  - Mieux mesurer l'impact du tourisme sur le territoire
  - Définir des périmètres d'actions et créer une boite à outils adaptée (droit de préférence, cartographie du flux commercial…)
- Développer une vision prospective
  - Articuler la logique de l'urbanisme et celle du commerce
  - Maintenir et développer l'équilibre entre le renforcement de l'attractivité globale d'un pôle commercial et la performance de l'offre de proximité

Le plan d'actions propose ainsi de lancer une étude **d'urbanisme** commercial dont l'objectif est d'inscrire le développement commercial dans l'aménagement urbain (patrimoine, esthétique, fonctionnalité, équilibre, accessibilité…).

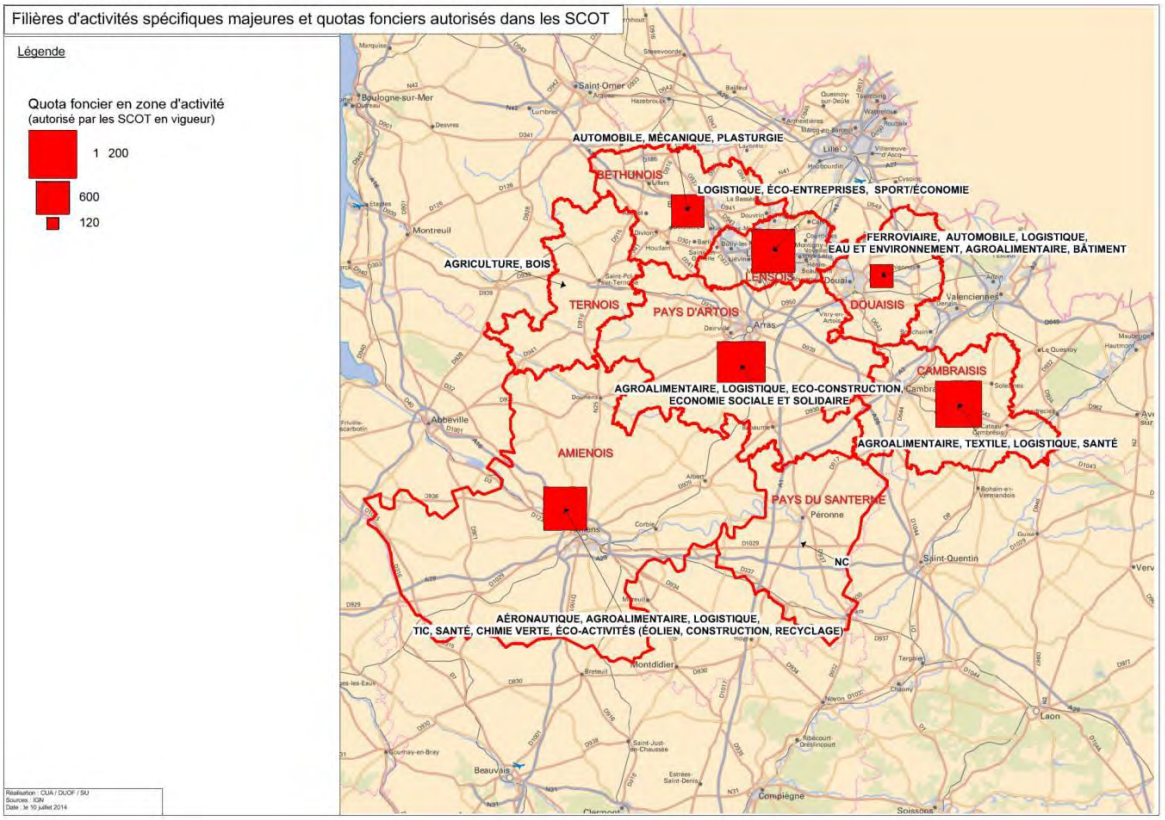
D. Le positionnement économique des territoires voisins

L'analyse comparative des filières d'activités majeures mises en évidence dans les Schémas de cohérence territoriaux et/ou les Plans Locaux de développement économique des territoires voisins met en évidence qu'en ce qui concerne **l'Agroalimentaire,** la Logistique et l'Eco-construction, le territoire de l'Arrageois est en concurrence directe avec :

- l'Amiénois, le Cambrésis et le Douaisis pour l'Agroalimentaire,
- l'Amiénois, le Lensois, le Douaisis et le Cambraisis pour la Logistique
- l'Amiénois, le Lensois et le Douaisis pour les activités liées à la Construction et l'écoconstruction.

L'analyse comparative des quotas fonciers de zones d'activités autorisés aux Schémas de cohérence territoriaux en vigueur met en évidence qu'en 2014, le Pays d'Artois (dont fait partie la Communauté urbaine d'Arras) bénéficie d'une superficie importante, estimée à environ 1000 ha (minimum). Il s'agit probablement de la superficie la plus importante par rapport aux territoires pris en comparaison. Ce chiffre est notamment dû à la superficie de 800 ha autorisée dans le secteur d'Osartis-Marquion (cf. ancienne Base aérienne BA103 de 220 ha à reconvertir et environ 300 ha programmés pour les besoins du projet européen de Canal Seine-Nord Europe).

Même si ces quotas fonciers seront probablement revus à la baisse dans le cadre de la future mise en compatibilité des Schémas de cohérence territoriaux voisins avec le Grenelle 2, la Communauté urbaine d'Arras bénéficie grâce à son appartenance au Pays d'Artois d'un « quota » foncier important et d'un positionnement stratégique grâce à la future plateforme multimodale de Marquion-Sauchy raccordée au futur canal Seine-Nord.



Territoire	Filières économiques spécifiques mises en évidence dans le projet de territoire	Superficie maximales autorisées pour les nouvelles zones d'activités
Béthunois	Automobile, mécanique, plasturgie	600 ha
Lens Liévin Hénin Carvin	Logistique, éco-entreprises, sport/économie	1 000 ha
Douaisis	Ferroviaire, automobile, logistique, eau et environnement, agroalimentaire, bâtiment	330 ha
Cambraisis	Agroalimentaire, textile, logistique, santé	1 130 ha
Amiénois	Aéronautique, Agroalimentaire, Logistique, Technologies de l'information et de la communication, Santé, Chimie verte, éco-activités (éolien, construction, recyclage)	1 000 ha
Pays d'Artois	Agroalimentaire, Logistique, Eco-Construction, Economie Sociale et Solidaire	+ 1 000 ha (dont 800ha par le Schéma de cohérence territoriale Osartis-Marquion, 210 ha pour le Schéma de cohérence territoriale de la région d'Arras et une surface non connue pour les Établissements publics de coopération intercommunale du Pays d'Artois non couvertes par un Schéma de cohérence territoriale)
Ternois	Agriculture, Bois	Non Connu
Pays du Santerne	Non Connu	Non Connu

E. Le Pôle métropolitain Artois-Douaisis

Au-delà des enjeux économiques concurrentiels et complémentaires propres aux territoires voisins de la Communauté Urbaine d'Arras les 5 territoires voisins suivants ont vocation à travailler ensemble notamment sur la question du développement économique dans le cadre du Pôle métropolitain.

1. DEFINITION D'UN POLE METROPOLITAIN

Le pôle métropolitain est un nouvel établissement public crée par la loi de réforme des collectivités territoriales de 2010. Il appartient, en vertu de l'article L. 5711-1 du Code général des collectivités territoriales, à la catégorie des groupements de collectivités territoriales. Il est précisément qualifié de syndicat mixte.

2. LA CREATION DU POLE METROPOLITAIN ARTOIS-DOUAISIS



Ce pôle créé le 22 Décembre 2017, réunit 6 intercommunalité dont la Communauté Urbaine d'Arras (CUA), la Communauté d'agglomération du Douaisis (CAD), les communautés de communes de Cœur d'Ostrevent (CCCO), Osartis-Marquion, des Campagnes de l'Artois et du Sud-Artois, soit un total d'environ 450 000 habitants pour 311 communes.

Il est présidé par Pierre Georget Président de la Communauté de Communes Osartis-Marquion et est composé de vingt-deux élus. Leurs réunions se tiendront à la Communauté de Communes Osartis-Marquion, siège du pôle, à Vitry-en-Artois.

3. SON ROLE ET SES COMPETENCES

Les compétences des pôles métropolitains sont limitativement énumérées par la loi à l'article L. 5731-1 du Code général des collectivités territoriales.

Le pôle métropolitain est constitué en vue d'actions d'intérêt métropolitain en matière :

- de développement économique,
- de promotion de l'innovation,

- de promotion de la recherche,
- de promotion de l'enseignement supérieur et de la culture,
- d'aménagement de l'espace par la coordination des schémas de cohérence territoriale dont le périmètre est identique à celui des établissements publics de coopération intercommunale qui composent le pôle,
- de développement des infrastructures et des services de transport au sens des articles L. 1231-10 à L. 1231-13 du code des transports,

afin de promouvoir « un modèle de développement durable du pôle métropolitain et d'améliorer la compétitivité et l'attractivité de son territoire, ainsi que l'aménagement du territoire infra-départemental et infra-régional ».

4. ENJEUX DES POLES METROPOLITAINS EN MATIERE D'ECONOMIE, D'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR, ET DE RECHERCHE

Soumis à une forte compétitivité, les collectivités s'organisent pour trouver les nouveaux leviers du développement économique et humain de leur territoire. Les recettes habituelles ayant fait date, monde économique et monde institutionnel sont appelés à unir leurs forces pour recréer, main dans la main, les conditions d'un nouveau décollage.

Dans les domaines du développement économique et de l'enseignement supérieur, les défis qui les attendent sont nombreux :

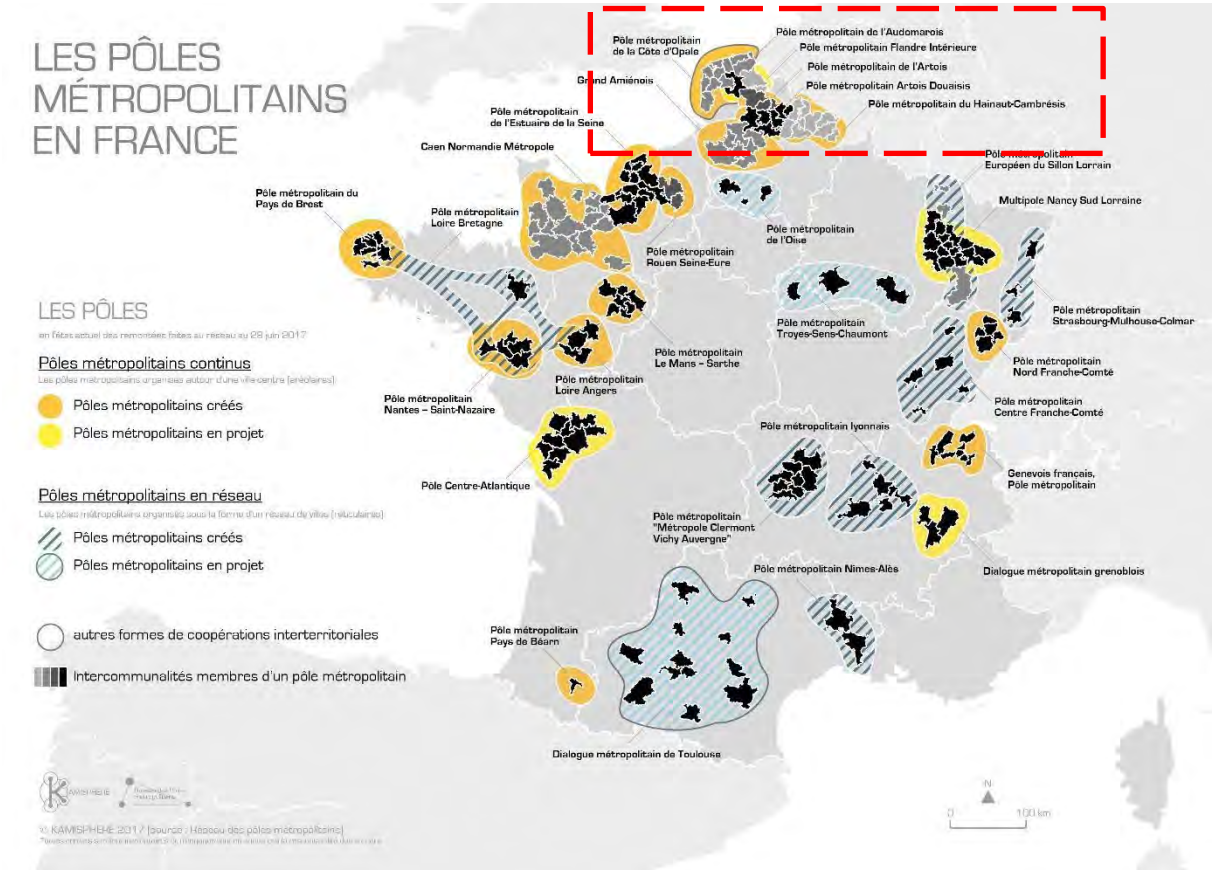
- créer des filières universitaires permettant de former les jeunes à des compétences spécifiques,
- adapter les formations aux débouchés locaux, aux besoins des entreprises locales,
- renforcer les liens et actions communes entre universités et entreprises (développer notamment les formations en apprentissage),
- développer les infrastructures de réseaux numériques,
- stimuler l'innovation et la recherche appliquée.

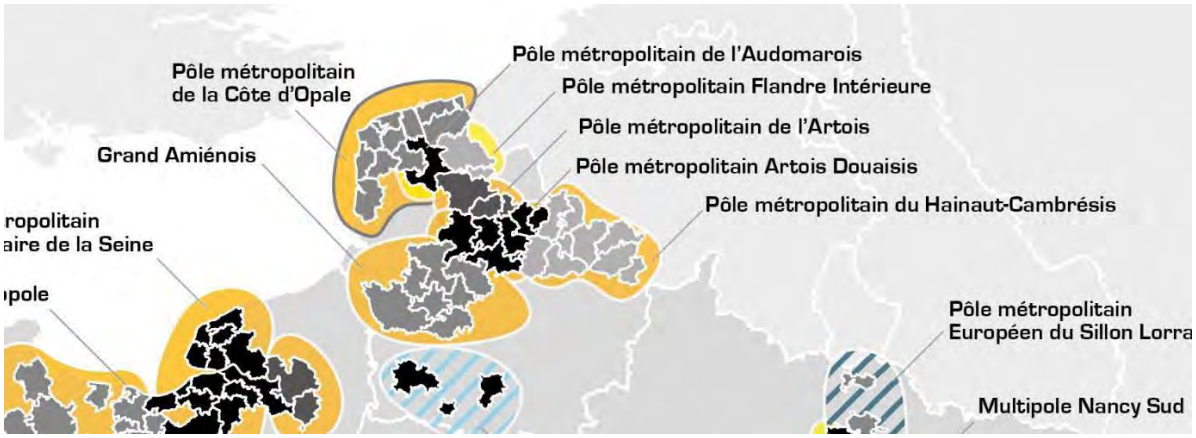
5. ENJEUX DES POLES METROPOLITAINS EN MATIERE DE TOURISME

Dans un contexte de désindustrialisation, d'accroissement des mobilités et d'augmentation du temps libre, la capacité du développement touristique à attirer temporairement des individus-consommateurs est un plus pour l'économie locale. Les experts du tourisme sont d'accord sur les fondamentaux : rien ne serait possible sans un patrimoine naturel ou culturel remarquable, sous un climat propice pour en profiter. Viennent ensuite l'accessibilité du territoire et sa capacité d'hébergement.
Les initiatives métropolitaines prises en la matière s'appuieraient donc fortement sur d'autres politiques publiques : les infrastructures de déplacements (aéroports, gares, routes) et la culture notamment mais aussi en lien avec la promotion économique du territoire. Une action spécifique consiste à coordonner **l'offre** touristique par la mise en réseau des offices de tourisme. Ce mouvement déjà amorcé à l'échelle des communautés commence à se développer aux échelles intercommunautaires. L'échelle métropolitaine garantirait ainsi une plus grande complémentarité de l'offre, ainsi qu'une capacité à révéler de nouvelles ressources territoriales. Des « packages » touristiques peuvent ainsi être structurés : activités de pleine nature, visite de musée, shopping, spectacle, gastronomie. Le panel des activités attractives s'élargit à l'échelle métropolitaine.

Il reste cependant à bien intégrer que le tourisme n'est pas une composante visant à valoriser le territoire. L'enjeu est bien celui d'une augmentation de la fréquentation. Or, tous les territoires ne disposent pas des mêmes atouts.

6. CARTE NATIONALE D'ETAT D'AVANCEMENT DES PROJETS DE POLES METROPOLITIANS AU 29 JUIN 2017





Source : www.genevoisfrancais.org

F. Synthèse des Atouts-Faiblesses

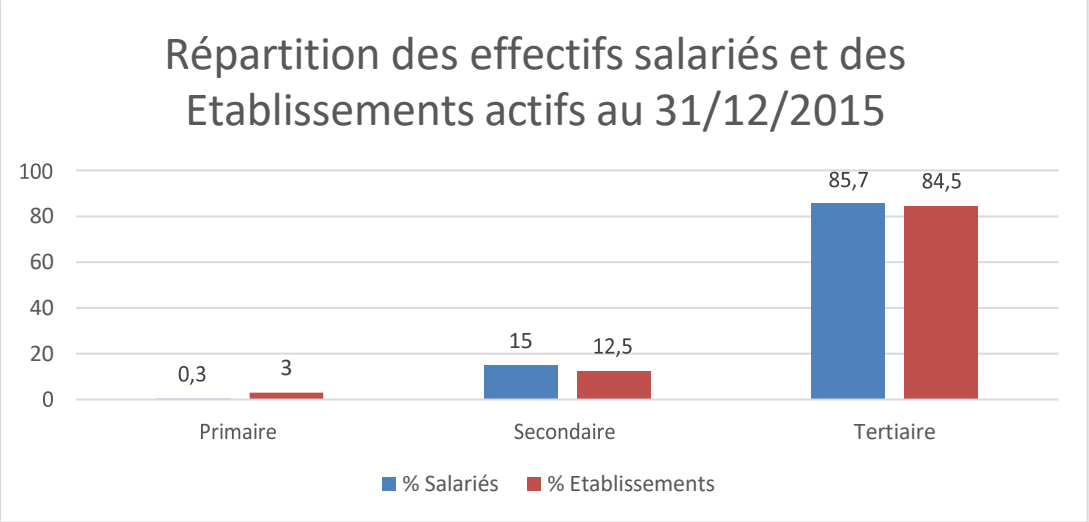
Atouts +	Faiblesse −
- Un territoire situé au sein d'une région métropolisée qui bénéficie de la dynamique économique de **l'Aire** Métropolitaine Lilloise et des bassins économiques de Douai et Lens. - Un territoire peut s'appuyer sur le Pôle Métropolitain Artois- Douaisis dont le rôle est notamment d'améliorer la compétitivité et l'attractivité de son territoire. - Des politiques publiques économiques qui peuvent s'appuyer sur des politiques économiques supra-territoriales structurées (3ième révolution industrielle, Schéma Régional de Développement Economique, Plan Local de Développement Economique, Schéma de Cohérence Territorial etc…) - Une offre foncière importante et diversifiée qui permet de positionner le territoire sur des projets de toutes tailles, y compris importantes et extrêmement compétitifs.	- Un territoire en très forte concurrence avec les territoires voisins notamment sur les secteurs clefs que sont l'Agro-alimentaire et la Logistique (même si cette concurrence existe depuis des décennies). - Une absence de plateforme multimodale et de desserte ferrée des parcs d'activités. Cette absence est due notamment à la disparition de l'offre de transport fluvial (fermeture du Port fluvial de Saint-Laurent Blangy crée en 1970) et à la désaffectation des anciennes voies ferrées qui desservaient certaines entreprises de la ZI Est. - Une diminution progressive des TGV entre Arras et Paris (33 dessertes quotidiennes en 1993 contre 12 en 2014) qui fragilise l'attractivité générale du territoire.

II. Caractéristiques générales de l'activité économique

A. Profil économique du territoire

1. CARACTERISTIQUES GENERALES

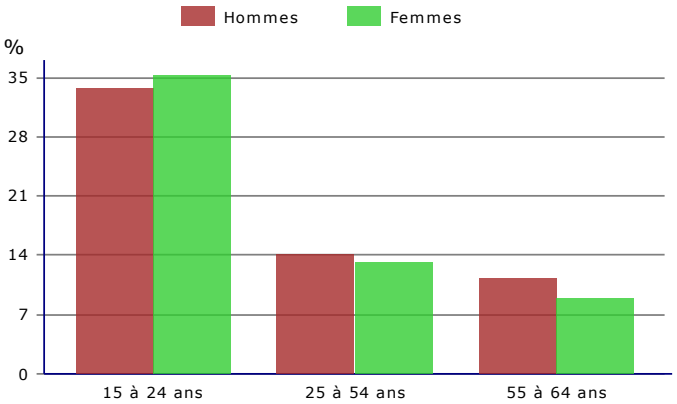
En 2015, le territoire comptait 6 926 établissements exerçant une activité économique pour un total de 46 808 effectifs salariés. La part du secteur Tertiaire dans l'économie du territoire est prédominante.



Source : Insee, Clap

En 2015, la CUA compte 7755 chômeurs doit 15.5 % de la population active (au sens du recensement). Le chômage touche massivement la tranche d'âge des 15-24 ans (environ 34% de taux de chômage).

EMP G2 - Taux de chômage (au sens du recensement) des 15-64 ans par sexe et en 2015



Source : Insee, RP2015 exploitation principale, géographie au 01/01/2017.

En 2015, le secteur Tertiaire représente 84.5% de l'ensemble des établissements de la Communauté urbaine d'Arras (6926 établissements) et environ 85.7% de l'ensemble des effectifs salariés (46 808 emplois). La part des effectifs salariés de ce secteur est largement supérieure aux moyennes de l'ensemble des territoires pris en comparaison. Ce profil Tertiaire est principalement dû à la présence des employeurs publics liée au statut de préfecture d'Arras et également aux activités d'enseignement, de santé et d'action sociale, liées à la polarisation départementale qu'exerce la ville-centre.

A l'inverse, les établissements du secteur Primaire (agriculture) et du secteur Secondaire (industrie et construction) sont largement sous-représentés par rapport aux territoires pris en comparaison, que ce soit en nombre d'établissements ou en termes d'emplois : le secteur Secondaire représente ainsi 12,5 % du nombre d'établissements en 2015 (soit 1028 établissements) et 15 % des effectifs salariés en 2015 (8314 emplois) tandis que le secteur Primaire représente 3 % du nombre d'établissements en 2015 (246 établissements) et 0,3 % des effectifs salariés

en 2015 (175 emplois).

Les conclusions de l'étude menée par la Banque de France intitulée Panorama économique et financier de la CUA (à 24 communes) 2005-2009, indiquent par ailleurs que :

- Le tissu économique est positionné sur des activités de moyenne à faible intensité technologique. Sous l'effort de quelques grandes entreprises, l'effort de recherche et développement du secteur industriel a rejoint la moyenne nationale.

- Les entreprises de service, positionnées sur des activités à faible intensité technologique, ont développé un effort de recherche très nettement inférieur à la moyenne nationale dans un rapport de 1 à 8.

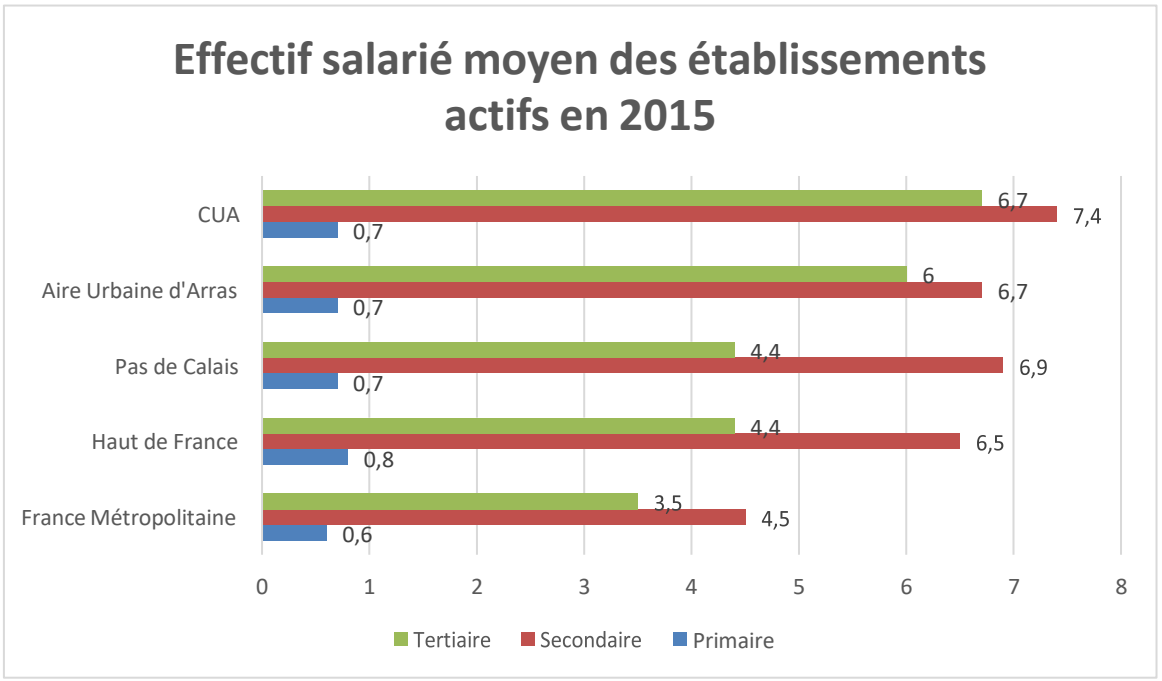
- les entreprises privées de services (hors secteur financier) ont un poids relativement modeste dans le chiffre d'affaire total réalisé dans la Communauté urbaine d'Arras (environ 9% contre 15% en France).

- Les entreprises de commerce dominées par quelques grands opérateurs du commerce de gros ont un poids économique déterminant puisqu'elles réalisent 58% du chiffre d'affaires de la Communauté urbaine d'Arras.

- **L'industrie** a vu son importance reculer entre 2005 et 2009, sa part dans le chiffre d'affaires de la CUA ressortait à 21% contre 30% en France.

- Le secteur du bâtiment est un secteur plus concentré qu'au niveau national tant en termes de poids économique qu'en nombre d'entreprises.

2. TAILLE MOYENNE DES ETABLISSEMENTS



Source : Insee, Clap

La Communauté Urbaine d'Arras se distingue des territoires pris en comparaison par un effectif salarié moyen supérieur aux autres territoires dans les établissements du secteur Tertiaire et du secteur Secondaire.

L'étude menée par la Banque de France précédemment citée indique par ailleurs que le tissu économique de la Communauté Urbaine d'Arras ressort plus concentré qu'au niveau national, quelques soit le secteur d'activité.

Ainsi d'après cette même étude :

- 81% des entreprises de la Communauté urbaine d'Arras ont moins de 10 salariés contre 88% en France,

- le poids des grandes entreprises en termes de chiffre d'affaires est nettement significatif. Ainsi, les entreprises de plus de 250 salariés, qui représentent moins de 1% des entreprises de la Communauté Urbaine d'Arras pèsent près de 50% de l'activité totale, contre 37% en France. A ce titre, le poids des grandes entreprises, et le plus souvent leur réussite « masque » la réalité des performances voire certaines fragilités du reste du tissu économique.

3. REPARTITION GEOGRAPHIQUE DES ETABLISSEMENTS ET DES EFFECTIFS SALARIES

- Une commune-centre qui concentre 60% des emplois

En 2015, les établissements et effectifs salariés du territoire se situent principalement sur la commune d'Arras.

La ville-centre compte environ 50 % des établissements pour 60 % des effectifs salariés de la Communauté urbaine d'Arras.

Parmi les 9 communes périurbaines qui comptabilisent au total 29,32% des établissements de la Communauté urbaine d'Arras en 2011 (2 165 établissements) pour 29,52% des effectifs salariés (16 750 emplois), 4 d'entre-elles comptent plus d'emplois et d'établissements que les moyennes du secteur. Il s'agit des communes de Saint-Laurent-Blangy, Dainville, Tilloy-lès-Mofflaines et Beaurains. Ces communes sont concernées par des parcs d'activités importants.

Parmi les 4 communes rurales classées en Pôle relais par le SCOT qui comptabilisent 4,79 % des établissements de la CUA (354 établissements) pour 1,91% des effectifs salariés (1 081 emplois), la commune de Maroeuil concentre 81,5 % d'emplois de plus que la moyenne du secteur et 64% d'établissements de plus que la moyenne du secteur.

Les trois autres communes, à savoir Beaumetz-lès-Loges, Bailleul-Sire-Berthoult, Thélus ont sensiblement les mêmes caractéristiques en matière de nombre d'établissements. Thélus se distingue cependant par un nombre relativement faible d'emplois salariés.

Parmi les 25 communes rurales qui comptabilisent 14,66 % des établissements de la CUA (1 082 établissements) pour 7,64% des effectifs salariés (4 336 emplois), 5 communes sont au-dessus des moyennes du secteur.
Pour ce qui concerne le nombre de salariés, il s'agit des communes de Monchy-le-Preux, Feuchy, Wancourt, Gavrelle et Athies.

Pour ce qui concerne le nombre d'établissements, il s'agit uniquement des communes de Monchy-le-Preux, Feuchy, Wancourt et Gavrelle.

Parmi les 5 communes dont le nombre de salariés est supérieur à la moyenne du secteur, il s'agit (en dehors de Gavrelle), des communes concernées par l'aménagement des vastes pôles d'activités (ARTOIPOLE et ACTIPARC).

Il est à noter que l'aménagement de ces zones d'activités « extramuros », en permettant la création de nombreux emplois, peut se traduire par des besoins spécifiques des employés en termes notamment de services (crèches, écoles, restauration par exemple).

Dès lors, les bourgs ruraux des communes situés à proximité de ces pôles d'activités pourraient être

amenés à « utiliser » ces zones à forte concentration d'emplois comme levier de croissance pour leurs offres de services.

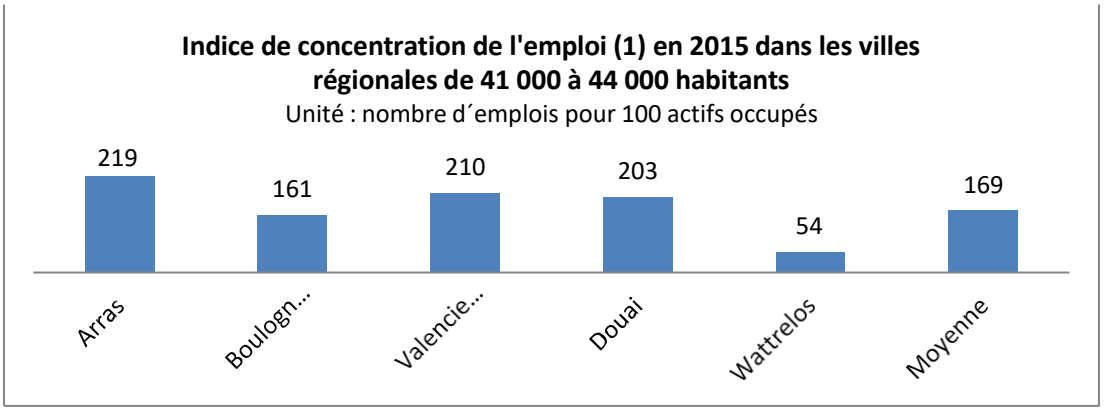
4. INDICE DE CONCENTRATION DE L'EMPLOI

En 2015, d'après l'INSEE, la Communauté Urbaine d'Arras compte 56 338 emplois au lieu de travail pour un total de 42 809 actifs occupés dans le territoire, soit un indice de concentration[1] de 132.

Il s'agit d'une moyenne largement supérieure aux moyennes des territoires pris en comparaison qui démontre le niveau d'attractivité important du territoire.

La situation est cependant très contrastée dans la Communauté urbaine d'Arras :

- La ville-centre d'Arras compte 219 emplois pour 100 actifs occupés résidents sur le territoire. Ce taux bien que supérieur à la moyenne des villes régionales équivalentes en nombre d'habitants est cependant similaire aux taux des villes de Douai et Valenciennes.
- Les communes périurbaines comptent environ 115 emplois pour 100 actifs occupés résidents sur le territoire.
- Les communes rurales et les pôles relais sont en comparaison moins attractifs et plus résidentiels puisqu'ils comptent deux fois moins d'emplois que d'actifs occupés résidents.



Source : Insee, RP

[1] L'indice de concentration (nombre d'emplois pour 100 actifs occupés) est obtenu en divisant le nombre d'emplois au lieu de travail par le nombre d'actifs occupés au lieu de résidence.

B. Evolution générale de l'emploi entre 1999 et 2010 et tendances observée entre 2008-2012

1. UNE CROISSANCE GENERALE DE L'EMPLOI DANS LA MOYENNE REGIONALE ET UN SECTEUR SECONDAIRE QUI RESISTE

D'après l'INSEE, le territoire a enregistré une augmentation globale de 5 142 emplois entre 1999 et 2010, soit une croissance de 10,12 %. Il s'agit d'une tendance similaire à celle enregistrée sur la même période dans la région Nord-Pas de Calais mais de 3 points inférieure à la tendance nationale (+13,2 %).

D'après l'agence centrale des organismes de sécurité sociale (ACOSS), sur la période 2008-2012, les effectifs salariés privés ont légèrement diminués (-0,4%). Dans le même temps, la région enregistre une baisse de 2,42%.

Entre 1999 et 2010, c'est le secteur Tertiaire qui d'après l'INSEE contribue le plus à cette tendance avec 5 030 emplois supplémentaires (+12,4%). Le poids économique de ce secteur a ainsi progressé de 1,7 point pour atteindre 81,3% en 2010 contre 79,6% de l'emploi en 1999.

- **D'après l'**agence Centrale des Organismes de Sécurité sociale, entre 2008 et 2012 les effectifs salariés privés du Tertiaire ont progressé de 2,4% (+624 emplois) principalement grâce aux secteurs de la santé humaine et de l'action sociale (+615 emplois / +17%) et de l'hébergement et restauration (+204 emplois / +15%). A l'échelle régionale, la tendance est également à la hausse (+1 % des effectifs).

Entre 1999 et 2010, d'après l'INSEE, le secteur Secondaire a quant à lui beaucoup mieux résisté que dans les territoires pris en comparaison puisque qu'il a augmenté de +2,7 % (+264 emplois) grâce notamment au secteur de la construction (+323 emplois) qui compense la perte des emplois industriels (-59 emplois). Le poids économique de ce secteur a cependant diminué de 1,3 point pour atteindre 18% en 2010 contre 19,3% de l'emploi en 1999.

- **D'après l'agence** Centrale des Organismes de Sécurité sociale, sur la période 2008-2012, le secteur Secondaire (Industrie et Construction) a perdu 779 emplois salariés privés entre 2008 et 2012 (-8,7 %) . Le secteur de l'Industrie est concerné à hauteur de -529 emplois (-9,3%). Le secteur de la Construction est concerné à hauteur de -250 emplois (-7,7 %). A l'échelle régionale, la tendance est également à la baisse (-10 % des effectifs).

Quant au secteur Primaire, il accuse une baisse de 27% du nombre d'emplois (-153 emplois), soit une tendance à la baisse supérieure aux territoires pris en comparaison. Le poids économique de ce secteur a ainsi diminué de 0,4 point pour atteindre 0,7 % en 2010 contre 1,1% de l'emploi en 1999.

UNE CROISSANCE INTENSE DE L'EMPLOI DANS LES COMMUNES PERIURBAINES

La majorité des nouveaux emplois créés entre 1999 et 2015 sont localisés dans les 9 communes périurbaines. Ces dernières concentrent 50,19 % des nouveaux emplois de la Communauté urbaine d'Arras (+2 581 emplois) avec une croissance de 18,39 %. Les communes périurbaines ont également enregistré une importante augmentation de l'indice de concentration de l'emploi (+23.65% entre 1999 et 2015), ce qui traduit une attractivité supplémentaire liée notamment à l'aménagement des nouveaux pôles **d'activités**. Si ce secteur géographique continu à se spécialiser dans le Tertiaire (+22,11% des emplois du secteur), le secteur Secondaire se porte bien avec 453 nouveaux emplois (+10,64%).

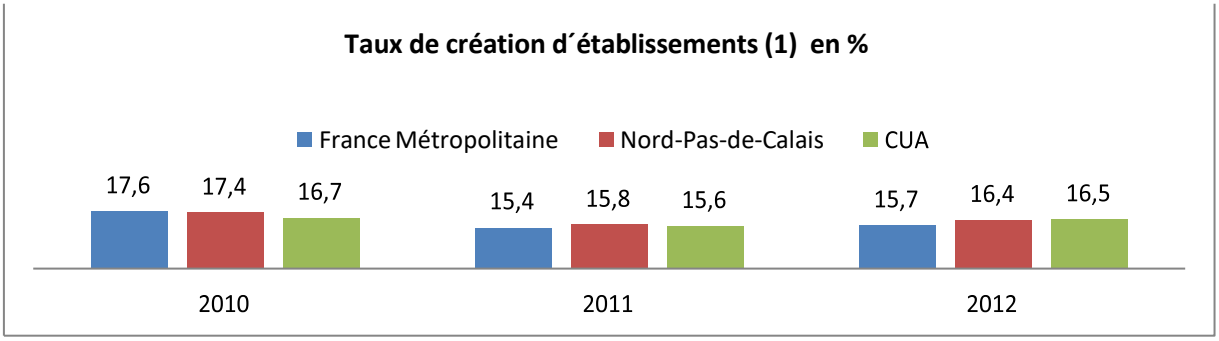
La commune d'Arras participe quant à elle à hauteur de 24,61 % des nouveaux emplois de la Communauté urbaine d'Arras (+1 265 emplois) pour une croissance communale de 3,88%. A noter donc que si le poids d'Arras reste prépondérant en matière d'emplois total, la commune enregistre une croissance de l'emploi nettement inférieure à la moyenne de la CUA (+3,88 % contre + 10,12 % pour la Communauté urbaine d'Arras). La spécialisation d'Arras dans le Tertiaire est très significative

puisque 1 871 emplois ont été créés dans ce secteur d'activité qui croit de 6,57% alors que dans le même temps, 638 emplois du secteur Secondaire ont été perdus (-15,5 %). La commune a enregistré une légère baisse de l'indice de concentration de l'emploi (-4,4% entre 1999 et 2010).

Les 4 communes Pôles relais enregistrent 346 nouveaux emplois, soit 6,72 % de l'ensemble des emplois de la Communauté urbaine d'Arras avec une croissance de 35,79 %. Elles enregistrent une augmentation de 16,22 % de l'indice de concentration de l'emploi. Ces 4 communes se spécialisent dans le domaine Tertiaire avec 368 nouveaux emplois (+68,17%) alors que dans le même temps l'emploi du secteur Secondaire s'est stabilisé. De nature rurale, les communes de ce secteur ont perdu 25 emplois dans le secteur Primaire soit une baisse de 51,13%. Le secteur Primaire a quasiment disparu de ces communes Pôles relais.

Les 25 communes rurales ont enregistré une augmentation de 950 emplois, soit 18,48 % de l'ensemble des emplois de la Communauté urbaine d'Arras et une croissance de 29,76 %. Ce secteur géographique enregistre une augmentation de 12,09 % de l'indice de concentration de l'emploi. Entre 1990 et 1999, la spécialisation de l'emploi s'est faite légèrement à l'avantage du secteur Secondaire avec 444 emplois et une croissance de 42,15%. Cette tendance est due notamment à l'implantation d'industries dans les zones d'activités situées en communes rurales. Sur la même période, le secteur Tertiaire a enregistré une augmentation de 661 emplois (+37,55%). Quant au secteur Primaire, il est particulièrement affecté puisqu'avec 153 emplois supprimés, il enregistre une baisse de 26,97%.

2. UNE REPRISE DU TAUX DE CREATION D'ETABLISSEMENTS



Source : Insee

(1) Rapport du nombre des créations d'établissements d'une année au stock d'établissements au 1er janvier de cette même année.

Après avoir connu une baisse du taux de création d'établissements entre 2010 et 2011 (même tendances qu'au niveau national et régional), le taux de création d'établissements a progressé pour atteindre 16,5 % en 2012, soit 0,8 points de plus que la moyenne nationale et 0,1 point de plus que la moyenne régionale.

D'après les dernières tendances INSEE, le taux de création d'établissements aurait cependant baissé pour n'atteindre que 15,4 % en 2013.

DEN T4 - Créations d'établissements par secteur d'activité en 2013

	Ensemble	%	Taux de création
Ensemble	**835**	**100,0**	**15,4**
Industrie	29	3,5	8,9
Construction	104	12,5	23,2
Commerce, transports, services divers	601	72,0	15,7
dont commerce et réparation automobile	*209*	*25,0*	*16,0*
Administration publique, enseignement, santé, action sociale	101	12,1	12,3

Champ : activités marchandes hors agriculture.

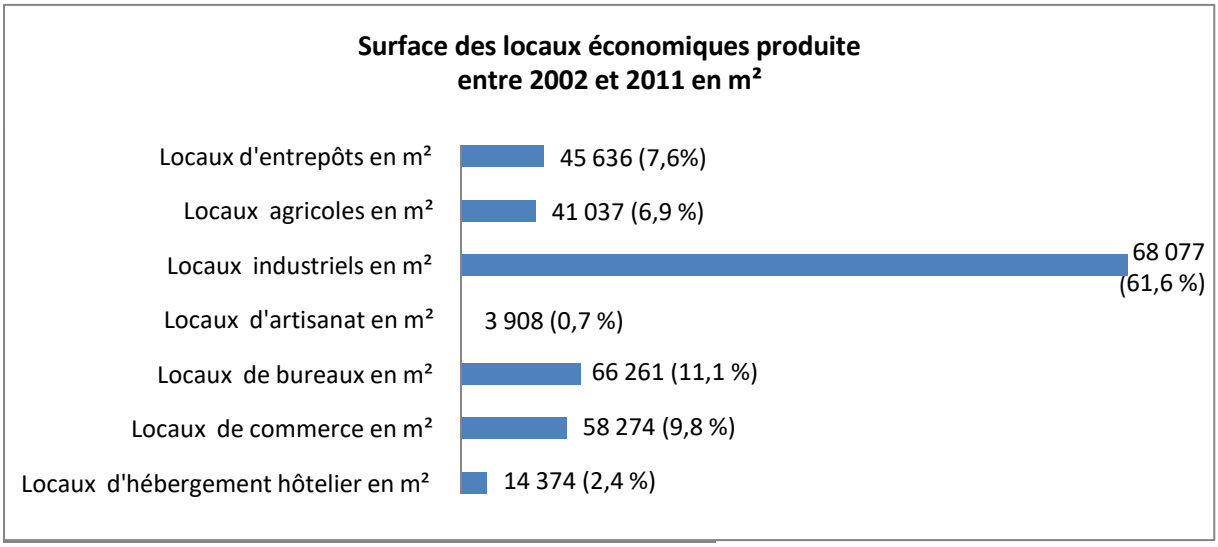
Source : Insee. REE (Sirène)

L'étude menée par la Banque de France intitulée Panorama économique et financier de la CUA (à 24 communes) 2005-2009 indique que :

- La dynamique entrepreneuriale souligne l'attractivité et le dynamisme du territoire. Si comme au niveau national, une entreprise sur trois de la Communauté urbaine d'Arras à moins de trois ans d'ancienneté, la part de ces entreprises dans le chiffre d'affaires total du territoire est plus de deux fois supérieure au niveau national.
- Le dynamisme des jeunes structures souligne l'attractivité du territoire et l'existence de conditions favorables.
- Cependant, cette vitalité est limitée aux seuls secteurs des services et du commerce alors que, pour l'industrie et le bâtiment, les indicateurs des jeunes entreprises sont nettement inférieurs à ce qu'ils sont au niveau national.
- Comme au niveau national, la Communauté urbaine d'Arras sera confrontée à brève échéance à un « choc démographique ». En effet, un entrepreneur sur deux des entreprises dites significatives (+750 000 €) a plus de 50 ans, cette proportion atteignant 38% pour l'ensemble des entreprises, quel que soit le chiffre d'affaires.

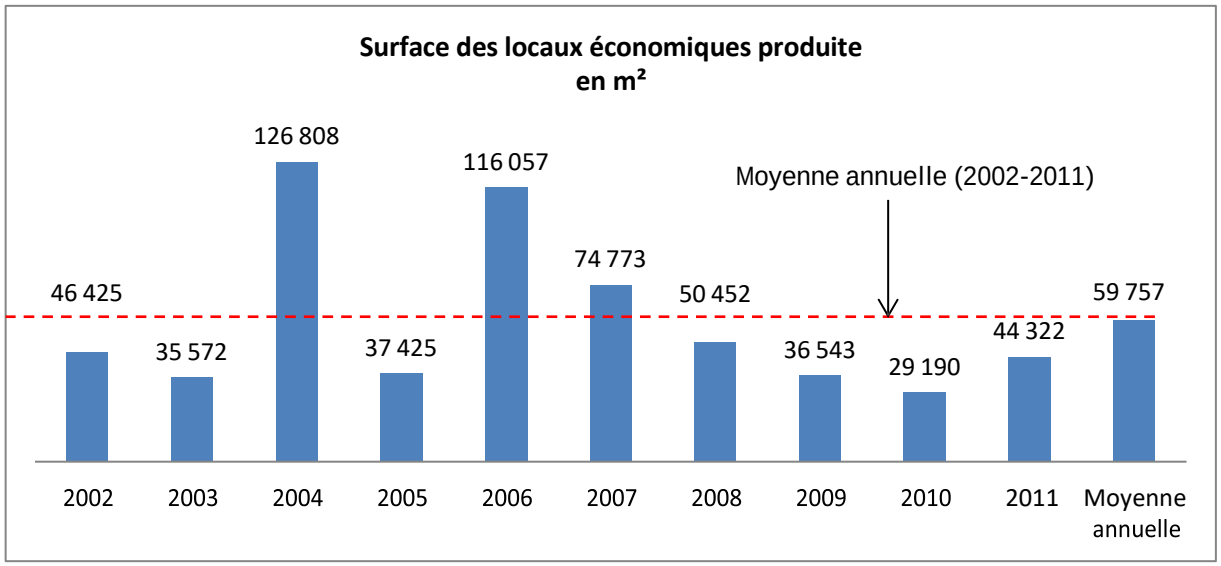
C. Evolution de la production des locaux économiques

1. TYPOLOGIE DES LOCAUX D'ACTIVITES ECONOMIQUES PRODUITS ENTRE 2002 ET 2011 DANS LA CUA



Source : Sit@del2

Entre 2002 et 2011 (10 ans), la surface totale de locaux économiques produite est de 597 567 m². Les locaux industriels représentent environ 61,6% du total avec une superficie de 368 077 m², puis suivent les locaux de bureaux (11,1%), les locaux de commerce (9,8%), les locaux d'entrepôts (7,6%), les locaux agricoles (6,9%), les locaux d'hébergement hôtelier (2,4%) et les locaux d'artisanat (0,7%).



Source : Sit@del2

Le rythme annuel moyen de production de locaux économiques entre 2002 et 2011 est d'environ 60 000 m². Cette moyenne est cependant rarement atteinte car la production a été particulièrement importante en 2004 (environ 127 000 m²), 2006 (environ 116 000 m²) et 2007 (environ 75 000 m²).

2. COMPARAISON ENTRE ARRAS ET LES VILLES REGIONALES DE 41 000 A 44 000 HABITANTS

Surface des locaux économiques produite entre 2012 et 2016 dans les villes régionales de 41 000 à 44 000 habitants

	Arras		Boulogne-sur-Mer		Valenciennes		Douai		Wattrelos		Moyenne
	m²	%	m²	%	m²	%	m²	%	m²	%	m²
Locaux d'hébergement hôtelier en m²	332	1%	0	0%	17 158	53%	2515	7%	0	0%	4 001
Locaux de commerce en m²	12 750	47%	2 197	11%	6 732	21%	1 912	5%	9 209	32%	6 560
Locaux de bureaux en m²	10 042	37%	8 828	45%	6 573	20%	2 843	7%	3 570	12%	6 371
Locaux d'artisanat en m²	2 585	9%	2 537	13%	0	0%	0	0%	1018	4%	1 228
Locaux industriels en m²	654	2%	1 508	8%	150	0%	2 179	6%	2 961	10%	1 490
Locaux agricoles en m²	0	0%	0	0%	0	0%	160	0%	0	0%	32
Locaux d'entrepôts en m²	1 017	4%	4 456	23%	1 781	5%	1315	3%	11 897	42%	4 093
Total 2012-2016	27 380	100%	19 526	100%	32 394	100%	38 407	100%	28 655	100%	29 272

Source : Sit@del2

En comparant Arras, ville-centre aux 5 autres villes régionales similaires en termes de population, Arras est située en dessous de la moyenne des 5 villes retenues en termes de production de locaux économiques entre 2012 et 2016.

Arras, avec 27 380 m² se situe en quatrième position, seule Boulogne sur Mer se trouve derrière avec 19 526 m².

3. REPARTITION GENERALE DE LA PRODUCTION PAR SOUS TERRITOIRES

	Surface totale de locaux produite entre 2012 et 2016	
	m²	%
Arras	27 380	14%
Communes périurbaines	68 880	34,05%
Pôles relais ruraux	58 046	28,69%
Communes rurales	47 983	23,72%
TOTAL CUA	202 289	100,00%

Source : Sit@del2

- La plus grosse part des surfaces de locaux économiques produite entre 2012 et 2016 est située en communes périurbaines avec plus de 34% de la production de la CUA
- On constate néanmoins que la répartition reste équilibrée avec des communes rurales qui

représentent près de 24% et des pôles relais qui pèsent près de 29%.

- La commune d'Arras malgré sa taille importante arrive en derniére position avec 14%

Répartition géographique de la production par type de locaux commerciaux entre 2012 et 2016

Types de production de locaux économiques entre 2012 et 2016 par sous territoires par rapport à la Communauté urbaine d'Arras

		Sous territoire				
		Arras	Communes périurbaines	Pôles relais ruraux	Communes rurales	TOTAL
Locaux d'hébergement hôtelier	m²	332	2 073	0	0	2 405
	% / CUA	13,80%	86,20%	0,00%	0,00%	
Locaux commerce	m²	12 750	19 608	45	0	32 403
	% / CUA	39,35%	60,51%	0,14%	0,00%	
Locaux bureaux	m²	10 042	3 964	627	2 758	17 391
	% / CUA	57,74%	22,79%	3,61%	15,86%	
Locaux d'artisanat	m²	2 585	4 143	17 735	3 525	27 988
	% / CUA	9,24%	14,80%	63,37%	12,59%	
Locaux industriels	m²	654	8 887	37 612	8 732	55 885
	% / CUA	1,17%	15,90%	67,30%	15,62%	
Locaux agricoles	m²	0	4 782	2 027	12 311	19 120
	% / CUA	0,00%	25,01%	10,60%	64,39%	
Locaux d'entrepôts	m²	1 017	25 423	0	20 657	47 097
	% / CUA	2,16%	53,98%	0,00%	43,86%	
Total		27 380	68 880	58 046	47 983	202 289
Total en %		13,54%	34,05%	28,69%	23,72%	100,00%

Source : Sit@del2

Les locaux **d'hébergement** hôtelier ont connu une très faible part de création sur les 5 années évoquées ici, seule la commune de Beaurains a vu un nombre de construction significative avec 2 073m².
Les locaux de commerce se répartissent entre les communes périurbaines et la ville d'Arras. Les Pôles relais et communes rurales représentent ici un part très faible des constructions.
Les locaux de bureaux se concentre plutôt sur la ville d'Arras avec plus de la moitié des construction qui s'y sont réalisées.
Les locaux d'artisanat se répartissent sur l'ensemble de la Communauté Urbaine d'Arras avec une prépondérance sur les pôles relais.
Les locaux industriels ont principalement été produits dans les pôles relais notamment par la commune de Bailleul Sire Berthoult qui dispose sur une partie de son territoire de la zone d'Activités d'Actiparc.
Les locaux agricoles ont principalement été produits dans les communes rurales. Les communes périurbaines en ont également accueilli une part significative avec 25%.
Locaux d'entrepôts ont principalement été produits dans les communes périurbaines mais les communes rurales ont-elles aussi jouer un rôle important dans leurs développement avec 43%.

4. SPECIFICITE PRODUCTIVE DE CHAQUE TERRITOIRE

Répartition de la production de locaux économiques entre 2012 et 2016 au sein de chaque sous territoires

		Sous territoire				TOTAL
		Arras	Communes périurbaines	Pôles relais ruraux	Communes rurales	
Locaux d'hébergement hôtelier	m²	332	2 073	0	0	2 405
	% / Sous Territoire	1,21%	3,01%	0,00%	0,00%	
Locaux commerce	m²	12 750	19 608	45	0	32 403
	% / Sous Territoire	46,57%	28,47%	0,08%	0,00%	
Locaux bureaux	m²	10 042	3 964	627	2 758	17 391
	% / Sous Territoire	36,68%	5,75%	1,08%	5,75%	
Locaux d'artisanat	m²	2 585	4 143	17 735	3 525	27 988
	% / Sous Territoire	9,44%	6,01%	30,55%	7,35%	
Locaux industriels	m²	654	8 887	37 612	8 732	55 885
	% / Sous Territoire	2,39%	12,90%	64,80%	18,20%	
Locaux agricoles	m²	0	4 782	2 027	12 311	19 120
	% / Sous Territoire	0,00%	6,94%	3,49%	25,66%	
Locaux d'entrepôts	m²	1 017	25 423	0	20 657	47 097
	% / Sous Territoire	3,71%	36,91%	0,00%	43,05%	
Total	%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	
	m²	27 380	68 880	58 046	47 983	202 289

Source : Sit@del2

Arras est particulièrement axées sur la production de locaux de bureaux (36.6% du total) et de commerce (46.57% du total).

Les communes périurbaines on surtout développé l'offre d'entrepôt qui montre le tournant vers les activités de logistiques que la CUA est en train d'amorcer.

Les pôles relais ruraux sont spécialisés dans les locaux industriels et dans une moindre mesure dans les locaux artisanaux.

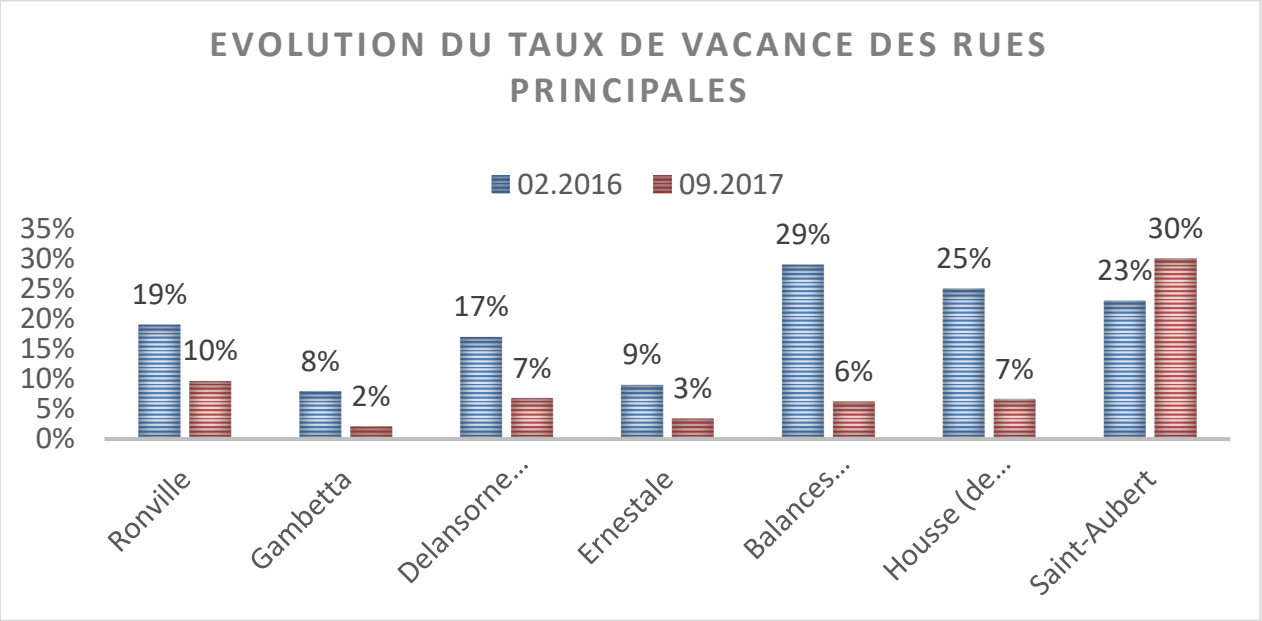
Les communes rurales sont spécialisées dans les locaux d'entrepôt et dans une moindre mesure dans les locaux agricoles.

D. Etat de la vacance commerciale

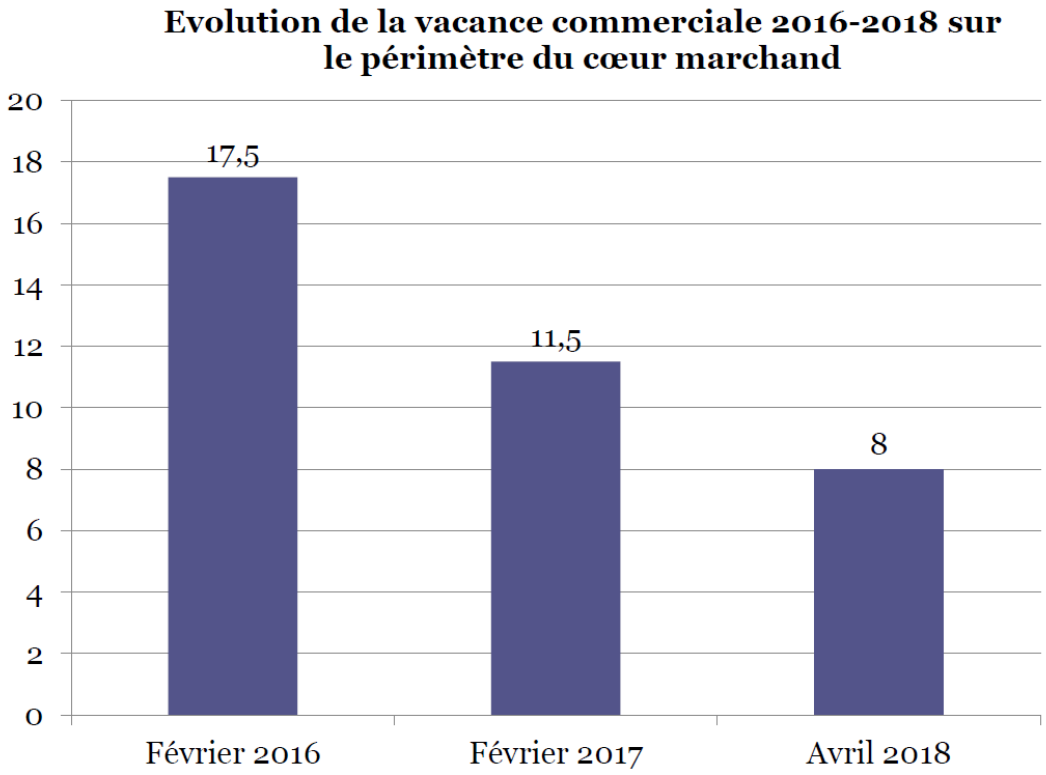
Une étude nationale[5] menée par l'Institut pour la Ville et le Commerce indique que les centres villes appartenant à une unité urbaine[6] de 50 000 à 100 000 habitants (centres villes considérés comme faisant partie des petites villes), déjà sensiblement plus affectés que les autres par le phénomène de vacance commerciale en 2001, ont vu leur situation le plus fortement se dégrader, la vacance progressant de 2,3 points, passant de 6,3 % à 8,6 % entre 2001 et 2012.

Malgré les constatations alarmante faite il y a quelques années, il semble que la ville d'Arras et le CUA par la même occasion ai réussi à enrayer ce phénomène et à amorcer une revitalisation du centre-ville qui semble aujourd'hui porter ses fruits.

En effet, la vacance commerciale du centre-ville notamment, recul années après années et ce nouveau souffle rend la ville encore plus attractive et crée un cercle vertueux au point même qu'Arras soit prise en exemple par d'autres ville de souhaitant donner un renouveau à leur cœur de ville.



[5] Etude dont les conclusions sont reprises dans Etudes foncières n°164 juillet - août 2013
[6] En 2010, l'unité urbaine d'Arras (n°62502) compte 15 communes pour 86 402 habitants.



E. Evolution générale des espaces dévolus à **l'activité**

1. EVOLUTION DES EMPRISES INDUSTRIELLES ET COMMERCIALES ENTRE 1998 ET 2009

En 2009, d'après les données régionales d'occupation des sols (« OccSol »), la superficie totale des emprises artificialisées consacrées aux emprises industrielles et commerciales est de 880,7 ha. Entre 1998 et 2009, ces espaces ont progressés de +32,2% soit +214,3 ha.

A noter qu'entre ces deux dates, les superficies des friches industrielles (comptées à part ici) ont progressé de +52% (15,6 ha en 2009 contre 10,3 ha en 1998).

Evolutions de la superficie des zones industrielles et des zones commerciales entre 1998 et 2009

	1998	2009	Evolution 1998-2009	
	Ha	Ha	Ha	%
Emprises Industrielles	591,6	789,1	197,5	33,4
Emprises Commerciales	74,8	91,6	16,8	22,5
Total	666,4	880,7	214,3	32,2

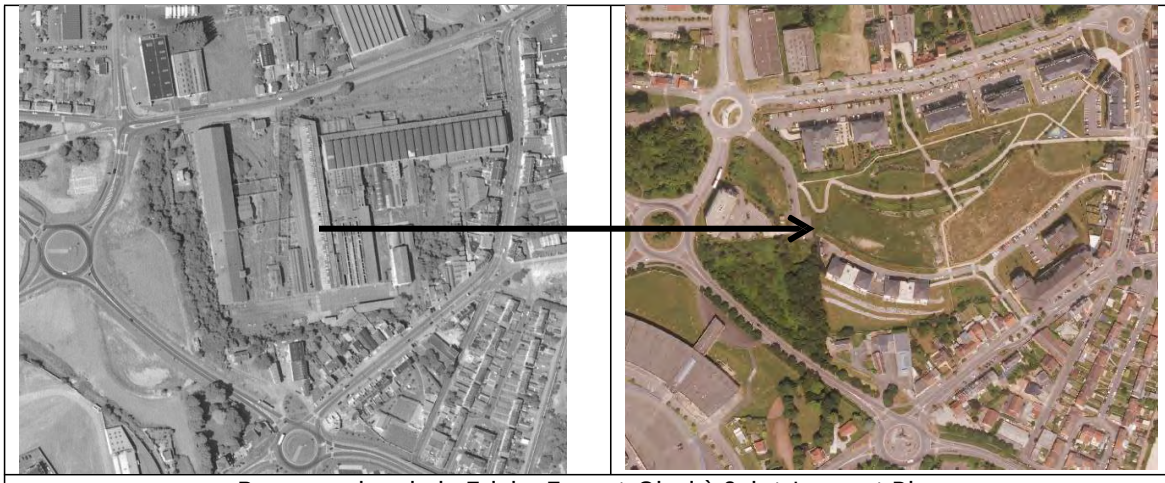
Source : SIGALE (OccSol 98 et 2009)

2. Le renouvellement des surfaces industrielles et commerciales entre 1998 et 2009

Parmi les 591,6 ha **d'emprises** industrielles existantes en 1998, 4,7 % des emprises (27,8 ha) ont changé d'usage en 2009. Ce changement d'usage s'est fait au profit :

- des friches industrielles (11,2 ha)
- de l'habitat résidentiel (7,7 ha)
- des autres emprises publiques (5,3 ha)
- des chantiers (2,3 ha)
- des espaces en friche (1,1 ha)
- des espaces verts urbains et périurbains (0,2 ha)

Ce chiffre illustre le fait que l'industrie se fait « rattraper » par la ville. D'anciennes zones industrielles sont reconverties en tissu urbain à dominante d'habitat tandis que les industries se délocalisent à l'extérieur du tissu urbain, généralement en milieu rural. A l'échelle du territoire des exemples du passé sont nombreux.



Reconversion de la Friche Fauvet-Girel à Saint-Laurent Blangy

Sites industriels en cours de reconversion ou à reconvertir :



Zone d'activité du Port Fluvial de Saint-Laurent Blangy



Site Meryl Fiber à Saint-Laurent Blangy



Site Vigala à Saint Nicolas lez Arras

Parmi les 91,6 ha des emprises commerciales existantes en 1998, 0,51% des emprises (0,38 ha) ont changé d'usage en 2009. Ce changement d'usage s'est fait au profit :

- des chantiers (0,2 ha)
- de l'habitat résidentiel (0,2 ha)

Il peut être conclut que le renouvellement des zones commerciales au profit d'une autre destination est de 0,7 ha entre 1998 et 2009 (11 ans) ou un taux annuel de 0,05%. Ce taux est relativement marginal. Cependant, au regard de certaines tendances (cf. partie consacrée à la vacance commerciale et Industrielle), des taux de renouvellement très importants pourraient apparaître dans les années à venir concernant spécifiquement les surfaces commerciales.

Perspectives :
En partant de l'hypothèse selon laquelle les taux respectifs de renouvellement des zones industrielles et commerciales enregistrés entre 1998 et 2009 se maintiendraient entre 2009 et l'horizon du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (2030-3032), on peut estimer que :

- 58,1 ha de zones industrielles seraient renouvelés
- 0,8 ha de zones commerciales seraient renouvelés

Au total, entre 2009 et 2032, environ 60 ha de zones industrielles et commerciales devraient disparaitre au profit d'une autre vocation du tissu urbain.

3. Les impacts des nouvelles emprises Industrielles et Commerciales en matière d'usages de sols

Entre 1998 et 2009, 225,3 ha de terres agricoles ont été réaffectées (changement d'usage) à de nouvelles emprises industrielles. Ce changement d'usage a impacté les espaces suivants :

Usage d'origine (1998) des emprises industrielles existantes en de 2009	Superficie en ha
CULTURES ANNUELLES	153,02
CHANTIERS	53,39
ESPACES EN FRICHE	11,11
PRAIRIES : NATURELLES, PERMANENTES	5,67
ESPACES VERTS URBAINS ET PERIURBAINS	0,85
FORETS DE FEUILLUS	0,67
FRICHES INDUSTRIELLES	0,56

Source : SIGALE (OcSol 98 et 2009)

Entre 1998 et 2009, 17,23 ha de terres agricoles ont été réaffectés à de nouvelles emprises commerciales. Ce changement d'usage a concerné les espaces suivants :

Usage d'origine (1998) des emprises commerciales existantes en 2009	Superficie en ha
CULTURES ANNUELLES	10,62
CHANTIERS	4,75
PRAIRIES : NATURELLES, PERMANENTES	1,58
AXES ROUTIERS PRINCIPAUX ET ESPACES ASSOCIES	0,29

Source : SIGALE (OccSol 98 et 2009)

Il peut être conclu au fait que les espaces agricoles ont principalement été concernés par les nouvelles emprises industrielles et commerciales. Au total, ce sont ainsi 163,6 ha de terres agricoles (Cultures annuelles) qui ont été réaffectées en emprises industrielles ou commerciales. A noter que 7,3 ha de prairies ont également été transformés en emprises Industrielles et Commerciales.

Au total, entre 1998 et 2009 (11 ans) ce sont donc environ 170,9 ha de terres agricoles (Cultures annuelles et Prairies) qui ont été réaffectées en emprises industrielles ou commerciales soit une

moyenne annuelle de 15,53 ha.

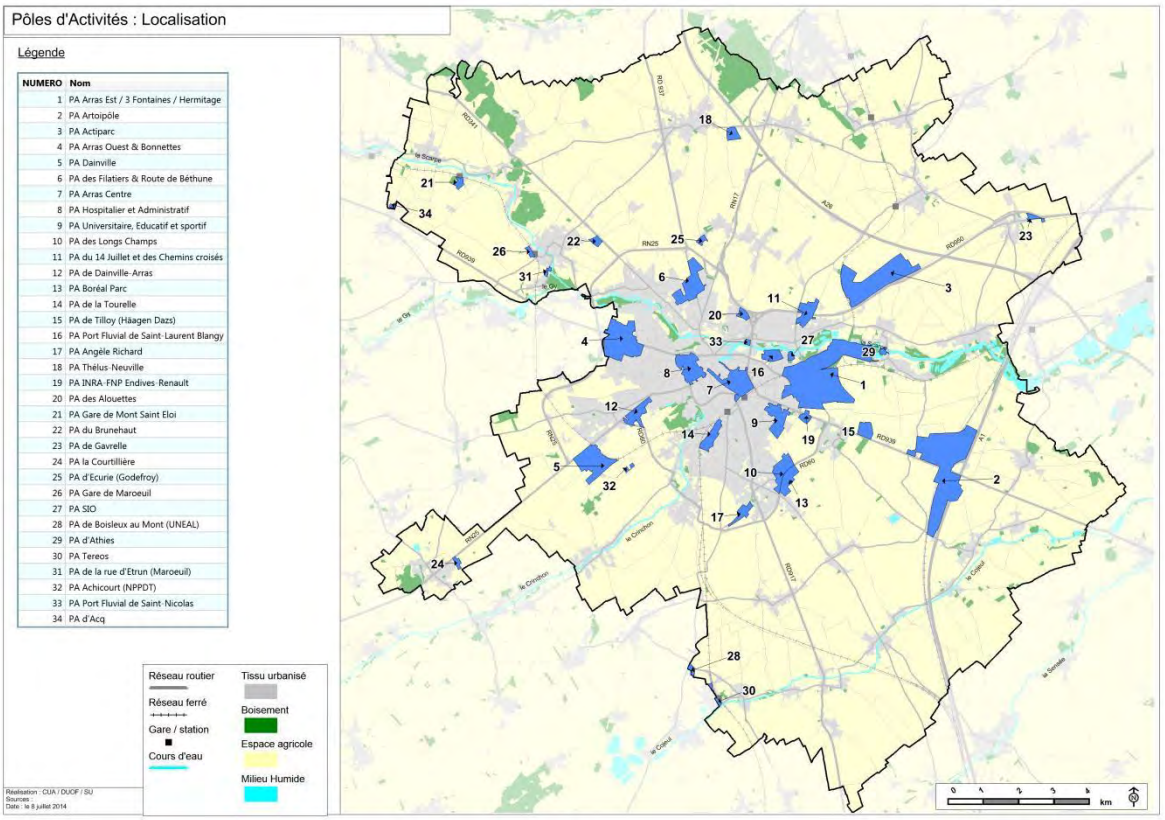
Perspectives :

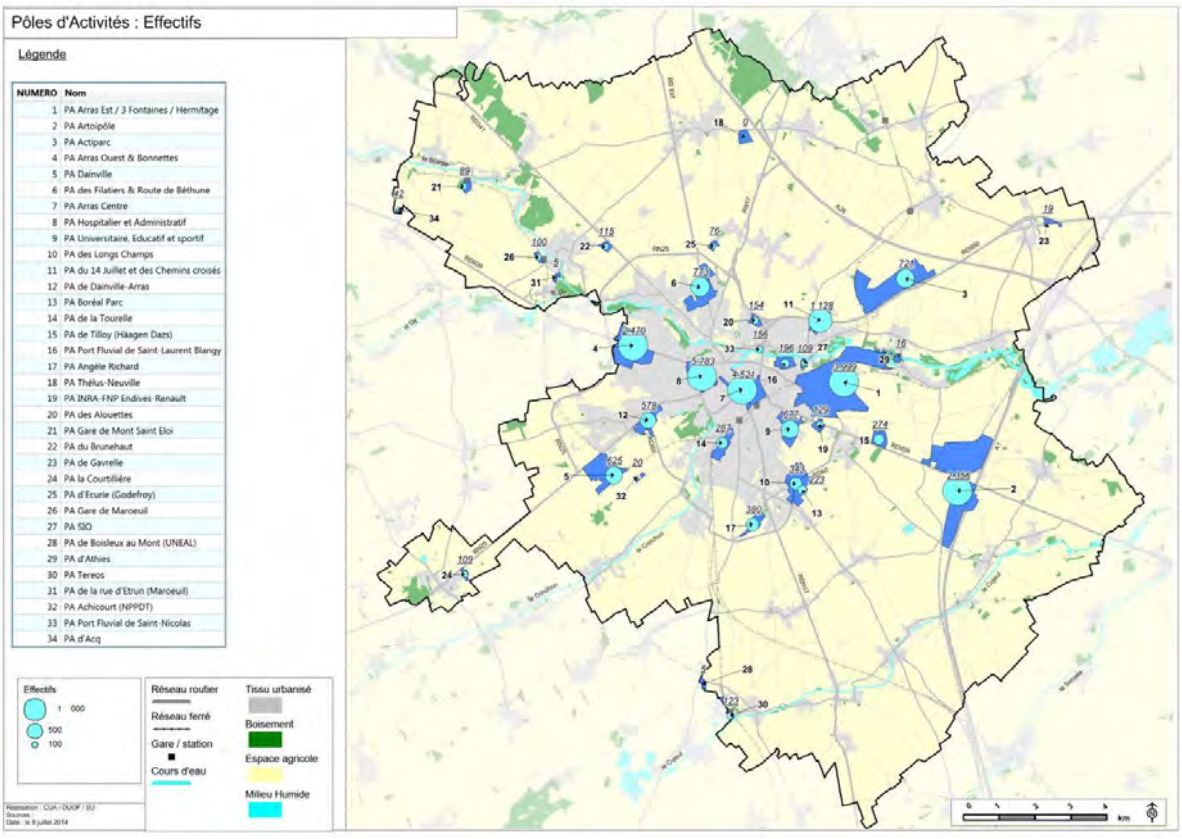
En partant de l'hypothèse selon laquelle le rythme de changement d'usage (1998-2009) des emprises agricoles en surfaces industrielles ou commerciales serait maintenu entre 2009 et 2032, ce sont environ 357 ha (15,53x23) d'emprises agricoles qui seraient ainsi réaffectés.

Ce chiffre est à mettre en perspective des orientations du Schéma de cohérence territoriale qui, en la matière, fixent pour la Communauté urbaine d'Arras un maximum d'artificialisation des terres de 183,5 ha pour les zones économiques et de 19 ha environ pour les parcs commerciaux, soit un total de 202,5 ha (pour la période 2013-2032).

F. Les pôles **d'activités**

Le territoire compte 34 pôles d'activités et de services répartis sur environ 1200 hectares et qui concentrent environ 26 600 emplois soit 46% de l'ensemble des emplois salariés de la CUA.

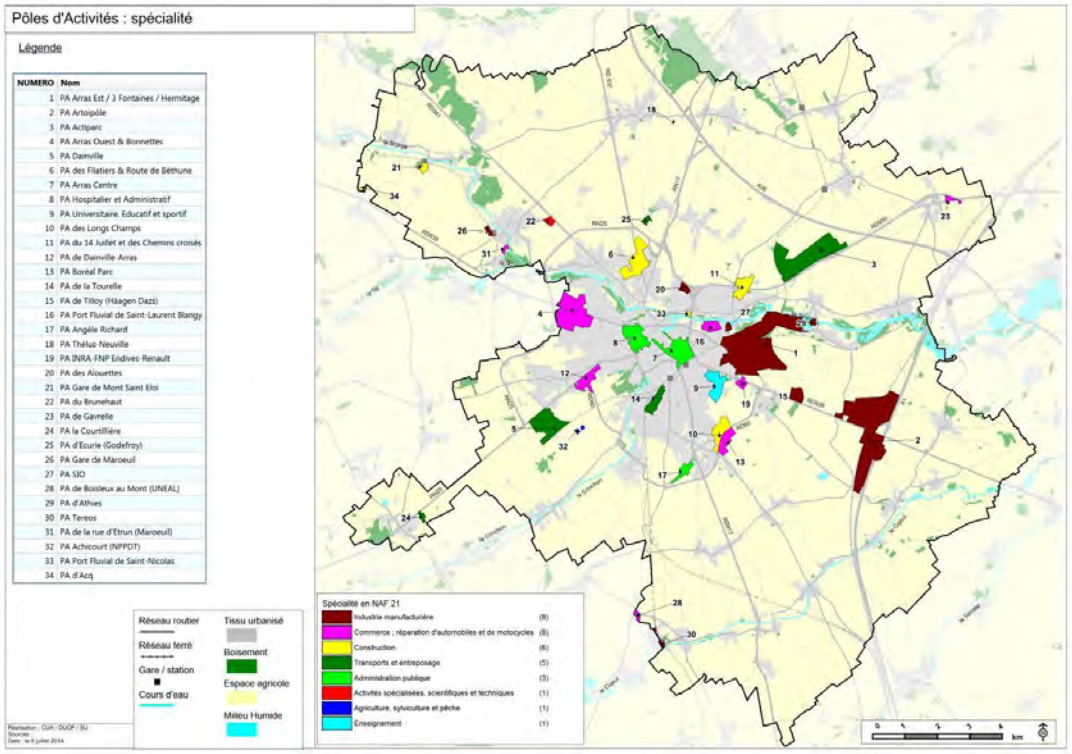




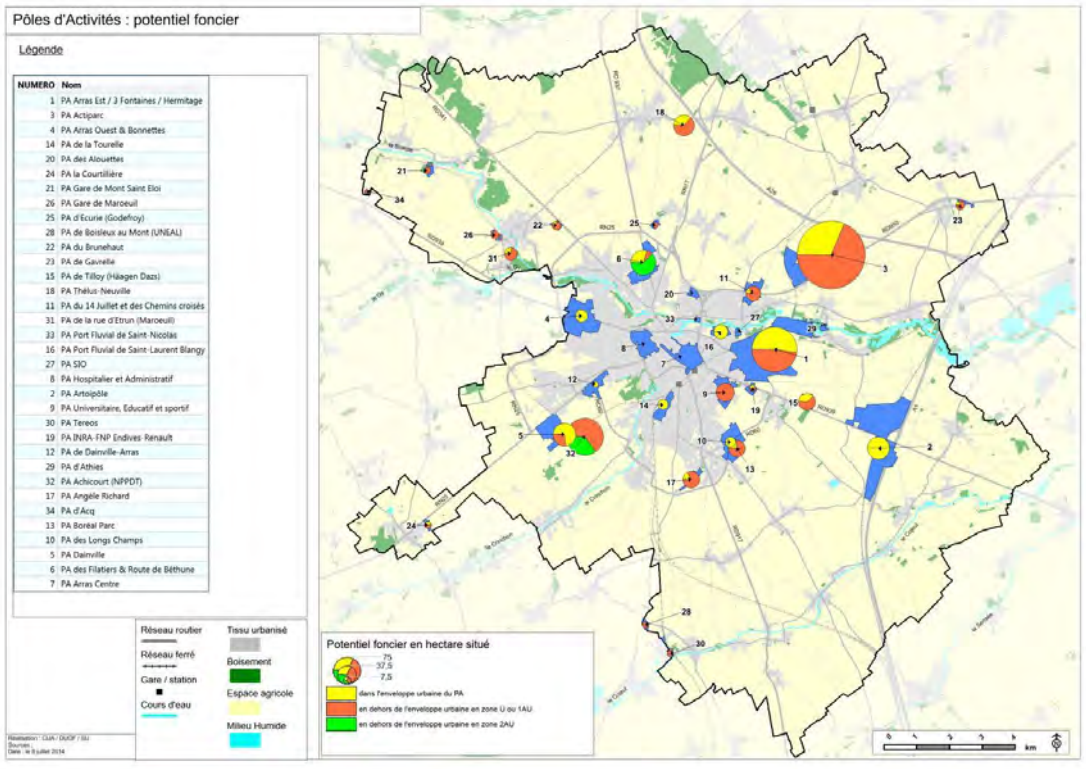
Superficie des Pôles d'Activités

Numéro PA	Nom du Pôle d'Activités (PA)	Surface brute de la Partie Actuellement Aménagée (PAA) en ha	Surface nette (hors VRD) de la Partie Actuellement Aménagée (PAA) en ha	Taux de VRD dans le PAA en %
1	PA Arras Est / 3 Fontaines / Hermitage	255,24	219,83	13,87
2	PA Artoipôle	225,57	172,98	23,31
3	PA Actiparc	129,24	114,94	11,06
4	PA Arras Ouest & Bonnettes	88,56	73,35	17,18
5	PA Dainville	62,03	56,47	8,96
6	PA des Filatiers & Route de Béthune	52,65	46,81	11,10
7	PA Arras Centre	52,20	34,08	34,71
8	PA Hospitalier et Administratif	43,24	38,53	10,90
9	PA Universitaire, Educatif et sportif	33,96	32,06	5,61
10	PA des Longs Champs	28,49	23,01	19,24
11	PA du 14 Juillet et des Chemins croisés	26,95	22,28	17,32
12	PA de Dainville-Arras	25,17	22,81	9,39
13	PA Boréal Parc	22,43	18,52	17,45
14	PA de la Tourelle	21,97	20,67	5,92
15	PA de Tilloy (Häagen Dazs)	15,76	15,62	0,88
16	PA Port Fluvial de Saint-Laurent Blangy	15,34	13,57	11,52
17	PA Angèle Richard	13,91	13,09	5,87
18	PA Thélus-Neuville	11,03	9,45	14,34
19	PA INRA-FNP Endives-Renault	7,73	6,93	10,34
20	PA des Alouettes	6,98	6,30	9,77
21	PA Gare de Mont Saint Eloi	6,19	5,89	4,84
22	PA du Brunehaut	6,17	5,47	11,42
23	PA de Gavrelle	4,77	4,19	12,13
24	PA la Courtillière	4,60	4,16	9,48
25	PA d'Ecurie (Godefroy)	4,59	4,23	7,95
26	PA Gare de Maroeuil	3,67	3,41	7,01
27	PA SIO	3,65	3,40	6,93
28	PA de Boisleux au Mont (UNEAL)	3,58	3,47	3,20
29	PA d'Athies	3,19	2,40	24,64
30	PA Tereos	2,77	2,34	15,46
31	PA de la rue d'Etrun (Maroeuil)	2,67	2,40	10,19
32	PA Achicourt (NPPDT)	2,54	1,50	40,79
33	PA Port Fluvial de Saint-Nicolas	2,31	2,31	0,17
34	PA d'Acq	1,52	1,40	7,95
Total		1190,67	1007,85	15,35

Source : CUA



L'emprise au sol total des bâtiments représente : 194,44 hectares soit 19,29 % de la surface nette exploitée des pôles d'activités (dont parcelles non bâties).
Le potentiel foncier mobilisable au sein de la partie actuellement aménagée (PAA) des PA est estimé à environ 248,42 ha dont 115,23 ha de terres cultivées.
Le potentiel foncier mobilisable situé en dehors de la PAA et classée en zone U / 1AU aux documents d'urbanisme en vigueur est estimé à 357,39 ha dont 323,45 ha de terres cultivées
Le potentiel foncier mobilisable situé en dehors de la PAA et classée en zone 2AU aux documents d'urbanisme en vigueur est estimé à 43,92 ha dont 43,92 ha de terres cultivées



G. Synthèse des Atouts-Faiblesses

Atouts	Faiblesses
- Une diversité des secteurs **d'activités** du tertiaire (administration, enseignement, santé, action sociale, commerce, activités financières, transports et logistique etc…) et du secondaire (construction, industrie manufacturière, agro-alimentaire, environnement et énergie) qui constituent des leviers potentiels de développement des domaines **d'activités** prioritaires du Schéma Régional de Développement Economique. - Une concentration importante **d'emplois** (56 000 salariés) et d'établissements dans la CUA caractérisée par une attractivité importante du territoire (132 emplois pour 100 résidents actifs) avec des parcs d'activités structurant et bien calibrés. - Une croissance de 10% de **l'emploi** (+5 000 salariés) entre 1999 et 2010 au profit notamment du tertiaire. - Une bonne résistance de **l'activité** économique entre 2008 et 2012 dans un contexte de crise économique mondiale. Durant cette période, les effectifs salariés privés ont légèrement baissés (-0,4%) alors qu'une baisse de 2,4% était enregistrée au niveau régional. - Une ouverture importante du territoire vers **l'international**, grâce aux nombreuses entreprises à capitaux étrangers, à l'ouverture du World Trade Center Lille-Arras, et à des évènements d'ampleur comme le Main Square… - Une reprise du taux de création **d'établissements** (16,5% en 2012) supérieur aux moyennes nationale et régionale. - Un dynamisme des jeunes structures qui souligne l'attractivité du territoire et l'existence de conditions favorables pour la création d'entreprises. - L'existence d'une offre immobilière locative (tertiaire et	- Conséquence de la crise économique : transfert et regroupement de plus en plus fréquents d'établissements sur un seul site générant des mouvements d'emplois et des modifications de ressources fiscales (à la hausse comme à la baisse). - De nouvelles créations d'entreprises majoritairement limitées aux seuls secteurs des services et du commerce. - Comme au niveau national, le territoire sera confronté à brève échéance à un « choc démographique ». En effet, un entrepreneur sur deux des entreprises dites significatives (+750k€) a plus de 50 ans, cette proportion atteignant 38% pour l'ensemble des entreprises, quel que soit le chiffre d'affaires. - Un territoire positionné sur des activités à moyenne et faible intensité technologique (frais engagés en matière de recherche et développement). Pour l'ensemble de la CUA et des secteurs d'activité, l'effort en de Recherche et Développement est inférieur à 50% à la moyenne nationale. - Des parcs d'activités créés avec une offre d'équipement de services de proximité parfois insuffisante. - Une offre foncière limitée le long de **l'Autoroute** A1, vitrine importante du territoire (le Parc d'Activité Artoipole a un taux de remplissage proche de 100%), - **L'offre** immobilière locative est hétérogène en qualité et déséquilibrée dans sa répartition, sa taille et type d'activités (bureau, atelier, entrepôt). - En ce qui concerne l'agroalimentaire, des difficultés à intéresser les investisseurs immobiliers privés, compte tenu de la spécificité de ce type d'équipement.

secondaire) qui participe à l'attractivité du territoire. - Un déploiement progressif du réseau internet à très haut-débit qui permettra une croissance des services liés à cet équipement.	

III. Le Tertiaire

A. Caractéristiques principales et évolutions

1. CARACTERISTIQUES PRINCIPALES

Définition de l'INSEE : le tertiaire recouvre un vaste champ d'activités qui va du commerce à l'administration, en passant par les transports, les activités financières et immobilières, les services aux entreprises et services aux particuliers, l'éducation, la santé et l'action sociale.

La part du Tertiaire dans l'économie du territoire est très significative : en 2015, le tertiaire représente 84.5% des établissements de la Communauté urbaine d'Arras (6 926 établissements) et environ 84.7 % de l'ensemble des effectifs salariés (46 808 emplois).

Détail des effectifs salariés du Tertiaire en 2015 (d'après l'INSEE) :

Les établissements du secteur de **l'Administration** publique, enseignement, santé humaine et action sociale représentent 24 661 emplois salariés, soit 52.7% de l'ensemble des effectifs salariés de la Communauté Urbaine d'Arras et 47 % des emplois salariés du Tertiaire.

Les établissements du secteur du Commerce, transports et services divers représentent 22 147 emplois salariés, soit 40.1% de l'ensemble des effectifs salariés de la CUA et 47.3% des emplois salariés du Tertiaire.

2. EVOLUTIONS

D'**après** l'Agence Centrale des Organismes de Sécurité sociale, entre 2008 et 2012, les effectifs salariés privés du Tertiaire ont progressé de 2,4% (+624 emplois) principalement grâce aux sous-secteurs de la santé humaine et de l'action sociale (+615 emplois / +17%) et de l'hébergement et restauration (+204 emplois / +15%). A l'échelle régionale, la tendance est également à la hausse (+1 % des effectifs).

Dans la Communauté urbaine d'Arras, les sous-secteurs suivants ont cependant perdus de l'emploi salariés privés : l'enseignement (-138 emplois), les activités de services administratifs et de soutien (-123 emplois), l'administration publique (-46 emplois), les activités immobilières (-59 emplois), les activités financières et d'assurance (-55 emplois), l'information et communication (-32 emplois).

B. Le secteur de l'Administration publique, enseignement, santé humaine et action sociale

1. CARACTERISTIQUES PRINCIPALES

Les établissements du secteur de **l'Administration** publique, enseignement, santé humaine et action sociale représentent 24 661 emplois salariés, soit 52.7% de l'ensemble des effectifs salariés de la Communauté Urbaine d'Arras et 47 % des emplois salariés du Tertiaire en 2015.

En 2011, les établissements de la seule Administration Publique représentent la moitié de l'ensemble des effectifs totaux. Il s'agit là d'un d'activité tertiaire spécifique en termes d'effectifs.

Cependant, en termes de nombre d'établissements, ce sont les Activités pour la santé Humaine, qui représentent la part la plus importante avec 54,62 % de l'ensemble des établissements (748 établissements) de cette catégorie principale.

Quant aux activités d'Hébergement médico-social et social, et action sociale sans hébergement, elles représentent une part très significative de la catégorie principale d'activités avec 5 550 emplois (21,5%) et 145 établissements (10,6%).

Etablissements et Effectifs du secteur de l'Administration publique, enseignement, santé humaine et action sociale en 2011

	Effectifs salariés en 2011		Etablissements en 2011	
	Nombre	%	Nombre	%
Administration publique	12 963	50,1	177	12,9
Enseignement	3 933	15,2	301	22,0
Activités pour la santé humaine	3 418	13,2	748	54,6
Hébergement médico-social et social, et action sociale sans hébergement	5 550	21,5	145	10,6
Communauté urbaine d'Arras	25 864	100,0	1 371	100,0

Source : Insee, Clap

Ces emplois constituent un amortisseur économique, dans la mesure où les évolutions dans ce secteur, importantes depuis 1999, obéissent à des logiques différentes de celles de l'emploi marchand : depuis plusieurs années, une tendance à la concentration dans les villes-préfecture est observée. Au regard de son importance, le risque d'une seconde phase de centralisation, au profit cette fois des capitales régionales, joint à la volonté exprimée au niveau national de limiter la croissance de l'emploi public à l'avenir, interroge néanmoins le territoire.

2. LA TENDANCE 2008-2012

D'après l'Agence Centrale des Organismes de Sécurité sociale, entre 2008 et 2012 les effectifs salariés privés de l'administration publique enseignement, santé humaine et action sociale ont augmenté de 431 (+7,9) avec une augmentation du nombre d'établissements de 4 unités (+1,5%). Cette croissance d'activités est spécifiquement due aux activités de santé humaine et **d'action** sociale qui enregistrent une augmentation très importante des effectifs (+615 emplois / +17,3%). Dans le même temps les effectifs de l'Administration ont baissé de 4,2% (-46 emplois) et ceux de l'enseignement ont baissé de 16,9% (-138).
Dans le détail, les évolutions respectives des 8 catégories d'activités de santé humaine et d'action sociale reprises dans le tableau ci-après. On peut noter à nombre d'établissements équivalents (20) une augmentation significative des activités d'action sociale sans hébergement pour personnes âgées et pour personnes handicapées (+81,6% / +524 emplois).

C. Le secteur du Commerce, transports et services divers

1. CARACTERISTIQUES PRINCIPALES

Les établissements du secteur du Commerce, transports et services divers représentent 22 147 emplois salariés, soit 40.1% de l'ensemble des effectifs salariés de la CUA et 47.3% des emplois salariés du Tertiaire en 2015.

Ces établissements peuvent être répartis dans les trois sous-secteurs suivants :

a. Les trois sous-secteurs principaux qui représentent chacun entre 2300 et 6800 emplois

Cette catégorie générale d'activité est représentée par les trois sous-secteurs suivants qui représentent 60,6 % des effectifs (13 228 emplois) et 41,8 % des établissements (1997) du secteur :

- Le commerce ; réparation d'automobiles et de motocycles qui représentent 31% des effectifs totaux du secteur et 30,5% de l'ensemble des établissements du secteur.
- Les transports et entreposage qui représentent 19 % des effectifs totaux du secteur et 4,5% de l'ensemble des établissements du secteur.
- Les activités financières et d'assurance qui représentent 10,6 % des effectifs totaux du secteur et 6,8% de l'ensemble des établissements du secteur.

b. Les six sous-secteurs intermédiaires qui représentent chacun entre 700 et 1600 emplois :

- Les activités de services administratifs et de soutien qui représentent 7,6% des effectifs totaux du secteur et 8,3% de l'ensemble des établissements du secteur.
- Les activités juridiques, comptables, de gestion, d'architecture, d'ingénierie, de contrôle et d'analyses techniques qui représentent 7% des effectifs totaux du secteur et 12,8 % de l'ensemble des établissements du secteur.
- L'hébergement et restauration qui représentent 6,9 % des effectifs totaux du secteur et 8,2 % de l'ensemble des établissements du secteur.
- Les autres activités de services[7] qui représentent 6% des effectifs totaux du secteur et 11,7% de l'ensemble des établissements du secteur.
- Les activités immobilières qui représentent 4,9% des effectifs totaux du secteur et 6,3 % de l'ensemble des établissements du secteur.
- Les arts, spectacles et activités récréatives qui représentent 3,5% des effectifs totaux du secteur et 4,7% de l'ensemble des établissements du secteur.

c. Les six sous-secteurs secondaires qui représentent chacun entre 6 et 270 emplois :

- Les activités informatiques et services d'information qui représentent 1,2% des effectifs totaux du secteur et 2,1 % de l'ensemble des établissements du secteur.
- Les autres activités spécialisées, scientifiques et techniques qui représentent 1% des effectifs totaux du secteur et 3,1 % de l'ensemble des établissements du secteur.

[7] Il s'agit des activités des organisations associatives, la réparation d'ordinateurs et de biens personnels et domestiques ainsi que diverses activités de services personnels non classées ailleurs dans cette nomenclature.

- Les télécommunications qui représentent 0,5% des effectifs totaux du secteur et 0,2 % de l'ensemble des établissements du secteur.

- La recherche-développement scientifique qui représente 0,4% des effectifs totaux du secteur et 0,1 % de l'ensemble des établissements du secteur.

- **L'Edition,** audiovisuel et diffusion qui représente 0,4% des effectifs totaux du secteur et 0,7 % de l'ensemble des établissements du secteur.

- Les activités extra-territoriales[8] qui représentent 0,02% des effectifs totaux du secteur et 0,02 % de l'ensemble des établissements du secteur.

2. LA TENDANCE 2008-2012

D'après les données de l'Agence Centrale des Organismes de Sécurité sociale, entre 2008 et 2012 :

a. Concernant les trois sous-secteurs principaux :
   - Les effectifs salariés privés du commerce ; réparation d'automobiles et de motocycles sont restés stables entre 2008 et 2012. Voir le détail dans le paragraphe ci-après consacré à cette filière.

   - Les effectifs salariés privés des transports et entreposage ont progressé de 2,7 % (+96 emplois). Voir le détail dans le paragraphe ci-après consacré à cette filière.

   - Les effectifs salariés privés des activités financières et d'assurance ont diminué de 3,1 % (-55 emplois). Voir le détail dans le paragraphe ci-après consacré à cette filière.

Dans l'ensemble, les effectifs salariés privés ainsi que le nombre d'établissements des sont restés stables entre 2008 et 2012.

b. Concernant les six filières intermédiaires :
   - Les effectifs salariés privés des activités de services administratifs et de soutien ont diminué de 4,3 % (-123 emplois).

   - Les effectifs salariés privés des activités juridiques, comptables, de gestion, d'architecture, d'ingénierie, de contrôle et d'analyses techniques ont progressé de 4,6 % (+55 emplois).

   - Les effectifs salariés privés de l'hébergement et restauration ont progressé de 14,5 % (+204 emplois).

   - Les effectifs salariés privés des autres activités de services ont progressé de 3,3 % (+38 emplois).

   - Les effectifs salariés privés des activités immobilières ont diminué de 5,2 % (-59 emplois).

   - Les effectifs salariés privés des arts, spectacles et activités récréatives ont diminué de 9,1 % (+54 emplois)

Dans l'ensemble, les effectifs salariés privés ainsi que le nombre d'établissements ont légèrement progressé : +2 % pour les effectifs (+169 emplois) et +3,4% pour les établissements (+30)

c. Concernant les six sous-secteurs secondaires :

[8] Les activités des ambassades et consulats étrangers en France, organisations internationales telles que l'ONU et ses institutions spécialisées (UNESCO), l'OCDE, le FMI, la Banque Mondiale, et en règle générale des organismes ayant un statut diplomatique en France, les activités des institutions communautaires européennes exercées en France (Parlement)

- Les effectifs salariés privés des activités informatiques et services d'information ont augmenté de 2,4 % (+6 emplois).
- Les effectifs salariés privés des autres activités spécialisées, scientifiques et techniques ont augmenté de 6,4 % (+20 emplois).
- Les effectifs salariés privés des télécommunications ont diminué de 16 % (-27 emplois).
- Les effectifs salariés privés de la recherche-développement scientifique ont augmenté de 2,9 % (+1 emploi).
- Les effectifs salariés privés de l'édition, audiovisuel et diffusion ont diminué de 13,8 % (-13 emplois).
- Les effectifs salariés privés des activités extra-territoriales ont augmenté de 20 % (+1 emploi).

Dans l'ensemble, les effectifs salariés privés ont légèrement diminué : -1,4 % pour les effectifs (-12 emplois). Malgré cette baisse, le nombre d'établissements a progressé de +11,1 % (+8 établissements)

3. ZOOM SUR LES TROIS SOUS SECTEURS PRINCIPAUX

a. Le commerce ; réparation d'automobiles et de motocycles

D'après l'Agence Centrale des Organismes de Sécurité sociale, entre 2008 et 2012 les effectifs salariés privés sont restés stables à 6323 salariés. Le nombre total d'établissements a légèrement augmenté (+1,8 %).

Cette stabilité cache une situation contrastée puisque sur la période, seuls les commerces de détails (à l'exception des automobiles et des motocycles) ont progressé : +286 emplois (+9%) et +21 établissements (+4,9%).

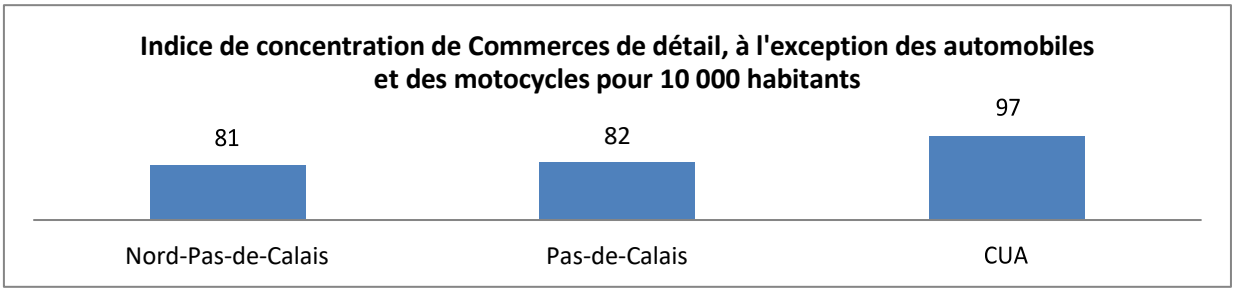
Les deux autres sous-secteurs ont perdu de l'emploi :

- Les établissements de commerce de gros : - 241 emplois (-11,1%) et - 11 établissements (-7%)
- Les établissements de commerce et réparation d'automobiles et de motocycles : -50 emplois (-5,1%) mais deux établissements supplémentaires.

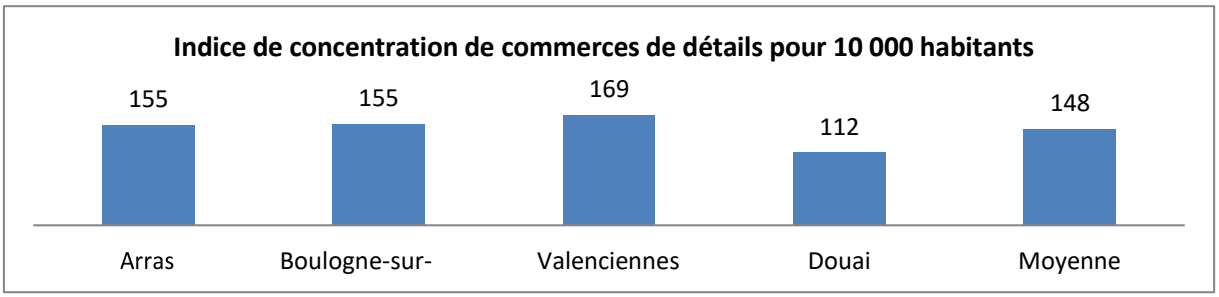
Analyse spécifique du commerce de détail, à l'exception des automobiles et des motocycles

En 2012, la CUA compte 988 commerces de détails (à l'exception des automobiles et des motocycles). L'indice de concentration en Commerces de détails est de 97 pour 10 000 habitants soit un taux supérieur aux moyennes départementales et régionales.

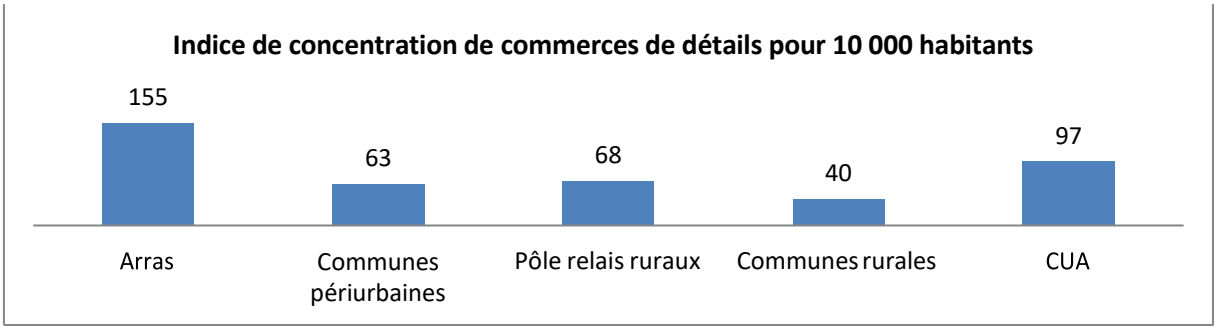
L'armature commerciale globale de la CUA ainsi constituée apparaît donc comme globalement suffisante pour permettre la satisfaction des besoins locaux.



Source : INSEE, Base permanente des équipements



Source : INSEE, Base permanente des équipements



Source : INSEE, Base permanente des équipements

La majorité des commerces de détail (64,7 % soit 639 commerces) est située dans la ville d'Arras. Ce faisant, l'indice de concentration en commerces de détails dans la seule ville-centre est de 155 pour 10 000 habitants, ce qui la situe à 7 points au-dessus de la moyenne des villes régionales équivalentes prises en comparaison.
Ont été retenues pour la comparaison, les villes régionales de 41 000 à 44 000 habitants qui sont également les villes-centres de leurs agglomérations respectives. Ainsi, la commune de Wattrelos (41 538 habitants) a été écartée de la liste.

Les pôles relais de la CUA sont caractérisés par un indice de concentration en commerce de détails de 68. Cet indice varie de 57 pour Thélus à 73 pour Beaumetz-les-Loges.

Concernant les communes rurales, de très fortes disparités existent. L'indice de concentration varie en effet de 0 (Acq, Boiry-Becquerelle, Boisleux-Saint-Marc, Fampoux, Guémappe, Hénin-sur-Cojeul) à 112 (Neuville-Saint-Vaast).

Concernant les communes périurbaines, de très fortes disparités existent également. L'indice de concentration varie en effet de 21 (Agny) à 87 (Saint-Laurent-Blangy).

b. Les activités de transports et entreposage

D'**après** l'Agence Centrale des Organismes de Sécurité sociale, entre 2008 et 2012 les effectifs salariés privés de la filière Transports et entreposage ont augmenté de 2,7 % (+96 emplois). Dans le même temps, le nombre d'établissement a enregistré une baisse très importante de -24,6% (-29 établissements).

La tendance à la croissance de cette filière cache une situation très contrastée puisque sur la période, seuls les établissements de transports terrestres et transport par conduites ont enregistré une croissance des effectifs de 12,3 % (+269 emplois) malgré une baisse de 12,3% du nombre d'établissements (-9).

Parmi les deux autres filières décrites par l'Agence Centrale des Organismes de Sécurité sociale,

- les effectifs des établissements **d'entreposage** et services auxiliaires des transports sont restés stables mais ont enregistré une baisse de 25% du nombre d'établissements,
- les effectifs des établissements d'activités de poste et de courrier ont enregistré une baisse très importante de -16,5% (-171 emplois) et une baisse de 60% du nombre d'établissements (-15).

c. Les activités financière et **d'assurance**

D'après l'Agence Centrale des Organismes de Sécurité sociale, entre 2008 et 2012 les effectifs salariés privés des activités financières et **d'assurance** ont diminué de 3,1 % (+-55 emplois). Dans le même temps, le nombre d'établissement a enregistré une hausse très importante de +16% (+20 établissements).

La tendance à la baisse de cette filière cache une situation très contrastée puisque sur la période, seuls les établissements des activités des services financiers, hors assurance et caisses de retraite ont enregistré une baisse des effectifs de -26,1 % (-297 emplois) malgré une hausse de 14,8% du nombre d'établissements (+9).
Parmi les deux autres filières décrites par l'Agence Centrale des Organismes de Sécurité sociale,

- les effectifs des établissements d'assurance ont augmenté de 6,3 % (+27 emplois)
- les effectifs des établissements d'activités auxiliaires de services financiers et d'assurance ont enregistré une croissance importante de +96,8% (+215 emplois) et une croissance de 20,9 % du nombre d'établissements (+9).

D. Les services à la personne (SAP)

1. DEFINITION

D'après l'INSEE, le champ des services à la personne (SAP) recouvre les activités et services liés à l'assistance des personnes dans leurs tâches quotidiennes et accomplies à leur domicile.

L'article D.7231-1 du Code du travail liste les 23 activités suivantes relevant des services à la personne qui ouvrent droit aux avantages fiscaux et sociaux du secteur.

a. Les services à la famille :
   - Garde d'enfants à domicile
   - Soutien scolaire ou cours à domicile
   - Assistance informatique à domicile
   - Assistance administrative

b. Les services de la vie quotidienne :
   - Ménage/ repassage
   - Collecte et livraison de linge repassé
   - Jardinage
   - Bricolage
   - Préparation de repas et commissions
   - Livraison de repas
   - Livraison de courses
   - Surveillance de résidence
   - Mise en relation

c. Les services aux personnes dépendantes :
   - Assistance aux personnes âgées
   - Assistance aux personnes handicapées
   - Garde-malade
   - Aide à la mobilité et transports
   - Transport/accompagnement des personnes âgées ou handicapées
   - Conduite du véhicule personnel
   - Soin et promenade d'animaux de compagnie
   - Soins esthétiques à domicile

L'article D.7231-2 du Code du travail précise par ailleurs, que l'émergence d'activités nouvelles de services à la personne entrant dans le champ d'activité de l'article L. 7231-1 fait l'objet, chaque année, d'une évaluation réalisée par l'Agence nationale des services à la personne en vue, le cas échéant, de modifier la liste des activités mentionnées à l'article D. 7231-1.

d. Sphère **d'activité** : trois sphères peuvent être distinguées selon la catégorie juridique des organismes :

- la sphère de **l'économie** sociale, définie selon l'appartenance à certaines catégories juridiques (associations, mutuelles, coopératives, fondations) et regroupant presque exclusivement des associations dans le cas des services à la personne ;

- la sphère publique : communes, centres communaux ou intercommunaux d'action sociale (CCAS ou CIAS), établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), syndicats intercommunaux à vocations multiples (SIVOM) ;

- la sphère privée, définie comme l'ensemble des organismes n'appartenant à aucune des deux catégories précédentes, y compris les auto-entrepreneurs.

2. LE LIEN ENTRE L'ECONOMIE SOCIALE ET SOLIDAIRE (ESS) ET LES SERVICES A LA PERSONNE (SAP)

Les associations et les coopératives prestataires de services à la personne (SAP) s'inscrivent de par leurs statuts et objets dans l'économie sociale et solidaire (ESS), dont elles partagent, avec les mutuelles et les coopératives, les principes (non lucrativité, gouvernance démocratique) et les valeurs (replacer l'homme et ses intérêts au centre de l'activité, contribuer au lien social et à la solidarité,...).

3. CONTEXTE NATIONAL

Source : Direction Générale de la Compétitivité de l'Industrie et des Services (DGCIS)
http://www.dgcis.gouv.fr

a. Chiffres clefs

Avec 1,4 million de professionnels, le secteur des services à la personne représentait en 2014 un poids économique important dans l'économie française. Son essor accompagne les évolutions de la société. Le secteur de l'aide à domicile bénéficie depuis plusieurs années d'une croissance dynamique, grâce à une progression régulière de la demande. Les services relevant des organismes de services à la personne et de l'emploi direct couvrent en 2014 les besoins de 2.7 millions de consommateurs.



Les activités de services à la personne sont assurées par des organismes de nature diverse (associations, entreprises privées, organismes publics…) mais reposent aussi sur l'emploi direct de salariés par des particuliers-employeurs.

Si les associations, acteurs historiques, restent les principaux pourvoyeurs d'emplois du secteur des services à la personne, les entreprises privées ont, depuis quelques années, pris la mesure du potentiel offert par ces activités.

Le nombre de prestataires privés est ainsi passé d'environ 500 en 2005 à 20 000 à fin 2013. Ceux-ci représentent désormais 72 % des structures prestataires de services à la personne et plus de la moitié a été créée au cours de ces deux dernières années.

Enfin, les particuliers-employeurs sont 2 millions en 2014 et jouent un rôle clef dans l'économie circulaire et l'ESS.

b. Les enjeux de la dépendance

Dans le cadre du débat sur la dépendance, le développement du secteur requiert une coordination forte avec les Conseils généraux mais également avec les agences régionales de santé, les Carsat (Caisse d'Assurance Retraite et de Santé au Travail) et le pôle "politique du travail" des Direccte (Direction Régionale des Entreprises, de la Concurrence, de la Consommation, du Travail et de l'Emploi) pour le volet prévention des risques professionnels.

c. Un environnement institutionnel nouveau

L'environnement institutionnel s'est également transformé avec la création en 2010 des Direccte. Cette évolution s'inscrit dans le droit fil de la réforme de l'administration territoriale de l'État engagée depuis 2004, qui vise à faire du niveau régional le niveau de droit commun de pilotage des politiques publiques de l'État dans les territoires, un niveau jusqu'à présent peu mobilisé sur le secteur des services à la personne.

4. LE BOUQUET DE SERVICES A LA PERSONNE, UN EXEMPLE DE PISTE A

SUIVRE QUI DOIT :

a. Contribuer à un meilleur maintien à domicile des personnes âgées

Développer une prestation sous forme de bouquets de service permettrait de proposer aux personnes âgées, en fonction de leur degré d'autonomie et de leurs souhaits, une palette de prestations allant bien au-delà de la traditionnelle "aide-ménagère" ou de "l'assistance aux actes essentiels de la vie quotidienne" et donc, de renouveler l'approche de l'intervention à domicile.

b. Constituer un véritable projet de territoire

Sur un territoire, les ressources locales qui peuvent contribuer à enrichir l'offre de services à la personne pour un meilleur maintien à domicile des personnes âgées sont souvent nombreuses mais insuffisamment visibles et coordonnées. Le développement de bouquets de services à la personne permettrait de mettre en lien et d'activer l'ensemble de ces ressources, de façon globale et plus interactive. Il permettrait en effet de :

- Mobiliser les ressources du territoire
- Fédérer les acteurs concernés par le vieillissement à domicile
- Rendre l'offre de services du territoire visible et accessible

c. Replacer **l'innovation** au **cœur** du métier de prestataire de services à la personne

Aujourd'hui, tous les intervenants qui accompagnent les personnes âgées à domicile souhaitent pouvoir proposer une offre plus riche, plus flexible et mieux adaptée aux attentes de ce public spécifique. La capacité à innover, par exemple en proposant différentes offres en bouquets de services en fonction du niveau de fragilité de la personne, est au cœur du métier de prestataire de services à la personne.

d. Concrétiser des premières expérimentations

La réflexion sur les bouquets de services, historiquement menée par l'agence nationale des services à la personne en partenariat étroit avec la Cnav (Caisse nationale d'assurance vieillesse) est aujourd'hui relayée par la MISAP (mission des services à la personne). Des expérimentations sont prévues en 2014 par la Cnav et ont vocation à se développer avec d'autres financeurs de prestations sociales.

5. LES SERVICES A LA PERSONNE DANS LA CUA

A l'échelle du Pays d'Artois, sont dénombrées plus de 20 structures représentant environ 1 300 salariés.
Depuis 1999, l'A2E (Artois Emploi Entreprise) et ses partenaires mènent des réflexions sur les évolutions de ce secteur. Les axes de travail actuels portent sur :

- les offres de services aux entreprises,
- la garde de nuit,
- les plans de formation mutualisés,
- La professionnalisation des intervenants,
- La Sécurisation des parcours professionnels (par VAE, appui du PLIE, de la DIRECCTE, OPCA, AFPA, etc),

E. **L'économie sociale** et solidaire (ESS)

1. ÉCONOMIE SOCIALE ET SOLIDAIRE (ESS)

Source : http://www.economie.gouv.fr/ et http://www.emploi-ess.fr/ et http://www.pasdecalais.fr/Solidarite-Sante/Economie-Sociale-et-Solidaire

L'économie sociale et solidaire (ESS) rassemble les entreprises qui cherchent à concilier activité économique et utilité sociale. Il s'agit donc d'une économie transversale aux trois secteurs économiques décrits ci-avant (Primaire, Secondaire et Tertiaire).

Au sens de l'INSEE[9], le champ de l'économie sociale (et solidaire) est construit à partir d'une liste de catégories juridiques, puis de l'exclusion de certaines activités réputées hors champ. Les structures de l'économie sociale ainsi définies sont ensuite réparties en 4 familles : coopératives, mutuelles, associations et fondations.

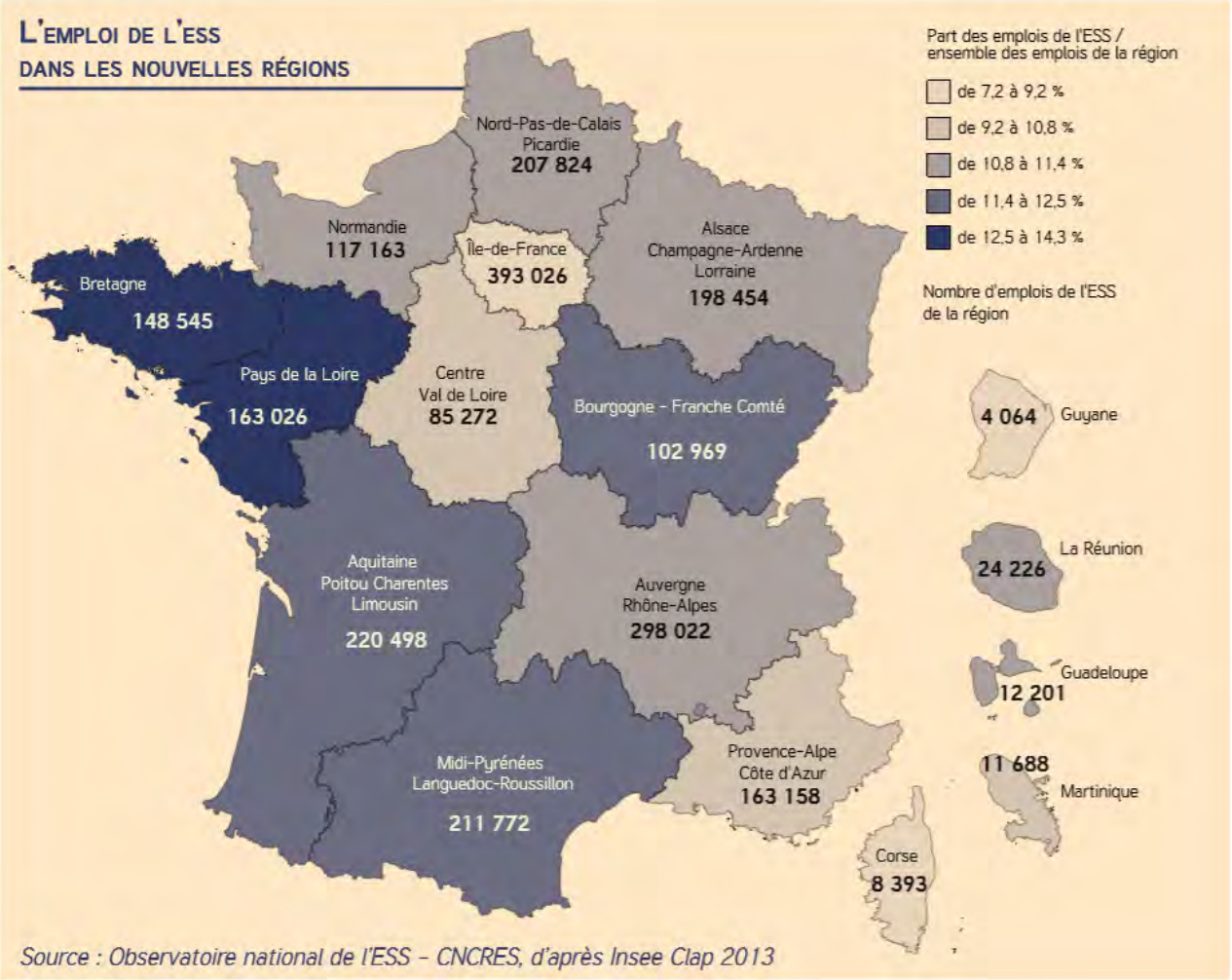
2. L'ECONOMIE SOCIALE ET SOLIDAIRE RELEVE DE 4 PRINCIPES FONDATEURS

1) La priorité donnée au projet collectif, associatif, coopératif ou mutualiste,
2) La promotion des personnes composant l'entreprise : l'homme et la femme sont au cœur de l'économie,
3) La gestion démocratique des structures à travers l'implication naturelle des parties prenantes dans la gouvernance des entreprises, avec notamment, le principe « 1 personne = 1 voix » au contraire de « 1 action = 1 voix »,
4) La non répartition individuelle des excédents ou la lucrativité encadrée. Ainsi, les entreprises de l'économie sociale et solidaire peuvent être à but non lucratif, mais elles peuvent aussi faire des profits qu'elles réinvestissent dans le projet d'entreprise.

3. UN ACTEUR ECONOMIQUE MAJEUR

Les entreprises de **l'ESS** sont en France un acteur économique de premier plan. Elles emploient plus de 2,35 millions de salariés et distribuent chaque année plus de 50,5 milliards d'euros de masse salariale, soit environ 10 % de l'emploi salarié et de la masse salariale versée chaque année par les entreprises privées. A titre de comparaison, c'est 2,5 fois le poids de la masse salariale du secteur de l'hébergement et de la restauration et 1,5 fois plus d'emplois que le secteur de la construction. Sur les dix dernières années, l'ESS a créé 440 000 emplois nouveaux, en croissance de 23%. Dans le même temps, l'ensemble de l'emploi privé n'augmentait que de 7 %.

Avec près de 600 000 emplois à renouveler d'ici 2020 en raison des départs en retraite, c'est un vivier d'emplois pour les 10 prochaines années. Les effets de la crise se sont tout de même fait ressentir avec 26 000 emplois nets détruits dans les associations entre le 4ième trimestre 2010 et le 2ième trimestre 2011.
On constate aussi que l'ensemble du pays développe de l'emploi sur ce secteur.



Ce secteur dispose d'une marge de disposition encore conséquente au vu du vieillissement de la population générant un besoin accru de services.

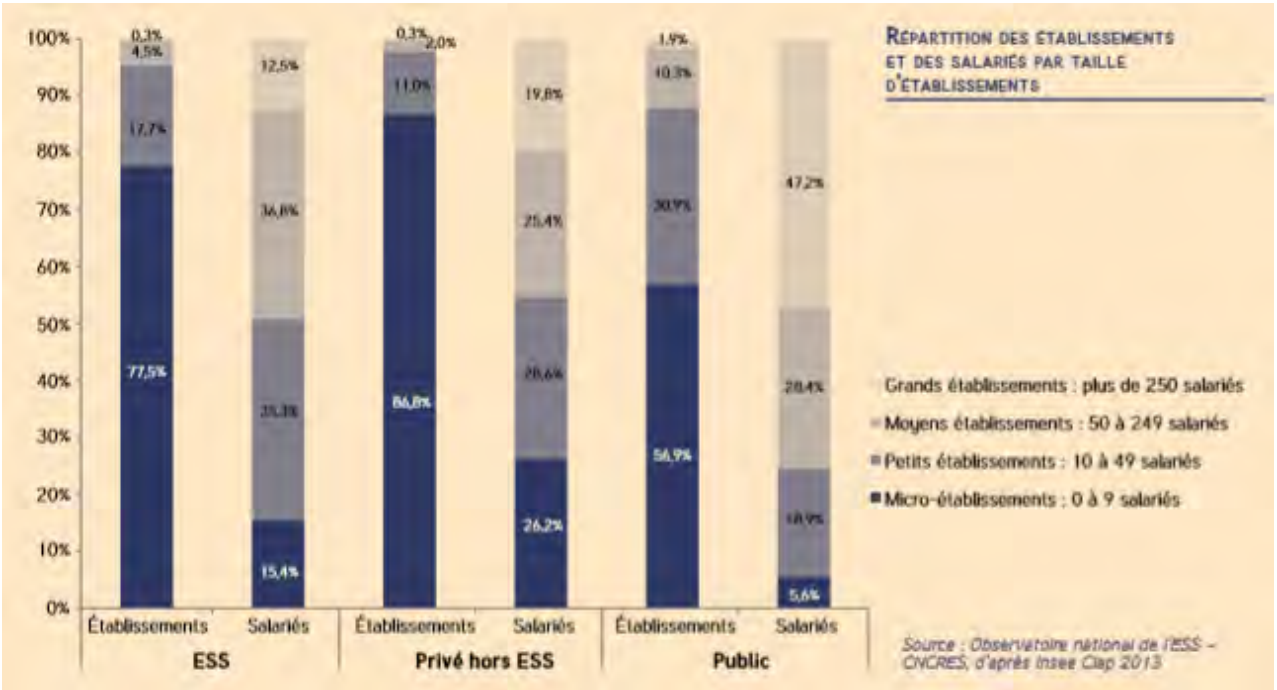
Croissance de l'emploi dans l'économie sociale et le secteur privé 2000-2010



Source : ACOSS-URSSAF - Traitement Recherches et Solidarités.

Les entreprises de l'ESS offrent des biens et services pour le plus grand nombre sans chercher à exclure les personnes les moins solvables. Loin d'être une économie de la marge, l'économie sociale occupe les premières places dans des secteurs essentiels :

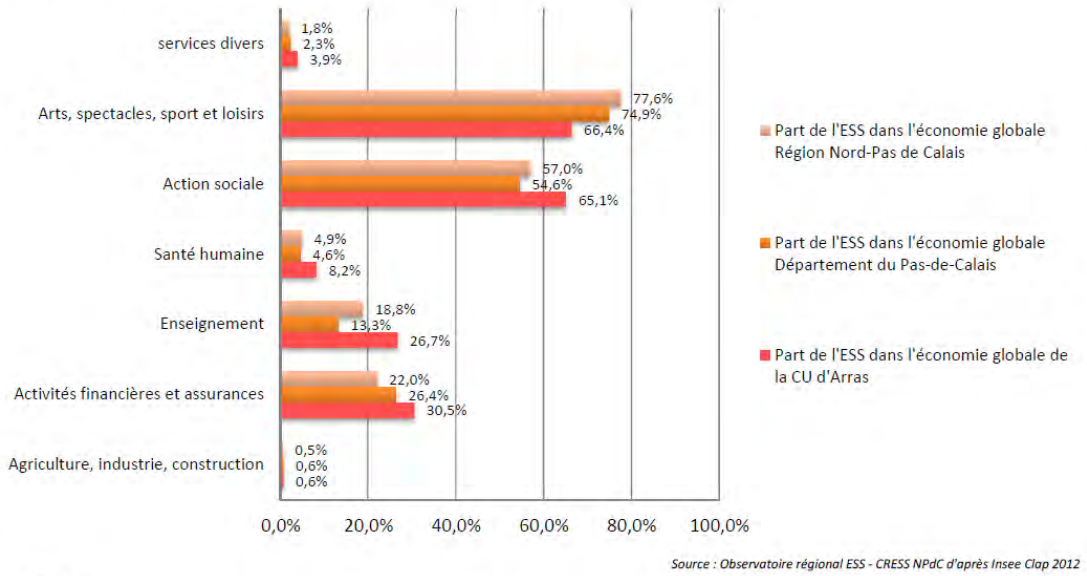
- 9 personnes handicapées sur 10 sont prises en charge par des établissements de l'économie sociale ;
- 68 % des services d'aide à domicile aux personnes dépendantes sont portés par des entreprises de l'économie sociale ;
- 30 % des hôpitaux sont gérés par l'économie sociale ;
- 60 % des dépôts bancaires se font dans les banques de l'économie sociale et solidaire ;
- 38 millions de Français sont protégés par les mutuelles de santé ;
- 1 voiture sur 2 est assurée par une mutuelle d'assurance.



4. L'ECONOMIE SOCIALE ET SOLIDAIRE DANS LA COMMUNAUTE URBAINE D'ARRAS ET A ARRAS

En 2013, d'après les données Altares, le territoire de la Communauté urbaine d'Arras compte 1282 établissements d'ESS répartis de la manière suivante :1 174 Associations, 77 Coopératives et 31 Mutuelles.

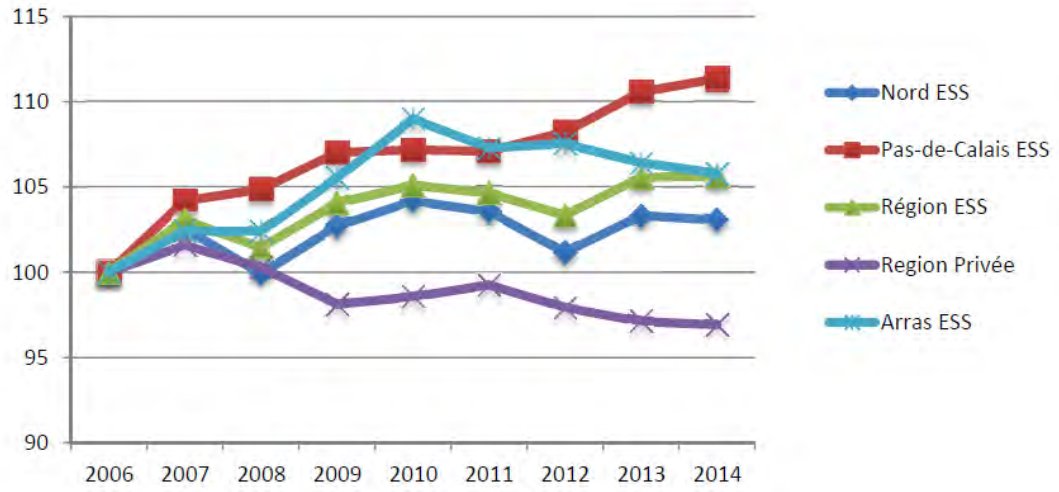
Le poids des établissements de l'ESS par secteur d'activité



Source : Observatoire régional ESS - CRESS NPdC d'après Insee Clap 2012

Note de lecture :
Sur le territoire de : **CU d'Arras**
65,1% des établissements exerçant dans le secteur de l'action sociale sont des établissements de l'ESS.

Evolution du nombre de salariés de la zone d'emploi d'Arras entre 2006 et 2014 (indice base 100 en 2006)



Note de lecture : Indice base 100 en 2006
Sur la zone d'emploi de **Arras**
Les emplois de l'ESS ont augmenté entre 2006 et 2014 de **5,8 %**

Liste des principaux employeurs (+50 salariés) de l'économie sociale et solidaire dans la CUA

Raison sociale	Adresse	Ville	Type d'organisme
CAISSE REG CREDIT AGRIC MUT NORD FRANC	27 GRAND PLACE	ARRAS	Coopératives
ATELIER PROTEGE DE LA REGION D'ARRAS	AV D IMMERCOURT	TILLOY LES MOFFLAINES	Associations
ALLIANCE EMPLOI	58 BD CARNOT	ARRAS	Associations
ALLIANCE EMPLOI	7 RUE DE LA SYMPHORINE	ARRAS	Associations
LYCEE PRIVE BAUDIMONT	32 RUE BAUDIMONT	ARRAS	Associations
LYCEE PRIVE ST CHARLES	17 RUE SAINT MAURICE	ARRAS	Associations
JULES CATOIRE AUDITION PAROLE COMMUNIC	10 RUE DES AUGUSTINES	ARRAS	Associations
ASSOCIATION COIN FAMILIAL (CENTRE D'HEBERGEMENT FEMININ)	RUE NOEL TRANNIN	ARRAS	Associations
AIDARTOIS	1 B RUE ABEL BERGAIGNE	ARRAS	Associations
ASS LOCALE ADMR CANTON VIMY ENVIRONS	6 RUE HENIN BEAUMONT	BAILLEUL SIRE BERTHOULT	Associations
GPT COOP MEDICO SOCIAL ARRAS MONTREUIL	RUE GAY LUSSAC	DAINVILLE	Associations
CRAMA DU NORD EST - GROUPAMA	22 BD CARNOT	ARRAS	Mutuelles
MUTUELLE APREVA	2 RUE ORIGAN	ARRAS	Mutuelles
AGC DU NORD PAS DE CALAIS	RUE FRANCOIS HENNEBIQUE	SAINT LAURENT BLANGY	Associations
ASS FISCALITE AGRICOLE PAS DE CALAIS	54 AV ROGER SALENGRO	SAINT LAURENT BLANGY	Associations
ASSOCIAT EDUCATION POPULAIRE NOTRE DAM-COLLEGE PRIVE LES LOUEZ DIEU	CHE DES FILATIERS	ANZIN SAINT AUBIN	Associations
OGEC INSTITUTION ST JOSEPH-COLLEGE PRIVE ST JOSEPH	1 RUE DE LA GOUVERNANCE	ARRAS	Associations
ASSOC HOSPITALIERE NORD ARTOIS CLINIQUE-DARCY	RUE MARCEL DELIS	ACHICOURT	Associations
LA VIE ACTIVE	ZA ACTIPARC	SAINT LAURENT BLANGY	Associations
LA VIE ACTIVE	4 RUE BEFFARA	ARRAS	Associations
LA VIE ACTIVE	27 RUE DES ROSATI	ARRAS	Associations
ASS ACCUEIL ET RELAIS-MAISON D'ENFANTS LA CHARMILLE	15 RUE COROT	SAINTE CATHERINE	Associations
AIDE MENAGERE INTERCOMM. VAL DE SCARPE	PL DES CEVENNES	SAINT LAURENT BLANGY	Associations
AIDE ACTIVE A DOMICILE	68 CHE DES FILATIERS	ANZIN SAINT AUBIN	Associations
ASS AIDE A DOMICILE EN MILIEU RURAL-AIDE MENAGERE	53 B ROUTE NATIONALE	BEAUMETZ LES LOGES	Associations
LES RESTAURANTS DU COEUR-RESTAURANTS DU COEUR DE L'ARTOIS TERNOIS	RUE JEAN JAURES	BEAURAINS	Associations
ASSOCIATION REGAIN	8 RUE DIDEROT	ARRAS	Associations
ASS GEN ANIMATION PASTORAL DIOCESE ARR	103 RUE D AMIENS	ARRAS	Associations
SOCIETE COOPERATIVE AGRICOLE UNEAL	1 RUE M LEBLANC ZONE PORTUAIRE	SAINT LAURENT BLANGY	Coopératives
RADIANCE NORD PAS DE CALAIS	11 T BD ROBERT SCHUMAN	ARRAS	Mutuelles

Source : Altares

F. Les activités de tourisme et de loisirs

1. L'OFFICE DE TOURISME

Par délibération du 15 décembre 2016 et dans le cadre de sa compétence de création d'un office de tourisme communautaire, la Communauté Urbaine d'Arras s'est engagée avec la Ville d'Arras et les Communautés de Communes du Sud-Artois et d'Osartis-Marquion dans la création d'une société publique locale régie par les dispositions de l'article L.1531-1 et suivants du Code général des collectivités territoriales, avec la volonté de poursuivre le développement du tourisme sur l'ensemble de son territoire dans un objectif d'efficacité et de cohérence territoriale et dans un esprit de complémentarité. Elles ont été rejointes au capital de cette société en 2017 par la Communauté de Communes des Campagnes de l'Artois.

Cette société publique locale, dénommée Office de Tourisme, des Loisirs et des Congrès du Grand Arras, a pris le relais de l'EPIC Office de tourisme d'Arras à compter du 1er janvier 2018 sous la dénomination commerciale d'Office de Tourisme Arras Pays d'Artois.

La SPL a pour objet, dans le cadre des conventions ou délégations de service public conclues avec les collectivités territoriales ou groupements de collectivités territoriales qui en sont actionnaires sur leur territoire, le développement de l'attractivité de leur territoire sur l'ensemble des secteurs du tourisme (tourisme d'agrément et tourisme d'affaires) et à destination de l'ensemble des clientèles (locales, régionales, nationales, internationales).

Il s'agit donc pour la société de faire du territoire une véritable destination touristique en travaillant à son image et à sa notoriété par une promotion ciblée, de nature à générer des retombées économiques directes et induites sur son territoire.

Elle travaillera en lien avec Atout France, le Comité Régional de Tourisme des Hauts-de-France, l'Agence de Développement et de Réservation Touristique du Pas-de-Calais, la Chambre de Commerce et d'Industrie locale, la Chambre d'Agriculture, la Chambre des Métiers et de l'Artisanat, les représentations françaises et étrangères en charge de la mémoire des conflits, les partenaires publics et les socio-professionnels du territoire.

2. DONNEES ET DEFINITION

Principales sources utilisées :

- Stratégie de développement touristique de l'Arrageois – décembre 2011 : étude commandée par la Ville d'Arras au cabinet Kanopée.
- Diagnostic du Contrat de Rayonnement Touristique du Pays d'Artois : Communauté Urbaine d'Arras et Comité Régional du Tourisme
- Observatoire Régional du Tourisme : Comité Régional du Tourisme
- Contrat d'Etude Prospective Tourisme concernant l'emploi et la formation sur la destination Louvre Lens commandée par la DIRRECTE et réalisée par le cabinet Artelia.

Quelle définition du tourisme ?
Il existe des définitions officielles. Le tourisme comprend toutes les activités exercées par des personnes « hors de leur environnement habituel ».
On distingue les « touristes » qui y passe au moins une nuit (et au maximum un an) quel que soit leur hébergement et les « excursionnistes » qui sont de retour chez eux le soir même (et qui sont de fait exclus des statistiques liées à l'hébergement). Parmi les usagers des sites et équipements touristiques on trouve également la « population locale ».
La distinction entre ces deux dernières catégories dépend de la délimitation de « l'environnement habituel » qui est extrêmement variable.

Pour l'arrageois, la définition la plus large est retenue de façon à prendre en compte ces trois catégories d'usagers.

Même si l'objectif est d'attirer des « touristes » pour la durée la plus longue possible, la politique touristique arrageoise porte ses fruits dès lors qu'elle incite la population locale à consommer sur le territoire des prestations qu'elle pourrait consommer ailleurs : un resto en famille sur les places plutôt qu'à Lille ou au Touquet, des courses sur le marché de Noel plutôt qu'à Noyelles-Godault…

A plus forte raison dans le cadre d'une approche urbanistique, ce qui importe c'est la prise en compte de l'activité dite touristique (qu'elle soit le fait d'un touriste, d'un excursionniste ou d'un habitant) et ses conséquences sur l'aménagement du territoire.

On veillera néanmoins à utiliser les statistiques de façon raisonnée en évitant d'additionner et d'extrapoler toutes les activités enregistrées comme indicateur de présence de « touristes ».
300 000 visiteurs de Roulez-Carrosses + 50 000 visiteurs des boves ce n'est pas 350 000 nuitées en hôtellerie, mais ce sont 300 000 x 1h30 + 50 000 x 1h passés en centre-ville, qui peuvent-être autant d'occasion de réaliser d'autres activités.

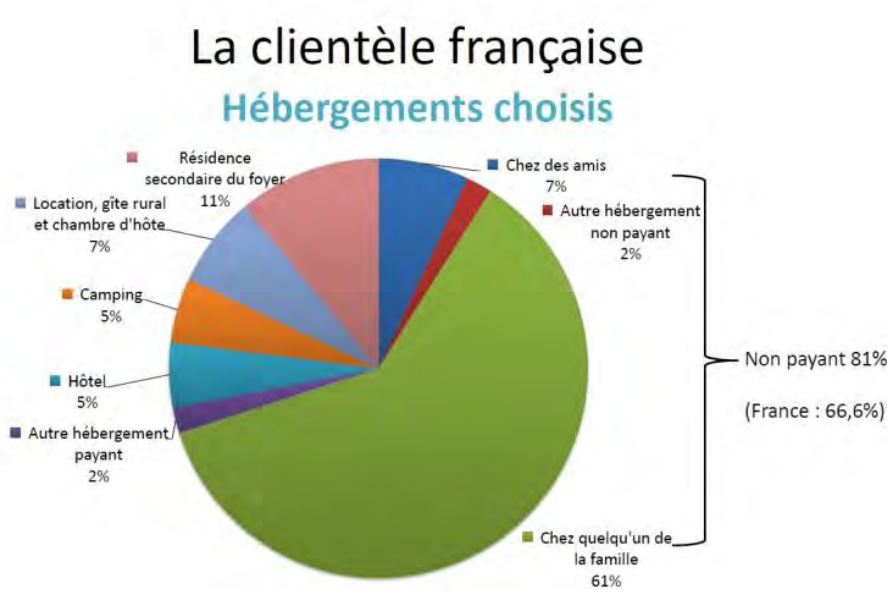
3. INTRODUCTION : LA PLACE DU TOURISME DANS LE TERRITOIRE

Source : Panorama du tourisme en Nord-Pas de Calais - Comité Régional de Tourisme - Assises du tourisme - Février 2014.

Le tourisme occupe une place significative dans l'économie et le développement de la Région : 37 000 salariés, 4,23 milliards d'euros de chiffre d'affaires générés par les 175 millions de voyageurs en transit, les 45 millions de touristes potentiels habitants à moins de 250 km à commencer par les habitants de la région. Vecteur d'images positives et de qualité de vie, le tourisme est un levier majeur de l'attractivité du territoire.

La clientèle française est la plus importante (7,4 millions de voyages de 3,7 nuits en moyenne soit 27,6 millions de nuitées). L'Ile-de-France représente 25,2 % des provenances tandis que 23,4 % viennent directement de la Région Nord-Pas de Calais.

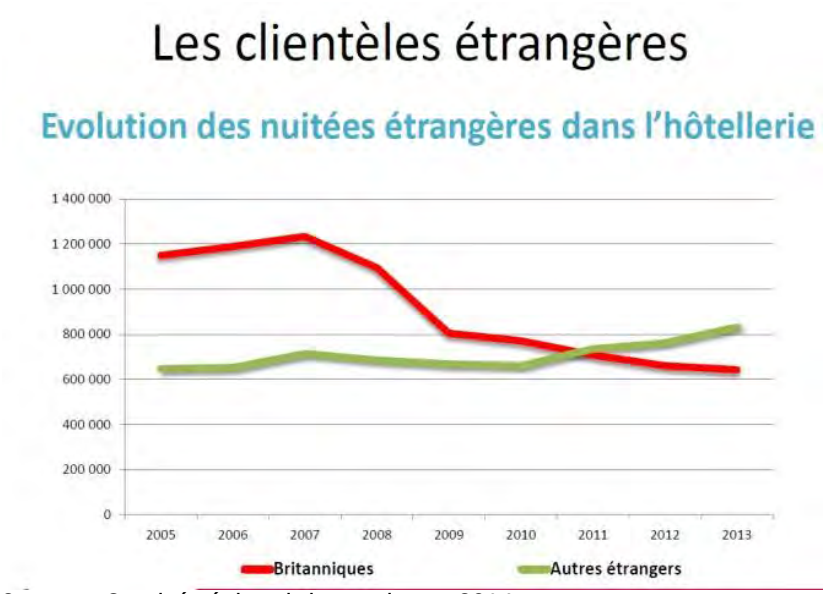
L'existence de liens affinitaires préalables est prépondérante et a pour conséquence que 81 % des nuitées de la clientèle française sont réalisées en hébergement non-marchand (famille ou amis).



Source : Comité régional de tourisme. 2014

La clientèle étrangère génère 1,09 millions d'arrivée et 1,74 millions de nuitées. Il s'agit d'une clientèle de passage en transit dans la région ou venue pour un court-séjour (2 nuits). Les Britanniques sont majoritaires (44,7 % du Royaume-Uni), les Belges représentent 19,6 %, les Néerlandais 9,5 % et les Allemands 7,9 %. De façon plus marginale, on assiste à une diversification des clientèles, comme les Espagnols qui sont en émergence.

La situation de la Communauté Urbaine d'Arras au cœur d'un bassin de population de 100 million de consommateurs dans un rayon de 300 km est une opportunité. La multiplication des courts séjours tout au long de l'année est une tendance forte du tourisme en Europe. Dans cette configuration la destination choisie se doit d'être atteinte assez rapidement pour ne pas empiéter sur les deux ou trois jours du séjour. Ainsi la proximité des voies autoroutières, la gare TGV en centre-ville ou la proximité de l'aéroport de Lesquin sont autant d'atouts.
Les populations urbaines connectées par ces différents réseaux de transport sont, de plus, des clientèles habituelles de ces courts séjours.



Source : Comité régional de tourisme. 2014

On notera par conséquent que l'activité hôtelière n'est pas représentative de l'ensemble de l'activité touristique puisqu'on y retrouve qu'une partie des touristes. Ce qui explique d'ailleurs que 55 % de la clientèle hôtelière se déplace dans un cadre professionnel, et 27% est étrangère.

L'offre et l'activité touristiques de la Communauté urbaine d'Arras se sont significativement développées depuis quinze ans mais possèdent encore des marges de croissance.

L'INSEE estime environ 2 000 emplois touristiques sur le territoire de la Communauté Urbaine d'Arras (selon une méthode de calcul délicate qui prend en compte les emplois purement touristique comme l'hôtellerie et une côte part des activités où le tourisme ne génère qu'une partie de l'activité comme la restauration ou les commerces).

Les parties ci-après présentent les principaux éléments constitutifs de l'offre touristique de la Communauté urbaine d'Arras :
- La capacité d'hébergement
- La restauration
- L'accessibilité

L'offre et la demande touristiques peuvent être distinguées selon des thématiques et des motivations spécifiques (même si des passerelles existent). Chacun fait l'objet d'une analyse spécifique :
- tourisme culturel, patrimonial et urbain
- tourisme de mémoire (principalement de la Première Guerre mondiale)
- tourisme de nature, sport, loisir et bien-être
- tourisme d'affaires

Des focus spécifiques sont apportés sur des points particuliers :
- Les effets des « marques » et des labels
- Le Contrat de Rayonnement Touristique : une échelle extracommunautaire

4. LA CAPACITE D'HEBERGEMENT

Comme indiqué précédemment, il ne faut pas réduire l'activité touristique à l'hébergement mais c'est néanmoins une condition sine-qua-non du développement touristique et un indicateur significatif.

L'offre d'hébergement a considérablement évolué au cours des 20 dernières années sur le territoire de la Communauté Urbaine d'Arras. La capacité hôtelière a ainsi plus que doublé depuis 2001 et les autres modes d'hébergement se sont développés à l'exception de l'hébergement de plein air.

La capacité globale d'hébergement de la population non permanente (telle que définie par l'article R. 133-33 du code du tourisme) est ainsi d'environ 2 900 lits (personnes).

Analyse des différents modes d'hébergement :

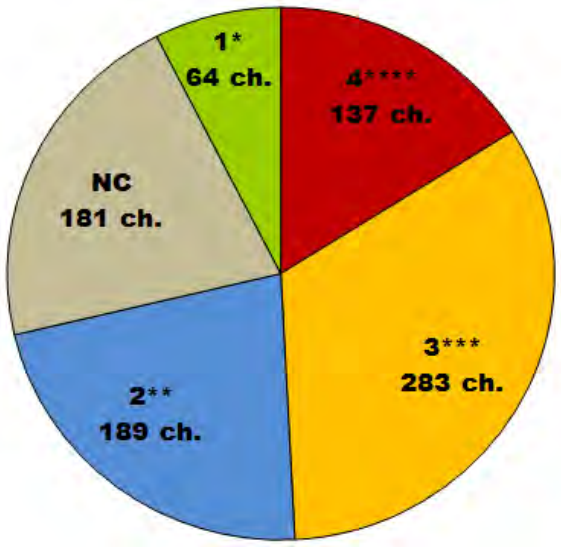
a. Hôtellerie

En mai 2014, la Communauté urbaine d'Arras offre 854 chambres d'hôtel (18 hôtels) dont 79 % en hôtellerie classée nouvelle norme et 62 % en hôtellerie de chaîne.
Pour information, on pourrait y ajouter un hôtel limitrophe de 43 chambres type 2 étoiles qui adhère au Club hôtelier d'Arras qui regroupe la majeure partie des établissements mais le diagnostic s'en tient néanmoins au territoire de la Communauté Urbaine d'Arras.

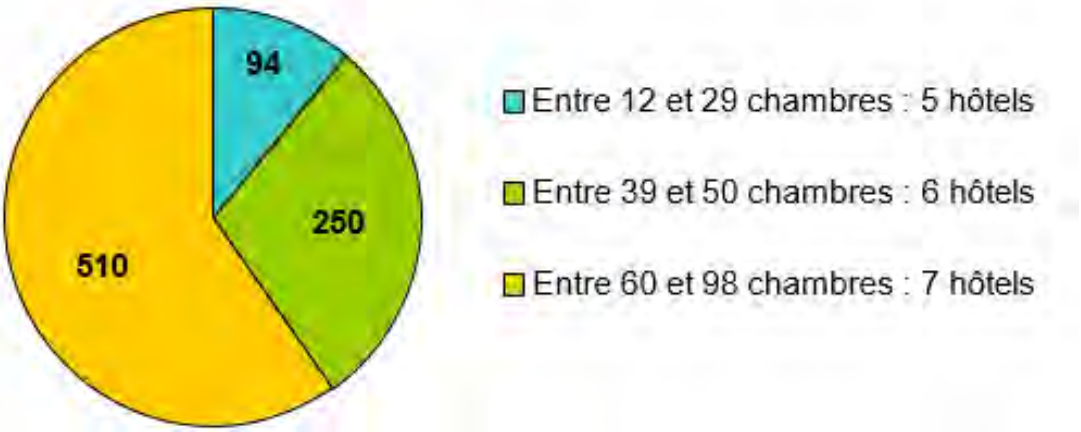
La répartition dans les différentes gammes est plus proches des moyennes nationales que de celles constatées dans la Région où les catégories inférieures sont plus représentées.
Ainsi les chambres sont pour moitié de type 3 et 4 étoiles et pour l'autre de type 1 et 2 étoiles (plus les non-classés qui sont du même niveau).
Toutes les gammes sont correctement représentées à l'exception des 5 étoiles/palaces qui ne sont pas présents. Un projet d'un établissement d'une quinzaine de chambre dans cette catégorie existe à la Citadelle d'Arras, en lien avec un restaurant de haute gastronomie susceptible d'attirer cette clientèle.

Répartition des chambres en hôtellerie par gamme de confort (mai 2014)

Gamme	Nbr d'hôtels	Nbr de chambres
5*****	0	0
4****	3	137
3***	5	283
2**	4	189
1*	1	64
Non Classé	5	181



Répartition des chambres en hôtellerie par capacité des hôtels (mai 2014)



La localisation géographique des hôtels est principalement de deux types :

- en centre-ville (principalement autour de la gare et des places) : 446 chambres
- aux entrées de l'agglomération à proximité des principaux axes routiers et des parcs d'activités économique (Nord, Sud-Est et Nord-Ouest) : 344 chambres. Seule l'entrée sud-ouest (route de Doullens) n'en est pas dotée, ce qui peut s'expliquer par l'absence de connexion autoroutière.
- Seul l'Hôtel du golf d'Anzin-Saint-Aubin diffère de ce schéma d'implantation.

Evolution des principaux indicateurs d'activité hôtelière de 2007 à 2012
Source : enquête hôtellerie INSEE-DGCIS-CRT

Territoire : Pays d'Artois (ce qui correspond à 95% à la Communauté Urbaine d'Arras)

Année	Taux d'occupation	Arrivées	Nuitées	Part des nuitées professionnelles	Part des arrivées étrangères	Arrivées étrangères	Arrivées britanniques
2007	60.1%	158 650	243 628	56%	36,7%	58 219	n.c.
2008	60.0%	161 354	249 568	55%	32,9%	53 153	n.c.
2009	54.8%	148 665	229 810	56%	32,4%	48 241	n.c.
2010	53.1%	149 529	219 885	56%	34,2%	51 101	n.c.
2011	54.8%	146 149	220 758	56%	n.c.	48 899	29 785
2012	52.6%	147 959	219 729	55%	n.c.	40 091	22 527
2013	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.
2014	59.6%	n.c.	n.c.	60%	35%	n.c.	n.c.
2015	53.9%	n.c.	225 000	65%	28%	n.c.	n.c.
2016	62.4%	n.c.	260 000	56%	33%	n.c.	n.c.
2017	65.2%	n.c.	255 000	59%	33%	n.c.	n.c.

A noter qu'un nouvel observatoire a été mis en place en octobre 2013 par la Chambre de commerce et d'industrie pour l'hôtellerie arrageoise ce qui entraine une rupture statistique. Etant donné le petit nombre d'hôtel la non-réponse de certains d'entre eux, qui est fréquente, peut facilement biaiser l'observatoire. Par ailleurs, il s'agit d'une moyenne et les hôtels principaux affichent des taux d'occupation supérieurs.

En 2017, le taux d'occupation moyen des hôtels dans le Nord-Pas de Calais était de 65.2%. On constate sur les dernière année une hausse du taux d'occupation.

La part majoritaire (59%) de la clientèle professionnelle dans la Communauté Urbaine d'Arras est aussi une tendance régionale (55%) plus marquée dans le Nord (64 %) que dans le Pas-de-Calais (39 %) où le tourisme balnéaire la modère.

Compte-tenu des grandes différences existantes dans la Région dans l'économie touristique (entre le littoral et la métropole), les comparaisons sont à faire avec précaution et il est préférable de prendre les données régionales que départementales.

b. Chambres **d'hôtes** et meublés de tourisme

Ce type d'hébergement a connu une croissance très importante passant d'une offre confidentielle à
une offre constituant une véritable alternative à l'hôtellerie traditionnelle.

Mai 2014	Arras	Périurbain	Rural	Total
Chambres **d'hôtes**	29	14	21	64
(nb de maisons **d'hôtes)**	(12)	(4)	(11)	(27)

Lits en meublés de tourisme (nbr de gîtes)	103 (26)	18 (6)	115 (17)	233 (48)

La répartition géographique est relativement équilibrée entre l'espace urbain et l'espace rural. Mais en milieu rural et périurbain la concentration est beaucoup plus importante au Nord qu'au sud de l'agglomération (proximité du Louvre-Lens, des hauts-lieux de mémoire de la Première Guerre mondiale, des axes de circulations, des paysages remarquables). Au-delà de la couronne périurbaine, l'offre est rare au sud.

Les chambres d'hôtes sont majoritairement d'un confort supérieur (type 3 et 4 étoiles) même si la classification ou la labellisation n'est plus systématique avec l'usage de plus en plus répandu des sites internet d'avis (tripadvisor, booking…) qui prennent une grande importance pour ce type d'hébergement dans lequel la relation personnelle et les avis subjectifs prennent le pas sur les critères objectifs et matériels des labels (Gîtes de France, Clévacances).
Même si la capacité d'hébergement reste limitée au regard de celle de l'hôtellerie classique, le total des chambres d'hôtes représentent l'équivalent d'un hôtel supplémentaire. Les chambres d'hôtes sont une alternative recherchée aux hôtels de chaînes jugés impersonnels et classiques.

Le confort des meublés de tourisme est plus variable mais la même tendance se dessine, les établissements les moins confortables souffrant de la concurrence des nouvelles créations.
Ils sont d'avantage fréquentés par des professionnels séjournant sur le territoire pour une longue période (quelques semaines à quelques mois) à l'occasion d'une mission ou d'un stage ; ou par des familles qui séjournent à l'occasion d'un évènement familial (mariage…) ou d'une visite à la famille.

La multiplication des sites internet permettant la commercialisation (Airbnb, Bedycasa, Sejourning) et la méconnaissance de la législation qui impose une déclaration en mairie, entraine une croissance régulière d'un marché parallèle de location occasionnelle ou quasi-permanente d'appartements meublés ou de chambres chez l'habitant. Ce qui rend la capacité d'hébergement encore plus difficile à mesurer.

L'activité de ces hébergements est plus difficile à mesurer. Il n'existe pas d'observatoire fiable à cette échelle sur l'arrageois. Compte-tenu du grand nombre de créations récentes ces trois dernières années, il est aujourd'hui difficile de dire si le marché arrive à saturation ou s'il reste des marges de progression (à fréquentation touristique constante).

c. Hébergements de groupes

Depuis la fermeture de l'Auberge de jeunesse en 2008, il n'existe plus d'hébergement à destination des jeunes.
Mais quelques solutions d'hébergements de groupes existent :

- Un gîte rural de groupe à Agny (30 personnes)
- 39 chambres en hôtellerie diocésaine à Arras.
- 18 places d'hébergement à la base nautique de Saint-Laurent-Blangy pour les pratiquants du centre.

Ce manque est particulièrement pénalisant pour le développement du tourisme de mémoire et l'accueil des nombreux scolaires étrangers qui visitent la Carrière Wellington et le mémorial canadien mais qui ne trouvent pas d'hébergement adapté sur l'arrageois.

d. Hôtellerie de plein air

Depuis la fermeture du camping d'Arras (site de la Carrière Wellington) il n'y a plus d'hébergement de plein air (camping) dans la Communauté Urbaine d'Arras.
Si la demande est beaucoup plus importante sur le littoral pour ce type d'hébergement, il existe une vraie demande pour des emplacements de passage sur le territoire : soit pour un public en transit souhaitant faire étape sur Arras, soit pour une clientèle privilégiant ce mode d'hébergement pour leurs courts séjours (par choix et/ou pour des raisons économiques).

On notera toutefois que ce type d'hébergement n'est pas le plus demandé par la clientèle traditionnelle de l'arrageois mais réciproquement l'offre d'activités adaptée à ce type de clientèle n'est pas très développée en dépit de quelques sites phares (base nautique). A ce stade du développement touristique de l'arrageois, il est pertinent de s'interroger si c'est la faiblesse de la demande qui explique l'absence d'offre d'hébergement ou dans qu'elle mesure c'est l'absence d'hébergement adapté qui freine le développement de ce type d'activité faute de retenir la clientèle sur place. Au regard du potentiel du territoire en sites propices aux activités sport/nature/loisirs et du développement de ce marché touristique, cette question mérite d'être approfondie.

Il existe un projet de création d'un « Eco-resort » destiné à répondre à ce manque : un centre d'hébergement comprenant les différents types d'hébergements désormais déclinés en hôtellerie de plein air : emplacements nus pour tentes et caravanes (traditionnels et toujours demandés même si en déclin) mais aussi bungalow, mobil-home, cabanes, roulotes…). Une friche industrielle en bordure du Val de Scarpe pouvant s'y prêter a été identifiée comme un lieu potentiel pour un tel projet. La rentabilité et le modèle économique restent à affiner (public, privé, investissement public et gestion privée ?).

e. Camping-car

La pratique du camping-car s'est considérablement développée au cours de la dernière décennie. Contrairement aux remarques faites sur les autres modes d'hébergement de plein air, c'est un mode d'hébergement très prisé des public privilégiés de l'arrageois.
Les études montrent que les camping-caristes réalisent des dépenses locales (hors hébergement) supérieures à la moyenne des touristes. Leur accueil mérite une attention.

Accueillir des camping-cars nécessite deux types d'équipements :

- Des aires de services permettant la vidange des eaux usées, le dépôt des ordures ménagères, la recharge en eau et en électricité. La plupart des usagers sont prêts à payer une contribution pour avoir accès à ces services.
- Des aires de stationnement pour passer la nuit, qui peuvent être à proximité des aires de services mais pas nécessairement. Ces aires doivent permettre le stationnement dans de bonnes conditions : plan horizontal, emplacements adaptés, tranquillité et sécurité durant la nuit, proximité du centre-ville, des sites touristiques ou des services (commerces, restaurants). Elles doivent permettre d'accueillir en général une dizaine de véhicules minimum.

Il n'existe qu'une seule aire de service et de stationnement (10 places) dans la Communauté Urbaine d'Arras. Occupée toute l'année, elle est nettement insuffisante.

Faute d'aire dédiée, les usagers stationnent sur différents parkings urbains ou sur les places des villages sans engendrer de nuisances spécifiques. Mais il est probable que l'insuffisance d'aires et de nombre suffisants d'emplacement limitent le développement de la fréquentation. Contrairement à l'image nomade et la grande liberté que ce mode d'hébergement donne, la plupart des camping- caristes préparent leur déplacement à l'avance et se renseignent sur les points de chute qu'ils peuvent trouver. L'absence d'équipements ou d'emplacements adéquats est rédhibitoire.

Outre l'accueil régulier des camping-cars individuels, il existe une demande croissante de groupes de camping-cars qui souhaitent venir séjourner ensemble un week-end en nombre d'une à quelques dizaines. Ces demandes formulées longtemps à l'avance peuvent trouver une réponse différente. La privatisation spéciale et ponctuelle de parking publics ou privés clos peu utilisés le week-end ou la nuit est une solution (Artois Expo, Val de Scarpe, Carrière Wellington). Le nombre croissant de demandes (d'une ou deux par an à une ou deux par mois au printemps et en été) nécessiterait de formaliser d'avantage ce type de solution.

L'un des freins à l'aménagement d'aire pour camping-car sur le territoire est le risque d'occupation de ces équipements par d'autres publics.
Une solution peut être de séparer aire de service et aire de stationnement sans point d'eau ni d'électricité. Une autre préconisation est de multiplier de petites aires de stationnement (5/6 emplacements) plutôt que de faire de grandes aires. Cela est particulièrement pertinent en

milieu rural.

f. Résidences secondaires

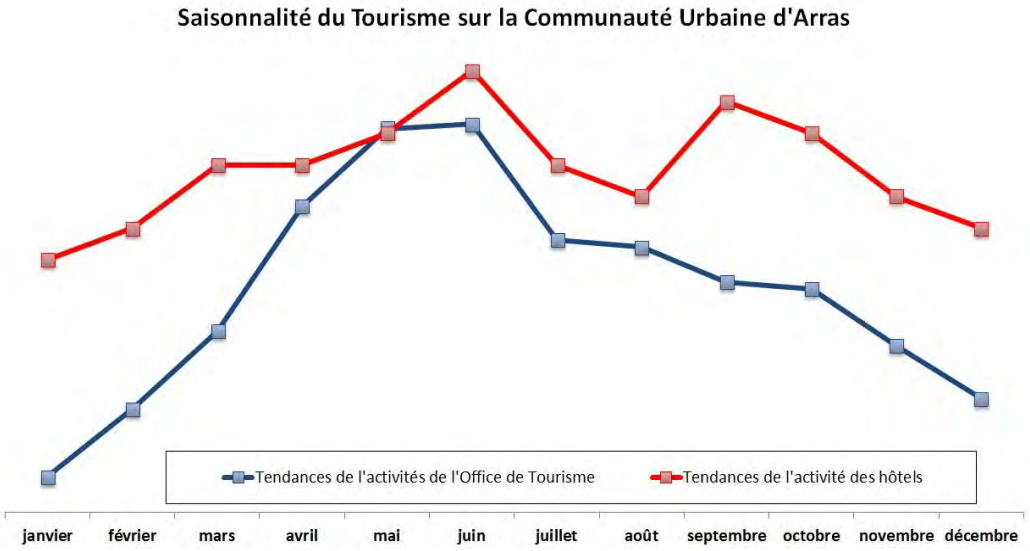
Au dernier recensement de référence (2010), l'INSEE dénombrait 147 résidences secondaires dans la Communauté urbaine d'Arras, dont 62 à Arras (distinction faite entre résidences secondaires et logements occasionnels, cette distinction n'a pas toujours été faite par le passé et gonflait artificiellement la capacité d'hébergement touristique).
Au regard de la population et de l'usage réel qui est fait de ces résidences secondaires, ce mode d'hébergement semble anecdotique.

g. La saisonnalité de **l'activité** touristique

En se basant sur le taux d'occupation des hôtels et les visites commercialisées par l'Office de Tourisme, on constate une saisonnalité moins marquée que sur certains territoires comme le littoral.

L'activité touristique s'étale sur toute l'année avec malgré tous des différences :

- Le pic de saison se situe en avril, mai, juin et septembre.
- Mars, juillet, aout et octobre constituent la moyenne saison.
- Une baisse d'activité en janvier et février.
- Décembre est une période calme pour les hôtels et les visites mais la ville reste fréquentée grâce au marché de Noël.



5. RESTAURATION

La restauration est le second poste de dépense des touristes mais il est plus difficile à observer faute d'indicateurs fiables.
L'offre arrageoise s'est aussi largement étoffée. Les entrepreneurs privés s'adaptent à la demande et l'offre est en perpétuelle évolution.
Il est aussi très difficile de distinguer la part d'activités liée au tourisme de celle relevant de la consommation locale sachant que cette dernière relève tantôt d'une nécessité contrainte (manger à proximité de son lieu d'habitation ou de travail) et tantôt d'une activité d'agrément qui relève d'un choix et qui pourrait être délocalisée s'il n'y avait pas sur place les conditions recherchées et que l'on peut apparenter alors au comportement d'un visiteur extérieur.

a. Diversité

Aujourd'hui l'offre de restauration est relativement diversifiée : tous les styles et presque toutes les gammes de cuisine sont représentés (ce qui n'était pas le cas il y a 15 ans).
Les restaurants de chaînes sont présents mais pas exclusifs.

Toutefois on notera l'offre assez limitée dans le haut (voir très haut de gamme) : il n'y a plus de restaurant étoilé au Guide Michelin même si quelques établissements récents semblent

pouvoir y prétendre et peuvent répondre à la demande de la clientèle mais sans, pour le moment, être capables d'attirer en soi une clientèle sur le territoire.
A noter : un projet de restaurant gastronomique (porté par un chef étoilé) à la citadelle d'Arras (en attente d'investisseurs).
Même l'offre semi-gastronomique pourrait être renforcée car elle reste peu nombreuse.
Cette situation peut sembler paradoxale pour un territoire au passé (et au présent) si lié à l'activité agricole et agroalimentaire.

b. Répartition géographique

L'offre est essentiellement concentrée en centre-ville d'Arras ou en périphérie (parcs d'activités, axes routiers, zones commerciales).
Quelques restaurants sont situés en seconde couronne. Essentiellement connus et adaptés aux professionnels du secteur, ils relativement peu fréquentés par des visiteurs.
L'offre est quasiment absente dans les communes rurales à l'exception de quelques cafés dans les villages mais n'offrant que rarement (ou de façon très limitée) de la restauration. On peut citer également la présence ponctuelle d'une offre de restauration légère (sandwich) dans les commerces alimentaires (boulangeries), les superettes ou les baraques à frite. Une offre de type auberge campagnarde pourrait sans doute trouver sa place.

c. Spécialités locales

Des producteurs locaux de qualité (maraichers, élevage) sont présents sur le territoire et peuvent alimenter les restaurants mais sans qu'il n'y ait de produit à très forte notoriété. On notera quand même :

- L'andouillette d'Arras : produit relativement segmentant dont la réputation ne dépasse pas réellement le cadre local (sauf connaisseurs). Elle bénéficie d'une journée de fête lors des fêtes d'Arras.
- Pâtisseries et confiserie : cœurs d'Arras en pain d'épice, rats en chocolats… Elles peuvent
  satisfaire les visiteurs mais ne sont pas vecteurs de notoriété.
- Cœur d'Arras en fromage : cousin du Maroilles ou du Vieux-Lille, il n'a pas leur réputation et n'est pas produit sur le territoire.
- La Finarde : bien qu'il ne soit pas producteur et qu'il ne travaille pas des produits spécifiques à l'Artois, cet affineur fromager s'est installé sur un site emblématique (la citadelle) et en utilise les poudrières pour affiner « à la française » les fromages de tradition des Bas-Pays dont Arras faisait partie jusqu'au 17ème siècle (aujourd'hui les Pays- Bas) : mimolette et gouda. Son savoir-faire et le cadre original dans lequel il s'est installé lui permette d'acquérir une certaine notoriété régionale mais qui pourrait progresser (il a reçu des prix nationaux et a des ambitions nationales).
- Bière : il existe une bière dénommée l'Arrageoise mais qui n'est pas produite sur le territoire. Il existe toutefois à proximité en Artois (mais hors Communauté Urbaine d'Arras) quelques brasseries de qualité (Aix-Noulette, Bénifontaine). De façon surprenante, Cité Nature a pris le contre-pied de la production régionale en plantant de vignes dont les vendanges sont l'occasion d'une fête avec la production d'un vin anecdotique (non commercialisé).

6. AUTRE SERVICES PROPORES AUX TOURISTES

a. Circulation des bus et autocars de tourisme

L'offre touristique de la Communauté Urbaine d'Arras correspond parfaitement aux clientèles de groupes (3ème /4ème âge et scolaires notamment) qui se déplacent en autocar.
La visite guidée de la Ville en car est l'un des produits phare de l'Office de Tourisme d'Arras, soit parce que le public n'est pas en mesure de suivre une visite à pied qui serait trop fatigante (4e âge) soit que le groupe souhaite découvrir la plus large palette des monuments de la ville en un minimum de temps (sans descendre du car ou avec un ou deux arrêts maximum). Environ une centaine de visites par an sont effectuées sans compter toutes celles faites par les groupes en autonomie (sans passer par l'Office de Tourisme) notamment les groupes qui incluent Arras dans la visite des champs de bataille.

La mise en œuvre de ces visites nécessite que les bus puissent circuler et accéder aux monuments ou sites remarquables qui ne correspondent pas toujours aux circuits des bus urbains ou scolaires. Ainsi le passage sur la Place des Héros avec vue sur l'Hôtel de Ville/beffrois n'est plus possible depuis son réaménagement (par ailleurs hautement positif pour le tourisme), dans ce cas on peut considérer cet empêchement comme un point positif qui incite les groupes à faire au moins un arrêt pour aller voir les lieux à pied.

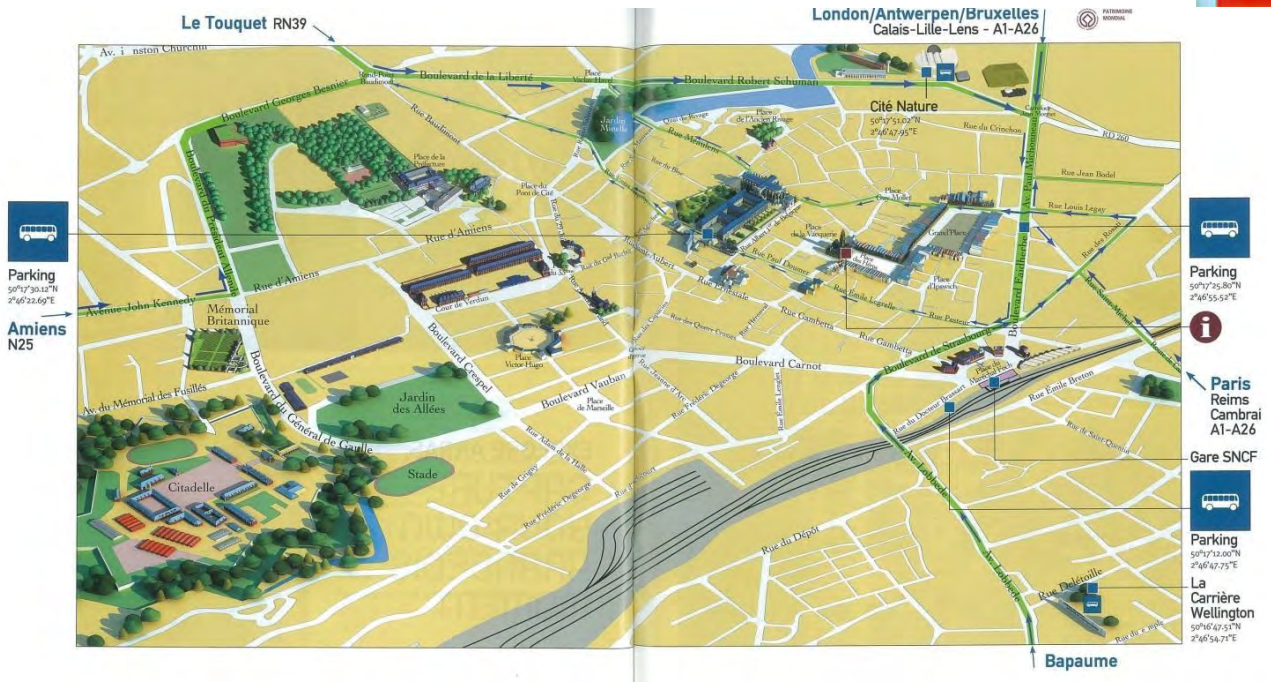
Par contre d'autres sites d'intérêt secondaire fondent l'intérêt de cette visite en bus et leur accès mériterait d'être maintenu ou rétablit : s'aventurer sur la Place Victor Hugo est un pari risqué car il suffit d'une voiture (dont la taille augmente) mal garée pour bloquer le passage ; l'accès au Mur des fusillés par la route au pied des remparts n'est plus possible ; le tour intérieur de la citadelle est une véritable plus-value, préserver la possibilité de le faire est important (en cas d'une restriction de circulation dans la citadelle la possibilité d'en réserver l'accès aux groupes guidés par l'Office de Tourisme serait à étudier).

Ainsi il est important de veiller à pouvoir continuer à proposer un circuit de visite accessible aux autocars, pour le public qui ne peut pas physiquement faire de visite à pied. S'il est concevable que ce circuit s'adapte aux évolutions de la ville, il faut trouver des circuits alternatifs faute de quoi on risque de perdre ce public.

La question peut être posée différemment pour le public « pressé » et autonome. Dans la mesure où il ne prend pas le temps de « consommer » de prestation en ville, sa circulation peut-être vue essentiellement comme un encombrement.

b. Stationnement des autocars de tourisme

La problématique de la circulation et du temps passé renvoie sur une autre : celle du stationnement et du dépôt des passagers au plus près des lieux de visite. L'idéal étant que les deux actions soient regroupées mais la qualité des espaces publiques n'est pas toujours compatible avec le stationnement des autocars sur place. Pour autant dans le cas d'un « dépose minute » sur site, une solution de parking doit être possible dans de bonnes conditions, à une distance et dans un temps raisonnable. Plus la notoriété et l'intérêt d'un site (et donc la motivation des visiteurs) et le temps passé sur place sont grands et plus les contraintes posées peuvent être fortes. Et inversement. Soumis à une forte concurrence, les sites Arrageois n'ont pas encore la force d'imposer aux visiteurs et à leurs autocars des conditions très contraignantes.
Il ne faut pas négliger le rôle prescripteur des chauffeurs de car, que ce soit auprès de leurs employeurs qui sont parfois eux-mêmes les organisateurs des visites ou auprès des responsables de groupes qu'ils côtoient directement et régulièrement. Au-delà de l'intérêt réel des sites, le chauffeur prend en compte dans l'avis qu'il donne les conditions dans lesquelles il est accueilli. Et pour le groupe, si la qualité d'infrastructures (accès, parking, toilettes) ne suffit pas à la réussite d'un voyage, leur insuffisance peuvent par contre gâcher la sortie.



c. Circulation et stationnement automobile

Cette problématique n'est pas propre au tourisme et rejoint celle liée au commerce de centre-ville. A ceci près que les touristes sont plus sensibles à l'information préalable et aux fléchages des différentes solutions de stationnement qui s'offrent à eux.

d. Transports en commun

Dans l'agglomération : l'offre de transport en commun n'est pas pensée pour le tourisme et les demandes des touristes sont assez limitées. Le réseau existant dessert les principaux points d'intérêts mais le principal frein quant à leur utilisation par les touristes est l'accès à l'information. Les sites touristiques ne sont pas répertoriés dans les arrêts et lieux desservis et trouver le bon itinéraire s'avère relativement laborieux.
Si tous les hébergements ne sont pas desservis (notamment les hôtels situés en périphérie) on peut trouver des hébergements desservis dans toutes les catégories.
Hors agglomération. Le constat est sensiblement le même avec une desserte moins dense mais la demande des touristes très faible ne justifie pas, à une exception près, une adaptation du réseau qui se heurtera toujours à la problématique du dernier kilomètre qui ne peut être desservi.
L'exception concerne le Parc commémoratif du Canada de la crête de Vimy à Neuville-Saint- Vaast/Givenchy-en-Gohelle pour lequel une demande récurrente existe et qui n'est pas desservi par les transports en commun. Toutefois cette demande réelle reste est trop irrégulière, hormis à quelques dates précises, pour justifier la mise en place d'une desserte régulière. Des navettes régulières sur réservation ont été testées par l'Office de Tourisme sans succès. Des solutions de prolongement de ligne de bus ont été étudiées mais leur coût et l'incertitude sur la capacité à résoudre le problème ont freiné leur mise en place.
La meilleure alternative reste peut-être de favoriser l'utilisation des modes de déplacement doux (vélo) couplé à une offre de location de cycles. La création d'une liaison cyclable sécurisée entre Arras et les sites de mémoire de Neuville-Saint-Vaast serait en la matière très utile car les routes existantes sont dangereuses et n'incitent pas à choisir ce mode de déplacement alors que la distance (12 km) est abordable.

e. Accessibilité aux personnes à mobilité réduites

L'accessibilité des lieux touristiques rejoint la problématique générale liée à cette question avec la spécificité des difficultés liées aux Monuments Historiques. Une partie de l'offre restant inaccessible (les boves, le beffroi…), il est important que d'autres sites le soient (la Carrière Wellington, le musée…).

7. LE TOURISME CULTUREL ET PATRIMONIAL

"Le tourisme culturel est un déplacement d'au moins une nuitée dont la motivation principale est d'élargir ses horizons, de rechercher des connaissances et des émotions au travers de la découverte d'un patrimoine et de son territoire.
Par extension, on y inclut les autres formes de tourisme où interviennent des séquences culturelles. Le tourisme culturel est donc une pratique culturelle qui nécessite un déplacement d'au moins une nuitée, ou que le déplacement va favoriser."
Claude Origet du Cluzeau, auteur du "Que Sais-Je ?" sur Le Tourisme Culturel. Membre du Comité de pilotage du site tourismeculturel.net

« Les séjours à dominante culturelle demeurent le principal facteur d'attractivité de la France en tant que destination touristique, pour la quasi-totalité des personnes interrogées, devant les courts séjours dans les principales villes, les séjours à la campagne, le tourisme itinérant et les séjours balnéaires ». Enquête d'IPSOS/Maison de la France, « Analyse de l'impact touristique de la France et de son positionnement à l'étranger ». Synthèse18 janvier 2007".

Avec 225 édifices classés Monuments Historiques rien qu'à Arras, c'est la thématique pour laquelle la
Communauté Urbaine d'Arras possède une offre la plus développée et la plus identifiée.

a. Les places **d'Arras**

- Les Places symbolisent la synthèse du patrimoine local : lieu de rencontre entre la campagne (production) et la ville (marchés), elles évoquent à la fois l'essor du moyen-âge, les grandes heures des 17e/18e siècles, la tragédie de la Première Guerre mondiale et la renaissance qui a suivie.
- La Grand Place et la Place des Héros. C'est le site le plus emblématique et identitaire. Le Guide vert Michelin leur accorde 3 étoiles (sites qui valent à eux-seuls le voyage). Outre l'aspect architectural unique en son genre de ces 155 façades alignées sans rupture sur deux places contiguës. Outre l'intérêt architectural (style baroque flamand des XVIIe et XVIIIe siècles, détruit en 1914/18 et reconstruit à l'identique) et esthétique, les places sont aussi des lieux de vie à part entière régulièrement animés. De nombreux cafés et restaurants se sont développés autour des places. S'y retrouver et y passer du temps est une activité en soi et un but de visite.
- Le Beffroi d'Arras inscrit sur la Liste du Patrimoine mondial de l'UNESCO avec 55 autres beffrois du Nord de la France et de Belgique. Autre bâtiment emblématique (mais moins singulier car il partage sa symbolique et sa reconnaissance avec les autres beffrois), il forme un ensemble architectural gothique flamboyant (XVe siècle) remarquable avec l'hôtel de Ville qui se trouve dessous. Un ascenseur permet d'y monter pour bénéficier du panorama sur la ville (accès payant) : 40 à 55 000 visites par an.
- L'Hôtel de Ville d'Arras dont le rez-de-chaussée se visite librement et accueille des expositions ainsi que l'Office de Tourisme d'Arras et le départ des différentes visites. Les salles d'honneur situées à l'étage (des fêtes, des mariages et du conseil) se visitent avec un guide certains jours.
- Les Boves : circuit de visite guidée des anciennes carrières et caves situées sous la Place des Héros. Au départ de l'Office de Tourisme. 40 à 50 000 visiteurs par an.

b. De nombreux sites présentant un panorama de **l'architecture** du 18ème siècle

- L'abbaye Saint-Vaast : un exceptionnel et monumental ensemble monastique classique qui abrite aujourd'hui différentes activités compatibles avec la visite :
    - La cathédrale (ouverte tous les jours à la visite).
    - Le Musée des Beaux-Arts d'Arras : riches collections de peinture du 17e siècle et sur l'histoire et l'art de vivre d'Arras. Fréquentation : 30 000 visiteurs / an hors expositions exceptionnelles (Voir Versailles à Arras). Il donne aussi accès au Trésor de la Cathédrale (actuellement fermé).
    - Des structures culturelles : médiathèque, conservatoire. Un vaste projet prévoit de réorganiser l'accès aux différents lieux.

- Dans le même Quartier des Arts on peut découvrir : l'Hôtel de Guînes est un hôtel particulier qui abrite désormais des activités culturelles ouvertes au public ; la Maison Robespierre, maison de ville typique, abrite un Musée du Compagnonnage depuis que les Compagnons du Tour de France
  l'ont restaurée (3 000 à 5 000 visiteurs /an) ; le théâtre et sa place.
- La balade architecturale 18e se poursuit avec de nombreux Hôtels particuliers, le quartier de
  Basse Ville avec un programme d'urbanisme autour de la Place Victor Hugo.

La thématique peut être complétée par des excursions dans les villages ruraux de la Communauté Urbaine d'Arras avec des sites remarquables :

- Les Tours de l'Abbaye de Mont-Saint-Eloi : ces vestiges d'une abbaye classique du 18e siècle offrent la vision énigmatique des tours de façade de l'église laissées en ruines pour témoigner des destructions de la Première Guerre mondiale. Un grand projet de valorisation verra en 2016 la création d'un parcours de visite évoquant les bâtiments disparus. Estimation 25 000 visiteurs / an.
- Le patrimoine vernaculaire des villages : belles pierres, fermes artésiennes typiques, châteaux et manoirs, églises remarquables, petit patrimoine (moulins à eau, chapelles…). Les villages de Mont-Saint-Eloi et, Etrun ont été reconnus « Villages Patrimoine » en raison de la qualité de leur patrimoine et des possibilités de visites. Des panneaux d'explications sur les principaux points d'intérêts y permettent des visites en autonomie ainsi qu'à Acq, Marœuil et Anzin-Saint-Aubin. On y ajoutera le Moulin d'Achicourt (2 à 3 000 visiteurs /an) qui, bien qu'aujourd'hui en milieu urbain, témoigne du passé rural de la périphérie d'Arras.

- Partenariat Versailles à Arras : un cycle d'expositions exceptionnelles conçues par le Château de Versailles à partir de ses collections et présentées en exclusivité à Arras dans un espace d'exposition temporaire de 1000 m² (l'un des plus grand de province) aménagé dans le Musée des Beaux-Arts d'Arras (abbaye Saint-Vaast). Cinq expositions de longue durée (18 mois) se succèderont durant dix ans (2012-2022). Après les expositions « Roulez carrosses » et « Le château de Versailles en 100 chefs-d'œuvre » qui ont rassemblé plus de 400 000 visiteurs, le partenariat entre l'Etablissement public du château de Versailles, le Conseil régional des Hauts-de-France et la Ville d'Arras se poursuit avec une nouvelle exposition inédite,
  « Napoléon, images de la légende ».

La lisibilité de ce riche patrimoine pourrait-être améliorée (circuits, signalétique…).

c. Les anciens sites militaires

- La Citadelle Vauban : elle fait partie du Réseau Vauban qui regroupe 12 fortifications françaises construites par Vauban et inscrites à ce titre sur la Liste du Patrimoine mondiale de l'UNESCO. En pleine transformation en un nouveau quartier de ville, elle n'est ouverte au public que depuis 2012. Elle offre un potentiel de développement touristique important. Décidée par Louis XIV peu après qu'Arras soit devenue française, construite par Vauban, utilisée et transformée par les militaires pendant 400 ans, elle incarne tout un pan de l'histoire militaire d'Arras et de son « Ami Bidasse » (célèbre chanson qui a fait connaître le nom d'Arras à travers la France au cours du XXe siècle).
- Le Mur des fusillés : dans les douves de la Citadelle ce lieu de mémoire émouvant est l'un des principaux lieux de mémoire de la Seconde Guerre mondiale dans le Nord-Pas de Calais. Il est prévu d'aménager dans la Porte Dauphine de la Citadelle un espace d'interprétation sur la répression allemande durant la guerre permettant de remettre en perspective le site.
- La Grande Halle : un hangar militaire du 18e siècle aux dimensions et à la charpente impressionnante. Peut devenir un lieu de visite, en attente de projet. Elle se trouve sur une promenade urbaine reliant le centre-ville à la Citadelle et qui se prolonge avec les Casernes Schramm (futurs logements) et à proximité du Bastion de Roeux, seul vestige des remparts qui protégeaient la ville.

d. **L'Art** déco

Style architectural en vogue dans l'entre deux guerre, de nombreux édifices édifiés lors de la reconstruction post Première Guerre mondiale en témoignent. Il connaît un regain d'intérêt. Des animations existent avec les territoires voisins : le Mois de l'Art Déco.

- Des dizaines de façades du centre-ville d'Arras et l'intérieur des monuments reconstruits (Hôtel de Ville, Cathédrale…) présentent des éléments d'Art déco
- Des églises et maisons dans les villages reconstruits avec quelques sites remarquables : la Cité des Mutilés à Neuville-Saint-Vaast par exemple.

e. Des sites archéologiques protégés

- Nemetacum : ce site archéologique, protégé témoigne de la vie à Nemetacum (Arras) à l'époque romaine est ouvert au public en été avec des visites guidées.
- L'oppidum du Mont-César à Etrun : vestiges du rempart de terre qui protégeait cette place forte gallo-romaine de l'époque de la conquête romaine du territoire des Atrébates. Un point d'observation avec explications et un circuit de découverte.
- Les menhirs des Droites Pierres à Mont-Saint-Eloi (appelées aussi Pierres d'Acq) : accès aménagé avec explications.
- Le Service Archéologique de la Ville d'Arras possède de riches collections archéologiques résultant des fouilles menées à Arras et aux alentours depuis 30 ans. Elles ne sont désormais plus visibles et pourraient enrichir un lieu d'interprétation sur l'histoire du territoire.
- Le Centre Départemental d'Archéologie a implanté à Dainville le Centre de conservation et d'étude archéologiques du Pas-de-Calais. Un lieu d'exposition à vocation pédagogique est projeté dans une seconde phase.

f. Cité Nature

Cité Nature à Arras est un Centre de Culture Scientifique, Technique et Industrielle (CCSTI) dédié à « l'alimentation, la nature et la santé » ouverte en 2005 après 16 ans de gestation.
Sur une friche industrielle emblématique de 25 000 m², l'architecte star Jean Nouvel a aménagé 2 500 m² d'expositions permanentes sur la nature et ses problématiques actuelles, 1 600 m² d'expositions temporaires et 15 000 m² de jardins.
La fréquentation du site oscille entre 30 et 40 000 visiteurs / an, composée majoritairement de groupes (principalement scolaires), exclusivement française et à 90 % régionale.
La vocation initiale du projet était d'incarner la grande tradition agricole et agro-alimentaire de l'Arrageois avec un lieu de culture scientifique qui en serait la vitrine.

Propositions issues de l'étude Stratégie de développement touristique de l'Arrageois



L'application stricte de ces propositions n'est pas prévue mais la question d'un repositionnement ou d'une évolution des missions de Cité Nature est régulièrement posée.

g. Evolution de la fréquentation des principaux sites culturels payants

Nombre de visiteurs / années	Beffroi **d'Arras**	Boves	Carrière Wellington	Musée des Beaux- Arts **d'Arras**	Cité Nature
2001	6 128	45 105		30 633	
2002	25 737	39 200		42 326	
2003	29 592	47 821		32 708	
2004	29 663	50 569		52 467	
2005	35 347	55 892		29 533	
2006	37 718	57 892		28 265	42 000
2007	32 506	52 456		28 328	40 000
2008	34 569	44 936	44 293	29 638	49 000
2009	38 491	44 695	45 512	72 073	40 000
2010	39 059	41 665	41 724	32 473	50 000
2011	42 208	37 269	37 907	26 476	32 000
2012	54 126	51 885	45 310	174 049	36 000
2013	49 861	47 575	43 680	137 590	36 450
2014	56 824	48 125	76 738	54 512	33 227
2015	57 807	37 011	65 568	76 982	33 646
2016	59 326	33 735	64 885		45 000
2017	54 108	39 836	73 756		53 000

- La visite du beffroi illustre la croissance régulière de la fréquentation touristique de la Ville.

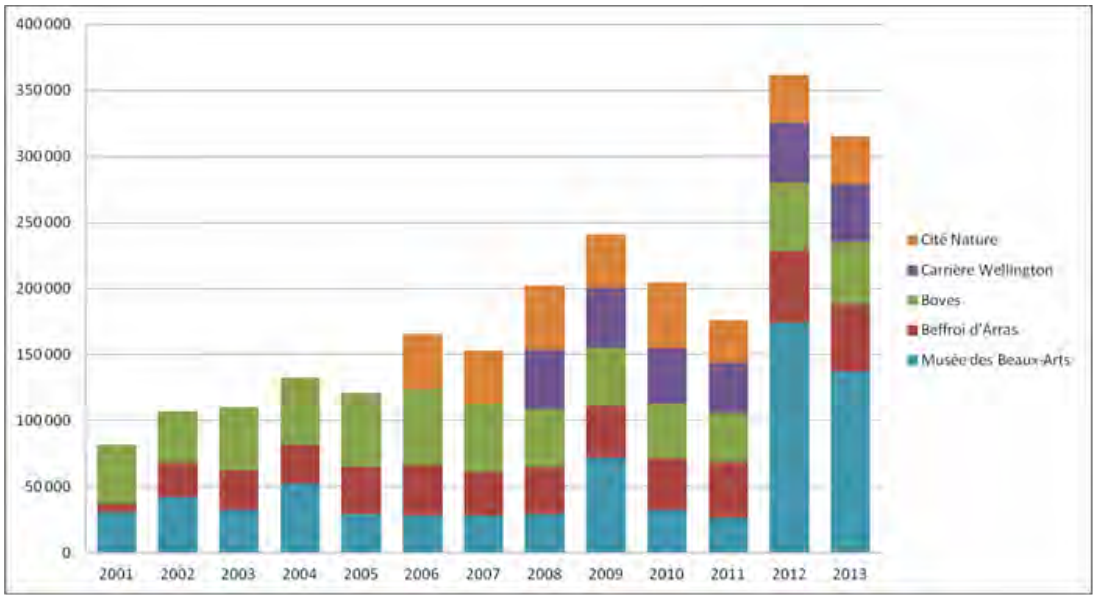
- Les Boves ont connu une augmentation de fréquentation avec l'animation *Jardin des Boves* (installations artistiques paysagères) créée en 2003 et dont la renommée à régulièrement progressé mais perd de la vitesse ces dernières années. L'ouverture de la Carrière Wellington lui a fait perdre 10 à 20 % de visiteurs : les touristes exclusivement intéressés par le tourisme de mémoire, cette thématique étant auparavant abordée durant la visite des Boves avant qu'elle ne soit développée à la Carrière. Mais la concurrence entre les deux sites a été limitée et les Boves ont confirmé leur intérêt propre.

- Après un essoufflement prévisible passé l'effet de nouveauté, la Carrière Wellington a su repartir en progression avec les efforts de promotion du tourisme de mémoire qui ont été faits. Le centenaire de la guerre devrait permettre d'enregistrer de fortes progressions et d'atteindre les limites de capacités de l'équipement.

- Les expositions exceptionnelles du Musée des Beaux-Arts ressortent clairement au niveau des chiffres de fréquentation. En 2012 et 2013, elles ont nettement tiré vers le haut l'ensemble des sites (notamment par le biais de Pass communs).

h. Cumul annuel du nombre de visiteurs des principaux équipements touristiques culturels d'Arras

Les mêmes personnes pouvant faire plusieurs visites, ce graphique ne renseigne pas sur un nombre de visiteurs en ville mais témoigne d'un accroissement de l'activité générale qui permet d'affirmer qu'avec plus de visites faites, les visiteurs passent plus de temps sur le territoire.
On constate aussi l'importance des expositions évènementielles du Musée des Beaux-Arts qui sont de véritables locomotives.



LES PRATIQUES DES TOURISTES URBAINS CULTURELS EN FRANCE
Les données présentées ci-après sont issues d'une enquête sur les visiteurs français et étrangers des destinations urbaines françaises, réalisée en 2008 pour le compte de l'Agence de développement touristique de la France, de la Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale (DATAR) et de la Fédération nationale des villes moyennes.
Synthèse réalisée par la société Artelia.

EN VILLE, DES PRATIQUES CULTURELLES MAIS AUSSI LARGEMENT DE LA PROMENADE ET DU SHOPPING
Le moyen de déplacement privilégié des visiteurs de ville est la marche à pied et la voiture. Ils optent majoritairement pour une visite en toute autonomie (peu de recours à un pass ou une

visite guidée, même pour les étrangers).
La ville n'est pas le lieu d'une activité unique. Les touristes de séjour pratiquent en moyenne 4,3 activités. Cette pluriactivité touche également les excursionnistes.
La première activité des visiteurs est la promenade, ce qui confirme l'importance de la qualité de l'espace public pour le produit tourisme urbain
Les trois autres principales activités des visiteurs sont :
- la fréquentation des restaurants/cafés
- le shopping
- la visite du patrimoine bâti

Le type d'activité pratiquée ne varie pas en fonction des saisons.

Le tourisme urbain est une pratique composite non exclusivement culturelle. Des propositions plus « génériques » (shopping/restauration ou autres services) apparaissent tout aussi importantes pour l'attractivité touristique des villes.

DES TOURISTES URBAINS INTEGRANT EGALEMENT LES TERRITOIRES ALENTOURS
La logique de complémentarité entre les villes et territoires alentour a été mise en évidence. Plus de la moitié des touristes urbains/culturels envisagent au cours de leur séjour de visiter le territoire limitrophe.
La sortie de la ville sur le territoire n'intervient pas en concurrence avec l'offre de la ville, mais en complémentarité.
Le rayon de déplacement est estimé à 50 kms autour de la ville. Cela peut répondre à :
- au souhait de changer de cadre, de varier les plaisirs
- au désir de visiter/profiter d'un territoire porteur lui-même d'attractivité forte
- à la recherche de loisirs (activités de pleine nature, base de loisirs…)
- à la possibilité de poursuivre une découverte dans le cadre d'une offre restreinte de la ville

Les principales activités lors de la sortie de la ville sont :
- la visite de village
- la visite de sites et patrimoine culturel
- les activités balnéaires
- la détente

Ainsi le touriste urbain, s'il trouve souvent le prétexte de sa venue dans des activités de type culturelle, recherche en réalité d'autres attraits :
- une qualité d'espaces publics rendant sa promenade agréable.
- des commerces variés, singuliers et ouverts lors de son passage pour y faire du shopping : à ce titre la relation au commerce est réciproque : le commerce de centre-ville, s'il est adapté, est lui-même une source d'attrait pour le touriste. Même si le touriste ne vient pas pour cela, il recherche la possibilité de faire du shopping. La défense d'un commerce de centre-ville indépendant est donc nécessaire au développement touristique d'Arras (les commerces standardisés de chaines offrent moins d'intérêt, les centres commerciaux périphériques encore moins sauf « magasins d'usines »).
- des activités complémentaires.

i. Art de vivre et rencontres avec la population

L'un des atouts du Nord-Pas de Calais est son image accueillante et la chaleur de sa population.
Le Comité Régional de Tourisme a défini un plan marketing en collaboration avec les acteurs du territoire, il se résume par le concept « d'histoires à vivre ». On ne vient pas seulement consommer des prestations touristiques mais on vient « vivre une histoire ». Il se décline avec la marque « Nord- Pas de Calais Créateurs d'horizons » symbole d'un territoire qui s'affirme, fait d'un tourisme vrai, de sens et de rencontres, et d'un véritable foisonnement culturel.
Les habitants du Nord-Pas de Calais ont toujours été des créateurs, ils ont façonné la région avec énergie, innovation, en préservant leur authenticité. Ils créent et transforment constamment.
Les horizons sont ceux d'une vision créatrice, d'une capacité à voir au-delà du quotidien. Ils sont aussi ceux des paysages du Nord-Pas de Calais, dominés par des ciels souvent exceptionnels.

Dans cette optique, les moments forts de la vie locale, doivent s'ouvrir au visiteur pour devenir des occasions de partage. La politique évènementielle trouve ici son sens (voir ci-après). Le marché d'Arras sur les places (mercredi et surtout samedi matin) devient aussi une attraction à part entière. C'est la quintessence d'un art de vivre local qui perpétue une tradition ancestrale. Toute action permettant de générer des rencontres authentiques peut devenir un atout touristique.

Rejoignant cette thématique on notera les points suivants :

- Artisanat d'art : le bleu d'Arras (porcelaine) n'est plus perpétué que par un artisan. D'autres artisans d'art existent sur le territoire sans être encore très visible. La filière semble se construire sans être solidement ancrée. Une Ecole Supérieure des Métiers d'Art a été créée mais n'a pas pu être maintenue. Un pôle est en constitution près de la citadelle.
- Antiquaires : activités souvent prisée des touristes urbains, il en existe quelques-uns sans pouvoir constituer une source d'attractivité.
- Produits locaux : (voir section restauration).

j. Vie nocturne

L'attractivité du territoire en soirée est une donnée essentielle sur une destination de court séjour et d'excursionnisme comme Arras, qui plus est soumise à une concurrence géographique forte : faire dormir sur le territoire les visiteurs de la journée et prolonger la durée des séjours en misant sur les grandes possibilités de rayonner dans la région à partir d'Arras.
Pour y parvenir il est indispensable que la destination reste plaisante en soirée.
La réalisation du plan de mise en lumière des principaux monuments en 2005 a été déterminante. L'excellence de la réalisation (récompensée par plusieurs prix) a renouvelé l'intérêt de la visite nocturne et devient une véritable attraction complémentaire à la découverte diurne (les places et le beffroi notamment).
Le surnom de « belle endormie » est révolu et le secteur des places reste vivant et agréable en soirée sans pourtant être considérée comme festive. Ce qui correspond plutôt aux attentes de la clientèle principale.
A contrario le risque potentiel lié à cette nécessité est que l'animation nocturne entraine des nuisances pour les riverains (voir pour les touristes eux-mêmes), ce qui ne semble pas être le cas. On peut préconiser de concentrer l'animation en quelques points. Elle reste plutôt lié à l'urbain, le rural étant plutôt perçu comme un espace de tranquillité.

k. Salles de spectacles et autres lieux culturels

Le territoire est doté de bonnes infrastructures publiques ayant bénéficié chacune de travaux de modernisation :

- Le Théâtre d'Arras : trois salles de moyenne capacité (380, 350 et 90 personnes) dont deux possèdent un décor patrimonial. Programmation culturelle de qualité (théâtre, musique, chanson, jeune public). La structure est désormais jumelée avec la Scène Nationale de Douai.
- Le Casino : d'une capacité de 1 100 places en cours de travaux (2013-2014). Programmation des grands spectacles du Théâtre et par des organisateurs privés.
- Le Pharos : salle de musiques actuelles, 430 personnes debout.
- L'Hôtel de Guînes : petite salle 80 personnes.
- L'auditorium d'Artois Expo : non conçu initialement pour la programmation culturelle, cette salle modulable de 300 à 1 000 personnes accueille occasionnellement des spectacles privés.
- Cinemovida : cinéma de centre-ville, 5 salles.
- Concerts de rock dans quelques cafés d'Arras.
- De nombreuses associations organisent des évènements culturels locaux tout au long de l'année.

Hormis les festivals (voir ci-après) : cette programmation culturelle de qualité n'attire néanmoins pas un public touristique (ce n'est pas sa vocation première).

Manifestations et évènements :

Les manifestations d'envergure extraterritoriale sont un maillon essentiel du développement touristique de la destination.

Elles y contribuent à plusieurs titres :
- Notoriété et image de la destination.
- Déclencheur d'une première visite : l'aspect temporaire incite au passage à l'action contrairement aux qualités intrinsèques de la destination qui vont la motiver. Passage de « on devrait aller à Arras un jour » à « on y va à Arras maintenant pour ne pas rater tel évènement ».
- Générateur de « repeat business » : faire revenir. Le charme d'Arras incite à y revenir régulièrement mais sans la motivation de la primo-découverte : il faut donc un prétexte pour y revenir.

D'où l'importance d'avoir des infrastructures pour accueillir ces évènements :
- des sites de plein air (la Ville offre un cadre d'exception qui contribue à la singularité, à l'identification et au succès). 3 sites privilégiés pour l'accueil de grandes manifestations : les places, la citadelle, le site de Terre en fête à Tilloy-les-Mofflaines. Ce choix permet de s'adapter aux exigences et aux contraintes et de varier les ambiances : minéral/végétal, durée d'utilisation des sites (la Place des Héros doit être libérée pour les marchés bi-hebdomadaires).
- Des lieux d'exposition intérieurs : Artois Expo, Musée des Beaux-Arts, Cité Nature, sous-sol du Casino (2015).
- Des moyens logistiques : salles, parking, réseaux de transports en commun, camping provisoire, fléchage évènementiel, couverture téléphonie mobile.

l. Rayonnement national voire international
- *Main Square Festival* : festival pop-rock, 3-4 jours, début juillet, peut accueillir plus de 100 000 spectateurs sur l'ensemble de l'événement. Devenu depuis 2008, l'un des principaux de France dans sa catégorie. Public euro-régional. Lieu : citadelle d'Arras depuis 2010. (voir focus plus loin).
- *Expositions Versailles à Arras* (voir précédemment)
- *Village de Noël* : le marché de Noël est en expansion continue. Il dure désormais 4 semaines avant Noël, 100 exposants sur la Grand Place. *Etude sur les retombées effectuée en 2013* : 500 000 visiteurs. Venant à 85 % de l'extérieur du territoire et à 15 % de l'extérieur de la Région ; 75 % viennent spécialement pour le marché de Noël. Dépenses des visiteurs sur le marché entre 5 et 6 millions €, en ville entre 2,5 et 3 millions €. Impact direct sur le territoire : + 4,25 millions €.
- *Arras Film Festival* : festival international de cinéma. 15 jours en novembre. Progression régulière. 2013 : 34 302 spectateurs, 112 films, 27 pays représentés, 243 projections, 396 professionnels et journalistes présents. Public majoritairement régional mais en ouverture croissante sur la France. Excellente réputation dans le milieu du cinéma. Lieu : Cinémovida, Grand Place + une grande salle : concurrence à court terme entre le Casino et Artois Expo qui a été équipé en conséquence pour permettre le déroulement du festival durant les travaux du Casino.
- *Les Inouïes* : festival de musique classique. 1 semaine fin août à Arras et en Artois. Des interprètes de niveau international et des échos dans les médias spécialisés nationaux pour un public régional restreint de 3 000 spectateurs pour une vingtaine de concerts (conforme à l'esprit de simplicité et de convivialité du festival, même si une montée en puissance serait possible).
- Régate internationale de canoë-kayak (20 nations).

m. Rayonnement régional/euro régional
- *Terre en fêtes* : salon de l'agriculture régional sur 20 ha – 350 exposants (le plus grand au Nord de Paris). Tous les deux ans début juin. 70 000 visiteurs sur 3 jours.
- *Histoire et rêve* d'Artois devenu Eclat d'histoire: son et lumière sur l'histoire locale à Saint-Laurent-Blangy, 6 représentations début septembre, 10 000 spectateurs / an, 750 bénévoles.

- *Salon du Livre d'expression populaire et de critique sociale* : le 1er mai en centre-ville.

Rayonnement local / régional :
- *Faites de la Chanson* : festival de chanson française de grande qualité. Fin juin, en ville.
  Renommée en progression.
- *Salon Terroir et Saveurs* : Artois Expo, novembre. 10-13 000 visiteurs / édition.
- *Fêtes d'Arras* : 10 jours fin août oscillant entre fête local et manifestation d'envergure régionale :
  Fête de l'andouillette, Puces à Bidasse, embrasement du beffroi, foire aux manèges…
- *Feux d'artifice d'été* : 14 juillet, 15 août et fêtes d'Arras. Qualité renommée à l'extérieur du
  territoire.
- *Festival de Jazz* : un évènement en renaissance qui cherche sa formule pour succéder à Jazz en Artois qui avait atteint une belle réputation mais qui a cessé en 2007.
- *Foire aux manèges de printemps*.
- *Fête des Niafs* : grand carnaval fin septembre à Agny. 30 chars, 700 figurants, 10 000 spectateurs.
- *Courses hippiques*

8. TOURISME DE MEMOIRE

Un tourisme DES mémoires

Le tourisme de mémoire tel que l'entend la Région dans sa politique touristique peut évoquer
différents centres d'intérêts :

- Mémoire des guerres : le champs mémoriel est vaste entre les conflits faisant partie de notre histoire ancienne (mais parfois constitutives de notre identité et à rapprocher des motivations et des pratiques culturelles) et les conflits du siècle dernier dont les blessures sont plus visibles et plus sensibles en raison du lien personnel que l'on peut établir avec les combattants, que ce soit du point de vue généalogique ou de la reconnaissance et de l'impact sur notre quotidien. La Région, carrefour de l'économie et des invasions, est concernée par tous les aspects : conquête romaine, Guerre de Cent Ans (Azincourt), Bataille de Bouvines, Première et Seconde Guerres Mondiales…

- Mémoire des activités passées : il s'agit d'avantage d'un tourisme industriel au détail près que celui-ci concerne aussi des activités toujours présentes. On y retrouve des motivations identiques d'un passé à prendre en compte pour ce qu'il a contribué à forger le présent. Là-aussi la Région est hautement concernée : mémoire des industries textiles, minières mais aussi agricoles.

Regrouper toutes ces motivations mémorielles masque en réalité des pratiques différentes et autant de motivations différentes : le touriste de mémoire

a. Quel tourisme de mémoire dans la Communauté urbaine d'Arras ?

Le tourisme industriel n'est pas significativement développé : les collections permanentes de Cité Nature en relèvent partiellement mais sans que l'aspect identitaire local ne soit réellement revendiqué et valorisé. La mémoire, la transmission et la mise en valeur des gestes et des savoir-faire est également présente à travers la présence des Compagnons du Tour de France (Maison Robespierre), les collections de porcelaine d'Arras du Musée ou encore le patrimoine vernaculaire et agricole dans les villages (moulins). Mais rien de cela n'est véritablement mis en valeur en tant que tourisme industriel. Le projet d'une section sur l'histoire locale au Musée des Beaux-Arts pourrait y donner plus de visibilité et nécessiterait pour cela de traiter de l'Arrageois et non pas uniquement d'Arras, tant les liens ville/campagne sont forts.
Le tourisme industriel des entreprises en activité n'est pas développé, aucun site ne s'y prête particulièrement.

Le tourisme des guerres est par contre beaucoup plus important : les conflits anciens sont intégrés à l'histoire des lieux et au tourisme culturel (Citadelle, fortifications…) par contre les conflits du XXe siècle sont beaucoup plus marqués sur le territoire.

b. Tourisme de la Première Guerre mondiale

La Communauté Urbaine d'Arras occupe une place significative dans le tourisme du souvenir de la Première Guerre mondiale :

- 80 cimetières militaires (123 000 sépultures) dont 72 du Commonwealth,
- 25 monuments spécifiques + un mémorial (35 000 noms),
- 3 des 105 sites majeurs de France et de Belgique retenus dans la candidature d'inscription des *Sites funéraires et mémoriels de la Première Guerre mondiale (Front Ouest)* sur la Liste du patrimoine mondiale de l'UNESCO : 10 cimetières ou monuments (sur 237) sur la Crête de Vimy, Neuville-Saint-Vaast et Arras. Inscription espérée en 2018.
- 21 des 52 des étapes sélectionnées sur le front des « Chemins de mémoire Nord-Pas de Calais» :
    - Lieu historique national du Canada de la Crête-de-Vimy (situé à 70% sur la commune de Neuville-Saint-Vaast)
    - Lichfield Crater - Thélus
    - Zivy Crater - Thélus
    - Eglise Saint Laurent - Neuville-Saint-Vaast
    - Le Flambeau de la Paix et cité des mutilés - Neuville-Saint-Vaast
    - Mémorial de la Compagnie Nazdar et cimetière tchécoslovaque - Neuville-Saint-Vaast
    - Monument aux volontaires polonais - Neuville-Saint-Vaast o Nécropole nationale de la Targette - Neuville-Saint-Vaast o La Targette British Cemetery - Neuville-Saint-Vaast
    - Nécropole militaire allemande de la Maison Blanche - Neuville-Saint-Vaast
    - Cimetière militaire d'Ecoivres - Mont-Saint-Eloi
    - Ruines des tours de l'abbaye de Mont-Saint-Eloi
    - Bailleul Road East Cemetery - Saint-Laurent-Blangy
    - Bailleul Road West Cemetery - Saint-Laurent-Blangy
    - Nécropole militaire allemande de Saint-Laurent-Blangy
    - Mémorial à la 9ème Division Ecossaise et Point-du-Jour Cemetery - Athies
    - Carrière Wellington - Arras
    - Faubourg d'Amiens Cemetery and Arras Memorial - Arras
    - Monument à la 37ème Division Britannique - Monchy-le-Preux
    - Mémorial de Terre-Neuve - Monchy-le-Preux
    - Vestiges de la ligne Hindenburg - Héninel

Focus sur les sites majeurs :

Le lieu historique national du Canada de la Crête de Vimy.

- Généralement résumé à un « Mémorial canadien de Vimy », ce site se compose d'un parc boisé sur le champ de bataille laissé en l'état, d'anciennes tranchées consolidées avec un centre d'interprétation et des visites guidées de souterrains, de deux cimetières et d'un imposant mémorial. Le site est si vaste que ses deux pôles sont distants d'1,5 km et seulement la moitié des visiteurs prennent le temps de visiter les deux.
- Sur les 110 ha du domaine, 75 ha se trouvent sur la commune de Neuville-Saint-Vaast (mais coupé du village par l'autoroute), le monument se trouve à Givenchy-en-Gohelle tandis qu'une infime partie se trouve à réellement sur le territoire de Vimy (le village est à 4 km). Cette situation fait qu'aucune des trois communes n'a réellement porté de projet de développement touristique.
- La Bataille de Vimy ayant une grande importance dans l'histoire du Canada, les canadiens sont très nombreux à s'y rendre lors de leur passage en Europe ou en « pèlerinage » spécifique. Mais le site attire tous les publics de par sa grandeur, son authenticité, l'intérêt de son panorama et de son bois (y compris comme simple lieu de promenade bucolique).
- La visite est généralement associée à celle de la nécropole de Notre-Dame-de-Lorette

toute proche. L'itinéraire direct entre ces deux sites passe par Neuville-Saint-Vaast et un parcours alternatif est néanmoins proposé aux visiteurs : le *Circuit des Hauts-lieux de la Grande Guerre en Artois* qui propose la visite d'une quinzaine d'autres sites sur une boucle de 30 km.

Neuville-Saint-Vaast : la Cité du souvenir.

- Des soldats de plus de 40 nationalités s'y sont battus. C'est la commune de France qui concentre le plus de cimetières (6 pour 60 000 sépultures) et de monuments (plus d'une dizaine) sur son territoire dont le plus grand cimetière allemand. Elle compte également deux musées privés qui présentent des collections exceptionnelles d'objets trouvés sur les champs de bataille du secteur : celui de M. Bardiaux à La Targette (ouvert tous les jours) et celui de M. Browarski (ouvert sur rendez-vous).
- Malgré la richesse et l'intérêt de ces sites, seule une minorité de visiteurs s'y arrêtent sur les milliers venant au mémorial canadien.

Arras, ville martyre détruite et reconstruite à l'identique.

- Le Mémorial de la Bataille d'Arras a longtemps été le seul site visité par les touristes de mémoire et était trop souvent ignorée malgré son intérêt.
- L'ouverture de la Carrière Wellington en 2008 a permis de faire évoluer la situation en offrant le prétexte à rentrer dans la ville, et de là à s'y arrêter pour la visiter.

c. Diversité des sites et concurrence

Avec plusieurs centaines de sites à visiter, le touriste de mémoire doit nécessairement faire des choix. Deux démarches sont à distinguer :

- Une approche personnalisée sur les traces (lieu de combat, de mort ou d'inhumation) d'un ou plusieurs soldats avec lesquels le visiteur entretien un lien intime. Ce qui se traduit par le fait que tous les cimetières sont visités régulièrement. Ce choix est peu influençable si ce n'est en facilitant l'accès à l'information et l'accès aux sites.
- Une approche générale sur les lieux importants du conflit, qui existe seule ou en complément de l'approche personnelle. C'est sur ce point que la concurrence joue à différentes échelles. Selon la force de la motivation les visiteurs y consacrent quelques heures à quelques jours. On peut y distinguer encore deux types de motivations :
    - L'intérêt pour la thématique qui amène le visiteur à sélectionner un secteur puis des sites de visites.
    - L'attrait d'un site « incontournable » dont la force attire un public sans intérêt spécifique pour la thématique et dont la visite est susceptible de déclencher cet intérêt.

L'arrageois a la chance de disposer de sites couvrant l'ensemble de ces démarches. Disposant dans tous les cas d'un temps limité, le touriste est donc amené à sélectionner des sites. Avec une « offre » largement supérieure au temps disponible, l'enjeu est d'amener le visiteur à consacrer un maximum de temps à cette thématique et à l'inciter à privilégier une unité géographique (l'Artois) plutôt qu'à se disperser sur la ligne de front.

A une échelle large, l'Artois se trouve à mi-distance entre les deux principaux secteurs du tourisme de mémoire de la Grande guerre, en particulier pour les Britanniques (Anglais, Canadiens, Australiens, Néo-Zélandais…) : le saillant d'Ypres (Belgique) et les sites de la Bataille de la Somme. Jusqu'à récemment l'Artois était souvent considéré comme une étape de transition entre ces deux régions avec la visite d'un ou deux sites. Un important travail de valorisation et de promotion a été mené pour en faire une destination en soi nécessitant d'y passer au moins une journée pleine.

La mission mémorielle des sites et de leurs gestionnaires, leur situation géographique généralement déconnectée des lieux d'activités (en pleine campagne), renforcé par la grande autonomie des touristes de mémoire (qui préparent souvent leur itinéraire à l'avance), est un frein au développement touristique économique (même si les choses évoluent).

Une saisonnalité particulière : la fréquentation existe toute l'année malgré une baisse sensible en hiver et une hausse au printemps. Mais des pics de fréquentation spécifiques existent en fonction des commémorations : Bataille d'Arras 9 avril, Anzac Day 25 avril, Bataille de la Somme : 1er juillet, 11 novembre.

Une Etude sur la fréquentation de 27 sites de mémoire de Belgique (Westhoek), Nord, Pas-de-Calais et Somme a été réalisée sur un an (de juillet 2013 à juin 2014) dans le cadre du projet européen Great War. Dans l'arrageois le mémorial canadien de Vimy, le cimetière allemand de la Maison Blanche, la carrière Wellington et le cimetière britannique du Cabaret rouge à Souchez (le plus important du secteur) ont été étudiés. Voici quelques conclusions :

- Alors qu'il y a 226 100 visiteurs au mémorial canadien, seuls 24 100 passent au cimetière allemand et 12 200 au Cabaret rouge qui sont proches. Dans le même temps 220 300 se rendent au mémorial de Thiepval (Somme) et 424 700 à celui de Tyne Cot (Belgique).
- Dans les sites payant : le musée d'Ypres accueille 383 100 visiteurs quand la Carrière Wellington d'Arras en compte 56 900 (la jauge est toutefois plus petite) et l'Historial de Peronne 99 600.
- Les visiteurs se rendent en moyenne dans 6 sites de mémoire visité au cours de leur séjour.
- Seuls 21 % des visiteurs de Belgique viennent aussi en France alors qu'ils sont 41 % dans l'autre sens.
- En France les visiteurs sont à 52 % individuels, 36 % scolaires et 12 % autres groupes.
- La durée du séjour oscille entre 3 et 4 jours.
- Pour la moitié des visiteurs la mémoire est la seule motivation du séjour.

d. **L'impact** du centenaire

Le centenaire de la Première Guerre mondiale a un impact très important sur la fréquentation notable dès 2014. Cet engouement aura duré jusqu'en 2018,avec plusieurs années rythmées par les grandes commémorations des différents épisodes historiques dont la grande veillée du 10 Novembre 2018.
A l'occasion du centenaire, plusieurs projets sont notables dans le secteur et peuvent renforcer la fréquentation sur le long terme :

- Le Mémorial international de Notre-Dame-de-Lorette (l'anneau de la mémoire) réunissant 600 000 noms de soldats morts dans la Région toutes nationalités confondues. Un centre d'interprétation pédagogique sur le conflit dans la Région sera également construit au pied de la colline, à Souchez.
- Un nouveau centre d'interprétation canadien de la Bataille de Vimy.
- Le Monument dédié aux fraternisations à Neuville-Saint-Vaast.

L'évolution après le centenaire est plus difficile à prévoir. La fréquentation redescendra inévitablement mais on ignore jusqu'à quel niveau (supérieur, égal ou inférieur au niveau précédent). Les efforts de sensibilisation réalisés durant le centenaire seront-ils suffisants pour transmettre durablement la motivation aux nouvelles générations ? Où va-t-on assister à une baisse progressive de l'intérêt lié à l'éloignement générationnel entre les visiteurs et leurs ancêtres ayant combattu ?

e. Tourisme de la Seconde Guerre mondiale

C'est un segment très important en France mais essentiellement concentré sur les plages du Débarquement de Normandie. D'autres sites sont identifiés au plan national liés à des évènements tragiques qui ont pris une place significative dans l'historiographie et la constitution de la mémoire de cette période dramatique, comme Oradour/Glane (crime contre l'humanité) ou le Mont-Valérien (Haut-lieu de la résistance). Dans le Nord-Pas de Calais c'est un autre aspect qui donne lieu à un tourisme de mémoire : les sites du Mur de l'Atlantique et surtout les sites liés à la Bataille d'Angleterre (rampes de lancement de V1, V2, V3) telle que la Coupole d'Helfaut.
A une échelle moindre il existe un très grand nombre de sites qui occupe une place importante dans la mémoire locale ou régionale : liés à des combats de 1940 (mais on commémore toujours difficilement les défaites), à la répression allemande, à la déportation ou la Libération. Leur public est essentiellement régional, constitué de scolaires ou de témoins directs de ces

périodes (public voué à se restreindre). Les visites liées à ces sites constituent d'avantage des pratiques mémorielles et culturelles plus que touristiques dans le sens où leur notoriété et leur fréquentation liées est essentiellement locale.

L'Arrageois est d'avantage concerné par ce second type de sites : lieu des combats et des exactions de mai 1940 (monument du 4e dragon à Mont-Saint-Eloi…) et Mur des fusillés à la Citadelle d'Arras. Ce dernier site fait l'objet d'une étude de faisabilité pour y adosser un lieu de mémoire et d'interprétation de la répression allemande à l'échelle du Nord-Pas de Calais.

9. TOURISME DE SPORT, NATURE, BIEN-ETRE ET LOISIRS

Des atouts mais un positionnement peu identifié et pas forcément compétitif au regard d'autres territoires. L'Artois n'est pas identifié comme un territoire possédant des paysages remarquables ni des particularités géographiques associées à une pratique sport/loisir particulière.
Des pratiques qui relèvent de fait plus des loisirs de la population locale que de pratiques touristiques hormis quelques exceptions.

a. Activités nautiques : des équipements singuliers dans un cadre remarquable

- La Base nautique de Saint-Laurent-Blangy : ce stade d'eau vive sur la Scarpe constitue un équipement de pointe sans équivalent au Nord de Paris et permet la pratique des disciplines pratiquées en eaux vives : Kayak, Canoë, Raft, Hydrospeed, Hot-Dog, Air-Boat. Il permet à la fois l'entrainement des athlètes du plus haut niveau (base d'entrainement pour les Jeux Olympiques de Londres) mais également l'initiation pour les néophytes dans une pratique de simple loisirs.

La structure dispose d'un parc dans lequel sont proposés d'autres activités complémentaires moins singulières : VTT, Tir à l'arc, Course d'orientation… et d'infrastructure d'accueil : hébergement pour 20 personnes, salles, etc…
Fréquentation (hors club local) : 90 à 100 000 personnes / an.
Toutefois l'activité reste centrée sur une pratique sportive avant tout. Le développement d'activité plus familiale et ludique pourrait être envisagée (pédalo) et des liaisons avec l'Aquarena / Cité Nature envisagées (faire l'aller sur l'eau et le retour à pied).
L'équipement a été complété d'un bassin d'eau plate pour y disputer des compétitions aux normes officielles (8 couloirs de courses, 400 x 700 m). Mais son fonctionnement est entravé par l'envasement de la Scarpe qui nécessite de lourds entretiens de curage et de nettoyage. Cette charge un temps assumée par la Communauté urbaine d'Arras pour pouvoir mieux la contrôler, a été rendue aux Voies Navigables de France en raison du coût trop élevé par rapport aux prévisions. Force est de constater que deux ans après son aménagement, ce bassin d'eau plate est actuellement inutilisable. La régate internationale 2014 a dû être annulée.

- **L'Aquarena** : Ce centre aquatique bénéficie de 4 400 m² intérieurs et propose 4 espaces : des bassins de natation et d'activités aqua-ludiques (toboggan aquatique…), un centre de remise en forme (cardio-training…) et un spa espace détente avec un hammam, saunas, soins, balneo…

Il bénéficie par ailleurs d'une architecture contemporaine singulière et d'une situation aux portes du Val de Scarpe.

Fréquentation 2013 : première année pleine d'exercice : 244 691 entrées dont 70% issues de la Communauté Urbaine d'Arras.

Cet équipement contribue à l'image et à l'attractivité d'Arras même s'il constitue d'abord un équipement de loisir et de sport local. Il peut néanmoins s'inscrire en complément avec des activités plus singulières, soit dans un programme global touristique sur l'arrageois, soit pour des accompagnants.

b. Le Val de Scarpe : un potentiel sous-exploité

- La Scarpe traverse la Communauté urbaine d'Arras. Canalisée en aval, elle est le fil conducteur d'un secteur qui constitue maintenant une zone de loisirs et de nature.
  - Le bassin Méaulens où se pratiquent les joutes nautiques : ce sport traditionnel n'est pas accessible à la pratique pour les touristes mais peut constituer une attraction lors des compétitions (14 juillet, fêtes d'Arras…).
  - Le Val de Scarpe au niveau de l'entrée Nord d'Arras se trouvent également un bowling, des restaurants et de vastes parkings desservant à la fois le Val de Sacrpe et le centre-ville qui se trouve à proximité immédiate. Le site accueille aussi la Foire aux manèges de printemps et des cirques ou autres spectacles forains.
  - Les chemins de halage sont aménagés en revêtement stabilisé propice à la pratique de loisirs : marche, vélo… jusqu'à l'écluse de Fampoux (8 km). Ils desservent des jardins familiaux, la base nautique de Saint-Laurent-Blangy, les parcs publics de Saint-Laurent-Blangy et les espaces naturels sensibles des marais d'Athies, Feuchy et Fampoux (gérés par Eden 62).
  - Le Val de Scarpe « amont » : des connexions en modes doux existent pour relier le Val de Scarpe aval à d'autres parcs et espaces naturels en remontant la Scarpe vers l'amont et le secteur où elle est encore une rivière : les Grandes Praires d'Arras, le parc de la pescherie de Saint-Catherine, le golf d'Arras, le marais de Marœuil (Géré par le Conservatoire d'espaces naturels Nord-Pas de Calais), le bois départemental de Marœuil (géré par Eden 62), le bois d'Ecoivres jusqu'à la zone humide d'Acq. Dans tout ce secteur les connexions sont moins facilement identifiables et des ruptures existent avec des traversées de l'espace urbain. Cette offre est donc moins facilement appropriable par des touristes.

  - Même si elles ne sont pas menées dans une optique touristique les actions pédagogiques de sensibilisation à l'environnement menées par les différents acteurs (Communauté Urbaine d'Arras, Eden 62, CPIE…) peuvent ponctuellement venir enrichir l'offre. De même, les espaces naturels sensibles, dont l'objectif prioritaire de préservation de l'environnement n'est pas toujours compatible avec un développement de la fréquentation, doivent être intégrés aux atouts du territoire. On notera parmi les actions en développement les travaux d'aménagement de la maison forestière du Bois Départemental de Marœuil pour y accueillir des activités pédagogiques (2014/15).

- Le développement du tourisme fluvial (croisières en bateaux à moteur) sur la Scarpe, fortement soutenu par le Conseil Régional par le passé est théoriquement intéressant tant la Scarpe est proche des attraits touristiques. Mais, outre le faible développement régional, il se heurte au fait qu'Arras constitue un « cul-de-sac » sur le réseau existant ce qui oblige d'effectuer un aller- retour de 20 km depuis Douai avec le franchissement de 6 écluses.

La base nautique de Saint-Laurent-Blangy est néanmoins équipée d'une halte nautique permettant aux bateaux de s'amarrer. Il en existait également une dans la darse Méaulens mais elle a été supprimée faute d'usage.

c. Loisirs sportifs générateurs de tourisme

- Le golf **d'Anzin**-Saint-Aubin : Golf 18 trous (avec parcours en 9 trous également) et practice, parcours entièrement bilingue. Dans un cadre remarquable de la vallée de la Scarpe amont. Un projet d'agrandissement avec 9 trous supplémentaires a été envisagé et présenterait un intérêt certain pour développer l'activité.

Cet équipement qui est très apprécié des pratiquants a accueilli durant plusieurs années un open de France féminin. Le golf est couplé avec un complexe hôtel-restaurant.
Le tourisme golfique est une niche très développée avec un fort potentiel de clientèle britannique. L'offre en Nord-Pas de Calais est abondante (19 golfs de plus de 9 trous) et permet

une diversité de pratique et des séjours complets.
Le golf d'Arras est bien inséré dans ce marché mais sans occuper de position leader. Les chiffres de fréquentation ne sont plus communiqués depuis 2004.

De gestion privée, la structure est en déficit. Une grande attention devra être donnée à l'évolution de ce dossier : la société a été placée en situation de redressement judiciaire le 28 mai 2014.

- Aérodrome de Roclincourt : l'aérodrome qui appartient à la Chambre de commerce et d'industrie de l'Artois est doté d'une piste gazonnée 05/23 de 1 000 mètres et d'une aire de stationnement (avions) de 5000 m². Un café/restaurant est présent sur le site. Il occupe une position privilégiée, à moins d'une heure de vol de la Belgique et de l'Angleterre. Il est ouvert à la circulation aérienne publique dans le respect des législations en vigueur. Sauf rares exceptions il n'est pas utilisé pour du transport de voyageurs mais pour une pratique de loisirs aériens. Il accueille surtout différentes pratiques aériennes organisées par des associations regroupant au total plusieurs centaines de pratiquants : avion, ULM (2 clubs dont le 12e club de France, 1er club régional), vol à voile/planeur (1er club de la Région), montgolfière, aéromodélisme. Outre les pilotes de passage faisant halte à Arras, l'aérodrome est fréquenté par des pratiquants de toute la région. Il offre aussi des possibilités de découverte du territoire par les aires en montgolfière, avion ou ULM (survol des champs de Bataille par exemple).

Desservi par la route et isolé au-dessus de Roclincourt, le site ne semble pas très connecté au reste
de l'agglomération. Il est pourtant situé à moins de 3 mn du Val de Scarpe.

- Stand de Tir Arras - Balltrap **(Marœuil)** : cet équipement privé et peu connu des non-initiés offre des infrastructures conséquentes qui en ont font l'un des principaux dans le Nord de la France. Des compétitions nationales importantes s'y déroulent.

Le bruit engendré constitue néanmoins une nuisance sonore à prendre en compte dans les extensions urbaines.

d. Autres loisirs sport / nature principalement utilisés par la population locale mais pouvant connaître un développement touristique

- Les chemins de randonnée : La Communauté urbaine d'Arras est dotée de plus de 300 km de chemins de randonnée balisés et agréés par la Fédération Française de Randonnée Pédestre :

  - 24 sentiers de Petite Randonnée (287 km) : boucles locales d'une distance entre 5 et 25 km. L'ensemble du territoire est maillé par ces chemins à l'exception de quelques communes où les chemins existants n'ont pas permis de créer des sentiers respectant les critères de la
    F.F.R.P. (maximum 30% de bitume hors agglomération, tronçons sur route passante limités, boucle...). Dans ces communes des possibilités de promenade existent néanmoins hors sentiers balisés. Une vérification des évolutions des chemins depuis 2002 (date de création des sentiers balisés) pourrait peut-être faire apparaître de nouvelles possibilités. La cohabitation avec les autres usagers et propriétaires des chemins (agriculteurs, chasseurs, VTT)
  - Itinéraires de Grande Randonnée : ce sont de longs itinéraires qui traversent la France. La Communauté Urbaine d'Arras est traversée de l'Ouest à l'Est par les GR 121 (Bruxelles - Boulogne/Mer) et GR 127 qui en constitue une variante par le Nord et le rejoint juste avant Arras.
  - Un nouvel itinéraire de Grande Randonnée a été mis en place : la Via Francigena qui est un chemin de pèlerinage historique reliant Canterbury (en Angleterre) à Rome. Tombé dans l'oubli on assiste à se renaissance depuis une dizaine d'années avec un balisage du parcours dans les différents pays et départements de France. Encore anecdotiques, les pèlerins sont néanmoins de plus en plus nombreux chaque années (probablement une centaine par an). La pratique des chemins de pèlerinage comme celui de Compostelle est un phénomène de société en progression : les motivations se sont diversifiées

(philosophiques plus que religieuses, prise de recul dans un monde au rythme effréné, défi sportif, attrait culturel…). Le phénomène sur la Via Francigena n'est pas encore comparable à Compostelle mais il mérite une attention. L'arrageois constitue une étape sur l'itinéraire dont le balisage a été adapté à l'évolution des routes : il suit le tracé du GR 127 puis 121 jusqu'au centre d'Arras puis s'en détache pour quitter l'agglomération par le Sud. Il peut aussi être emprunté comme parcours pour rejoindre un chemin de Compostelle. Le développement d'hébergements adaptés aux pèlerins (confort minimum et prix très réduit) fait partie des actions inscrites au Contrat territorialisé de développement durable (CTDD) entre la Communauté Urbaine d'Arras et le Conseil Général 62 qui a développé le balisage du chemin.

- La vélo-route de la mémoire et le tourisme cyclo : la Voie verte Dainville-Saulty s'étend sur 17 km : une ancienne voie ferrée aménagée et réservée aux piétons, cyclistes, rollers et personnes à mobilité réduite. Côté Dainville est connectée à la trame verte et aux réseaux cyclables de l'agglomération mais elle se termine actuellement abruptement à Saulty. Elle constitue pour le moment essentiellement une zone de pratique pour la population. Entièrement goudronnée et rectiligne elle ne convient pas aux pratiquants les plus férus de nature mais elle ravit par contre les rollers, les familles et les personnes en situation de handicap (une section est aménagée pour les mal-voyants).

Le projet prévoit à terme une connexion entre cette portion de voie-verte et les champs de Bataille de la Somme au Sud et un raccordement vers les champs de Bataille du Nord-Pas de Calais au Nord. Ce n'est qu'à cette condition que cet aménagement deviendrait un véritable vecteur de tourisme. Actuellement il ne peut que constituer une activité complémentaire mais probablement pas une motivation en soi. Aucun calendrier n'est prévu pour la poursuite de cette vélo-route.
La poursuite de cette vélo-route vers le Nord serait pourtant très opportune et permettrait de desservir par des modes doux différents sites et centres d'intérêts : espace naturels, sites de mémoire, aérodrome. Plusieurs itinéraires seraient à étudier. Des aménagements sont d'autant plus nécessaires que les rocades entourant Arras forment une barrière parfois difficilement franchissable avec confort et sécurité pour les vélos car déjà empruntés par de gros flux automobiles, particulièrement au Nord. Au-delà de la connexion avec les sites locaux c'est aussi la connexion avec le bassin minier (qui développe sur les terrils tout un réseau de sites dédiés aux sports nature qui bénéficieront d'une image singulière), le Louvre-Lens, Notre-Dame-de-Lorette… Le tracé devra prendre en compte cette diversité d'usages.

Autres activités cyclistes : le Conseil Général a balisé des itinéraires cyclotouristiques dont 5 passent par 16 communes de la Communauté Urbaine d'Arras : *La Gohelle, Le dessus des Loges, La vallée du limaçon, Entre Scarpe et Sensée, Les collines de l'Artois*.
Un autre itinéraire thématique sur les champs de Bataille de la Première Guerre mondiale existe : les circuits des Hauts-Lieux de la Grande Guerre en Artois.
Par contre, il n'existe qu'un circuit VTT balisé mais les sentiers de randonnée sont accessibles aux VTT et le territoire n'offre pas un grand potentiel de développement de cette discipline.

Le développement de cette filière de tourisme cyclotouriste à partir de ces atouts représente une opportunité à condition de renforcer l'hébergement adapté et les services afférents (parkings à vélo, réparation rapide…).

Il existe actuellement deux possibilités de location de vélo :
- Location de vélos urbains, vélos à assistance électrique avec différents points de livraison.
- Locations de VTT à la base nautique de Saint-Laurent.

Ces offres sont peut-être trop méconnues.

- Le poumon vert de la Citadelle **d'Arras** : la citadelle est aussi un lieu de pratique de loisirs nature. Elle est en connexion avec la voie-verte par le Parc Jean Zay d'un côté, puis le val de Scarpe par des itinéraires balisés de l'autre et également avec les espaces verts le long du Crinchon jusqu'à Wailly. Différentes activités y sont possibles.
  - Le bois est aménagé pour la promenade et la découverte de la nature.

- L'Accrobranche Cit'loisirs : site d'activité d'accrobranche dans les arbres dont la particularité est de se trouver dans les douves de la Citadelle d'Arras ce qui lui donne une véritable singularité. Si l'activité est maintenant relativement banalisée en raison du grand nombre de sites aménagés : celui d'Arras a une véritable identité à développer et à mettre en avant plus qu'elle n'est.
- La miellerie pédagogique Cit'Abeille : une passerelle entre l'univers de la nature et de la
détente et celui de la pédagogie et de la gastronomie.
- Lien facile avec le parcours de Marche Nordique balisé de Dainville .

D'autres activités de loisirs viennent compléter cette offre bien que n'ayant pas de singularité particulière et s'adressant plutôt à la population : bowling, paintball, itinéraire équestres, étangs de pêche… On notera toutefois le potentiel intéressant du Domaine des cascades à Wancourt qui mêle un domaine de pêche et de chasse et un espace de réception / restauration.

- Parcs et jardins : la ville d'Arras possède plusieurs parcs et jardins de qualité mais qui ne constituent pas de particularités les distinguant d'autres villes et ne constituent pas un but de visite.

On notera qu'il n'existe pas sur le territoire de jardin reconnu « Jardin remarquable » par le Ministère de la Culture et que seul les jardins de Cité Nature font partie de l'association des « Parcs et jardins du Nord-Pas de Calais ».
Deux autres jardins sont néanmoins répertoriés par le Comité des Parcs et Jardins de France : le jardin botanique *Floralpina* (jardin privé ouvert un jour par an, dans les douves de la Citadelle) et le Jardin *Les Trésors simples* à Agny (jardin botanique pédagogique associatif actuellement recentré sur une activité locale).
Le parc du Château d'Etrun (sur le site d'une ancienne abbaye) est également ouvert annuellement lors des Journées du Patrimoine et sur demande.

- Fleurissement : la politique de fleurissement d'une commune contribue à la qualité des espaces publics et donc à la qualité de la promenade et de l'expérience de visite dans la commune (consciemment ou non), sans pour autant constituer un but de visite en soi.

Plusieurs communes participent au concours des Villes et Villages fleuries qui est une reconnaissance parfaitement identifiée par le public. Ont été distinguées (palmarès 2013) :
- Le jury national a attribué *4 fleurs* à Arras et Saint-Laurent-Blangy.
- Le jury régional a attribué *2 fleurs* à Saint-Nicolas-lez-Arras et *1 fleur* à Tilloy-les-Mofflaines, (et aussi Dainville et Feuchy en 2013).
- Le jury départemental a attribué un Bouquet d'or à Athies, un *Bouquet de bronze* à Thélus et un *Prix de la mise en valeur du patrimoine* à Mont-Saint-Eloi.

- Une mise en tourisme incomplète :

Toutes ces activités représentent un potentiel certain mais elles souffrent d'une communication et de commercialisation globale. Un système d'achat de « pass sport loisirs » pourrait être étudié sur le principe d'une carte à points permettant plus facilement de passer d'une activité à l'autre (acceptée aussi bien à la base nautique, au golf, à l'accrobranche ou pour louer un vélo…).

Une réflexion mérite d'être portée sur la thématique des « accompagnants » des personnes venant pratiquer des sports particuliers qui ne sont pas partagés par le reste de la famille : eaux vives, aviation, tir (ball-trap)… Formaliser, organiser, connecter les sites et les activités pourrait attirer d'avantage de public extérieur en montrant que sur un espace géographique restreint (Val de Scarpe et extensions) tout le monde peut trouver une activité qui lui convienne.

10. LE TOURISME D'AFFAIRES

Vecteur d'images positives et de qualité de vie, le tourisme est un levier majeur de l'attractivité

du territoire qui résulte du croisement de plusieurs enjeux car il compose avec ses différentes qualités (accessibilité, logement, image, activités…).

• Définition :

Le tourisme d'affaires est l'industrie des rencontres et évènements professionnels. Ce secteur d'activités regroupe plusieurs activités différentes ayant leurs spécificités :

- Les foires et salons.
- Les évènements d'entreprises : séminaires, incentives (action destinée à renforcer la motivation et la cohésion d'équipe), évènementiels (action de communication) et autres réunions d'entreprises.
- Les congrès (y compris hors entreprises) et conventions d'entreprises.

On y ajoute également les voyages d'affaires et déplacements professionnels individuels.

Le secteur du tourisme d'affaires est extrêmement concurrentiel, d'autant plus avec la conjoncture actuelle qui a pour conséquence une tendance de fond : moins de réunions, moins loin, moins longtemps (éviter les nuitées), moins d'activités annexes à la réunion.

Pour autant, le nombre de destinations qui se positionnent sur ce marché ne cesse d'augmenter (plusieurs palais des congrès très ambitieux en construction en France dont un à Valenciennes).

Quelques chiffres sur le secteur en France : *Données Atout France 2011*
Le tourisme d'affaires représente 7 % du PIB, 1 million d'emplois directs, 120 centres de congrès, 2 000 structures d'accueil, 80 parcs des expositions, 54 « villes de congrès ».

Quelques données sur le secteur dans le Nord-Pas de Calais : *Données 2012 CRT*
17 386 manifestations accueillies, 810 383 participants, 5 destinations identifiées au sein du Bureau Régional des Congrès (Nord France Convention Bureau) : Lille métropole (qui concentre 57% de l'activité), Le Touquet, Dunkerque, Arras et Valenciennes. Mais d'autres villes ou établissements accueillent aussi une partie de cette activité.

Dans les hôtels la clientèle affaires est majoritaire avec 60 % de l'hébergement. Le cœur de l'activité (75%) est composé de réunions :

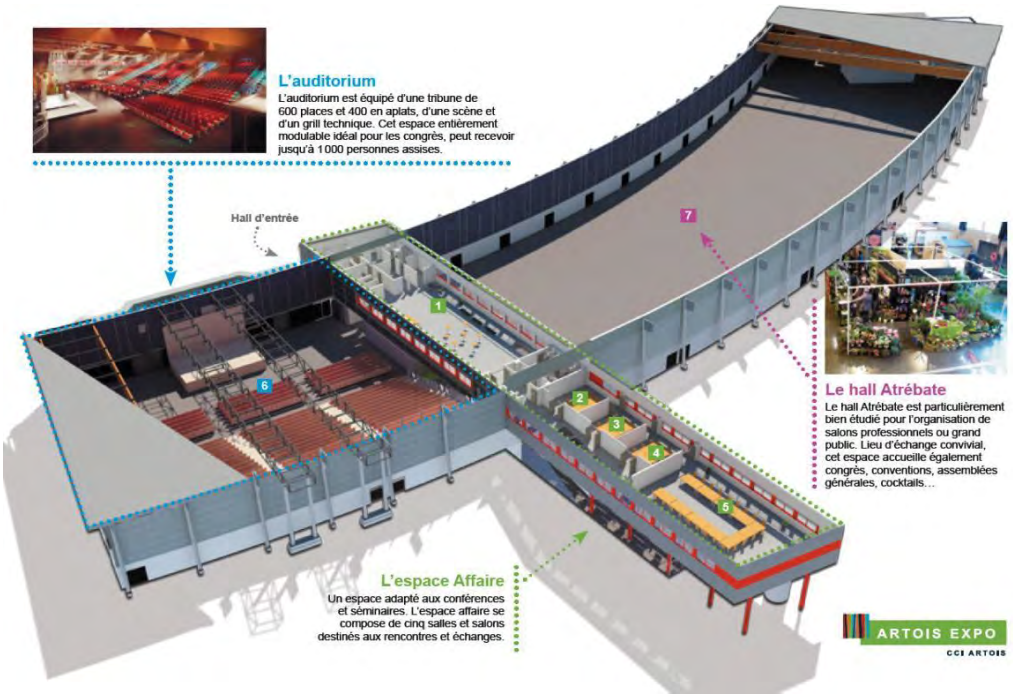
- sur journée ou demi-journée (77%)
- de moins de cinquante personnes (80 %),
- organisées par des entreprises (70%),
- du Nord de la France (73 %)
- dans des hôtels (71%)
- où ils ont leurs habitudes (70%).

a. Les principaux équipements

• Artois Expo : parc des expositions et centre de congrès comprenant :

- deux halls 4 300 m² et 1 200 m² entièrement modulables. Le second peut être aménagé en
  auditorium de qualité d'une capacité de 1 000 personnes assises.
- cinq salles de réunions et des espaces communs d'accueil

D'importants travaux de modernisation ont été réalisés en 2013.
Atouts supplémentaires : accès (proximité gare TGV, autoroutes et centre-ville), parking gratuit 800
places, rapport qualité/prix face à la concurrence régionale sur ce type d'équipements.



Autour de la gare :

- World Trade Center - Atria / Hôtel Mercure : centre de congrès couplé à un hôtel restaurant 4 étoiles de 80 chambres. Auditorium de 300 places, 6 salles de réunions + espaces modulables. Cet ensemble accueille le World Trade Center Lille-Arras.
- Hôtel Holiday Inn : Hôtel 3 étoiles de 98 chambres avec 3 salles de réunion.
- Deux hôtels à proximité possèdent aussi des salles de réunion : le Carnot (2**) et le Moderne.

Des hôtels positionnés Tourisme d'Affaire :

- **L'Univers** : hôtel – restaurant 4 étoiles avec 5 salles de réunions et 38 chambres dans un cadre patrimonial. (Arras centre).
- Arras Golf Resort : golf, hôtel 3 étoiles de 61 chambres avec restaurant et 5 salles de séminaire et réunion. (Anzin-Saint-Aubin).
- **L'Aquarium** : hôtel de 43 chambres (non classé anciennement 2 étoiles) avec restaurant et salles de réception/séminaire, limitrophe à la Communauté Urbaine d'Arras (mais en dehors à Fresnes-
lès-Montauban) : idéalement situé à la croisée des autoroutes, placé dans une gamme inférieure.

Salon de réception et séminaire avec service traiteur en périphérie d'Arras :

- Le Pré fleuri : 3 salons, cadre patrimonial, grand parking.

Des lieux d'exception : pour les clients à la recherche de lieux originaux et valorisant (segment du tourisme d'affaire), différents lieux culturels peuvent être privatisés pour accueillir des évènementiels de tourisme d'affaire (séminaire de prestige, soirées…).

- Cité Nature : disposant de grands espaces, l'équipement accueille régulièrement des entreprises.
- Musée des Beaux-Arts : le réfectoire et le cloitre, qui n'accueille pas de collections permanentes, sont fréquemment le cadre de soirées de prestige. Notamment à l'occasion des grandes expositions (Versailles) dont la visite privée est alors proposée.
- Base nautique de Saint-Laurent-Blangy : associé aux activités sportives originales qu'elle propose, la base dispose de petites salles de réunion au cœur d'un site classé pittoresque.
- Le théâtre **d'Arras** : pourrait potentiellement être utilisé.

D'autres établissements sont répertoriés dans le répertoire élaboré par la Chambre de commerce et d'industrie, même si leur activité en tourisme d'affaire est moins importante.

Autres hôtels disposant de salles de réunions en périphérie d'Arras :

- Le Manoir de Gavrelle (3 étoiles)
- Le Campanile (3 étoiles).
- La belle étoile (2 étoiles)
- Le Balladins (2 étoiles)

Salons de réception ou restaurant en périphérie d'Arras:

- Les Jardins de Saint-Laurent : restaurant avec 2 salles de réception.
- Le clos Saint-Aubin : salle de réception.
- Le Royal Variétés : restaurant cabaret pouvant accueillir des réunions.
- Tomate Cerise (Arras) : restaurant.
- La nouvelle auberge (Beaurains) restaurant.

En milieu rural :

- La ferme des menhirs : salle de réception dans un cadre patrimonial. (Acq)
- Le domaine des cascades : restaurant et étang de pêche pouvant accueillir des réunions. (Wancourt)

b. Les atouts de la Communauté urbaine d'Arras

L'attractivité du tourisme d'affaires tient à plusieurs atouts du territoire :

- Accessibilité routière et ferroviaire,
- Equipements de qualité dans les différentes catégories.
- Tissu économique dynamique.
- Cadre patrimonial et offre culturelle/sportive complémentaire très riche.

c. Les faiblesses de la Communauté urbaine d'Arras

- Au-delà de ses atouts, le territoire dispose d'une capacité d'hébergement limitée constituant une faiblesse dans ce secteur du tourisme d'affaires. Ceci permet difficilement de loger les participants d'un évènement dans les mêmes conditions et la même gamme d'hôtels et engendre parfois un fractionnant dans plusieurs établissements. Dans ces conditions il est difficile d'accueillir des congrès résidentiels de plus de 300 personnes.
-
- Par ailleurs, le cadre patrimonial prestigieux de la destination est susceptible d'attirer une clientèle haut de gamme qui trouve là-aussi une capacité d'hébergement restreinte : pas de 5 étoiles, 137 chambres en 4 étoiles dont seulement 38 dans un établissement « de charme » avec un cadre patrimonial dans l'esprit de la ville.
- La présence d'une forte clientèle professionnelle individuelle habituelle plus rémunératrice que les groupes (à qui il faut concéder des tarifs avantageux pour les attirer) rend réticent les hôteliers à accepter de réserver toutes leurs chambres pour accueillir un groupe qui ne viendra qu'une fois s'ils risquent de refuser leurs clients individuels habituels.

Ainsi l'offre d'hébergement apparaît comme le principal frein au développement du tourisme de congrès ou des séminaires résidentiels pour de grands groupes. Pour autant, le marché très concurrentiel de ce secteur ne garantit pas à lui-seul que les d'hôtels supplémentaires nécessaires à l'accueil de congrès de plus de 500 personnes seraient rentables tout au long de l'année car ce type d'évènement reste ponctuel.

11. LES EFFETS DES « MARQUES » ET DES LABELS

En tourisme comme dans les autres secteurs commerciaux, le public de masse est extrêmement sensible aux « marques » qui sont perçues comme des gages de qualité.

a. Inscription sur la Liste du Patrimoine mondial de **l'UNESCO.**

Le beffroi d'Arras y a été inscrit en 2005 en tant que l'un des 55 « beffrois de Belgique et de France ».
La citadelle d'Arras y a été inscrite en 2008 en tant que l'une des 12 « fortifications de Vauban ».

Les effets de l'inscription sont de plusieurs ordres :

- Notoriété et médiatisation : Arras ayant piloté la candidature des beffrois de France, elle est probablement l'une des villes ayant bénéficié le plus des retombées médiatiques qui sont nombreuses en France.
- Fréquentation : le label UNESCO a en général un effet dopant sur la fréquentation des sites, ne serait-ce que par les effets de la médiatisation. Mais cet effet n'est pas toujours aussi spectaculaire que l'on pourrait le penser. Premièrement, à chaque nouvelle inscription l'effet UNESCO se dilue un peu plus. En 2014 le nombre de biens inscrits sur la Liste dans le monde a dépassé les 1000 dont 39 en France, 22 dans le Benelux, 28 au Royaume-Uni, 39 en Allemagne, 50 en Italie et 44 en Espagne… soit bien trop pour être tous inscrits au programme de visite des touristes internationaux en Europe. D'autant plus lorsque l'on considère qu'un bien inscrit peut- être composé de plusieurs sites comme c'est le cas pour les beffrois (55) ou la citadelle (12)… sans compter les 109 sites du Bassin minier du Nord-Pas de Calais voisin. Toutefois, le label UNESCO reste une bonne façon d'attirer l'attention du visiteur et de se démarquer des 14 000 Monuments Historiques français ou des 179 Villes d'Art et d'Histoire.

Dans le cas des sites d'Arras, le Beffroi a gagné 30 % de fréquentation dans les années qui ont suivi le classement mais on ne peut imputer ce résultat à l'effet UNESCO seul car il a coïncidé avec la restauration du beffroi lui-même et aux résultats des différents efforts de développement de la destination.

De même, l'impact sur la fréquentation de la Citadelle n'est pas lisible car le classement a coïncidé avec le départ de l'armée qui a entrainé dans un premier temps une fermeture complète du site à la visite (alors qu'on pouvait y faire des visites guidées dans des conditions assez limitées) puis une ouverture en libre accès (et sans système de comptage des visites). La mise en tourisme du site n'intervenant qu'après plusieurs phases de sécurisation, d'aménagement et de mise en valeur il est trop tôt pour évaluer l'impact final. Néanmoins le site présente un potentiel de fréquentation certain. Dans ce contexte concurrentiel fort, le fait que la ville d'Arras puisse revendiquer deux sites UNESCO appartenant à deux biens différents est un atout qui pourra être exploitée mais qui est pour le moment éclipsée par les autres « marques touristiques » présentes sur le territoire.

- Protection : bien que n'ayant aucun effet réglementaire supplémentaire à la législation des Monuments Historiques qui s'appliquait avant le classement UNESCO, celui-ci entraine une vigilance accrue des pouvoirs publics et l'obligation d'établir et d'appliquer un plan de gestion garantissant à l'UNESCO l'intégrité du bien et de sa zone tampon.
- Prestige : dans la lignée de l'impact médiatique. Le double label constitue une plus-value indéniable pour l'attractivité du territoire. Le projet de reconversion de la Citadelle aurait été plus difficile sans le label et a poussé la collectivité vers un niveau d'excellence pour l'ensemble du projet.

b. Le Louvre Lens

Le déficit de développement touristique de Lens et du bassin minier a entrainé la création du concept de destination « Autour du Louvre Lens » (à 30 mn autour du Louvre Lens) qui réunit concrètement les Offices de Tourisme des territoires Lens-Liévin, Arras, Artois Comm (Béthune) et Douaisis.
L'impact du Louvre Lens sur la fréquentation d'Arras reste encore difficile à mesurer moins de deux ans après son ouverture.
Les chiffres exceptionnels de l'année d'ouverture avec 900 000 visiteurs sont à relativiser, la fréquentation devrait redescendre au niveau de l'objectif initial de 500 000 visiteurs par an dès 2014. Une *Etudes sur le comportement des visiteurs du Louvre Lens* a été menée durant l'été

2013 par la plateforme collaborative des Offices de Tourisme de la Destination Autour du Louvre Lens. Elle confirme l'importance des visiteurs de la région (40%) et des excursionnistes (25%) : seuls 35% séjournent. Lille est la première destination choisie pour l'hébergement et pour des visites complémentaires, Arras venant en 3e position.

L'hébergement se fait autant dans la famille qu'à l'hôtel (35%) mais aussi en chambres d'hôtes (7,5 %) et meublé (7%).

Ces tendances confirment que le Louvre Lens a indéniablement un impact bénéfique sur l'arrageois mais que celui-ci est relativement diffus et ne constitue pas un raz-de-marée.
La complémentarité Arras/Louvre Lens est confirmée par le succès de la formule de package proposée par l'Office de Tourisme d'Arras couplant les visites du Louvre Lens et de l'exposition Versailles avec déjeuner dans l'arrageois.

c. Le château de Versailles à Arras

Le partenariat organisé avec le château de Versailles a véritablement dopé la fréquentation de la destination (voir section sur le tourisme culturel) et attiré un public exigeant, sensible à la marque d'excellence que constitue « Versailles » et au caractère exceptionnel et exclusif, notamment en provenance d'Ile-de-France ou de la métropole Lilloise. L'impact de la « marque » a été flagrant dans les packages de visite pour les groupe du Louvre Lens que l'Office de Tourisme d'Arras commercialise systématiquement combinés avec des prestations sur le territoire arrageois : alors que la meilleure combinaison complémentaire semblait être une visite de ville et de ses sites UNESCO, c'est très nettement la visite *Versailles* qui a été plébiscitée.

d. Main Square Festival (MSF)

Le premier intérêt du MSF est le gain de notoriété d'Arras sur le plan national et international auprès d'un public différent (plus jeune ou avec des centres d'intérêt différents) du public habituel de la destination ou des cibles habituelles de nos vecteurs de notoriété (patrimoine, autres « marques », ami bidasse, Terres en fête…). L'image véhiculée est, de plus, globalement valorisante et cohérente avec la destination (dynamique, cadre patrimonial d'exception). Même si cela n'est pas suffisant pour déclencher des visites, cette nouvelle notoriété améliore l'efficacité des autres actions de promotion (actuelle ou future). Si l'on considère le public actuel de la destination, les festivaliers sont nos visiteurs de demain (dans 10/20 ans). Le fait qu'ils connaissent déjà la ville nous prépare le terrain pour les y faire venir ou revenir.
Même si les festivaliers profitent peu de leur venue à Arras pour y faire d'autres activités, ils consomment néanmoins des prestations sur le territoire (hébergement, restauration (même si la majeure partie se fait dans l'enceinte du festival). La découverte de la ville leur laisse une image positive et les incite à revenir à une autre occasion (il est encore un peu tôt pour le mesurer, le festival n'ayant pris sa dimension que depuis 2006).
L'expérience acquise pour l'organisation du festival dans la ville permet d'organiser plus facilement d'autres manifestations (Tour de France…).

G. Synthèse des Atouts-Faiblesses

Atouts	Faiblesses
- Une tertiarisation de **l'éc**onomie significative avec une tendance récente 2008-2012 qui confirme le dynamisme de ce secteur. - Un secteur de **l'économie** sociale et solidaire (ESS) et un secteur des services à la personne (SAP) bien présents sur le territoire. - Une offre commerciale globale importante, et notamment structurée par le Pôle commerçant de centre-ville d'Arras (offre dense) et par les trois Pôles commerciaux périphériques (Pôles Arras Ouest & Bonnettes, Pôle Long Champs-Boréal Parc et Pôle Dainville / Arras). - Une offre commerciale de centre-ville (grâce aux enseignes locales) qui permet de différencier le centre-ville d'Arras des autres polarités commerciales tels que les centres commerciaux périphériques. - Une filière touristique en croissance et portée par le tourisme urbain, le tourisme de mémoire, le tourisme Culturel, le tourisme de nature, bien être et loisirs (Val de Scarpe). - L'apparition de formes innovantes de travail avec des espaces de « coworking » (Citadelle). - Des centres de recherche spécialisés dans **l'agriculture** et **l'agroalimentaire** : **l'INRA** (Institut National de la Recherche Agronomique) , l'ADRIANOR (centre de ressources technologiques pour les entreprises agroalimentaires), le CNPPT (Comité nord plants de pomme de terre :laboratoire d'analyses pour végétaux), **l'APEF** (Association des Producteurs d'Endives de France spécialisée en connaissance, recherche, développement et promotion de l'endive), **l'INRACQ** (Institut de Recherches Appliquées au Contrôle de la Qualité) spécialisé en accompagnement des métiers de la bouche et en activité de recherche scientifique de substituts d'ingrédients.	- Un poids important du tertiaire et notamment de **l'emploi** public qui pourrait fragiliser le territoire en cas de changements structurants nationaux et régionaux (phases ultérieures de décentralisation, disparition éventuelle des conseils généraux, fusions des régions etc…) : sur la période 2008- 2012, l'enseignement a perdu 138 emplois privés). - Un tissu commercial qui subit fortement la concurrence des grands pôles régionaux extérieurs (dont celui de Noyelles-Godault) et une sur-offre potentielle dans l'ensemble du territoire. - De nouveaux modes de consommation qui fragilisent les activités commerciales de centre-ville et génèrent une croissance de la vacance commerciale. - Un manque de locomotives commerciales dans le centre- ville d'Arras qui limite l'attractivité du site.

IV. Le Secondaire : Construction et industrie

A. Caractéristiques principales et évolutions

1. CARACTERISTIQUES PRINCIPALES

Définition de l'INSEE : le secteur secondaire comprend les activités industrielles et de construction.

Le secteur Secondaire représente 12,5 % du nombre des établissements en 2015 (1028 établissements) et 15 % des effectifs salariés en 2015 (8 314 emplois).

Ces emplois se répartissent de la manière suivante :
- 5 375 emplois dans le secteur de l'industrie.
- 2 939 emplois dans le secteur de la construction

2. EVOLUTIONS DE L'EMPLOI

D'après l'INSEE, sur la période 1999-2010, le secteur Secondaire (Industrie et Construction) a créé 264 emplois (+2,7%). Ce secteur relativement bien résisté grâce au secteur de la construction (+323 emplois) qui compense la perte des emplois industriels (-59 emplois). Le poids économique de ce secteur dans l'ensemble de l'économie a cependant diminué de 1,3 points pour passer de 19,3% de l'emploi total en 1999 à 18% en 2010.

D'après l'Agence Centrale des Organismes de Sécurité sociale, sur la période 2008-2012, le secteur Secondaire (Industrie et Construction) a perdu 779 emplois salariés privés entre 2008 et 2012 (-8,7 %)
.
- Le secteur de l'Industrie est concerné à hauteur de -529 emplois (-9,3%).
- Le secteur de la Construction est concerné à hauteur de -250 emplois (-7,7 %)

A l'échelle régionale, la tendance est également à la baisse (-10 % des effectifs).

B. La construction

1. CARACTERISTIQUES GENERALES

D'après les données Chambre de commerce et d'industrie et Altares, environ 60% des emplois du secteur sont situés dans les 34 Pôles **d'Activités** (PA) du territoire dont 6 sont d'ailleurs spécialisés (1er poste des effectifs) dans cette filière d'activités à savoir :

- le PA des Filatiers & Route de Béthune (Anzin et Sainte-Catherine)
- le PA des Longs Champs (Beaurains)
- le PA du 14 Juillet et des Chemins croisés (Saint-Laurent Blangy)
- le PA de la Gare de Mont Saint-Eloi
- le PA du Port Fluvial de Saint-Nicolas
- le PA d'Acq

Le secteur de la Construction est principalement orienté vers les établissements de Travaux de construction spécialisés (85,6 % établissements et 77 % des emplois salariés).

Les établissements du génie civil représentent 7,2 % des établissements et 15,1% de l'emploi salarié. Les établissements de construction de bâtiments représentent 9,2 % des établissements et 7,9% de l'emploi salarié.

Nombre d'établissements et effectifs salariés dans les établissements du secteur de la Construction
dans la Communauté urbaine d'Arras en 2011

	Construction de bâtiments	Génie civil	Travaux de construction spécialisés	Total
Etablissements en 2011 (Nombre)	50	39	453	542
Effectifs salariés en 2011	248	477	2426	3151

Source : Insee, Clap

2. LA TENDANCE 2008-2012

D'après l'Agence Centrale des Organismes de Sécurité sociale, la tendance 2008-2012 indique une baisse de -7,7 % de l'emploi salarié privé dans la construction (-250 emplois). C'est le secteur de la construction de bâtiment qui a été le plus affecté durant cette période (-99 emplois) soit près du tiers des effectifs. Le secteur des Travaux de construction spécialisés, principal secteur de la construction a beaucoup résisté avec une diminution de -3,4 % de ces effectifs. Quant au secteur du Génie Civil, il enregistre une baisse significative de -13,7 % de ses effectifs (-68 emplois).

La dynamique passée de ce secteur était en partie liée à l'évolution de la population et à la vitalité du marché immobilier. Demain, le marché de la réhabilitation et de la rénovation énergétique pourrait créer une nouvelle dynamique et permettre de faire face à la morosité du marché immobilier actuel.

C. L'industrie

1. CARACTERISTIQUES GENERALES

Le secteur industriel considéré dans son ensemble (en dehors du secteur de la Construction) représente 10,2 % de l'emploi salarié (soit environ 5 375 emplois), contre 16,2% en Nord-Pas de Calais et 14,6 % en moyenne en France.

Sur la période 1999-2010 (données INSEE), le secteur industriel a relativement bien résisté puisqu'il n'a perdu « que » 59 emplois (au lieu de travail) soit une baisse de seulement 0,9 %, contre une baisse de -14,4 % en moyenne en France, et une baisse de -20,9 % en Nord-Pas de Calais sur la même période.

D'après les données Chambre de commerce et d'industrie et Altares, environ 34% de ces emplois seraient situés dans les 34 Pôles **d'Activités** (PA) du territoire dont 8 sont d'ailleurs spécialisés (1er poste des effectifs) dans cette filière d'activités à savoir :

- le PA Arras Est - 3 Fontaines - Hermitage (Arras et Saint-Laurent)
- le PA Artoipôle (Monchy et Wancourt)
- le PA d'Häagen Dazs (Tilloy les Mofflaines)
- le PA des Alouettes (Saint-Nicolas)
- le PA Gare de Maroeuil
- le PA SIO (Saint-Laurent)

- PA d'Athies
- PA Tereos (Boiry Sainte-Rictrude et Boisleux au Mont)

2. LA TENDANCE 2008-2012

D'après l'Agence Centrale des Organismes de Sécurité sociale la tendance 2008-2012 indique une baisse de -9,3 % de l'emploi salarié privé industriel (-529 emplois) dans la Communauté urbaine d'Arras. C'est le secteur de l'industrie manufacturière qui a été le plus affecté durant cette période (-551 emplois). Malgré cette baisse des effectifs, le nombre d'établissements a légèrement progressé (+1,6 %). La baisse générale de l'emploi industriel est notamment due au secteur de l'Industrie chimique qui a perdu 301 emplois en 2012 (pour un seul établissement) soit la moitié des emplois de la filière du territoire.

3. LES DEUX SECTEURS INDUSTRIELS DYNAMIQUES : INDUSTRIE AGROALIMENTAIRE ET INDUSTRIE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE L'ENERGIE

a. L'industrie Agroalimentaire

Préalable :
D'après l'INSEE, depuis 2008, les industries agricoles et alimentaires (appelée communément Industries Agroalimentaires) sont regroupées dans le poste C1 du niveau A17 de la Nomenclature agrégée qui contient 45 codes NAF[10]. Il **s'agit** des industries de fabrication de denrées alimentaires, de boissons et de produits à base de tabac. Cette typologie présente certains inconvénients. En effet, certains libellés d'activité « Code NAF ») correspondent à des activités de commerce de proximité (boulangerie ou pâtisserie par exemple).

Les principaux employeurs dans le secteur de l'industrie agroalimentaire :

Raison sociale	Ville	Effectif	Libellé
HAAGEN DAZS ARRAS	TILLOY LES MOFFLAINES	350	Fabrication de glaces et sorbets
DESSAINT CREPES	WANCOURT ET MONCHY	150	Fabrication d'autres produits laitiers
SOCIETE INDUSTRIELLE DES OLEAGINEUX (SIO)	SAINT LAURENT BLANGY	109	Fabrication d'huiles et graisses raffinées
PANAVI (CROUSTIFRANCE)	MONCHY LE PREUX	95	Fabrication industrielle de pain et de pâtisserie fraîche
PANAVI (CROUSTIFRANCE)	ATHIES	68	Fabrication industrielle de pain et de pâtisserie fraîche
SANDERS NORD	SAINT LAURENT BLANGY	20	Fabrication d'aliments pour animaux de ferme
FISHCUT	SAINT LAURENT BLANGY	61	Transformation et conservation de poisson, de crustacés et de mollusques
INGREDIA	ARRAS	54	Fabrication d'autres produits laitiers
SOUP'IDEALE	ARRAS	44	Fabrication d'autres produits alimentaires n.c.a.
CHATEAU BLANC	TILLOY LES MOFFLAINES	27	Fabrication industrielle de pain et de pâtisserie fraîche
FRANCE MELASSES	ARRAS	25	Fabrication d'aliments pour animaux de ferme

FOOD' IN'OVATIONS[11]	MONCHY LE PREUX	19	Services des traiteurs
VANDEVILLE MICHEL	TILLOY LES MOFFLAINES	15	Transformation et conservation de la viande de boucherie
ETABLISSEMENTS GHEERBRANT	SAINT NICOLAS	14	Meunerie
LA LEGUMERIE DE LA COTE D'OPALE	FEUCHY	10	Fabrication d'autres produits alimentaires n.c.a.

Source : CRCI 2014 et Société.com

Le secteur agroalimentaire est devenu au fil des années une véritable spécificité économique, que ce
soit en termes d'effectifs salariés, ou en termes d'établissements.

La structuration progressive d'un pôle agro-alimentaire s'appuie également sur :

- L'implication du territoire dans deux pôles de compétitivité régionale dans ce domaine (« Nutrition, Santé, Longévité », pour lequel le territoire est éligible à exonération fiscale au titre de la Recherche et Développement, et « Industrie et Agro-Ressources »), ainsi que sur la présence d'une pépinière d'entreprises spécialisée dans ce domaine.

- La présence de centres de ressources et de recherches implantés localement, notamment :
  - l'Institut National de la Recherche Agronomique (INRA)
  - l'ADRIANOR : centre de ressources technologiques pour les entreprises agroalimentaires)
  - le Comité nord plants de pomme de terre : Laboratoire d'analyses pour végétaux (pommes de terre)
  - l'association des Producteurs d'Endives de France (APEF) spécialisée en connaissance, recherche, développement et promotion de l'endive.

  - l'Institut de Recherches Appliquées au Contrôle de la Qualité (INRACQ) : spécialisé en accompagnement des métiers de la bouche et en activité de recherche scientifique de substituts d'ingrédients.

- Les synergies que cette filière entretient avec d'autres secteurs d'activités, notamment l'agriculture, le commerce de gros, le stockage, la logistique et le conditionnement, la fabrication d'intrants industriels. Peuvent être citées par exemple les entreprises Knauf Industrie Nord à Dainville (une cinquantaine de salariés) et Alcan Packaging Food à Arras (une centaine de salariés, en dépit d'une restructuration récente), qui toutes deux fabriquent des emballages pour l'agroalimentaire.

b. **L'industrie** de **l'environnement** et de **l'énergie**

D'après l'Agence Centrale des Organismes de Sécurité sociale, les effectifs salariés privés de cette industrie ont progressé de 22 (+3,1%) entre 2008 et 2012 pour atteindre un effectif de 732 salariés en 2012.

Les 12 établissements de 10 salariés ou plus dans le domaine de l'environnement et de l'énergie :

Raison sociale	Ville	Effectif	Libellé
ELECTRICITE RESEAU DISTRIBUTION	ARRAS	250	Distribution d'électricité
VEOLIA EAU COMPAGNIE GENERALE DE	ARRAS	109	Captage, traitement et distribution d'eau
GDF SUEZ	ARRAS	80	Production de combustibles gazeux
VEOLIA EAU COMPAGNIE GENERALE DE	TILLOY LES MOFFLAINES	76	Captage, traitement et distribution d'eau
GDF SUEZ ENERGIE SERVICES	SAINT LAURENT BLANGY	54	Production et distribution de vapeur et d'air conditionné

SEDE ENVIRONNEMENT	ARRAS	42	Collecte et traitement des eaux usées
ELECTRICITE RESEAU DISTRIBUTION	DAINVILLE	39	Distribution d'électricité
DALKIA FRANCE	ARRAS	38	Production et distribution de vapeur et d'air conditionné
ELECTRICITE DE FRANCE	ARRAS	35	Distribution d'électricité
GRDF	ARRAS	33	Distribution de combustibles gazeux par conduites
OTV - EXPLOITATIONS	ARRAS	32	Collecte et traitement des eaux usées
DAINVILLE RECYCLAGE	DAINVILLE	13	Démantèlement d'épaves

Source : CRCI 2014

[11] L'entreprise FOOD' IN'OVATIONS bien que classée en code NAF 5621Z / Services des traiteurs dans la base de données CRCI est reclassée ici en 1085Z - Fabrication de plats préparés (cf numéro de SIRET)

4. LES SOUS-SECTEURS INDUSTRIELS FRAGILISES

Les deux sous-secteurs industriel suivants constituent des secteurs spécifiques en ce qu'ils représentent un nombre important d'emplois. Ils sont très fragiles car ne reposent que sur un nombre très restreint d'établissements de grande taille. De plus, la tendance 2008-2012 indique qu'ils sont nettement en perte de vitesse.

a. **L'industrie** Chimique

D'après l'Agence Centrale des Organismes de Sécurité sociale, l'industrie chimique a perdu 301 emplois entre 2008 et 2012 soit une baisse de 52% des effectifs. En 2012, le territoire compte encore 4 établissements pour 278 emplois. Les principales entreprises sont PLASTIENVASE FRANCIA (Arras), CECA SA (SAINT LAURENT BLANGY) et SOFICOR - M-DER (MAROEUIL).
A noter que la fermeture en mai 2012 de l'usine Meryl Fiber (usine de Fabrication de fibres artificielles ou synthétiques) à Saint-Laurent-Blangy a engendré la suppression d'environ 343 emplois, soit environ la moitié des emplois de cette industrie existants en 2011 dans la Communauté urbaine d'Arras.

b. **L'industrie** de Fabrication **d'équipements** électriques

D'après l'Agence Centrale des Organismes de Sécurité sociale, les effectifs salariés privés de cette industrie ont diminué de -97 (-10,5%) entre 2008 et 2012 pour atteindre un effectif de 828 salariés en 2012.
D'après la CRCI, la seule entreprise ENERSYS SARL située à Arras spécialisée en Fabrication de piles et d'accumulateurs électriques possède un effectif de 683 employés.

D. Synthèse des Atouts-Faiblesses

Atouts	Faiblesses
- Un poids important du secteur de la construction et du secteur de **l'indu**strie de **l'environnement** et énergie) et en croissance. Ces deux secteurs pourraient être dynamisés sur le long terme par le déploiement progressif des nouvelles normes énergétiques de construction et de réhabilitation et par la mise en œuvre progressive d'une troisième révolution industrielle (cf Master Plan Rifkin régional). - Un positionnement fort du territoire sur la filière Agroalimentaire - Sur le territoire de la CUA, le secteur de **l'Artisanat** est très présent, dynamique et en croissance. Les secteurs du service et bâtiment sont particulièrement bien représentés avec respectivement. L'artisanat de production et d'alimentation viennent compléter le panorama. - Au travers de l'apprentissage, l'artisanat est un important pourvoyeur de compétence et d'emploi . - Un territoire qui offre des espaces fonciers disponibles et aménagés à destination des artisans.	- Une industrie qui a vu son importance reculer - Une baisse importante des effectifs salariés privés sur la période 2008-2012 (-779 emplois/-8.7%) - Un secteur de la construction fragilisé (secteur du bâtiment et du génie civil) et confronté à une évolution des qualifications environnementales. - Des sites SEVESO (Primagaz et CECA) qui à travers leurs PPRT respectifs imposent des contraintes fortes pour les autres établissements **d'activités** implantés à proximité, pour les tracés des projets routiers (contournement Ouest et Est) et pour le développement urbain de **l'agglomération** en général. Ces deux établissements (Primagaz et CECA) ont un impact global territorial très élevé.

V. L'agriculture

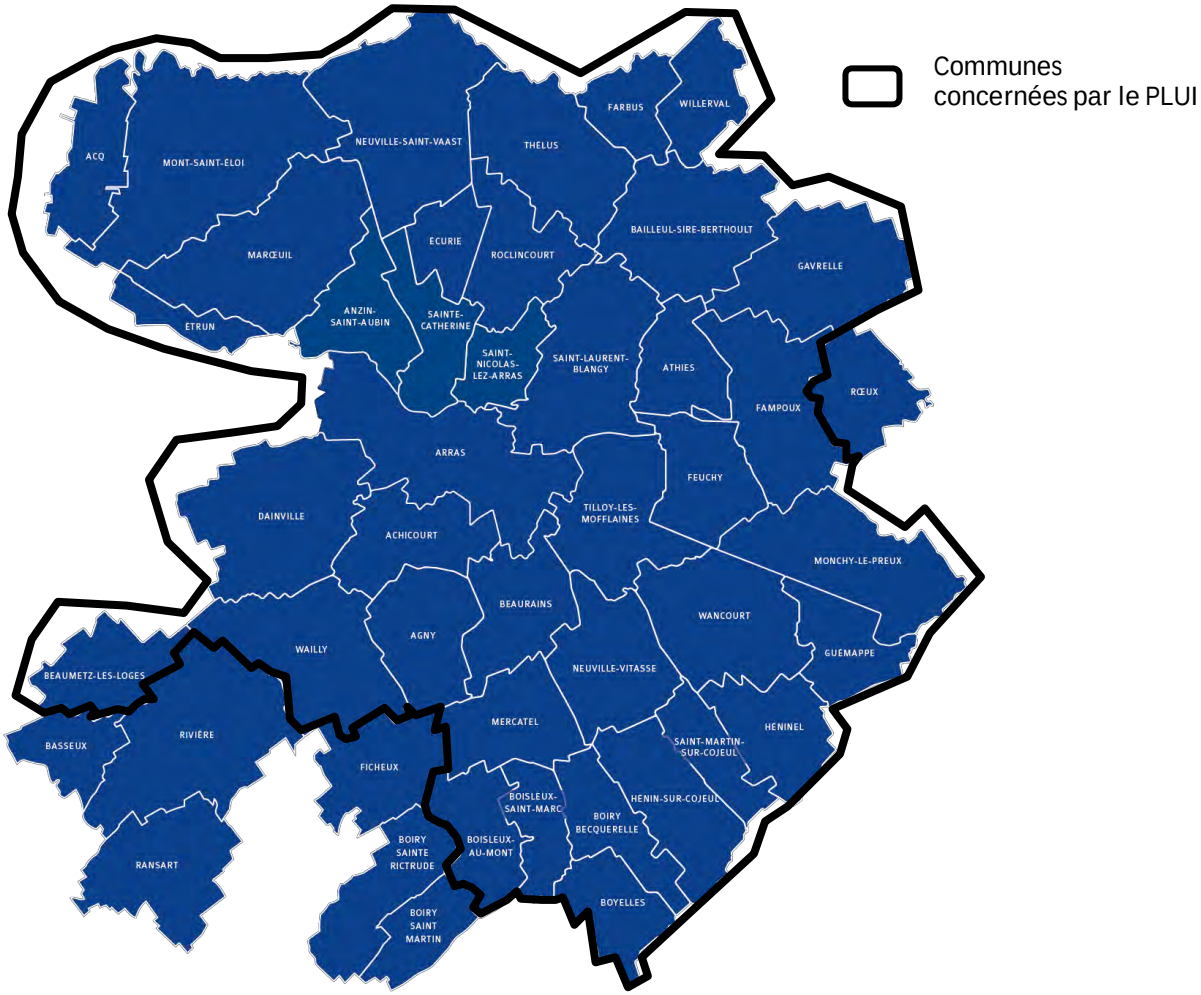
A. Préalable

La Communauté Urbaine d'Arras est un Etablissement public de coopération intercommunale composé depuis le 1er janvier 2017 de 46 communes. Mais le présent document prend en compte les 39 communes de l'ancienne CUA (1er Janvier 2013).

Les 39 communes regroupent 101 860 habitants (2012) sur 263,26 Km², soit une densité moyenne de 596 hab/Km².

Le territoire est structuré autour d'Arras, ville centre, de 9 communes périurbaines que sont Anzin Saint Aubin, Sainte Catherine, Saint Nicolas, Saint Laurent Blangy, Tilloy les Mofflaines, Beaurains, Achicourt, Agny et Dainville et de 29 communes rurales.

La Communauté urbaine d'Arras se situe à la porte sud de la Région Nord Pas de Calais, au carrefour des axes reliant l'Europe du nord au Bassin Parisien : A1, A26, lignes TGV. Ces grands axes structurants confèrent à ce territoire une bonne accessibilité et facilitent les échanges avec des grandes agglomérations voisines.



Source : Communauté urbaine d'Arras

La Communauté urbaine d'Arras est concernée par 8 cantons : Arras, Arras-Nord, Arras-Sud, Dainville, Vimy, Beaumetz les loges, Vitry en Artois, Croisilles.

Un territoire contrasté :

Des écarts importants sont constatés entre les communes d'après les critères suivants : la densité de population et la part de la Surface Agricole Utile (SAU) sur la surface totale :

	Densité de population (Hab/Km²)	SAU /surface totale (en %)
Valeur communale la plus élevée	3 501 (Arras)	244.7% (Farbus)
Valeur communale la plus faible	35 (Héninel)	0% (Boisleux-Saint-Marc - pas de siège d'exploitation donc pas de SAU rattachée à la commune)
Moyenne sur la CUA	391	72%

-Le paysage en perpétuel évolution participe à l'identité du territoire et contribue à son attractivité humaine et économique.

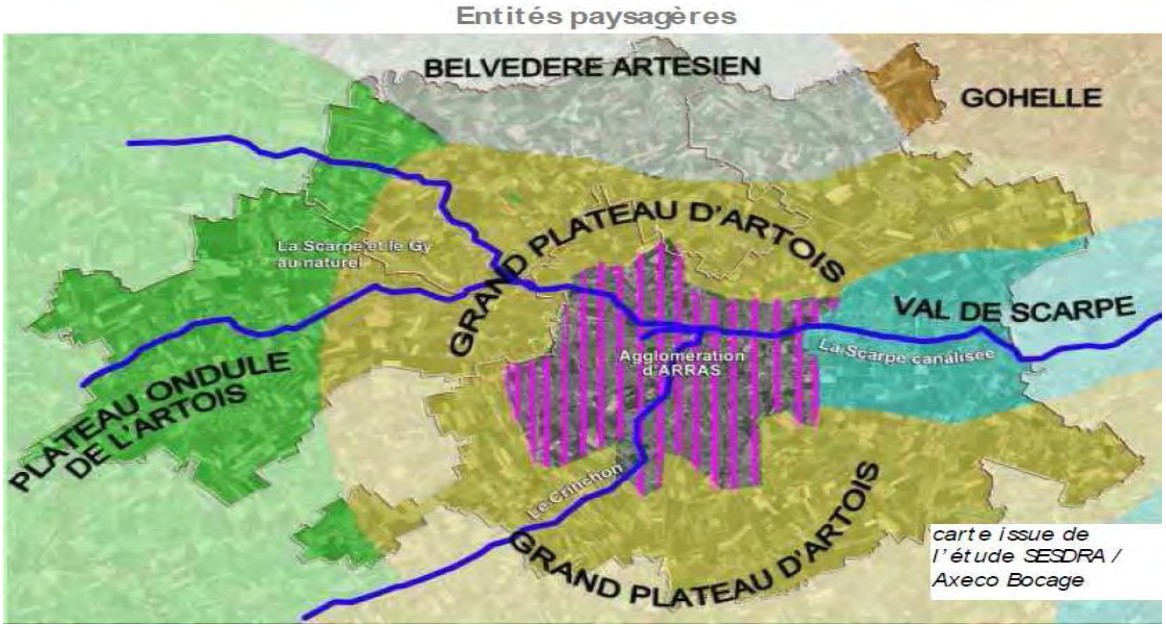
Par une mise en valeur de près de 75% du territoire, l'activité agricole joue un rôle important dans la qualité et la diversité des paysages, fondées sur les types de production agricole.

Encouragés par certaines mesures, les agriculteurs développent de plus en plus des convergences entre les aspects économiques, aspects environnementaux et paysagers, garants de la vitalité et de la ruralité du territoire. Ainsi, elle contribue au cadre de vie de ses habitants.



Source : SIGALE, Région Nord Pas de Calais

Le territoire présente des secteurs d'intérêt paysager fort, essentiellement liés aux vallées du Gy, de la Scarpe et du Crinchon, aussi bien en amont (Scarpe et Gy au naturel au sein du plateau ondulé de l'Artois) qu'en aval de l'agglomération (Scarpe canalisée).

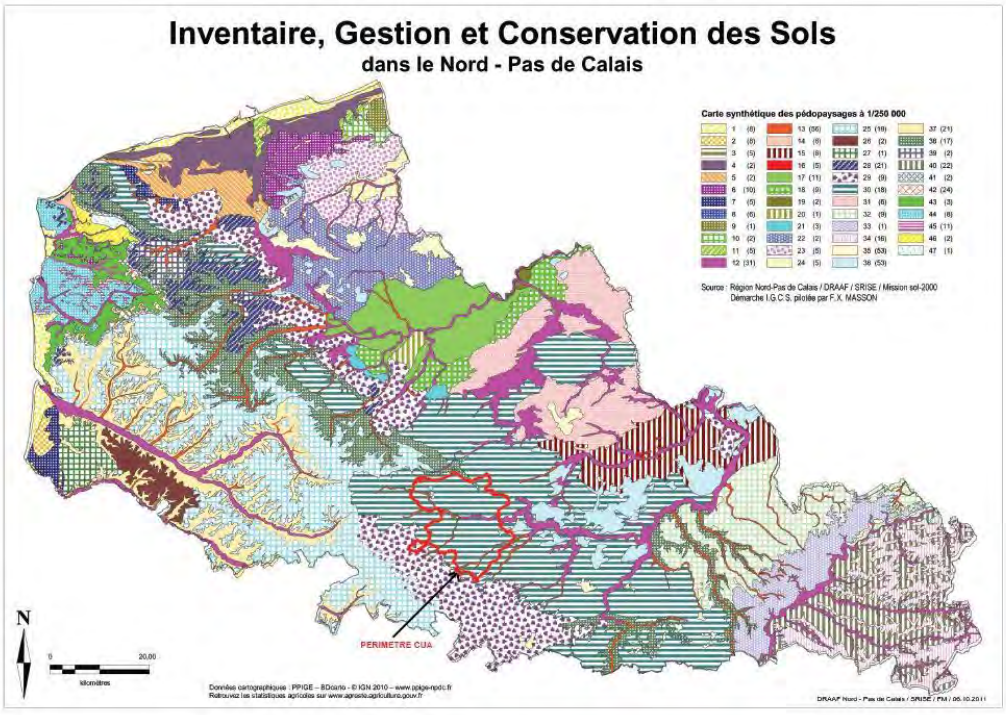


En position de cuvette, l'agglomération est surplombée par les plateaux environnants, depuis lesquels les panoramas vers Arras et sa zone urbaine sont larges et plus ou moins valorisants.

Au nord et au sud de l'agglomération, les vastes étendues agricoles du grand plateau d'Artois présentent un paysage très ouvert.

- Un territoire agricole homogène

Les sols de bonne qualité agronomique sont plutôt limoneux, légers, faciles à travailler.

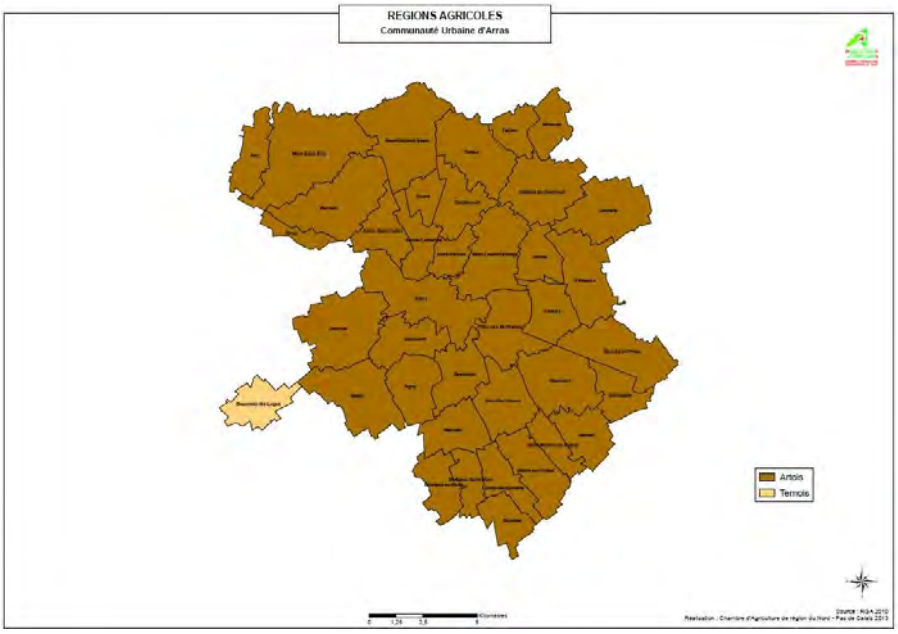


(30)-limons de l'Artois

- Les petites régions agricoles ont été définies en 1946 pour mettre en évidence des

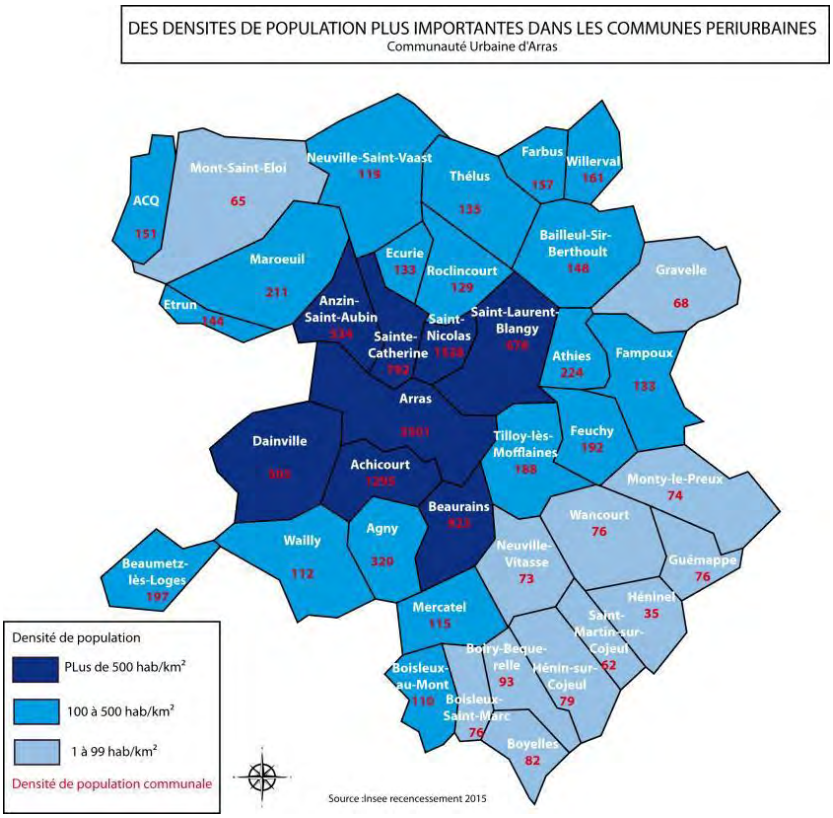
zones agricoles homogènes.

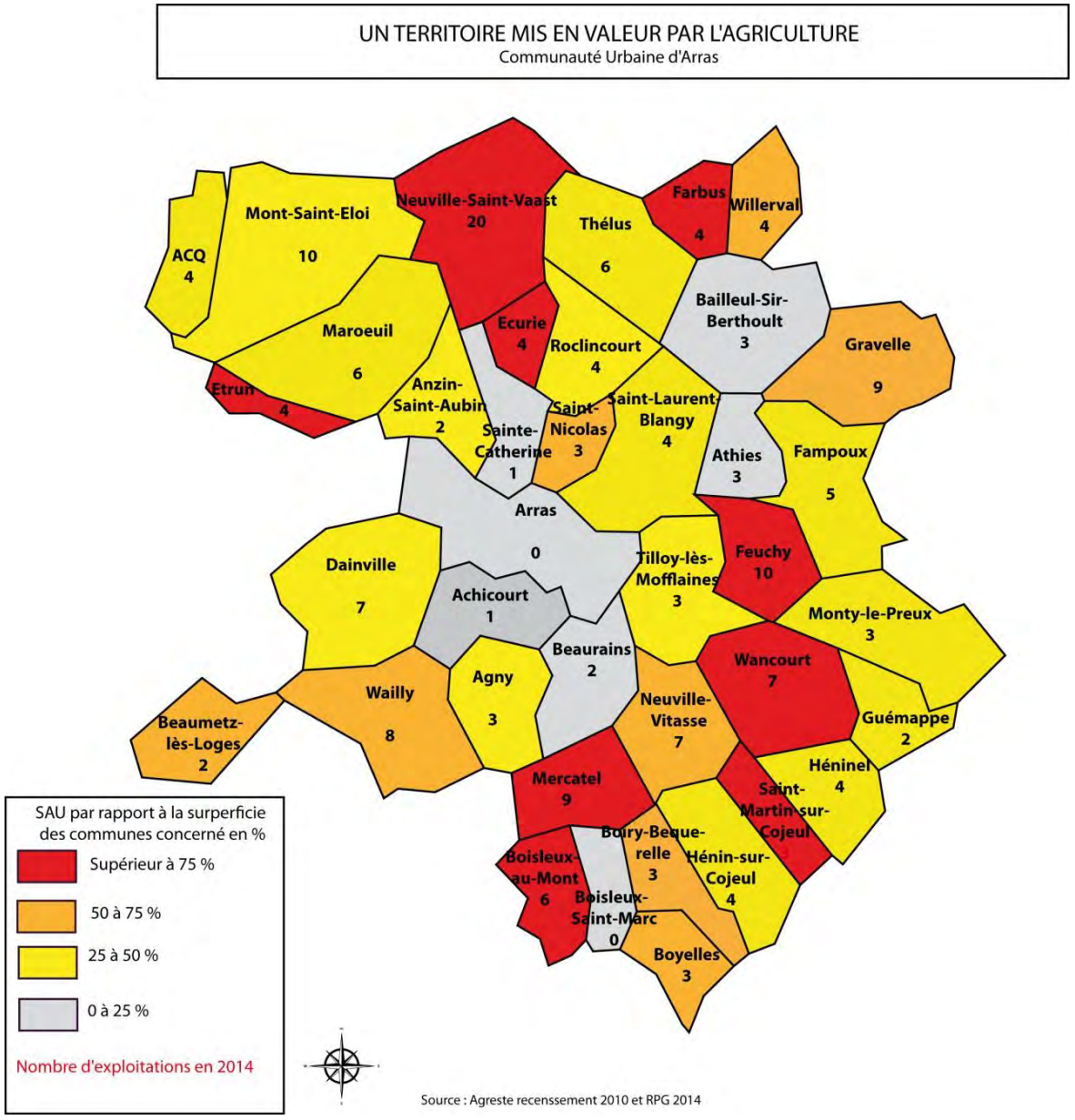
Un territoire repris dans une seule région agricole de **l'Artois**, à l'exception de Beaumetz les loges.



Source : RGA

Un cœur urbain en position central autour d'Arras entouré de communes plus rurales. Un ensemble de communes urbaines et périurbaines aux densités de population supérieures à 500 habitants/Km² entourées de communes plus rurales.





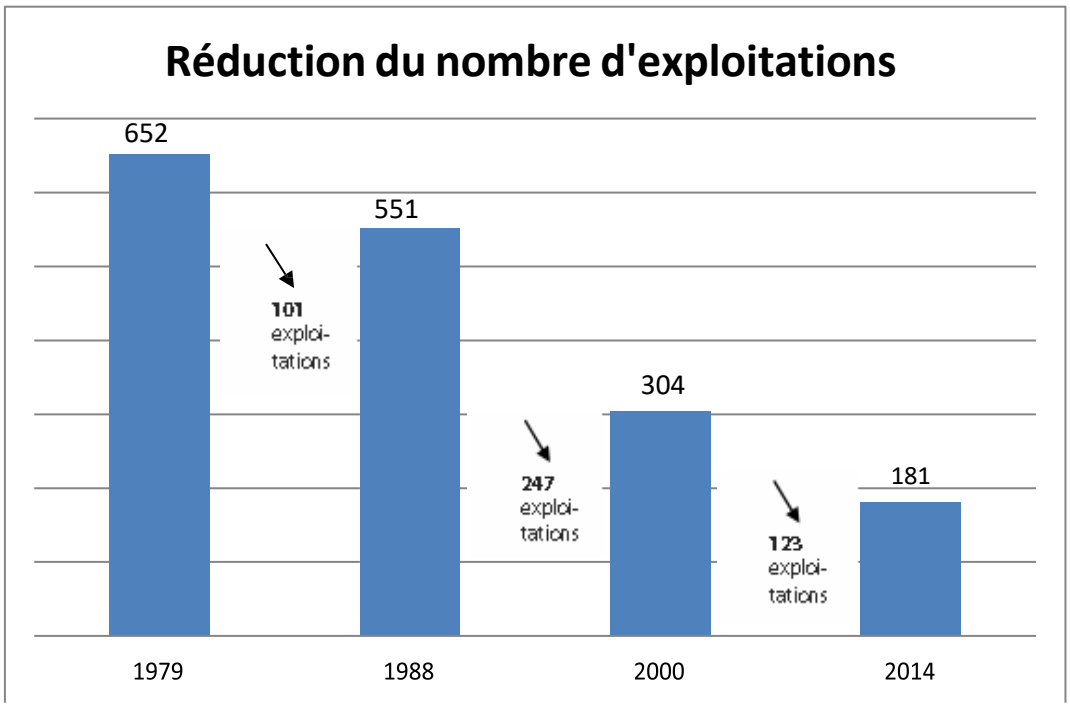
En 2014, 67% du territoire est mis en valeur par des espaces agricoles (terres labourables et prairies). Dans 17 communes, les SAU occupent plus de 50% du territoire. Les SAU sont reliées aux sièges d'exploitations et non aux communes donc certaines communes possèdent une SAU supérieure à leur surface propre. Comme par exemple, la commune de Farbus qui a une superficie de 3,49 km² et une SUA de 6.46 km², on a donc une utilisation à 184 % de la surface agricole. D'autres communes possèdent au contraire un faible pourcentage de SAU, l'une des raisons étant la faible présence de sièges d'exploitation, mais également la proximité à une commune de forte influence.
En 2016, le département du Pas-de-Calais comptait 460 914 ha de SAU, dont 383 114 ha de terres-arables (Agreste - Statistique agricole annuelle semi-définitive 2016).

	Surface en hectare	Pourcentage
SAU	460 914	100.00%
- Dont terres arables	383 114	83.12%
- Dont surfaces toujours en herbe	77 500	16.81%
- Dont cultures permanentes	300	0.07%

B. Approche humaine

1. UN TISSU D'EXPLOITATIONS EN EVOLUTION

Le nombre d'exploitations diminue d'année en année, évoluant vers une concentration économique des exploitations. Elle s'accompagne d'une simplification des systèmes d'exploitation et d'une augmentation des formes sociétaires.



Source : RGA 2014 - DRAFF, SRISE

En 35 ans, la Communauté Urbaine d'Arras a donc perdu 72% de ses exploitations à un rythme moyen de 13 exploitations par an. On constate une accélération du mouvement entre 1988 et 2000.
Le rythme de diminution sur la CUA est plus élevé par rapport au niveau régional (-62%).

A noter que les derniers chiffres disponibles au niveau régional (Agreste 2015) mettent en avant un ralentissement de la diminution des sièges d'exploitation, passant de 27 357 en 2010 à 25 346 en 2015 contre 34 902 en 2000 (diminution de 7,5% entre 2010 et 2015 contre une diminution de 27% entre 2000 et 2010).

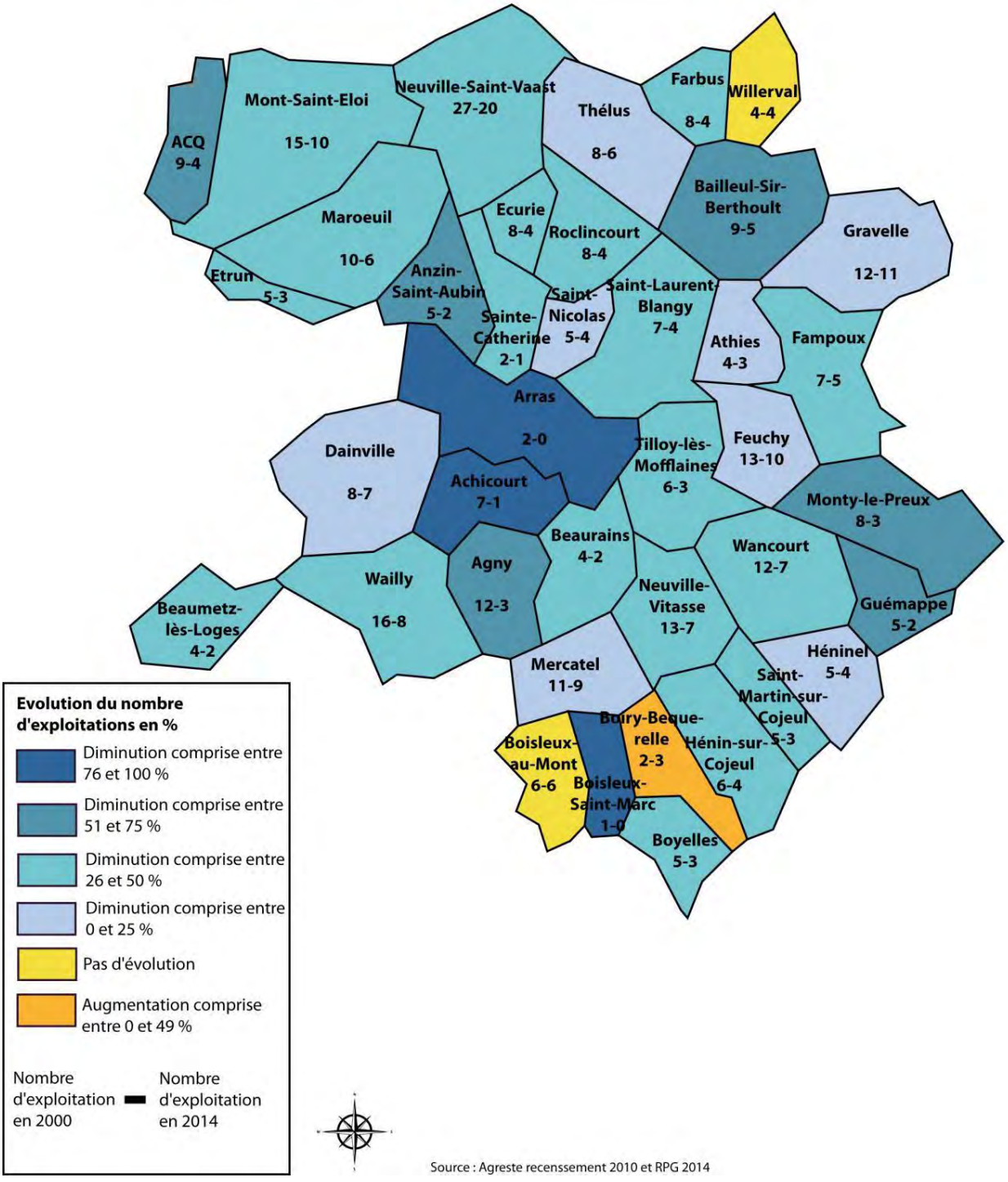
L'évolution du nombre d'exploitations au Recensement Général Agricole entre 1979 et 2014, à l'échelon communal met en évidence une diminution plus ou moins forte selon les communes.
Les principales causes de diminution identifiées :

- Les départs en retraite sans successeur
- L'augmentation du nombre d'exploitations regroupées sous forme sociétaire peut participer à la diminution comptable du nombre d'exploitations agricoles. Elles peuvent faire vivre plusieurs familles.

Dans le cas d'arrêt d'exploitations, les surfaces libérées servent la plupart du temps à conforter et à réorganiser les exploitations agricoles existantes.

EVOLUTION DU NOMBRE D'EXPLOITATION ENTRE 2000 ET 2010

Communauté Urbaine d'Arras

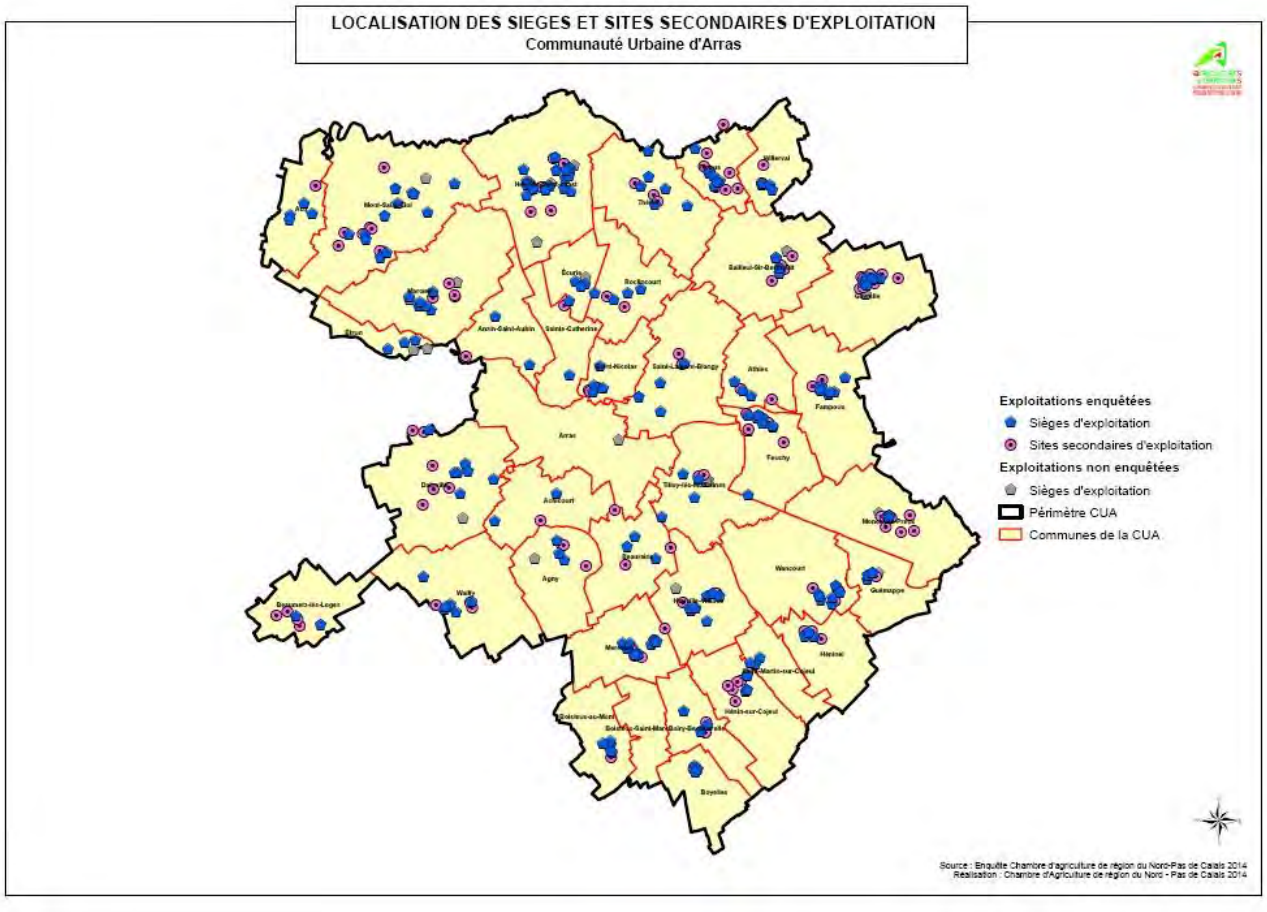


Source : Agreste recenssement 2010 et RPG 2014

La Communauté urbaine d'Arras est touchée, comme au sein de la région, par le phénomène de diminution rapide du nombre d'exploitations. A noter que les exploitations, moins nombreuses, sont toutefois plus grandes.
La baisse du nombre d'exploitations ne touche pas une commune en particulier, elle est générale sur le territoire. Seules les communes de Boiry-Becquerelle ainsi que Willerval et Boisleux-au-Mont sont concernées par une stagnation voire une augmentation du nombre d'exploitations présentes sur le territoire communal.

L'évolution des 14 dernières années met en évidence une diminution de 40% des exploitations.
A noter qu'un nombre important de parcelles n'ont pas d'exploitant recensé (1059 parcelles concernées, ce qui équivaut à 31.6 km² soit 18% de la SAU).

Parmi les exploitations enquêtées, l'exploitation du lycée de Tilloy-lès-Mofflaines a pour objectif de travailler en étroite collaboration avec les acteurs locaux afin d'expérimenter et d'évaluer l'efficacité de techniques innovantes.



Source : Enquêtes Diagnostic agricole, Chambre d'agriculture 2014
Atlas cartographique, carte 2

2. DES CHEFS D'EXPLOITATION NOMBREUX

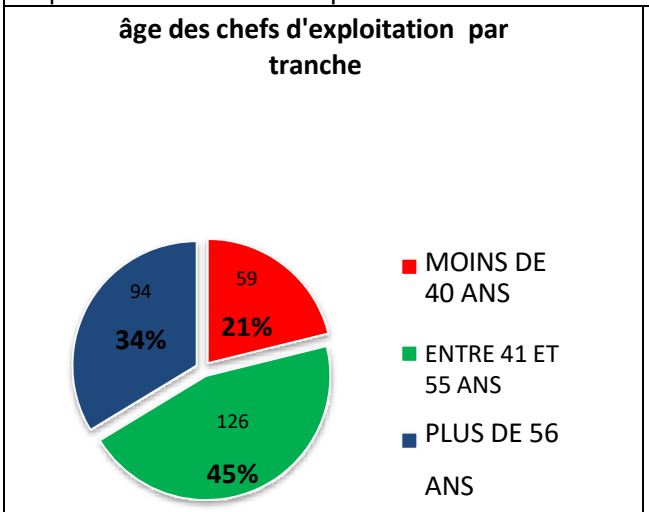
Sur les 208 exploitations enquêtées, 279 chefs **d'exploitation** et associés travaillent sur les exploitations.

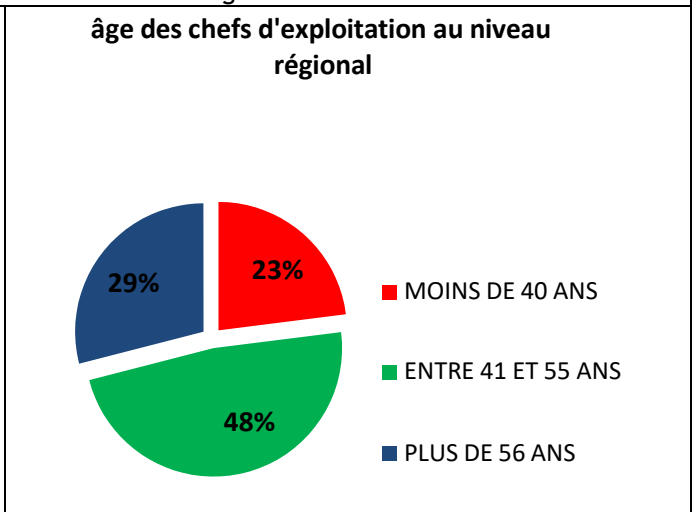
3. PRESENCE DE JEUNES CHEFS D'ENTREPRISES : UNE MOYENNE D'AGE SIMILAIRE A LA MOYENNE REGIONALE

Répartition des chefs **d'exploitations** et associés selon leur tranche **d'âge** en nombre		
moins de 40 ans	entre 41 et 55 ans	plus de 56 ans
59	126	94

Source : Enquêtes Diagnostic agricole, Chambre d'agriculture 2014

Répartition des chefs d'exploitations et associés selon leur tranche d'âge en %



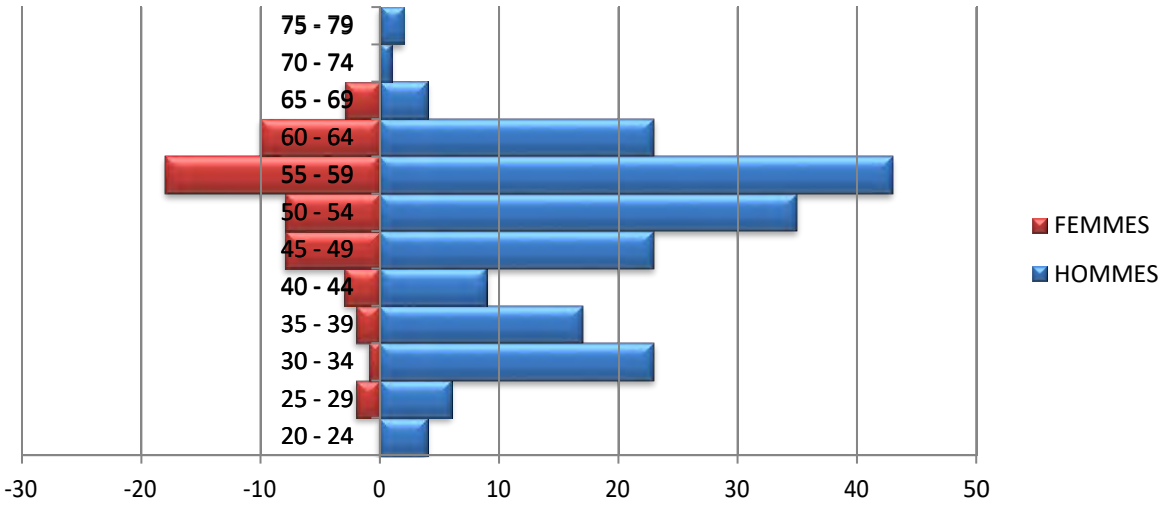


Source : Enquêtes Diagnostic agricole de la CUA, Chambre d'agriculture 2014
Source : RGA 2010 - DRAFF, SRISE

La proportion des agriculteurs de plus de 56 ans est plus élevée dans la CUA (34%) qu'au niveau régional (29%).

Le Nord Pas-de-Calais fait partie des régions françaises où le taux de jeunes agriculteurs de moins de 40 ans est plus élevé que la moyenne nationale.

Pyramide des âges des exploitants



Source : Enquêtes Diagnostic agricole CUA, Chambre d'agriculture 2014

La pyramide des âges ci-dessus présentée est plutôt régulière, les effectifs décroissent avec l'âge. Tant pour les femmes que pour les hommes, la population agricole se situe entre 40 et 64 ans.

Peu de femmes sont âgées de moins de 45 ans. La majorité d'entre elles sont âgées de 55 à 69 ans. Cela est probablement lié au fait qu'elles acquièrent le statut de chef d'exploitation sur le tard, en relais de leur époux.

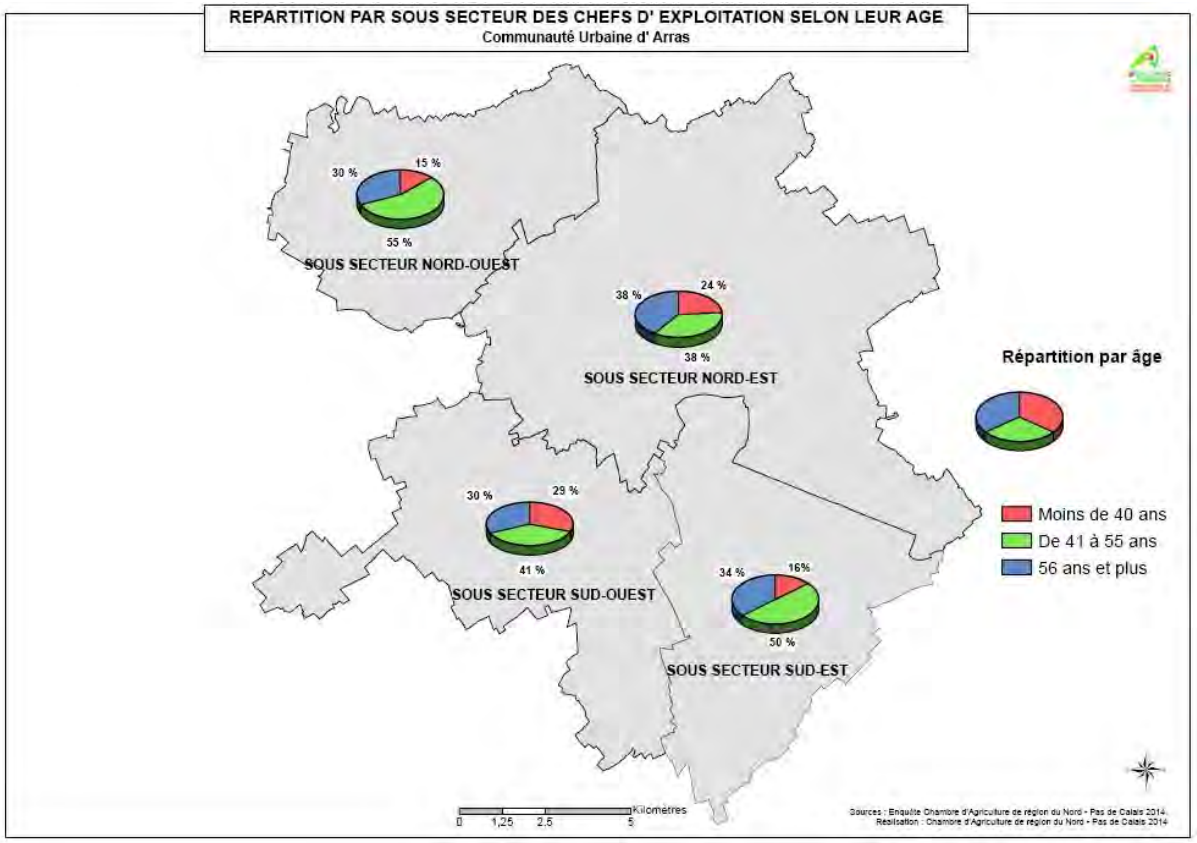
La part de jeunes agriculteurs participe à la bonne dynamique agricole du territoire.

Part de chefs **d'exploitation** âgés de moins de 40 ans sur **d'autres** territoires	
CUA	21%
CCC FAUQUEMBERGUES	28%
CCC FRUGES	27%
CASO	23%
LMCU	21%

Source : Enquêtes Diagnostic agricole, Chambre d'agriculture

Age moyen des chefs **d'exploitation** sur **d'autres** territoires	
CUA	48 ans
CASO	46 ans
CCC FAUQUEMBERGUES	47 ans
CCC FRUGES	45 ans
LMCU	47 ans

Source : Enquêtes Diagnostic agricole, Chambre d'agriculture



Source : Enquêtes Diagnostic agricole CUA, Chambre d'agriculture 2014

L'âge moyen des chefs d'exploitations et associés est de 48 ans, une moyenne d'âge similaire à la moyenne d'âge régionale. Sur le territoire de la Communauté urbaine d'Arras l'écart d'âge va de 20 à 77 ans.

La moyenne d'âge est homogène dans les différents sous-secteurs enquêtés. Néanmoins, la part des jeunes (moins de 40 ans) est plus élevée dans la diagonale Sud-Ouest/Nord Est.

En Nord-Pas de Calais, l'âge moyen des chefs d'exploitation et associés est passé de 47 ans en 2000 à 48 ans en 2010. Ce léger vieillissement d'une année est comparable au niveau national.

Certains chefs d'exploitation continue d'avoir une activité agricole une fois l'âge légal de la retraite atteint ce qui explique que certains chefs d'exploitations et associés soient âgés de plus de 65 ans.

4. EVOLUTION DANS LA FEMINISATION DU METIER

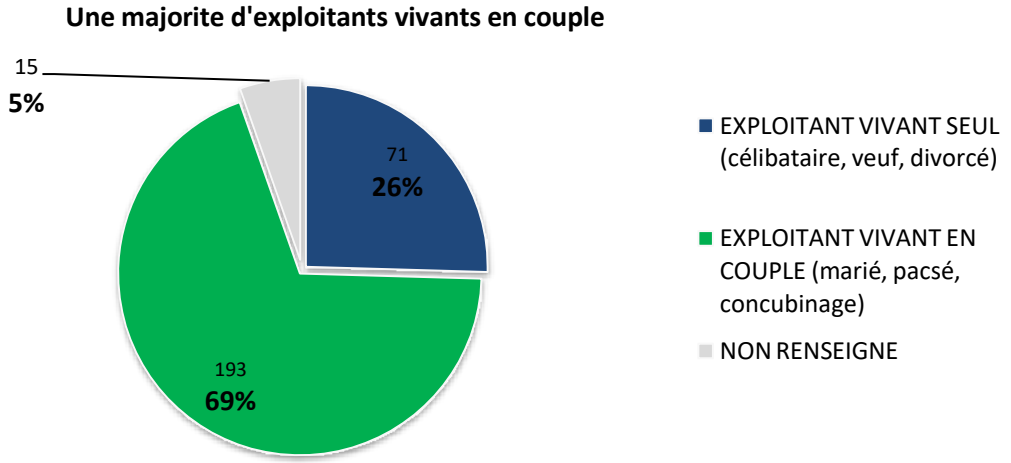
Les femmes représentent 22% des chefs d'exploitations et associés enquêtés. A titre d'information, au niveau régional, elles sont 29% en 2010, contre 22% en 2000.

Pourcentage de chefs **d'exploitation** femmes sur **d'autres** territoires	
CUA	22%
CASO	21%
CCC FAUQUEMBERGUES	25%
CCC FRUGES	8%
LMCU	19%

Source : Enquêtes Diagnostic agricole CUA, Chambre d'agriculture

La pyramide des âges telle qu'elle a été présentée précédemment précise que les femmes sont plutôt âgées entre 45 et 65 ans et donc qu'elles ont tendance à s'installer plus tardivement. Certains conjoints n'ont pas le statut de chefs d'exploitation, ni associés, mais ont néanmoins le statut de conjoint collaborateur et donc entrent dans la catégorie de la main d'œuvre familiale non rémunérée.

5. SITUATION FAMILIALE



Source : Enquêtes Diagnostic agricole CUA, Chambre d'agriculture 2014

69% des chefs d'exploitation et associés vivent en couple. La situation familiale des exploitants est importante dans la mesure où elle aura des incidences au niveau de la succession des exploitations.

Au niveau régional, toutes catégories socioprofessionnelles confondues, 60% de la population est en couple (INSEE).

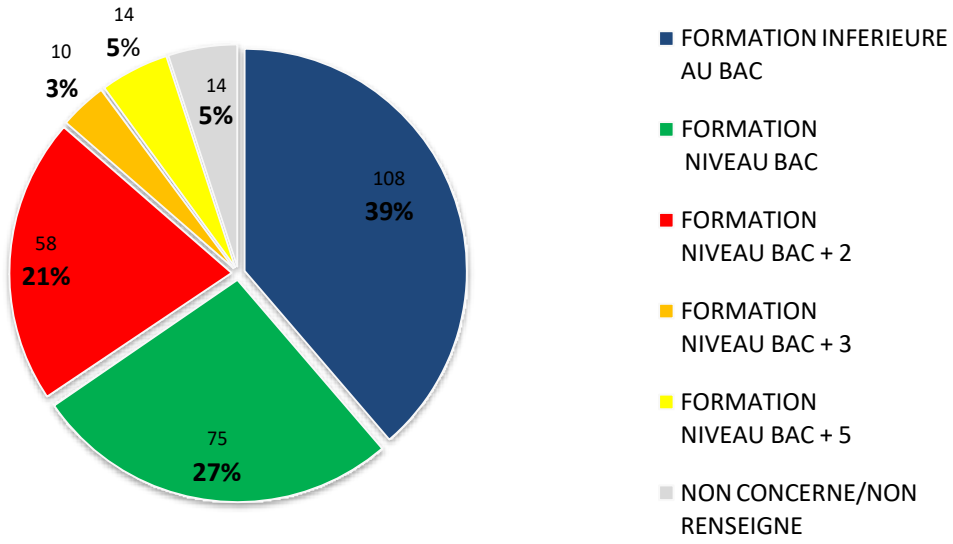
6. DES AGRICULTEURS DE MIEUX EN MIEUX FORMES

Devenir agriculteur nécessite d'être formé, dans des domaines aussi différents que la technique, la comptabilité, la gestion, l'économie....Il s'agit d'une exigence pour être capable d'appréhender le contexte notamment commercial.

L'acquisition d'une capacité professionnelle est une obligation réglementaire pour ouvrir à des aides de l'Etat. C'est avant tout un moyen de préparer son installation en développant ses capacités de conduite d'exploitation et ses capacités d'adaptation à un milieu social rural en pleine mutation, c'est-à-dire apprendre à réagir en chef d'entreprise.
En effet, une exploitation agricole est avant toute chose une entreprise et le métier d'agriculteur est un travail de chef d'entreprise.
Pour une installation ne demandant pas les aides de l'Etat à l'installation, les personnes ne sont pas dans l'obligation d'effectuer ou d'avoir une formation agricole. Cependant, le métier d'agriculteur ne s'improvise pas et à chaque métier correspond une formation adaptée. Il existe plusieurs possibilités pour acquérir ces diplômes.

A l'échelle régionale, le niveau de formation des exploitants progresse et ce constat apparaît être un indicateur d'une plus grande professionnalisation du métier.

Nombre et répartition des agriculteurs selon le niveau de formation



Source : Enquêtes Diagnostic agricole CUA, Chambre d'agriculture 2014

Parmi les agriculteurs enquêtés sur le territoire de la Communauté urbaine d'Arras :

- 56% ont une formation de niveau Baccalauréat ou supérieur.
- 29% sont diplômés de l'enseignement supérieur (BTS et +).

Sur ce territoire, le niveau de formation est assez élevé par rapport à la moyenne régionale.

Cette évolution du niveau de formation des chefs d'exploitation constitue un indicateur de la professionnalisation du métier.

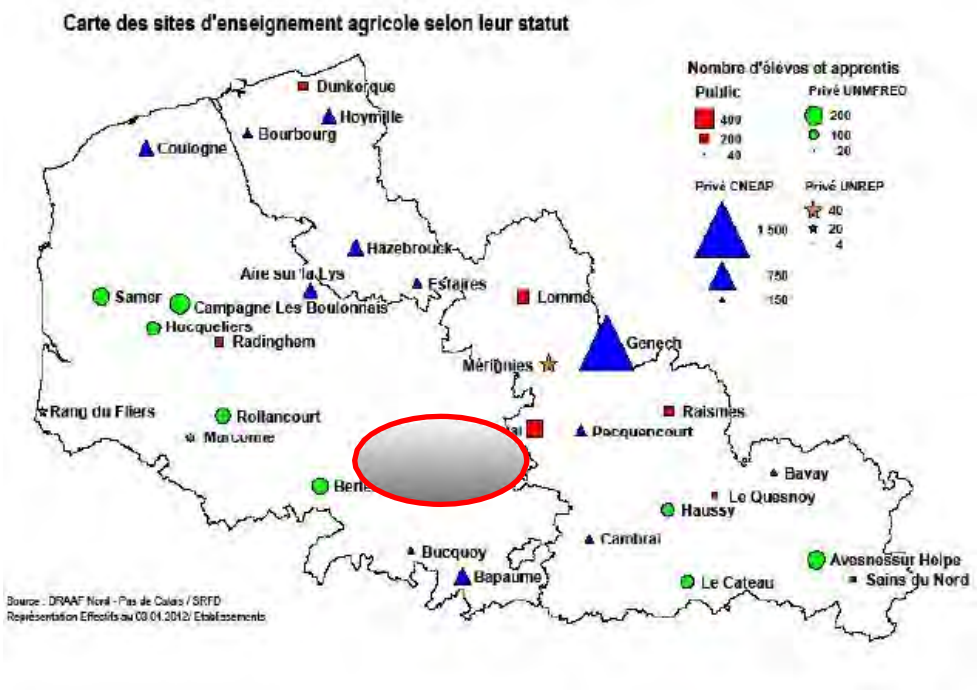
En Nord-Pas de Calais, parmi les 16 900 chefs d'exploitations ou associés,

- 59% détiennent un diplôme de l'enseignement agricole

- plus de 30% ont au moins le baccalauréat
- près de 14% sont diplômés de l'enseignement supérieur (BTS et plus)
- deux tiers des chefs d'exploitations ou associés de moins de 40 ans ont au moins un baccalauréat et un tiers sont titulaires d'un diplôme de l'enseignement supérieur

En région Nord-Pas de Calais, toutes catégories socioprofessionnelles confondues, la proportion de personnes ayant le baccalauréat s'élève à 60%.

L'enseignement agricole du Nord Pas-de-Calais accueille 9 175 élèves et étudiants de la classe de 4ème technologique à l'enseignement supérieur auxquels s'ajoutent 2 613 apprentis.



Source : RGA 2010 – DRAFF, SRISE

De nombreux centres de formation existent localement :

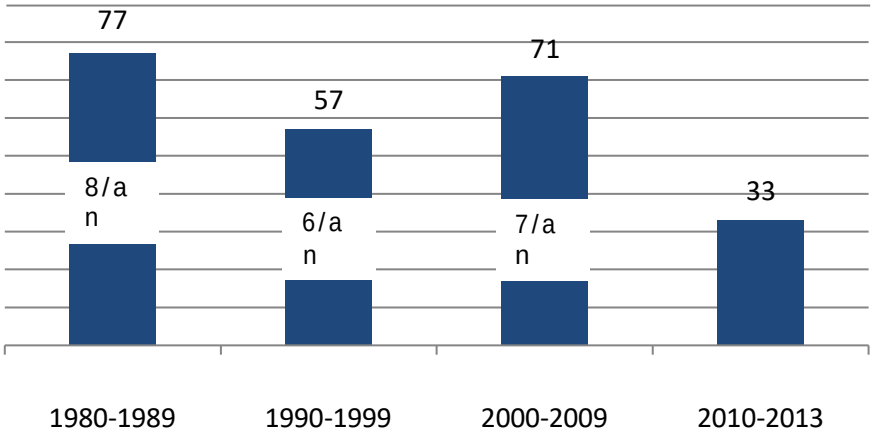
- 4 établissements publics répartis sur 8 sites (Le lycée de Tilloy étant représenté sur la commune d'Arras).
- 13 établissements privés répartis sur 14 sites
- 9 maisons familiales rurales
- 2 établissements privés de l'union nationale rurale d'éducation et de promotion

Le métier évoluant très vite, il n'est pas rare que les agriculteurs suivent des formations continues. Conçues et organisées par des conseillers en relations permanentes avec les agriculteurs, les formations, notamment au sein des Chambres d'agriculture se renouvellent en permanence pour répondre aux besoins nouveaux de tous les actifs agricoles, dans un contexte en évolution permanente.

7. L'INSTALLATION, UNE ETAPE PRIMORDIALE

Depuis 1980, on compte près de 7 installations par an en 33 ans.
Depuis 2010, on compte déjà 33 installations en 4 ans.

Des installations en fluctuation

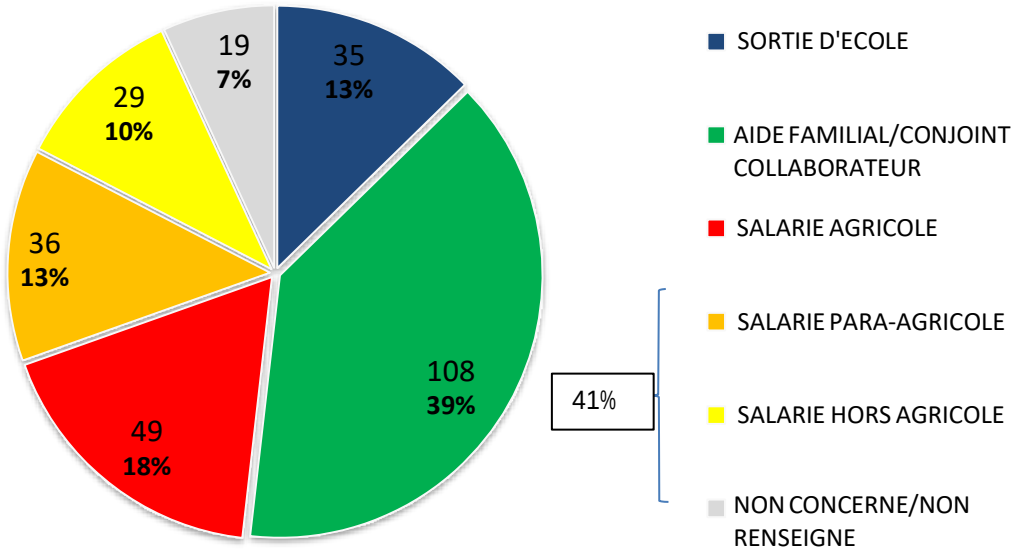


Source : Enquêtes Diagnostic agricole CUA, Chambre d'agriculture 2014

Si l'on ramène le nombre d'installations au nombre d'exploitations et exploitants qui diminue depuis 1979 (réduction de 63% d'exploitations), on constate plutôt une stabilité voire une croissance de l'installation.

Nombre **d'inst**allations annuel sur **d'autres** territoires		
	Installations	Exploitations en 2013/2014 (enquêtées)
CUA	7/an	208
CASO	5/an	161

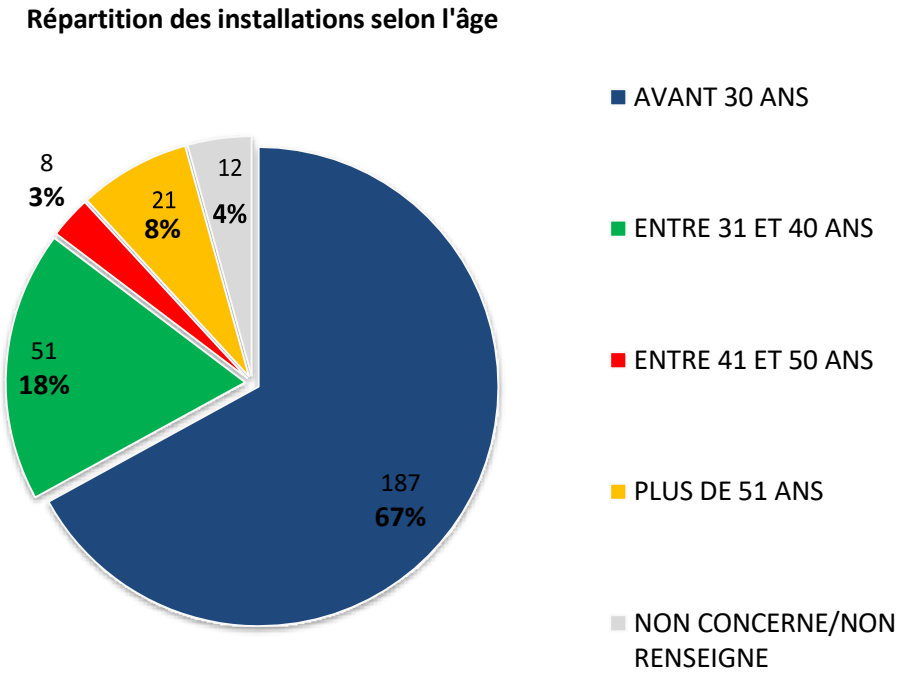
Activite avant l'installation sur l'exploitation agricole



Source : Enquêtes Diagnostic agricole CUA, Chambre d'agriculture 2014

Sur le territoire de la Communauté urbaine d'Arras, 13% des installations se font directement à la sortie de l'école. Par contre, 41% des chefs d'exploitation ont été salariés sur une exploitation

(familiale ou extérieure), en para-agricole ou en dehors de l'agriculture antérieurement à l'installation. Cette situation peut être due au fait que le jeune attend le départ en retraite d'un parent pour s'installer ou au fait qu'il désire acquérir une expérience professionnelle avant son installation.



Source : Enquêtes Diagnostic agricole CUA, Chambre d'agriculture 2014

Au niveau régional, l'âge moyen à l'installation est de 27 ans.

Sur le territoire étudié : la moyenne **d'âge** à **l'installation** est de 29 ans. Environ 85% des exploitants s'installent avant l'âge de 40 ans.

Moyenne **d'âge** à **l'installation** sur **d'autres** territoires	
CUA	29 ans
CASO CCC Fruges LMCU	28 ans 25 ans 35 ans

Source : Enquêtes Diagnostic agricole CUA, Chambre d'agriculture

- Le niveau de formation progresse et peut donc retarder l'installation. De plus, les jeunes agriculteurs ont pour une grande partie tendance à rechercher un emploi de salarié pour bénéficier d'une expérience professionnelle avant l'installation.

- Enfin, le niveau d'investissement nécessaire pour s'installer étant en augmentation, une première expérience professionnelle est aussi l'occasion de constituer un apport financier permettant de concrétiser le projet d'installation.

- Pour ceux qui ont un âge plus avancé lors de l'installation, cela peut s'expliquer aussi par le fait qu'il est impossible sur l'exploitation familiale de dégager un revenu suffisant pour faire vivre plusieurs familles. Le jeune travaille donc à l'extérieur dans l'attente du départ en retraite d'un membre (père,..) ou de trouver des terres pour s'installer.

Quelques installations se font plus tardivement, en relais du conjoint, c'est le cas notamment quand l'épouse n'a pas atteint l'âge de la retraite.

Au niveau régional, la Mutualité Sociale Agricole comptabilise 330 installations par an. 6 installations sur 10 bénéficient des aides de l'Etat.

8. UNE ACTIVITE AGRICOLE POUVANT ETRE GEREE EN PLURIACTIVITE

42 chefs d'exploitations et associés pluriactifs ont été recensés soit 15% des exploitations enquêtées. Cette pluriactivité concerne 40 exploitations soit 19%, notamment dans le sous-secteur Nord-Est. 60% des chefs d'exploitation ou associés pluriactifs travaillent dans une exploitation sous forme sociétaire.

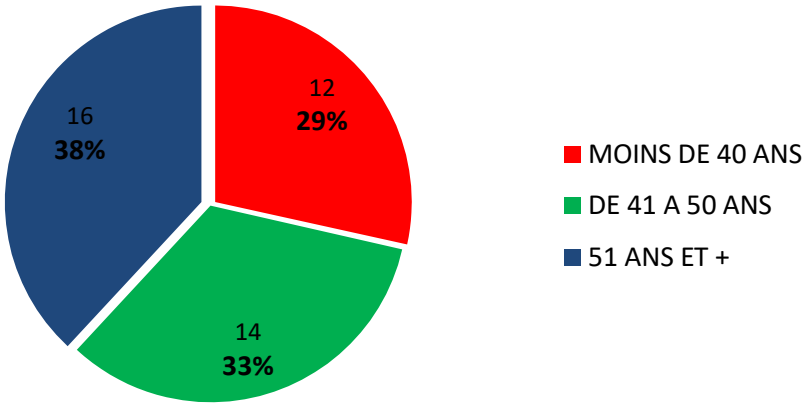
Pourcentage de pluriactivité sur d'autres territoires	% de chefs d'exploitations
CUA	15%
CASO	11%
CCC Fauquembergues	12%
CCC Fruges	7%

Source : Enquêtes Diagnostic agricole CUA, Chambre d'agriculture

Plusieurs explications possibles à la pluriactivité :

- La Surface Agricole Utile de l'exploitation est insuffisante
- L'exploitation est sous forme sociétaire avec au moins une personne à temps plein, donc un associé travaille partiellement à l'extérieur
- L'exploitant a un autre métier mais souhaite conserver le patrimoine de l'exploitation

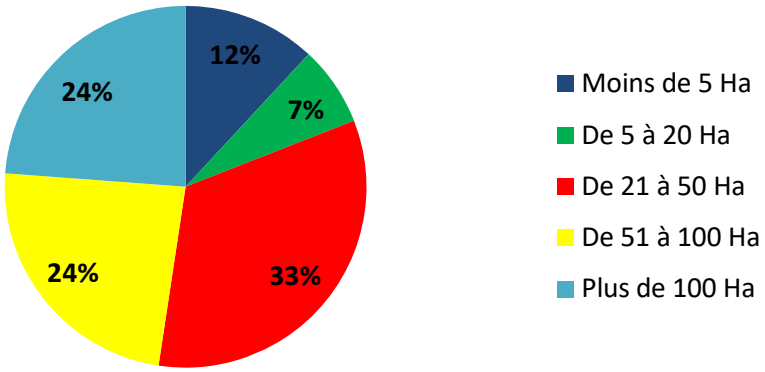
Une majorite de pluriactifs ages de plus de 40 ans



Source : Enquêtes Diagnostic agricole CUA, Chambre d'agriculture 2014

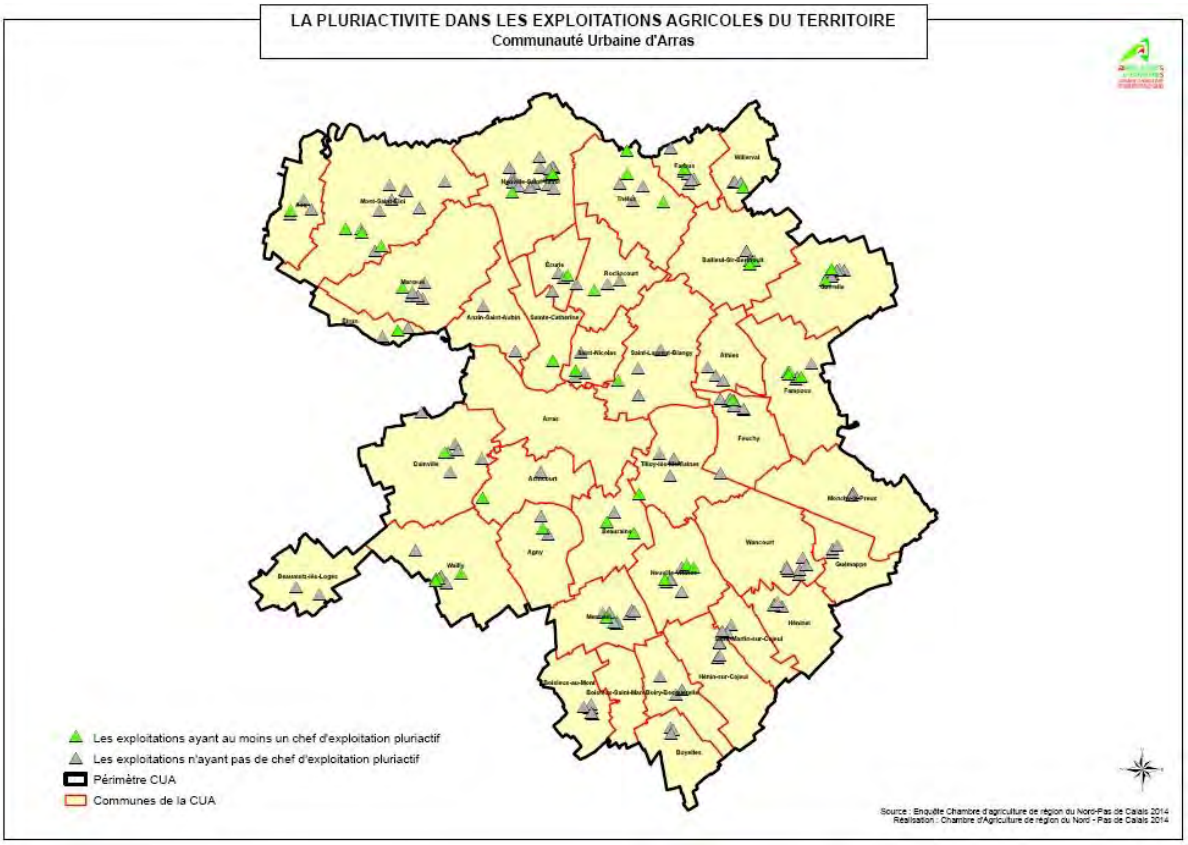
La majorité des pluriactifs sont âgés de plus de 51 ans.

SAU moyenne des exploitations ayant un chef d'exploitation pluriactif



Source : Enquêtes Diagnostic agricole CUA, Chambre d'agriculture 2014

Un peu plus de la moitié des exploitations ayant un chef d'exploitation travaillant en pluriactivité exploitent moins de 50 ha.

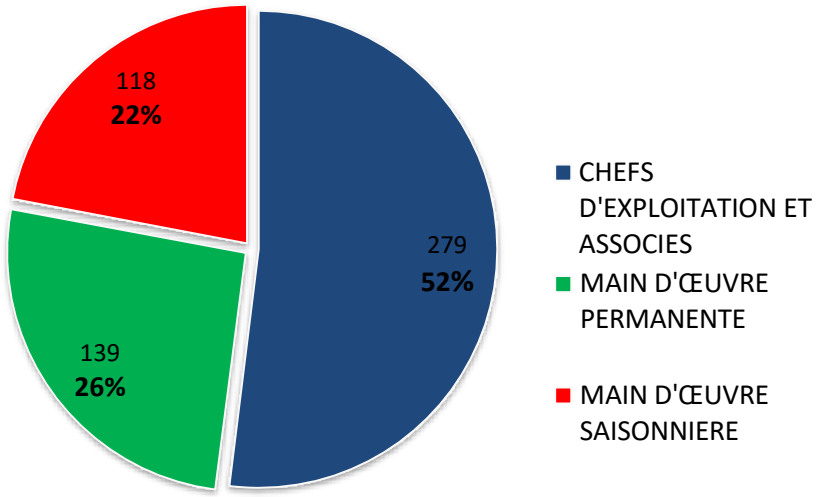


Source : Enquêtes Diagnostic agricole CUA, Chambre d'agriculture 2014

9. UNE ACTIVITE POURVOYEUSE D'EMPLOIS

Sur le territoire de la Communauté urbaine d'Arras, ont été recensés lors des enquêtes 139 salariés permanents, 118 saisonniers et 107 personnes intervenants en qualité de main d'œuvre familiale non rémunérée. Au total, ce sont 643 personnes qui travaillent sur les exploitations.

Differents types d'emplois sur les exploitations



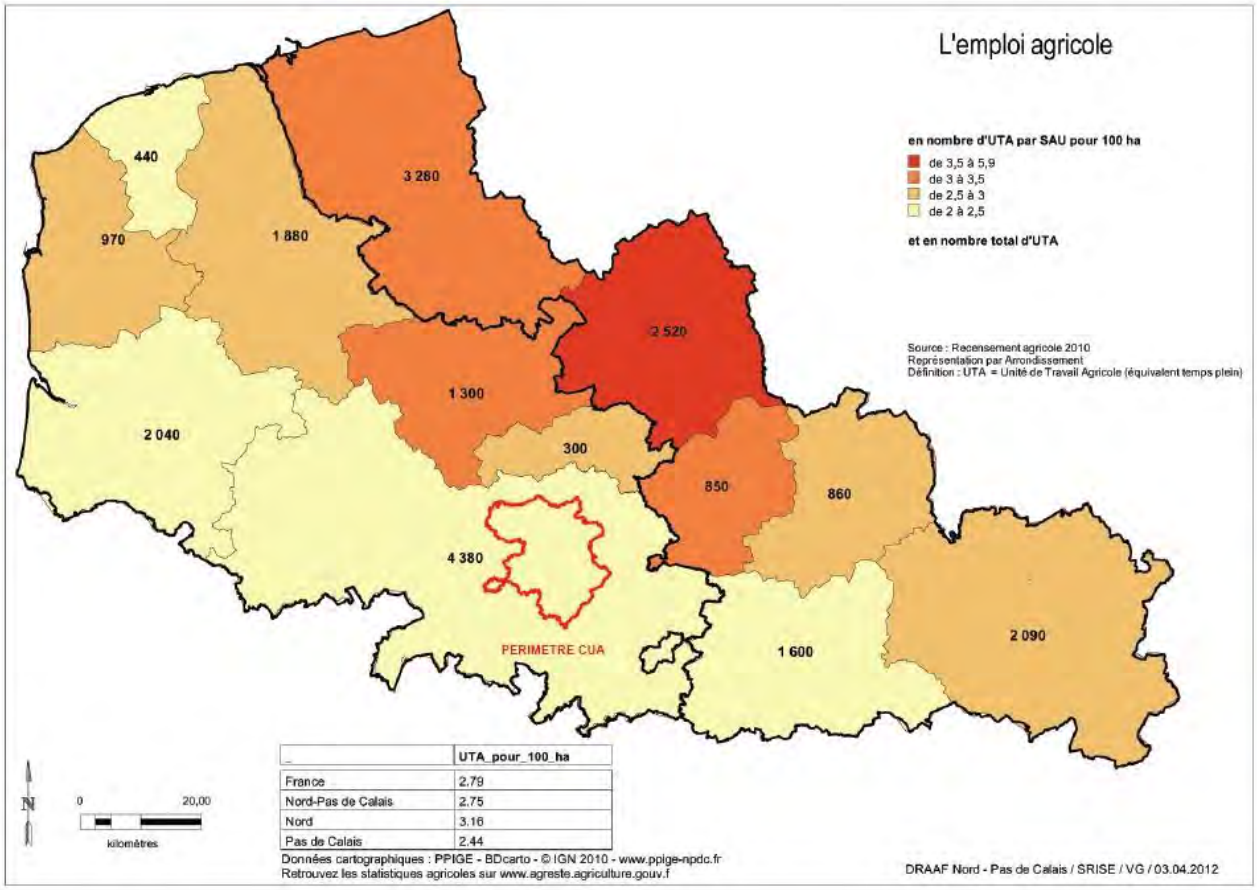
Source : Enquêtes Diagnostic agricole, Chambre **d'agriculture** 2014

	Main d'œuvre		
	Permanente	Saisonnière	Familiale
en nombre **d'exploitations**	72	43	74
% **d'exploitations** employant de la main **d'œuvre**	35	21	36

Plus de la moitié des exploitations enquêtées emploient de la main d'œuvre (permanente et/ou saisonnière). La main d'œuvre saisonnière intervient principalement pour les récoltes (moissons, ensilage et betteraves).

Plus du tiers des exploitations emploient de la main d'œuvre familiale non rémunérée (conjoint, enfants, parents..). Le recours à la main d'œuvre est pour certaines exploitations une nécessité. On constate néanmoins qu'elle est de moins en moins présente. La main d'œuvre risque fortement d'être un facteur limitant pour le développement futur des exploitations.

A l'échelle régionale, les 16 900 chefs d'exploitation et associés fournissent environ 59% du travail et constituent donc la main d'œuvre principale du secteur agricole. Cependant, les exploitants ne sont pas les seuls à intervenir sur les exploitations.



Source : RGA 2010 – DRAFF, SRISE

En ce qui concerne le nombre d'UTA[12] : unité de mesure de la quantité de travail humain fourni sur chaque exploitation agricole, au RGA 2010, ont été recensés 357 UTA pour 239 exploitations soit 1,49 UTA par exploitation.

Si l'on s'intéresse à cette répartition pour 100 Ha, on compte sur le territoire de la CUA entre 2 et 2,5 UTA (2,75 UTA au niveau régional).

10. UNE TRANSMISSION DE L'EXPLOITATION PRINCIPALEMENT FAMILIALE

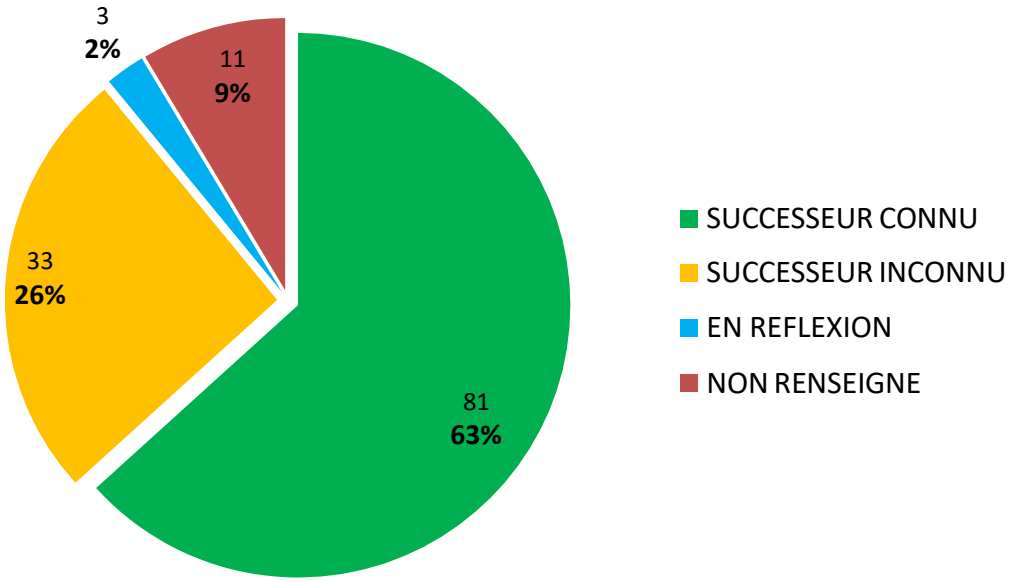
60% des chefs **d'exploitations** âgés de plus de 50 ans connaissent leur successeur. Afin d'appréhender au mieux la transmission des exploitations, les enquêtes agricoles se sont focalisées sur les d'exploitations de plus de 50 ans, âge auquel les exploitants commencent à réfléchir à la transmission de leur outil de travail.

Pour 80% des successeurs connus, il s'agit d'une transmission familiale parents-enfants. Dans ce cas, la transmission est progressive avec la transmission d'un savoir-faire.

Pour certaines exploitations, la continuité se fera par un ou des associés déjà en place dans la société (11 cas).

[12] Unité de travail annuel

Une transmission assurée pour une bonne partie des exploitations



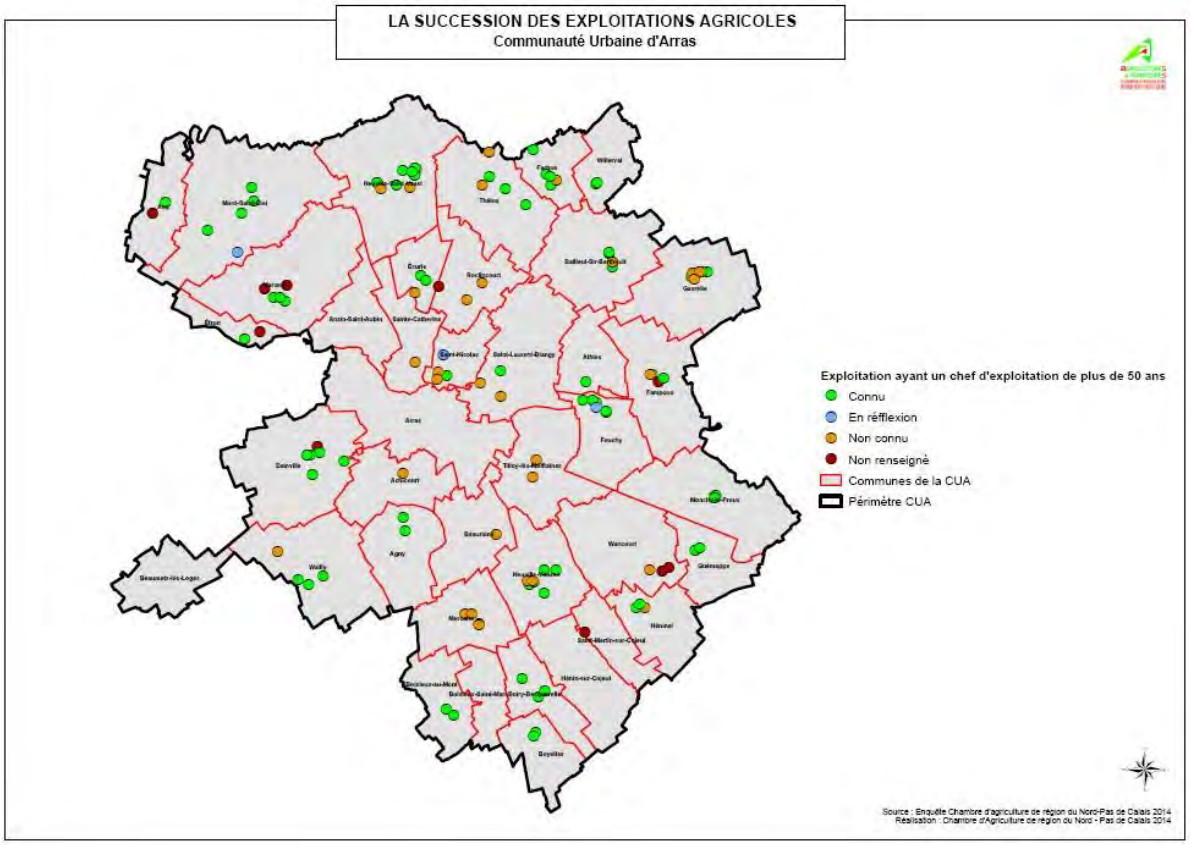
Source : Enquêtes Diagnostic agricole, Chambre d'agriculture 2014

	Part des chefs **d'exploitation** ou associés de plus de 50 ans ayant un successeur connu
SOUS SECTEUR NORD OUEST	8 %
SOUS SECTEUR NORD EST	31 %
SOUS SECTEUR SUD EST	22 %
SOUS SECTEUR SUD OUEST	29 %

Source : Enquêtes Diagnostic agricole CUA, Chambre d'agriculture 2014

La répartition par sous-secteur met en évidence de grandes disparités. Les exploitations qui ont un chef d'exploitation ou un associé de plus de 50 ans et qui ne connaissent pas encore leur successeur se situent plutôt dans le Nord-Est et le Sud-Ouest.

Il faut néanmoins être prudent, les données ci-dessus peuvent évoluer selon la conjoncture économique ou la volonté de devenir chef d'entreprise (à titre d'exemple, un enfant au chômage peut faire le choix de revenir sur l'exploitation).



Source : Enquêtes Diagnostic agricole CUA, Chambre d'agriculture 2014

11. DES TAUX DE RENOUVELLEMENT DIFFERENTS D'UN CANTON A L'AUTRE

Le taux de renouvellement correspond au nombre d'installations par rapport au nombre de départ en retraite (nombre de nouveaux installés/nombre de départs de chefs d'exploitations).
Ces données proviennent de la MSA et sont calculées à l'échelon des cantons. Cependant, la difficulté réside dans le fait que les 39 communes de la CUA sont réparties dans 8 cantons avec un taux de renouvellement moyen de 49,2 %. Ce taux porte sur la période 1998-2012.

CANTONS CONCERNES	Nombre **d'exploitations** CUA/canton (source RGA 2010)	% de représentativité du Canton	Taux de renouvellement entre 1998 - 2012
Canton de ARRAS /ARRAS NORD-ARRAS SUD : 13 communes (dont 13 de la CUA)	71/71	100%	60,8 %
Canton de BEAUMETZ LES LOGES : 29 communes (dont 2 de la CUA)	12/187	6%	35,4%
Canton de CROISILLES : 27 communes (dont 9 de la CUA)	37/174	21%	54,7%
Canton de DAINVILLE : 10 communes (dont 9 de la CUA)	57/68	84%	72,4%
Canton de VIMY: 20 communes (dont 6 de la CUA)	58/153	38%	53,1%
Canton de VITRY: 28 communes (dont 1 de la CUA)	3/178	2%	42%

Les taux de renouvellement sont très différents d'un canton à l'autre. Certaines données s'avèrent peu représentatives en raison du peu de communes de la Communauté urbaine d'Arras concernées et de la part des exploitations s'y rapportant.

A titre indicatif, pour évaluer ce taux de renouvellement sur la Communauté urbaine d'Arras, nous avons repris les cantons dans lesquels la part des exploitations de la Communauté urbaine d'Arras et celles du canton est supérieure à 75%. Il s'agit des Canton de Dainville (72,4%) et Arras, Arras Nord et Sud (60,8%).

Comparaison du taux de renouvellement avec **d'autres** territoires	
CUA	49%
CASO	59%
CCCFAUQUEMBERGUES	57%
CCCFRUGES	73%

Source : Enquêtes Diagnostic agricole, Chambre d'agriculture

Ce tableau met en évidence que la valeur de la CUA qui résulte d'une approximation est la plus faible.

12. APPROCHE HUMAINE - CHIFFRES CLES

208 exploitations enquêtées dont 17 extérieures :

- 279 chefs d'exploitation et associés
- Un chef d'exploitation sur cinq est une femme
- 70% des chefs d'exploitations ou associés sont en couple
- 15% des chefs d'exploitations sont pluriactifs
- 35% des exploitations ont de la main d'œuvre permanente
- 21% des exploitations ont de la main d'œuvre saisonnière
- Age moyen du chef d'exploitation : 48 ans
- 21% des chefs d'exploitation et associés sont âgés de moins de 40 ans
- 7 installations par an en moyenne
- Âge moyen à l'installation : 29 ans
- 63% des chefs d'exploitations ou associés de plus de 50 ans connaissent leur successeur

C. Approche foncière

1. UNE SURFACE AGRICOLE UTILISEE INTERCOMMUNALE IMPORTANTE

La surface agricole intercommunale est de 18 660 ha (Registre Parcellaire Géographique 2011) soit environ 71% de la surface cadastrale totale).

A titre indicatif, l'agriculture régionale met en valeur près de 70% de la surface cadastrée.

2. UN AMENAGEMENT FONCIER FORT DEVELOPPE

Certaines communes ont totalement ou presque totalement été remembrées. C'est environ 76% de la Surface Agricole Utile intercommunale qui a fait l'objet d'un aménagement foncier passé.

Les aménagements fonciers ne datent pas tous de la même période (Monchy-le-Preux en 1965, Mercatel en 1992…)

A titre d'information la commune de Saint-Nicolas-lez-Arras est en cours d'aménagement foncier.

L'aménagement foncier (appelé remembrement jusque 2005) est une opération régie par le code rural visant à :

- Améliorer les conditions d'exploitation des propriétés rurales, agricoles ou forestières
- Assurer la mise en valeur des espaces naturels ruraux
- Contribuer à l'aménagement du territoire communal ou intercommunal et conforter l'espace agricole

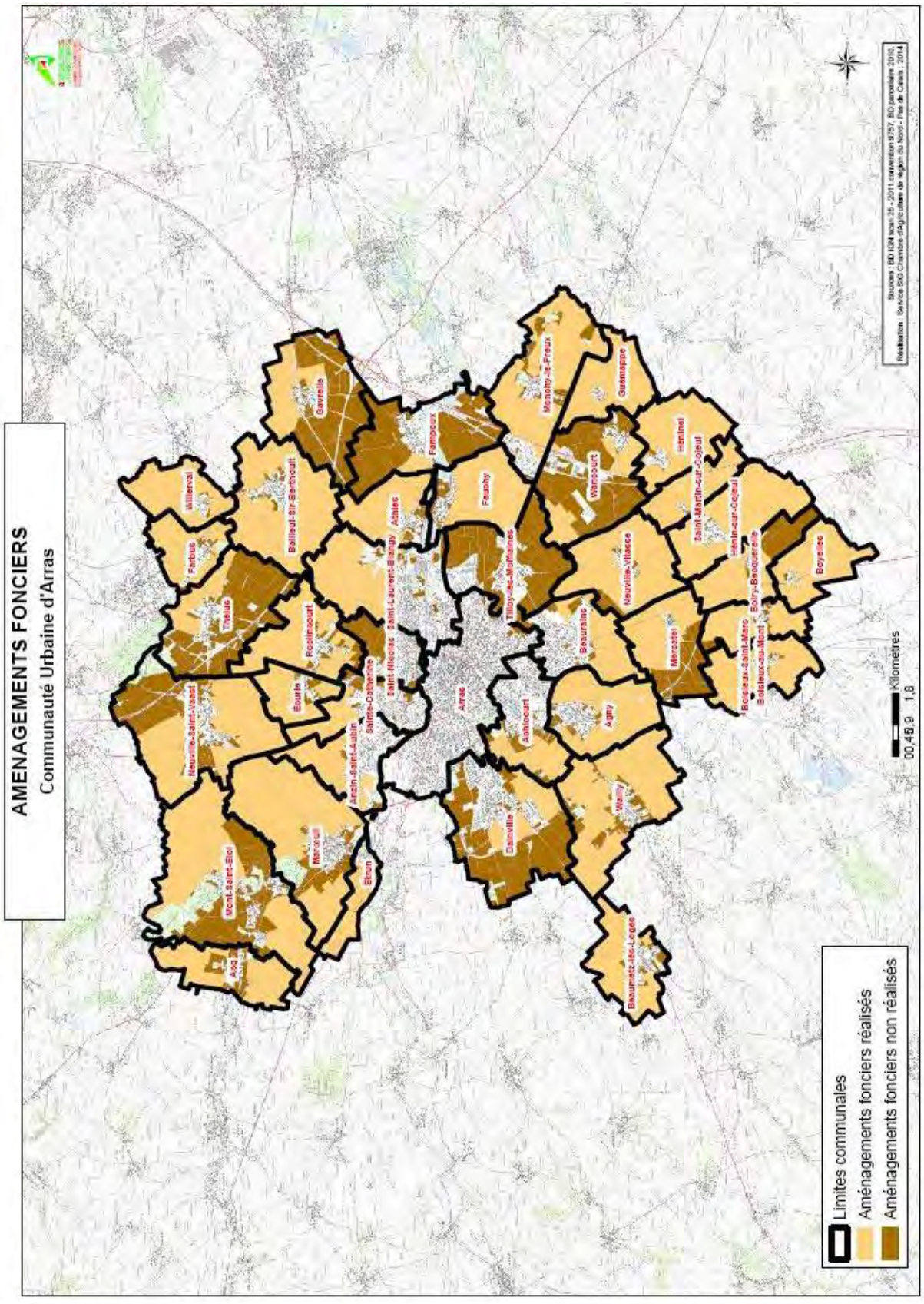
Ainsi, il permet de regrouper le parcellaire agricole, de le rapprocher du siège d'exploitation et de le désenclaver. Il aboutit à une refonte du plan cadastral dans le périmètre aménagé.

Les échanges culturaux : une alternative aux opérations d'aménagement foncier.

Les échanges culturaux font références à des échanges de parcelles réalisés à l'amiable entre agriculteurs afin d'améliorer les conditions d'exploitation par un regroupement parcellaire.

Il peut s'agir d'échanges annuels effectués pour améliorer leur système d'exploitation, notamment pour permettre une meilleure rotation des cultures.

Les échanges parcellaires facilitent :
-l'organisation du travail (des parcelles de pâturage autour des bâtiments)
-la réduction des trajets entre les bâtiments agricoles et les surfaces exploitées
-la rotation agronomique des terres
-l'amélioration des conditions de vie et de sécurité en limitant les déplacements de matériel agricole sur les voiries


AMENAGEMENTS FONCIERS
Communauté Urbaine d'Arras
Limites communales
Aménagements fonciers réalisés
Aménagements fonciers non réalisés
Kilomètres
0 0,45 0,9 1,8
Arras
Saint-Laurent-Blangy
Saint-Nicolas
Tilloy-les-Mofflaines
Achicourt
Agny
Beaurains
Beaurepaire
Bois-Bernard
Bois-Grenier
Boisleux-au-Mont
Boisleux-Saint-Marc
Bois-Guerin
Bois-Jean
Bois-Robert
Bois-Rond
Bois-Tilleul
Boyeffles
Brebières
Bretencourt
Bucquoy
Bullecourt
Bullecourt-Bois-Bernard
Bullecourt-Bois-Grenier
Bullecourt-Bois-Jean
Bullecourt-Bois-Robert
Bullecourt-Bois-Rond
Bullecourt-Bois-Tilleul
Bullecourt-Boisleux-au-Mont
Bullecourt-Boisleux-Saint-Marc
Bullecourt-Bois-Guerin
Bullecourt-Bois-Jean
Bullecourt-Bois-Robert
Bullecourt-Bois-Rond
Bullecourt-Bois-Tilleul
Bullecourt-Boyeffles
Bullecourt-Brebières
Bullecourt-Bretencourt
Bullecourt-Bucquoy
Bullecourt-Bullecourt
Bullecourt-Bullecourt-Bois-Bernard
Bullecourt-Bullecourt-Bois-Grenier
Bullecourt-Bullecourt-Bois-Jean
Bullecourt-Bullecourt-Bois-Robert
Bullecourt-Bullecourt-Bois-Rond
Bullecourt-Bullecourt-Bois-Tilleul
Bullecourt-Bullecourt-Boisleux-au-Mont
Bullecourt-Bullecourt-Boisleux-Saint-Marc
Bullecourt-Bullecourt-Bois-Guerin
Bullecourt-Bullecourt-Bois-Jean
Bullecourt-Bullecourt-Bois-Robert
Bullecourt-Bullecourt-Bois-Rond
Bullecourt-Bullecourt-Bois-Tilleul
Bullecourt-Bullecourt-Boyeffles
Bullecourt-Bullecourt-Brebières
Bullecourt-Bullecourt-Bretencourt
Bullecourt-Bullecourt-Bucquoy
Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt
Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bois-Bernard
Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bois-Grenier
Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bois-Jean
Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bois-Robert
Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bois-Rond
Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bois-Tilleul
Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Boisleux-au-Mont
Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Boisleux-Saint-Marc
Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bois-Guerin
Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bois-Jean
Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bois-Robert
Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bois-Rond
Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bois-Tilleul
Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Boyeffles
Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Brebières
Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bretencourt
Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bucquoy
Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt
Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bois-Bernard
Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bois-Grenier
Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bois-Jean
Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bois-Robert
Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bois-Rond
Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bois-Tilleul
Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Boisleux-au-Mont
Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Boisleux-Saint-Marc
Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bois-Guerin
Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bois-Jean
Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bois-Robert
Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bois-Rond
Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bois-Tilleul
Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Boyeffles
Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Brebières
Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bretencourt
Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bucquoy
Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt
Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bois-Bernard
Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bois-Grenier
Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bois-Jean
Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bois-Robert
Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bois-Rond
Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bois-Tilleul
Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Boisleux-au-Mont
Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Boisleux-Saint-Marc
Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bois-Guerin
Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bois-Jean
Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bois-Robert
Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bois-Rond
Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bois-Tilleul
Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Boyeffles
Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Brebières
Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bretencourt
Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bucquoy
Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt
Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bois-Bernard
Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bois-Grenier
Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bois-Jean
Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bois-Robert
Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bois-Rond
Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bois-Tilleul
Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Boisleux-au-Mont
Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Boisleux-Saint-Marc
Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bois-Guerin
Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bois-Jean
Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bois-Robert
Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bois-Rond
Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bois-Tilleul
Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Boyeffles
Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Brebières
Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bretencourt
Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bucquoy
Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt-Bullecourt

3. VALEUR VENALE DES TERRES AGRICOLES

Prix en € / Ha	DOMINANTE			MINIMUM			MAXIMUM		
	2017	2012	2011	2017	2012	2011	2017	2012	2011
TERRES ET PRES LIBRES	13470	11770	11990	5000	3130	4520	ND	30000	31390
TERRES ET PRES LOUES	6070	4840	4560	4040	3 760	3500	8470	6100	6180

Sources :
Extraits de l'arrêté ministériel :
- Journal officiel du 28 Juin 2018 portant fixation du barème indicatif de la valeur vénale moyenne des terres agricoles en 2017
-Journal officiel du 7 septembre 2013 portant fixation du barème indicatif de la valeur vénale moyenne des terres agricoles en 2012
-Journal officiel du 5 juillet 2012 portant fixation du barème indicatif de la valeur vénale des terres agricoles en 2011
-Journal officiel du 6 aout 2011 portant fixation du barème indicatif de la valeur vénale des terres agricoles en 2010

Les prix retenus sont ceux des terres agricoles, parcelles ou exploitations entières, non bâties, d'une superficie supérieure ou égale à un hectare et destinées à conserver au moment de la transaction, leur vocation agricole.

La valeur dominante correspond au prix le plus souvent pratiqué tel qu'il a pu être constaté ou estimé. Les valeurs maximales et minimales correspondent respectivement aux prix pratiqués pour les meilleures et les moins bonnes terres, compte tenu des conditions locales du marché.

Un constat peut être fait sur la région agricole de l'Artois par rapport à l'ensemble des petites régions agricoles de la région :

- Terres et près libres : la dominante est supérieure à l'ensemble des régions agricoles.
- Terres et près loués : la dominante est semblable à l'ensemble des régions agricoles.

4. LA SURFACE AGRICOLE UTILISEE DES EXPLOIATTIONS

La SAU moyenne correspond à la surface des exploitations ayant leur siège sur l'intercommunalité.

Leur parcellaire ne se limite pas au périmètre de la Communauté Urbaine d'Arras.

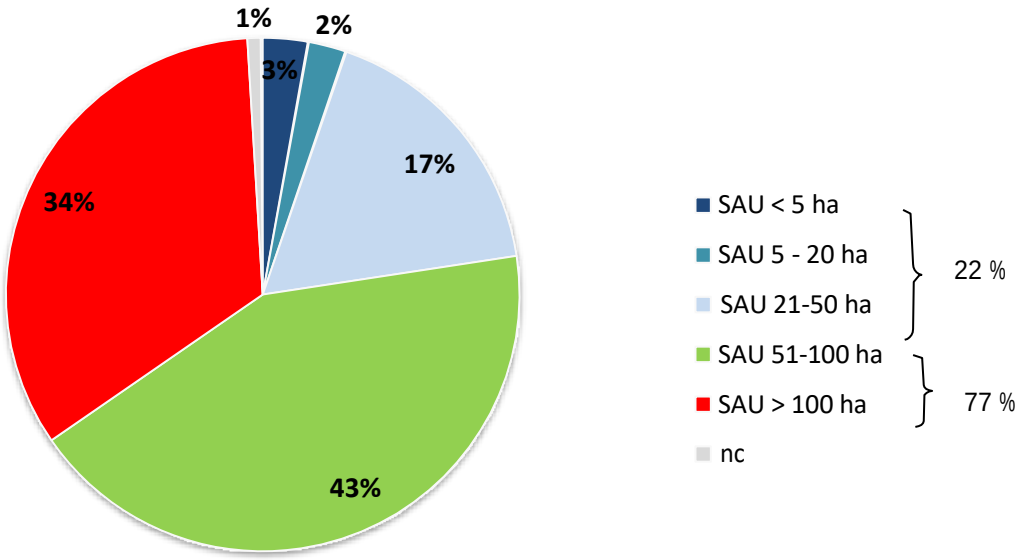
Sur le territoire de la CUA, la Surface Agricole Utile moyenne des exploitations enquêtées est de 96 hectares.

Cette surface moyenne varie selon le sous-secteur géographique à titre de comparaison :	
Sous-secteur Nord-Ouest	98 Ha
Sous-secteur Nord-Est	87 Ha
Sous-secteur Sud-Est	102 Ha
Sous-secteur Sud-Ouest	107 Ha

5. UNE ASSEZ BONNE STRUCTURATION DES EXPLOITATIONS

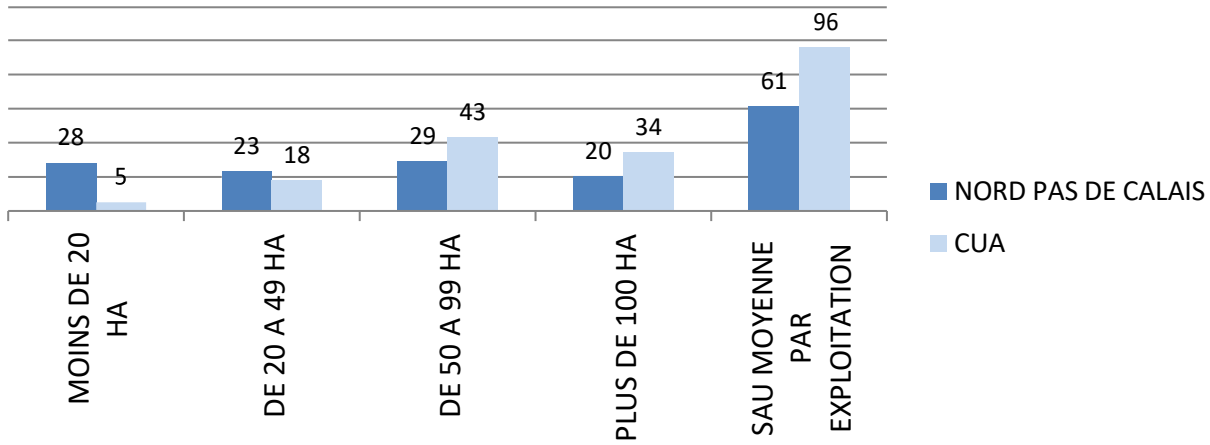
Les exploitations cultivent en moyenne sur 5 communes.
47 hectares en moyenne sont exploités sur la commune du siège dont 14 hectares dans un périmètre de 500 mètres autour des bâtiments.

Une SAU plutot élevée sur le territoire



Nc : exploitations n'ayant pas répondu à la question
Source : Enquêtes Diagnostic agricole, Chambre d'agriculture 2014
En moyenne, sur l'intercommunalité, 22% des exploitations exploitent moins de 50 hectares et 34% des exploitations exploitent plus de 100 hectares.

Des SAU supérieures a la moyenne regionale



Source : Enquêtes Diagnostic agricole, Chambre d'agriculture 2014 pour les données CUA et RGA pour les données Région NPDC

L'exploitation mettant en valeur la Surface Agricole Utile la plus faible exploite 0,8 ha (productions spécialisées), la plus élevée 800 hectares.

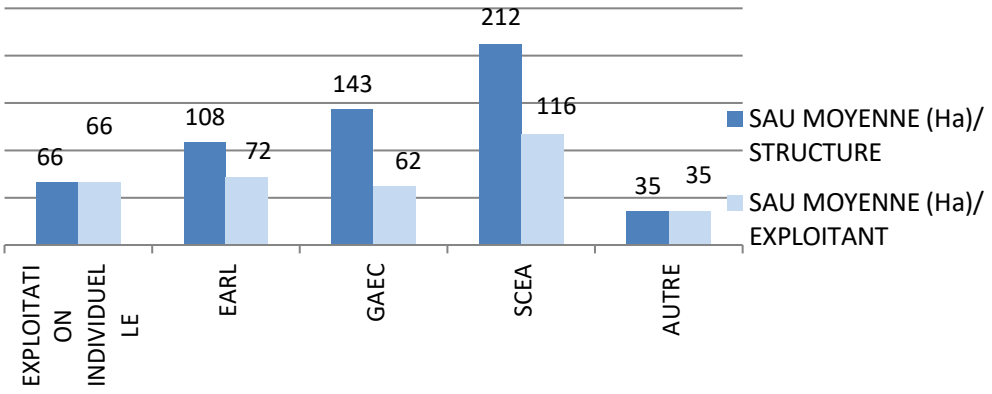
Comparaison avec **d'autres** territoires		
	Part des exploitations de moins de 50 Ha	SAU moyenne (enquête)
CUA	22%	96 Ha
CASO LMCU	48% 50%	63 Ha 34,5 Ha

Source : Enquêtes Diagnostic agricole, Chambre d'agriculture
La Surface Agricole Utile moyenne par exploitation varie en fonction de son statut : individuel ou sociétaire (Entreprise A Responsabilité Limitée, Groupement Agricole Exploitations en Commun, Société Civile Exploitation Agricole…). Le constat est identique en ce qui concerne la Surface Agricole Utile moyenne par exploitant.

	NOMBRE D'EXPLOITATIONS	NOMBRE DE CHEFS D'EXPLOITA-TION	SAU		
STATUT			Totale (Ha)	moyenne (Ha)/ structure	moyenne (Ha)/ exploitant
EXPLOITATION INDIVIDUELLE	105	105	6945	66	66
EARL	66	99	7146	108	72
GAEC	24	55	3434	143	62
SCEA	11	20	2338	212	116
AUTRE	2	2	71	35	35

Source : Enquêtes Diagnostic agricole, Chambre d'agriculture 2014
Les enquêtes ont révélé une *Surface Agricole Utile moyenne par exploitation de 96 Ha.* La *Surface Agricole Utile moyenne par exploitant est de 71 hectares*. Cet écart s'explique du fait que les formes sociétaires peuvent être gérées par plusieurs chefs d'exploitation (exemple en GAEC).

Des SAU moyennes selon le statut de l'exploitation



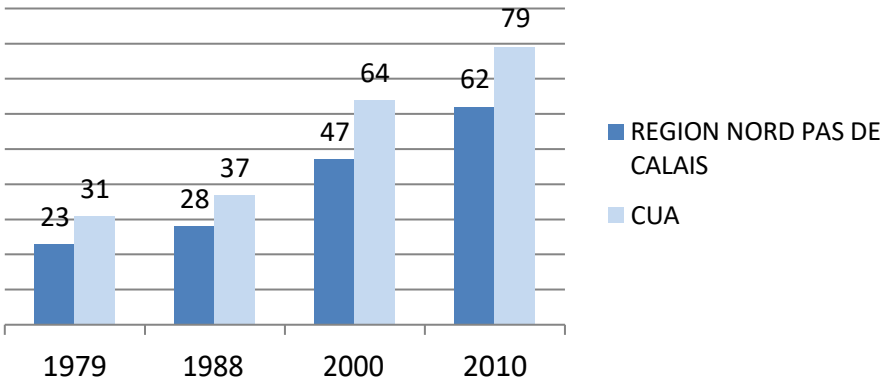
Source : Enquêtes Diagnostic agricole, Chambre d'agriculture 2014

Les résultats mettent en évidence que la Surface Agricole Utile moyenne diffère selon l'âge des chefs d'exploitation.
Elle est de 134 ha en moyenne pour les exploitations ayant un chef d'exploitation de moins de 40 ans, elle est de 94 ha en moyenne pour les exploitations ayant un chef d'exploitation de plus de 55 ans.

6. UNE TENDANCE A L'AGRANDISSEMENT DES STRUCTURES

La tendance nationale, comme régionale ou locale est à l'agrandissement des structures.
Sur le territoire de la CUA, la Surface Agricole Utile moyenne a été multipliée par 2,5 entre le Recensement Général Agricole de 1979 et celui de 2010.
En Région Nord Pas-de-Calais, les structures agricoles ont vu leur surface être multipliée par 2,7 entre le Recensement Général Agricole 1979 et 2010.

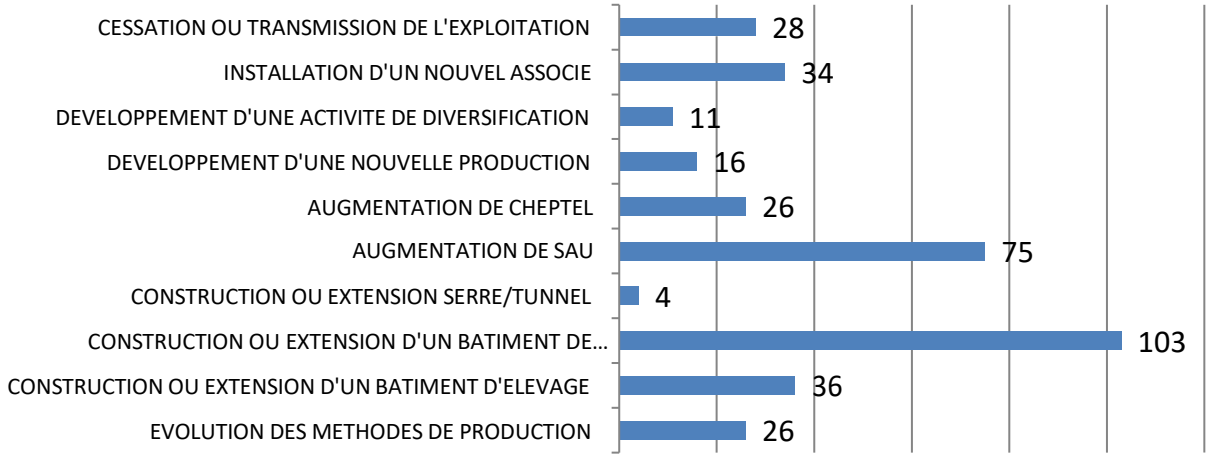
SAU moyenne par exploitation en augmentation



Source : RGA 2010 - DRAFF, SRISE
Cette importante augmentation de surface est le résultat de la diminution du nombre d'exploitations.

7. LES PROJETS DES EXPLOITANTS A COURT ET MOYEN TERME

De nombreuses exploitations ayant des projets de developpement à plus ou moins long terme

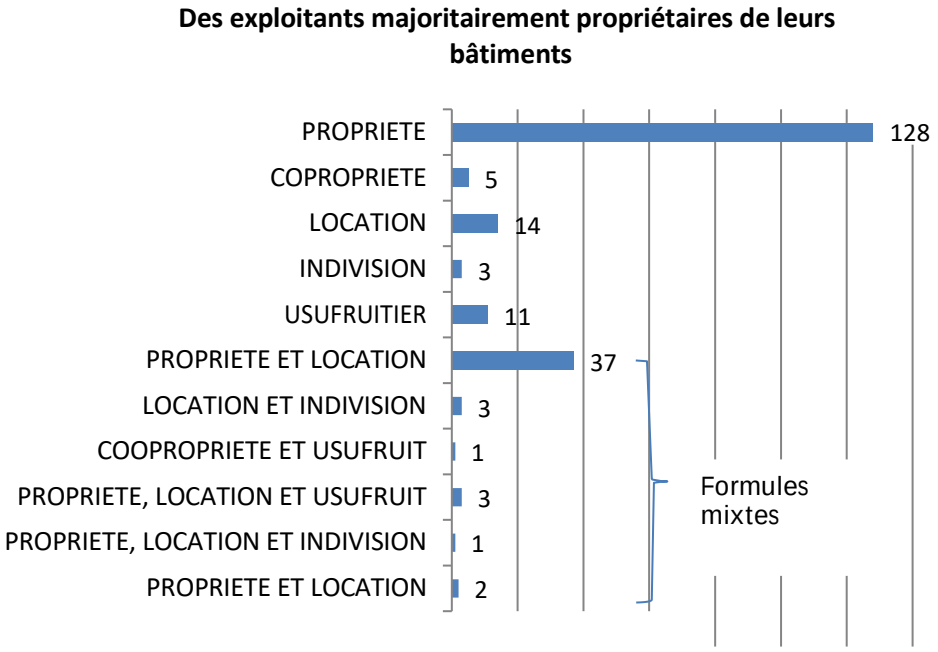


Source : Enquêtes Diagnostic agricole, Chambre d'agriculture 2014
De nombreuses exploitations ont un ou plusieurs projets dans les cinq prochaines années.

Les projets sont variés : ils touchent à la fois la dimension humaine, l'économie de l'exploitation ainsi que l'amélioration des conditions de travail et l'agrandissement de l'exploitation.

8. MODE DE FAIRE VALOIR DU FONCIER BATI ET NON BATI

a. Le foncier bâti

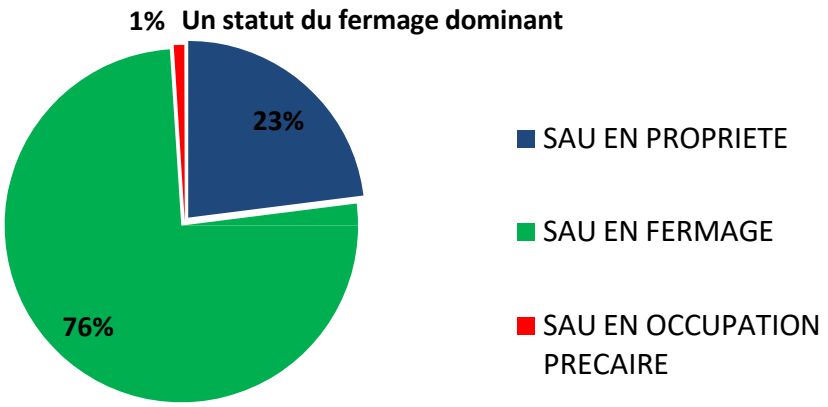


Source : Enquêtes Diagnostic agricole, Chambre d'agriculture 2014

85% des exploitations sont propriétaires d'au moins un bâtiment. Les autres louent leurs bâtiments soit en totalité ou en partie. Les modes de faire valoir sont multiples avec souvent une mixité.

Il est assez fréquent que les parents soient propriétaires des bâtiments du corps de ferme et que le jeune installé est propriétaire d'un ou des nouveaux bâtiments

b. Le foncier non bâti



Source : Enquêtes Diagnostic agricole, Chambre d'agriculture 2014

	PART DE SAU		
	PROPRIETE (%)	FERMAGE (%)	OCCUPATION PRECAIRE (%)
SOUS-SECTEUR NORD-OUEST	17	82	1
SOUS-SECTEUR NORD-EST	25	72	3
SOUS-SECTEUR SUD-EST	27	73	0
SOUS-SECTEUR SUD-OUEST	20	77	3

Source : Enquêtes Diagnostic agricole, Chambre d'agriculture 2014

76% du foncier des exploitations enquêtées est en fermage.

Le statut du fermage est un mode de faire-valoir indirect des biens agricoles en France adoptée par la loi du 13 avril 1946 codifié à l'article L 411-1 et suivants du code rural.
Le statut du fermage règle les droits et obligations du propriétaire (bailleur) et du locataire (preneur) dans le cadre du bail rural.
Le plus souvent, le bail liant les deux parties est conclu pour une durée de 9 ans. Il est renouvelé par tacite reconduction au niveau familial. Cette disposition sécurise les exploitants agricoles et permet d'assurer la transmission familiale de leur unité de production. Ce type de contrat prévoit en effet que le preneur puisse, en fin de carrière, céder son bail, à son conjoint ou ses descendants directs en accord avec son propriétaire.

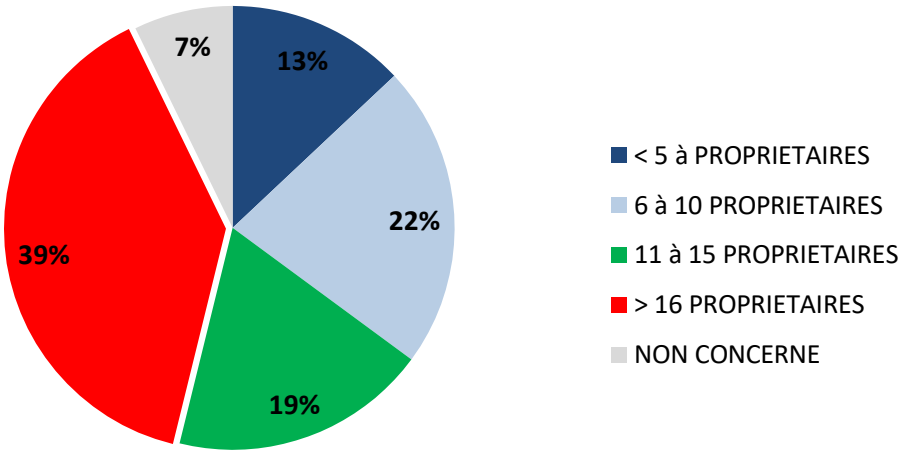
La transmission hors cadre familial est plus complexe si beaucoup de propriétaires.

- Le fait d'être propriétaire du foncier confère à l'exploitant une maîtrise plus importante de son outil de production. L'exploitant peut ainsi envisager des investissements et le développement de son activité sur le long terme.

- Le fait d'être locataire peut limiter les possibilités d'évolution de l'exploitation notamment en termes de construction d'un bâtiment agricole. La location sous le statut du fermage donne une certaine sécurité et évite l'investissement du foncier à la charge de l'exploitant.

Ont été recensés lors des enquêtes 323 Ha en occupation précaire. Ce statut implique que les exploitants n'ont aucune sécurité concernant l'exploitation de ces surfaces.
Les surfaces en précaire se situent principalement dans les zones d'activités, Actiparc par exemple sur les communes d'Athies, Bailleul sire Berthoult, Gavrelle et St Laurent-Blangy.

De nombreux propriétaires par exploitation



Source : Enquêtes Diagnostic agricole, Chambre d'agriculture 2014
On constate que 60% des exploitations ont plus de 10 propriétaires.
En moyenne, on compte sur le territoire de la CUA 15 propriétaires par exploitation soit une surface de 6,4 ha par propriétaire. L'exploitation ayant le plus de propriétaires en compte 52.
Le grand nombre de propriétaires sur une exploitation peut constituer des difficultés ou des avantages au moment de la transmission de l'exploitation ou de la vente de parcelles.

- Concernant la transmission de l'exploitation : tout changement de locataire est soumis à accord du bailleur *(Article L411-35 Code rural).*

✓ Le preneur peut céder le bail au conjoint marié ou pacsé, ou à un descendant en ligne directe. Il doit demander l'accord du bailleur ou du TPBR. Il peut saisir le juge pour obtenir l'accord sans passer par le bailleur.

✓ Toute autre cession de bail est interdite. C'est à dire que si le locataire présente un autre agriculteur à son bailleur pour lui succéder (son gendre, son cousin, son voisin, ...), il doit obtenir l'accord du propriétaire. Si celui-ci refuse, il n'existe aucun moyen de recours. On est en effet dans le cas de la signature d'un nouveau bail, et le propriétaire a le droit de choisir son futur locataire.

- Lors de la mise en vente du foncier par un propriétaire, grâce à son droit de préemption, le locataire en place pourra donc acquérir le bien (L 412-1 Code rural)

Comparaison avec **d'autres** territoires à **l'échelon** de **l'exploitation**			
	Nombre de propriétaires	SAU moyenne/ exploitation	SAU moyenne/propriétaire

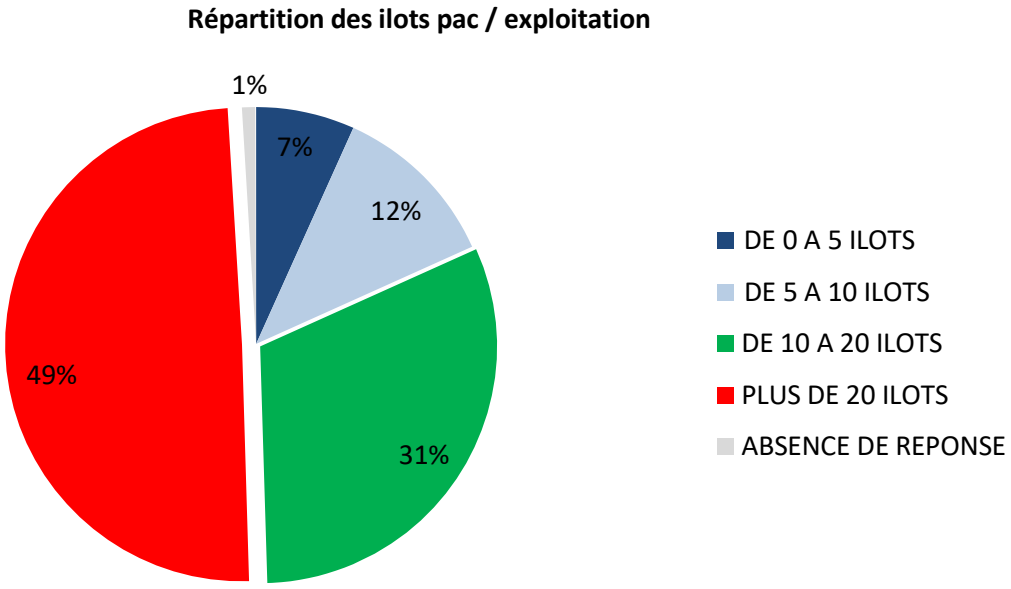
CUA	15	96 ha	6,4 ha
CASO LMCU	10 10	63 ha 42ha	6,3 ha 4,2 ha

Source : Enquêtes Diagnostic agricole, Chambre d'agriculture

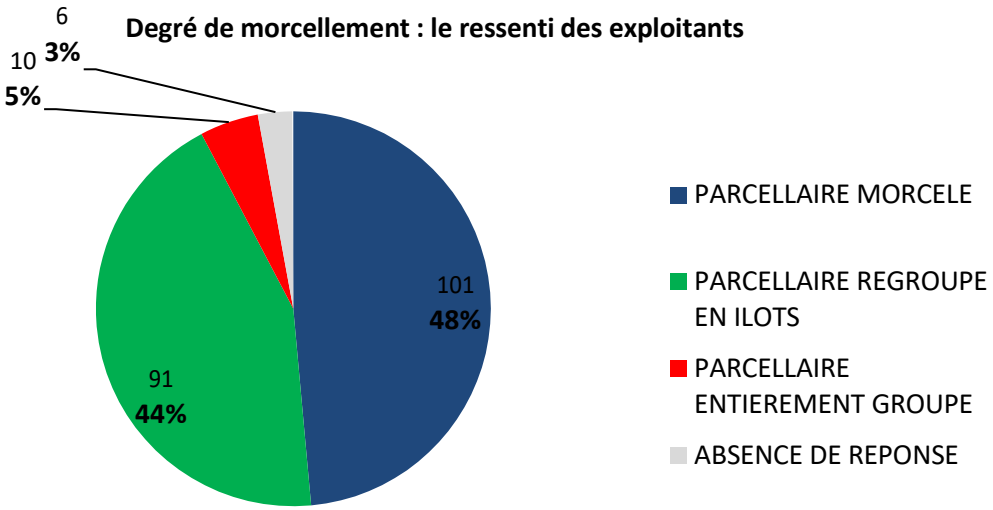
Ainsi, on constate que ces moyennes cachent de grandes variations.

9. L'ORGANISATION DU FONCIER DE L'EXPLOITATION

Le morcellement du parcellaire agricole constitue un handicap dans la réalisation quotidienne des travaux agricoles. En effet, ce morcellement engendre des pertes de temps et une augmentation des charges (ex : des déplacements plus nombreux avec le matériel entre le siège d'exploitation et l'îlot de culture).
Pour réduire ces contraintes, l'agriculteur cultive des surfaces provenant du regroupement de parcelles appelées « îlots » dont les contours seront utilisés pour les déclarations faites dans le cadre de la Politique Agricole Commune (P.A.C), d'où l'intitulé de « îlot PAC. »



Source : Enquêtes Diagnostic agricole, Chambre d'agriculture 2014
Quelques caractéristiques des îlots PAC du territoire de la CUA :
- une exploitation enquêtée sur deux déclare à la PAC plus de 20 îlots.
- le nombre moyen par exploitation est de 18 îlots
- la surface moyenne d'un ilot est de 4,27 Ha. (écart constaté : de 0,2 ha à 91,45 ha)



Source : Enquêtes Diagnostic agricole, Chambre d'agriculture 2014

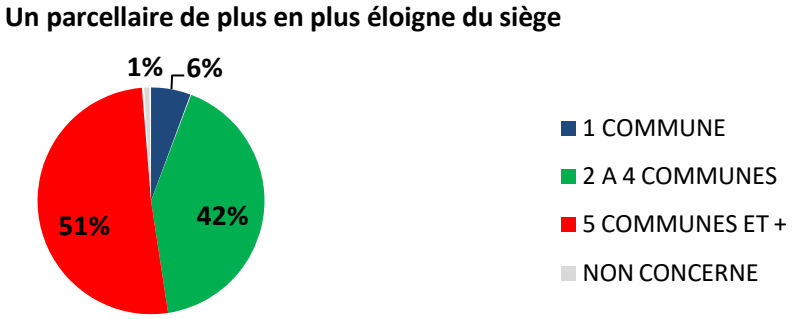
Lors des rencontres individuelles, les exploitants nous ont indiqué pour la moitié d'entre eux avoir un parcellaire déjà morcelé en l'état actuel des choses, alors que l'on a pu mettre en exergue précédemment une grande part de la Surface Agricole Utile remembrée (près de 80%).

Dans un contexte de réduction du nombre d'exploitations, il est important de veiller au maintien de structures au niveau communal et intercommunal.

En cas d'emprises, les mécanismes de compensations foncières sont souvent appréciés. Toutefois, il importe de rester vigilant sur l'organisation du parcellaire (logiques de fonctionnement des exploitations, risque d'allongement de parcours…).

En effet, l'appréciation par l'agriculteur du degré de morcellement du foncier de son exploitation peut dépendre de différents facteurs :

- Son parcellaire est regroupé sur une ou deux communes mais il exploite de nombreux îlots d'exploitation de faible surface.
- Son parcellaire est regroupé en quelques îlots de bonne taille mais dispersés sur plusieurs des communes



Source : Enquêtes Diagnostic agricole, Chambre d'agriculture 2014

Caractéristiques des logiques de fonctionnement de l'exploitation liées au foncier :
- 6% des exploitations exploitent sur une seule commune.
- en moyenne, dispersion des îlots d'exploitation sur 5 communes.

Différents éléments sont à prendre en compte : le niveau de morcellement, l'éloignement par rapport au siège, l'accessibilité au parcellaire.

Degré **d'éloignement** sur **d'autres** territoires		
	Part des exploitations cultivant sur une commune	Nombre de communes/exploitation
CUA	6%	5
CASO	23%	4

Source : Enquêtes Diagnostic agricole, Chambre d'agriculture

10. AMENAGEMENTS HYDRAULIQUES

Pour améliorer les conditions d'exploitation des terres et répondre à certaines exigences des Industries Agroalimentaires, l'agriculteur peut être amené à réaliser certains investissements comme l'irrigation ou le drainage.

a. **L'irrigation** : une pratique sur une partie du territoire



L'irrigation permet une diversification des cultures : maraîchage, cultures légumières de plein champ….La maîtrise de l'irrigation constitue un facteur permettant de maintenir une production régulière en quantité comme en qualité. Elle peut également améliorer la précocité des productions, présentant ainsi un atout important pour la conquête de marchés.

15% des exploitations enquêtées irriguent des parcelles pour une surface totale de 1893 hectares soit 13% de la SAU des exploitations.

Les exploitations équipées sont principalement situées à l'Est de la CUA, pour certains d'ailleurs en irrigation enterrée.

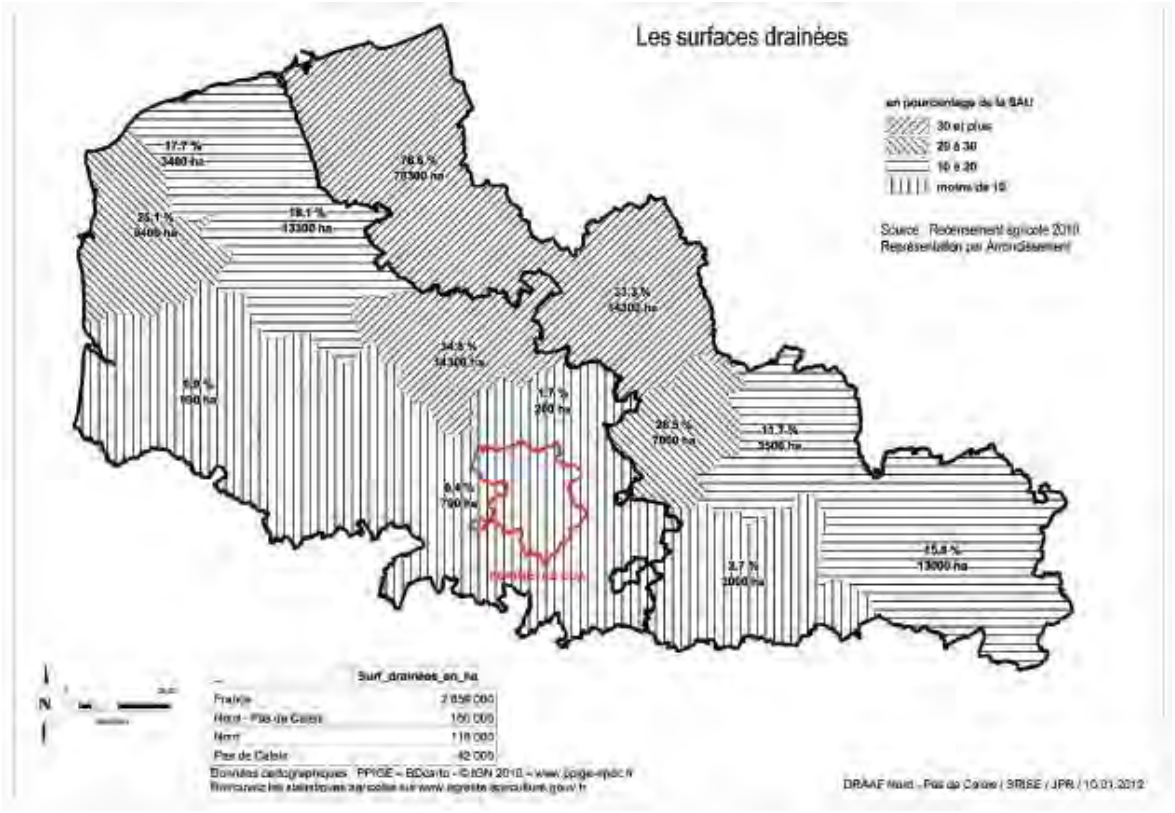
1 exploitation sur 4 a un forage privé sur son exploitation.

En région Nord-Pas de calais, 5,5% de la SAU sont irrigables. L'équipement des parcelles en irrigation est souvent mis en place en réponse à la demande contractuelle des industries agroalimentaires.

b. Le drainage : une pratique non identifiée sur ce territoire

Le drainage est une opération d'amélioration foncière ayant pour but d'éliminer l'excédent d'eau par la pose de tuyaux enterrés.

Sur le territoire de la CUA, la texture du sol ne nécessite pas de drainage.



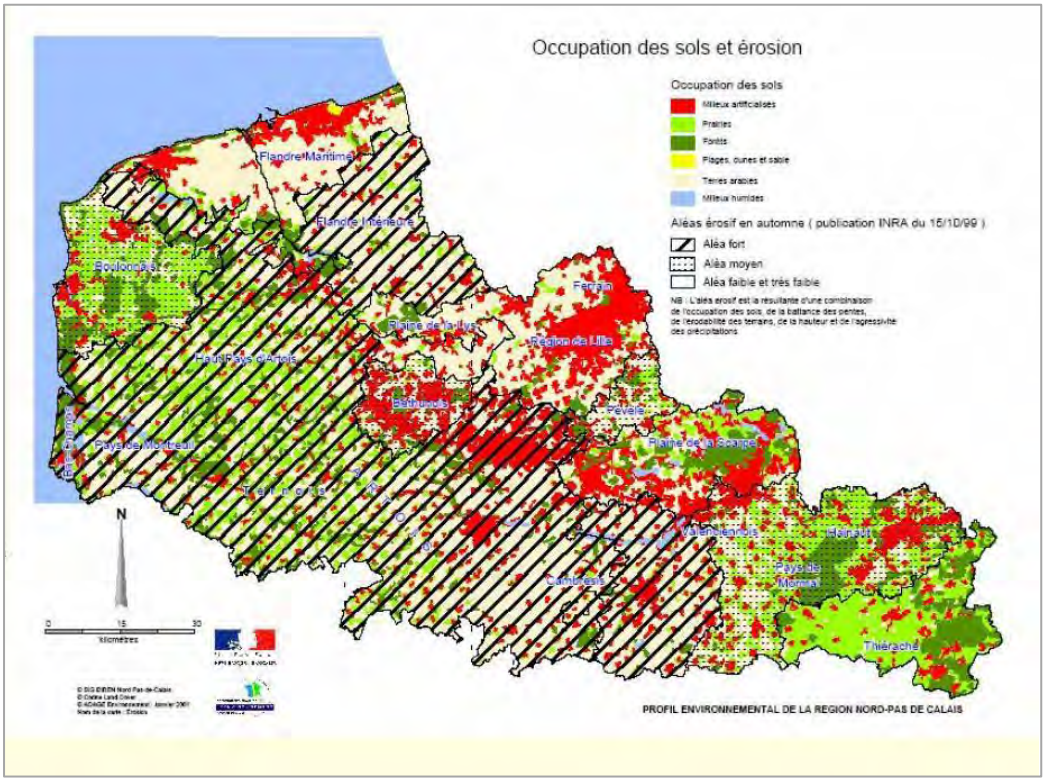
11. L'EROSION DES SOLS

Lors de l'enquête agricole sur le territoire de la CUA, 25 exploitations ont indiqué rencontrer des problèmes d'érosion, majoritairement de la battance.

La région Nord-Pas de Calais est une région concernée par l'érosion des sols notamment dans la zone aux sols limoneux produisant des cultures de printemps.

Au niveau régional, des ouvrages existent :
-Fascines : 1698 ouvrages, 30 km linéaires
-Haies : 353 ouvrages, 72 km linéaires
-Bandes enherbées : 181 ouvrages, 25.8 ha

Depuis 2002, 350 500 hectares ont fait l'objet d'un diagnostic érosion (soit 43% de la surface agricole).



12. APPROCHE FONCIERE - CHIFFRES CLES

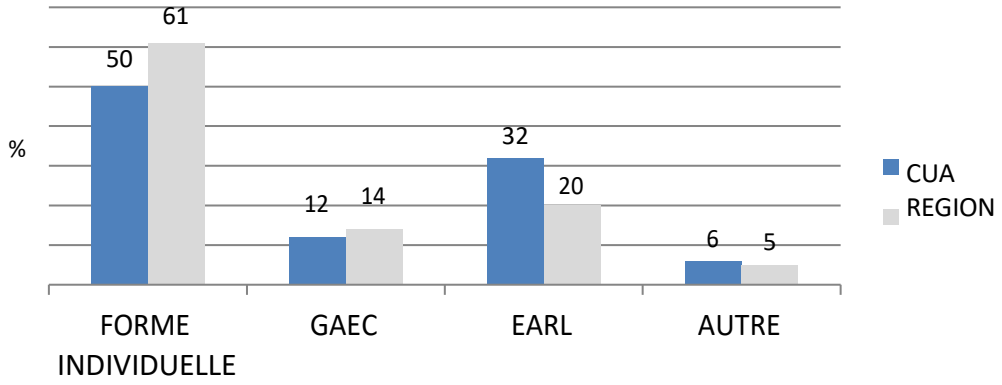
- SAU intercommunale : 18 660 Ha (79% de la SAU enquêtée)
- 76% de l'espace agricole a été remembré
- SAU moyenne par exploitation : 96 Ha (enquête agricole)
- SAU moyenne par exploitant : 71 Ha (RGA)
- 23% de la SAU en propriété
- 85 % des exploitations sont propriétaires d'au moins un bâtiment
- 15 propriétaires par exploitation soit en moyenne 6,4 ha / propriétaire
- Une dispersion des îlots PAC sur 5 communes en moyenne
- 18 îlots PAC par exploitation
- Ilot PAC d'une surface moyenne de 4.27 Ha
- 15% des exploitations irriguent
- 25% des exploitations ont un forage

D. Approche économique

1. Une évolution du statut d'exploitation : des exploitations aussi nombreuses sous forme sociétaire que sous forme individuelle

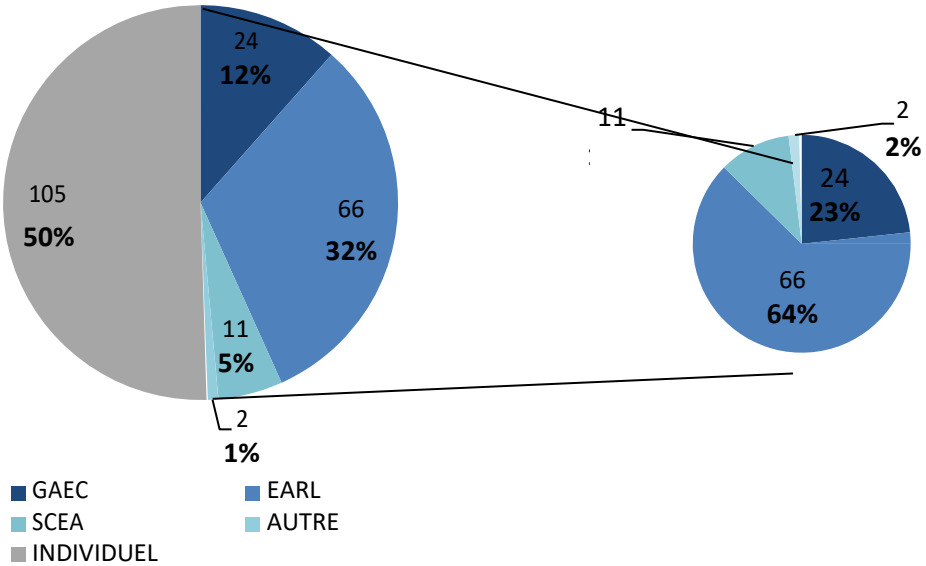
Lors de leur installation, les exploitants doivent définir le statut de leur exploitation : exploitation individuelle ou exploitation sociétaire. Ce statut peut évoluer tout au long de la vie de l'exploitation.

Une restructuration des exploitations avec une évolution de leur statut juridique



Source : Enquêtes Diagnostic agricole, Chambre d'agriculture 2014 et RGA 2010 - DRAFF, SRISE en %

Un équilibre entre les exploitations sous forme sociétaire et sous forme individuelle



Source : Enquêtes Diagnostic agricole, Chambre d'agriculture 2014

On constate une réduction du nombre d'exploitations individuelles au profit d'EARL. Il convient toutefois de relativiser en précisant que 56% des EARL enquêtées comptent un unique chef d'exploitation (60% au niveau régional).

L'exploitation agricole a pour objet l'exercice d'activités réputées agricoles au sens de l'article L. 311-1 du code rural et de la pêche maritime, à savoir : « Sont réputées agricoles toutes les activités correspondant à la maîtrise et à l'exploitation d'un cycle biologique de caractère végétal ou animal et constituant une ou plusieurs étapes nécessaires au déroulement de ce cycle ainsi que les activités exercées par un exploitant agricole qui sont dans le prolongement de l'acte de production (transformation, conditionnement et commercialisation de produits agricoles) ou qui ont pour support l'exploitation ».

- ✓ L'Exploitation A Responsabilités Limités. a plusieurs finalités :
  - *L'E.A.R.L. permet à un agriculteur de dissocier les différents éléments de son patrimoine en isolant les biens affectés à son activité professionnelle dans le but de mettre en valeur son exploitation.*
  - L'E.A.R.L. donne aux exploitants agricoles les moyens de limiter leur responsabilité.
  - L'E.A.R.L. peut être envisagée comme une technique de transmission des biens et des pouvoirs liés à une exploitation agricole.
  - L'E.A.R.L. permet à deux époux d'être associés exploitants, ou pour l'un associé exploitant et pour l'autre simple apporteur en capitaux.
  - Enfin, l'E.A.R.L. unipersonnelle peut permettre de palier les conséquences liées à la disparition d'une société après réunion de toutes les parts sociales entre les mains d'un même associé.
- ✓ Le Groupement Agricole d'Exploitations en Commun offre une transparence juridique, sociale et fiscale et se compose d'au moins deux associés. Les exploitations sous forme sociétaire permettent une meilleure organisation du travail.

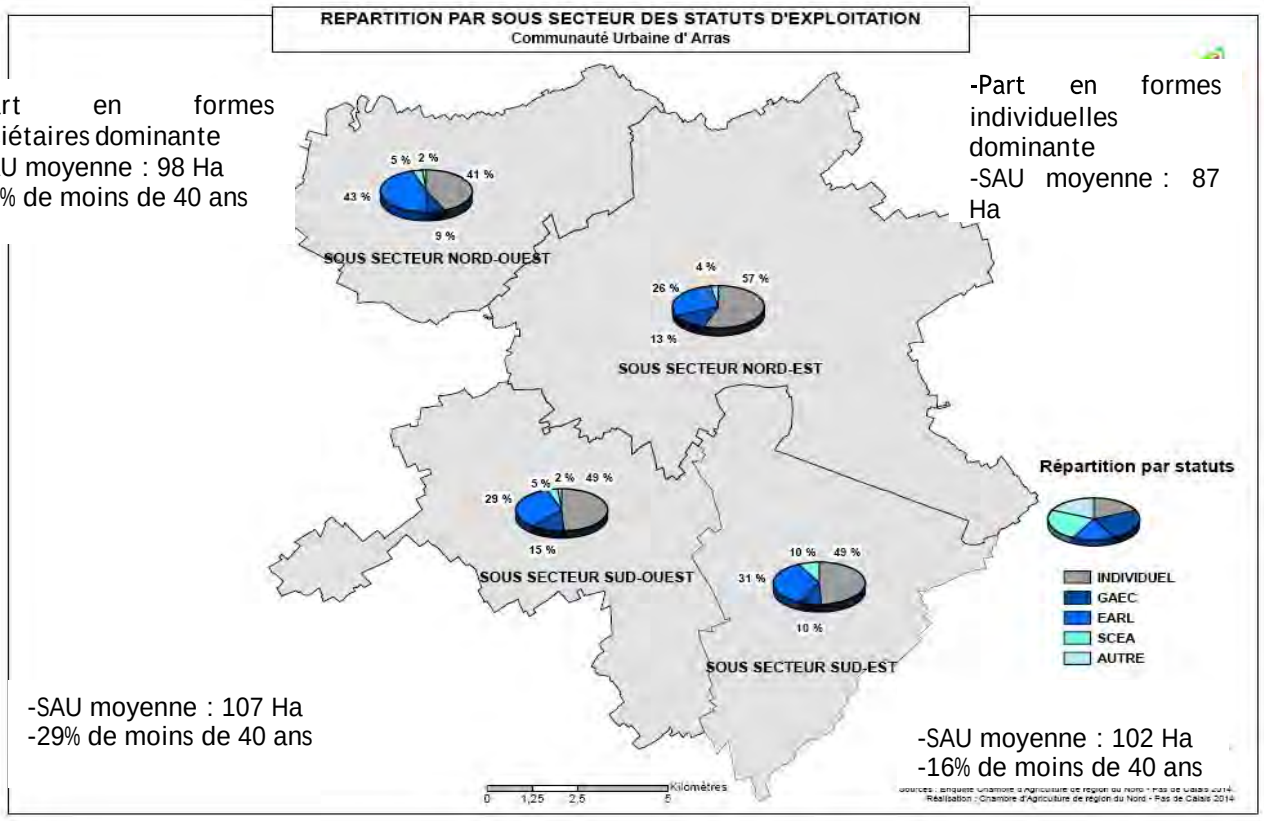
Avec l'agrandissement des exploitations, le statut sociétaire prend plus d'importance par rapport à l'exploitation familiale. La mise en société permet aux agriculteurs de mutualiser les moyens financiers, matériels et humains au sein d'une entité juridique à part entière.

- ✓ La Société Civile Exploitation Agricole

C'est une société civile de droit commun qui a pour objet l'exploitation ou la gestion d'un ou de plusieurs domaines agricoles, de forêts et de terres bâties et non bâties. La SCEA est constituée d'au moins deux associés, qui peuvent être, des personnes mineures ou majeures, des personnes physiques ou des personnes morales. Aucune exigence n'est requise pour le statut des associés. En effet, ils peuvent être des associés exploitants ou des simples apporteurs de capitaux.

Le développement significatif des EARL au détriment du GAEC s'explique par différents facteurs :

- o Certains avantages fiscaux des GAEC ont été étendus aux EARL
- o Avant 2012, le GAEC entre époux n'était pas admis. Pour cette raison les GAEC initialement parent-enfant se transforment en EARL entre époux après le départ du ou des parents. La création de société entre époux a fortement contribué au développement de l'EARL.
- o Le GAEC est souvent utilisé dans le cadre de la transmission familiale. Lors du départ d'un associé (parent par exemple), le GAEC est transformé en EARL.



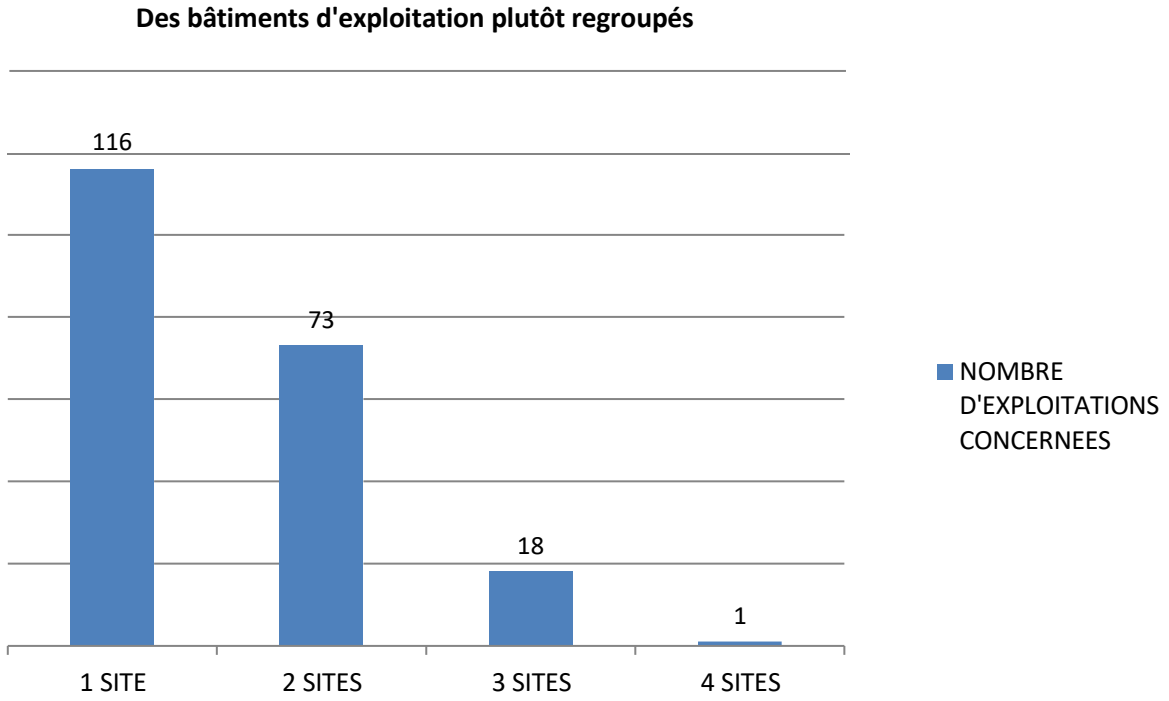
Source : Enquêtes Diagnostic agricole, Chambre d'agriculture 2014

On le verra par la suite, la présence de l'élevage sur le territoire n'est pas négligeable. Parmi les 103 exploitations sous forme sociétaire, 56 ont une activité d'élevage (54%).

1. LOCALISATION DU BATI DES EXPLOITATIONS

La plupart des bâtiments sont groupés autour du site principal de l'exploitation.

Toutefois, pour diverses raisons (mise aux normes, disponibilité foncière), un ou plusieurs bâtiments ont pu être délocalisés.



Source : Enquêtes Diagnostic agricole, Chambre d'agriculture 2014

Sur le territoire de la Communauté Urbaine d'Arras, 116 exploitations ont l'ensemble de leurs bâtiments regroupés sur un seul site d'exploitation.

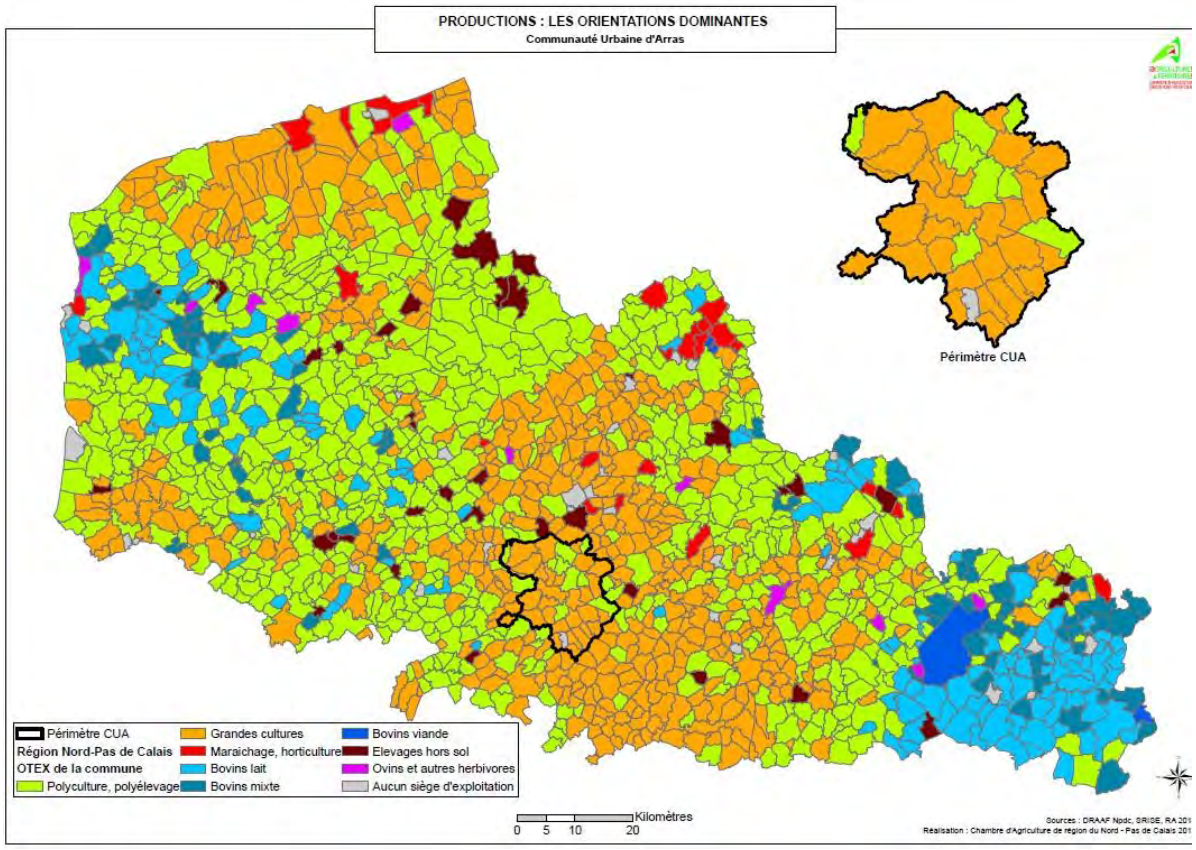
82% des exploitations enquêtées ont leur habitation sur ce site d'exploitation.

Cette situation facilite les conditions d'organisation du travail et peut limiter les déplacements sur la route.

La présence de plusieurs sites peut s'expliquer en partie par le regroupement de plusieurs exploitations sous forme de GAEC.

2. LES DIFFERENTS SYSTEMES TECHNICO-ECONOMIQUES DES EXPLOITATIONS

Depuis une dizaine d'années, grâce au potentiel agronomique des sols, à un savoir-faire et à la modernisation, les performances des exploitations agricoles du Nord-Pas de Calais ont progressé. Parallèlement, la tendance à l'agrandissement et à la spécialisation se poursuit.



Source : RGA 2010 – DRAFF, SRISE

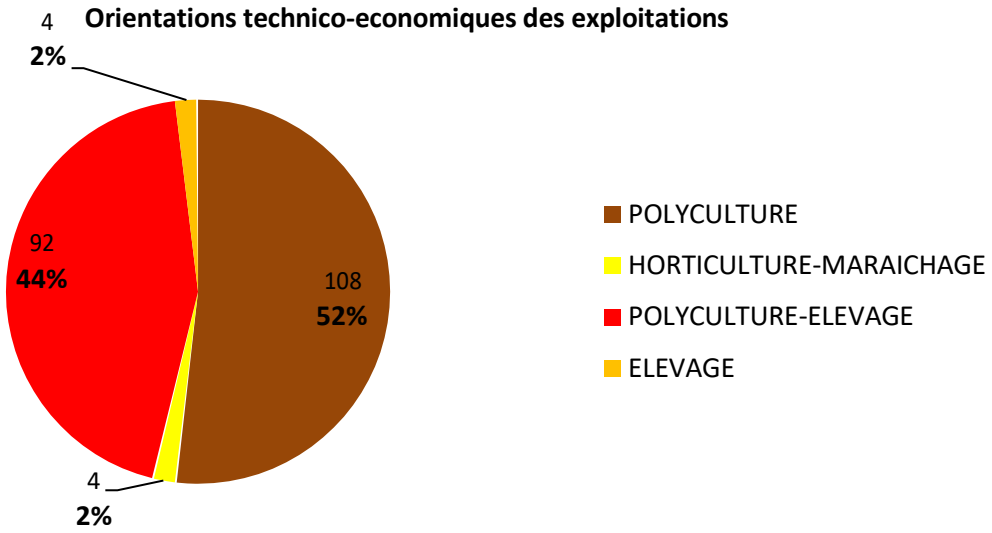
La carte ci-dessus présentée met en évidence que le système polyculture-élevage est présent aussi bien sur le territoire de la Communauté Urbaine d'Arras que sur le territoire régional.

REPARTITION DES EXPLOITATIONS SELON LEUR ORIENTATION TEC HNICO ECONOMIQUE		
	EN NOMBRE	%
POLYCULTURE	107	51
ELEVAGE-CENTRE EQUESTRE	4	2
POLYCULTURE-ELEVAGE	92	44
POLYCULTURE-PISCICULTURE	1	1
HORTICULTURE-MARAICHAGE	4	2

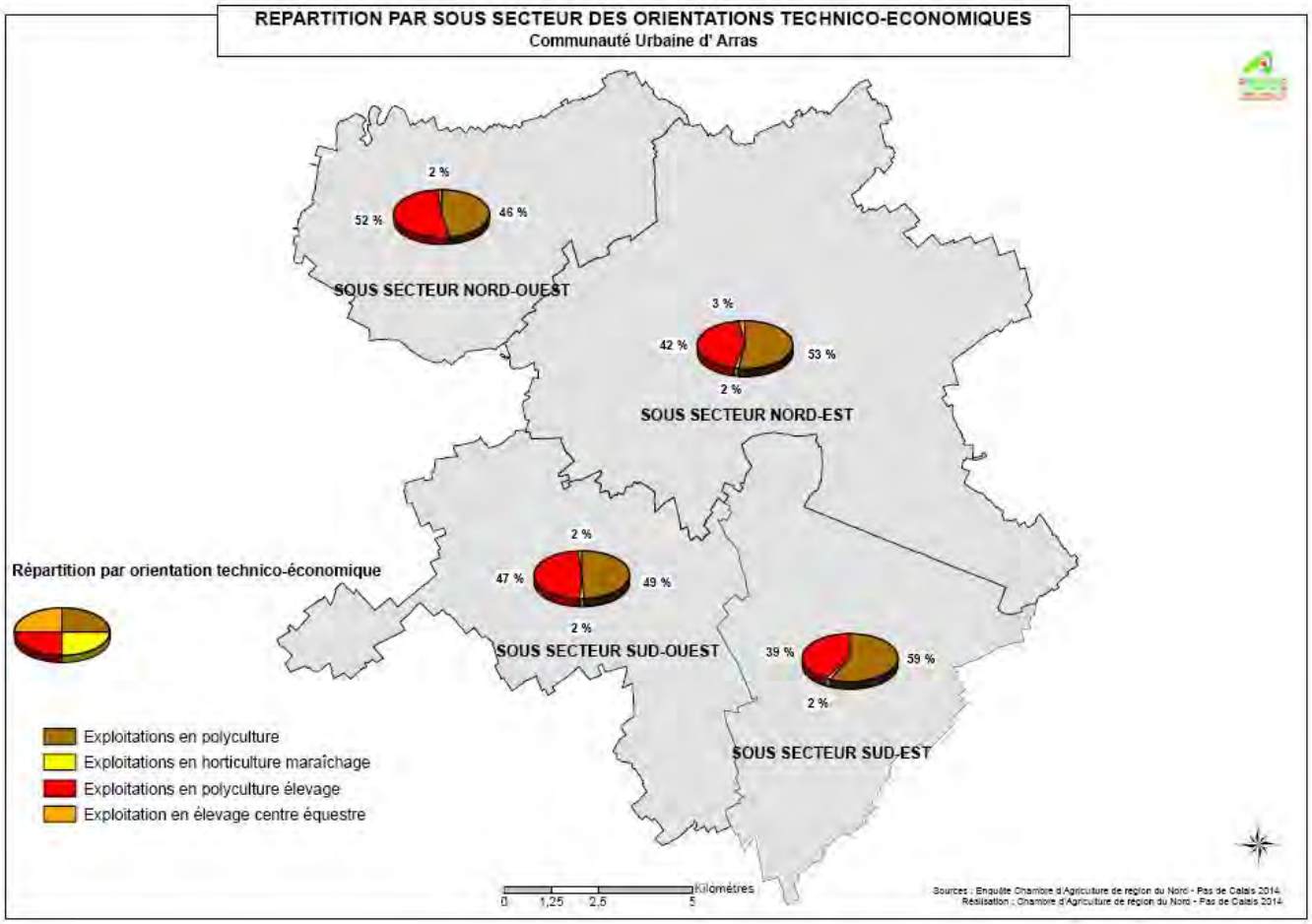
Source : Enquêtes Diagnostic agricole, Chambre d'agriculture 2014

A noter, 5 exploitations sont spécialisées (maraîchage, horticulture, exploitation en polyculture spécialisée également en pisciculture).

Une exploitation forestière à titre familial a également été rencontrée. Elle se situe sur la commune de Beaurains. Du fait du peu de renseignements recueillis et de spécificité sur celle-ci, elle n'est pas comptabilisée dans les résultats des 208 exploitations.



Source : Enquêtes Diagnostic agricole, Chambre d'agriculture 2014



Source : Enquêtes Diagnostic agricole, Chambre d'agriculture 2014

Sur le territoire de la CUA, une exploitation sur deux est en polyculture, pourcentage nettement supérieur à la moyenne régionale (44%).

Pourcentage **d'exploitations** en polyculture sur **d'autres** territoires	
CUA	51%
CASO	19%
CCCFAUQUEMBERGUES	11%
CCCFRUGES	11%
LMCU	53%

Source : Enquêtes Diagnostic agricole, Chambre d'agriculture

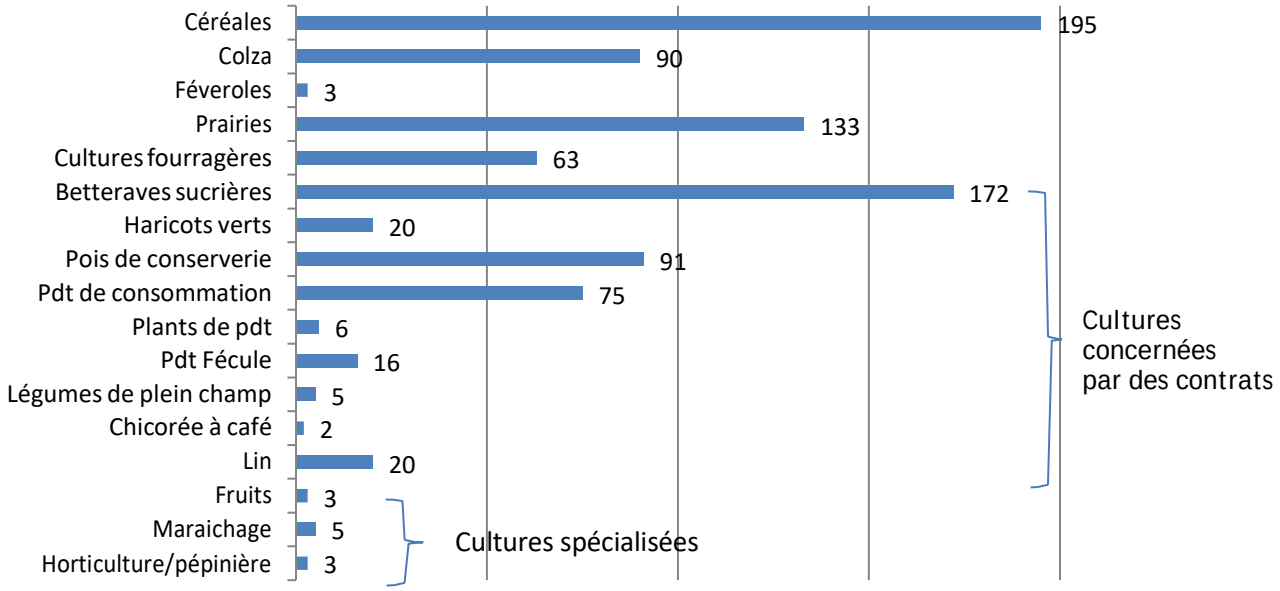
3. PRODUCTIONS VEGETALES : UNE DOMINANTE

D'après les enquêtes réalisées par la Chambre d'agriculture, la répartition moyenne des surfaces exploitées (Surface Agricole Utile des exploitations) est la suivante :

- 95% en terres labourables
- 5% en prairies

Au Recensement Général Agricole 2010, la part de la Surface Agricole Utile des exploitations en prairies, s'élève à 1%.
La part en prairie est inférieure à la moyenne régionale (22%).

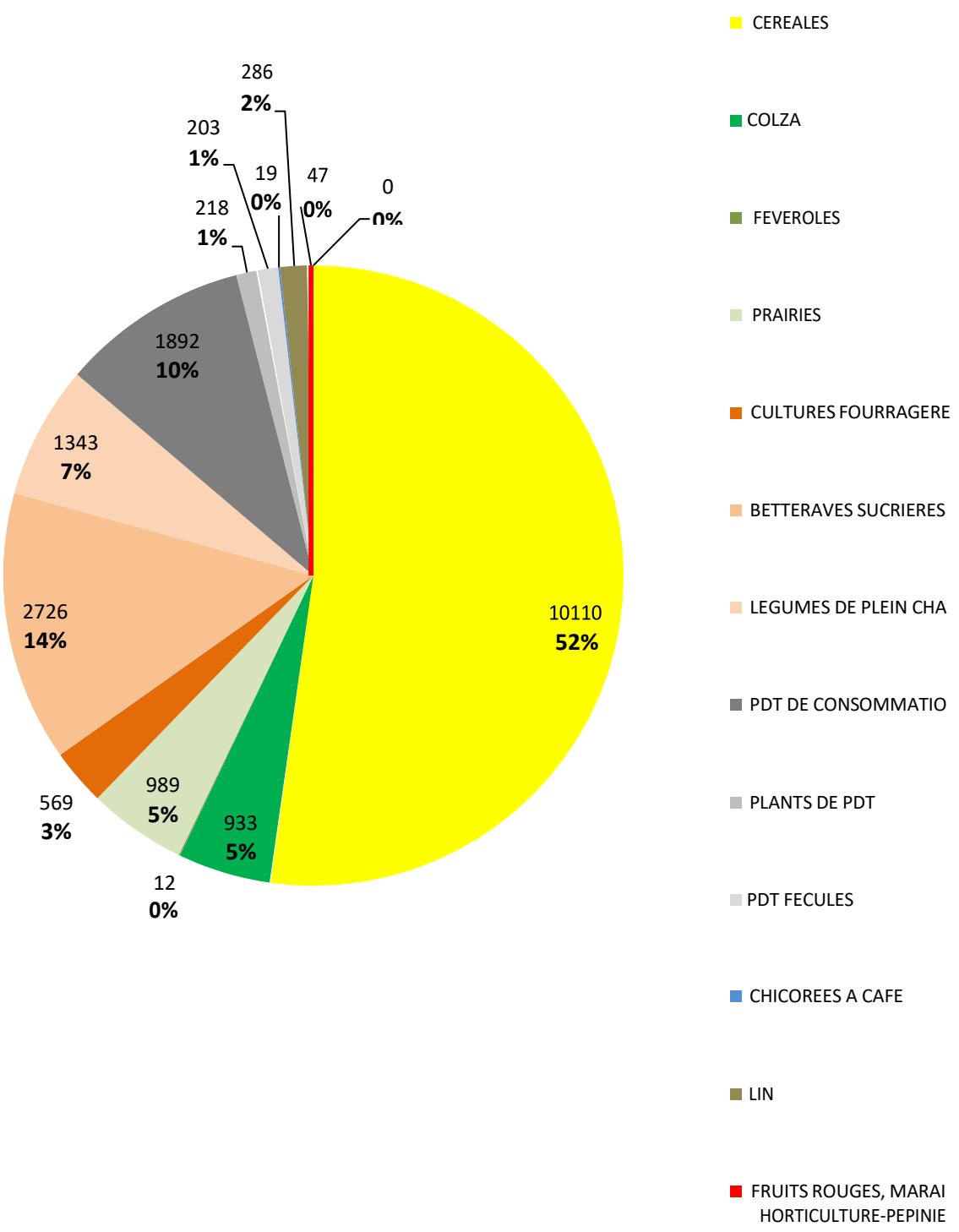
Répartition des exploitations selon les productions végétales exploitées



Source : Enquêtes Diagnostic agricole, Chambre d'agriculture 2014

Les exploitations ont des productions plutôt diversifiées. En terme de surface, ce sont principalement les céréales qui dominent, suivies des betteraves sucrières et des pommes de terre de consommation.
Ce terroir est propice aux cultures de légumes de plein champ.
Grâce au bon potentiel agronomique des sols, les productions végétales sont très diversifiées.

Répartition de la SAU selon les cultures

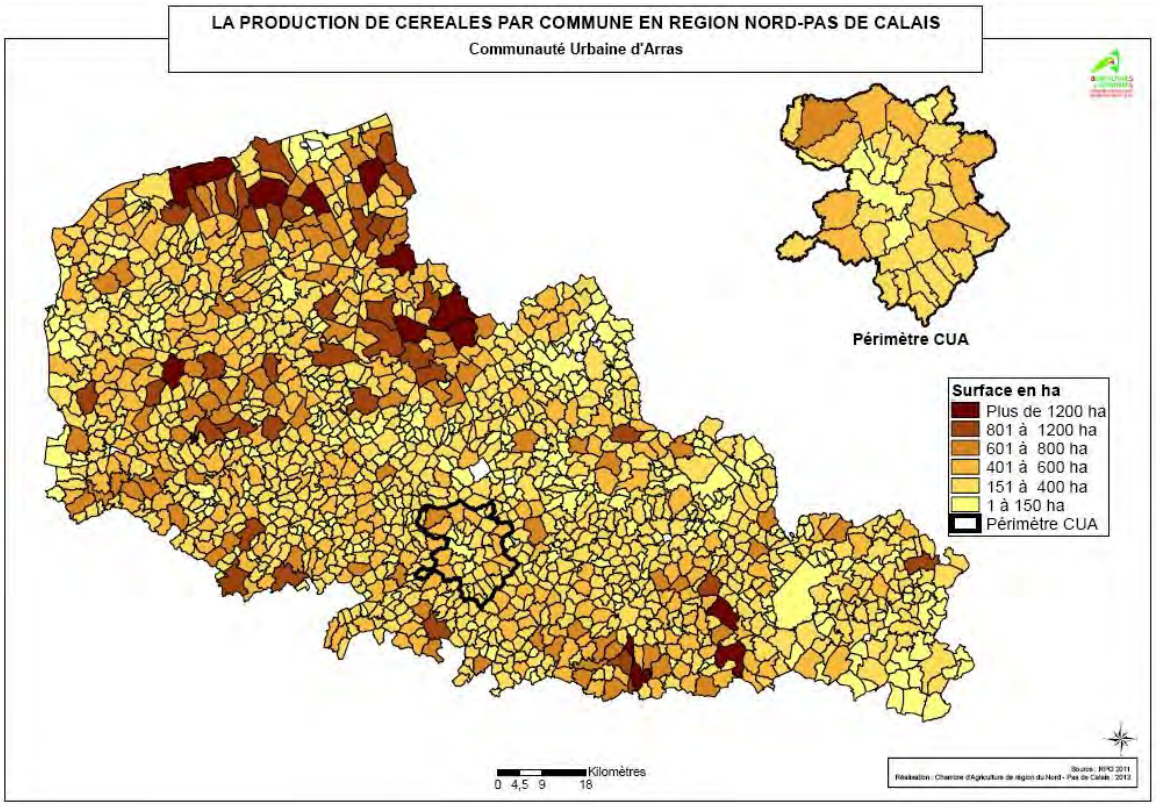


Source : Enquêtes Diagnostic agricole, Chambre d'agriculture 2014

4. L'AGRICULTURE ET SES FILIERES VEGETALES METTENT EN VALEUR ET MAILLENT LE TERRITOIRE

Dans le Nord-Pas de Calais, 845 000 hectares sont valorisés par les agriculteurs. La région est la 5ème région agricole de France. L'agriculture représente un atout économique pour la région, qui est la 4ième région d'emploi agroalimentaire en France.

a. Céréales



Source : RGA 2010 – DRAFF, SRISE

Le Nord-Pas de Calais est une région où les céréales occupent une place importante dans l'assolement. Les caractéristiques pédoclimatiques locales permettent à ces cultures d'exprimer tout leur potentiel. La culture céréalière couvre plus de 40% de la Surface Agricole Utile régionale tandis que la part française est de 31%.

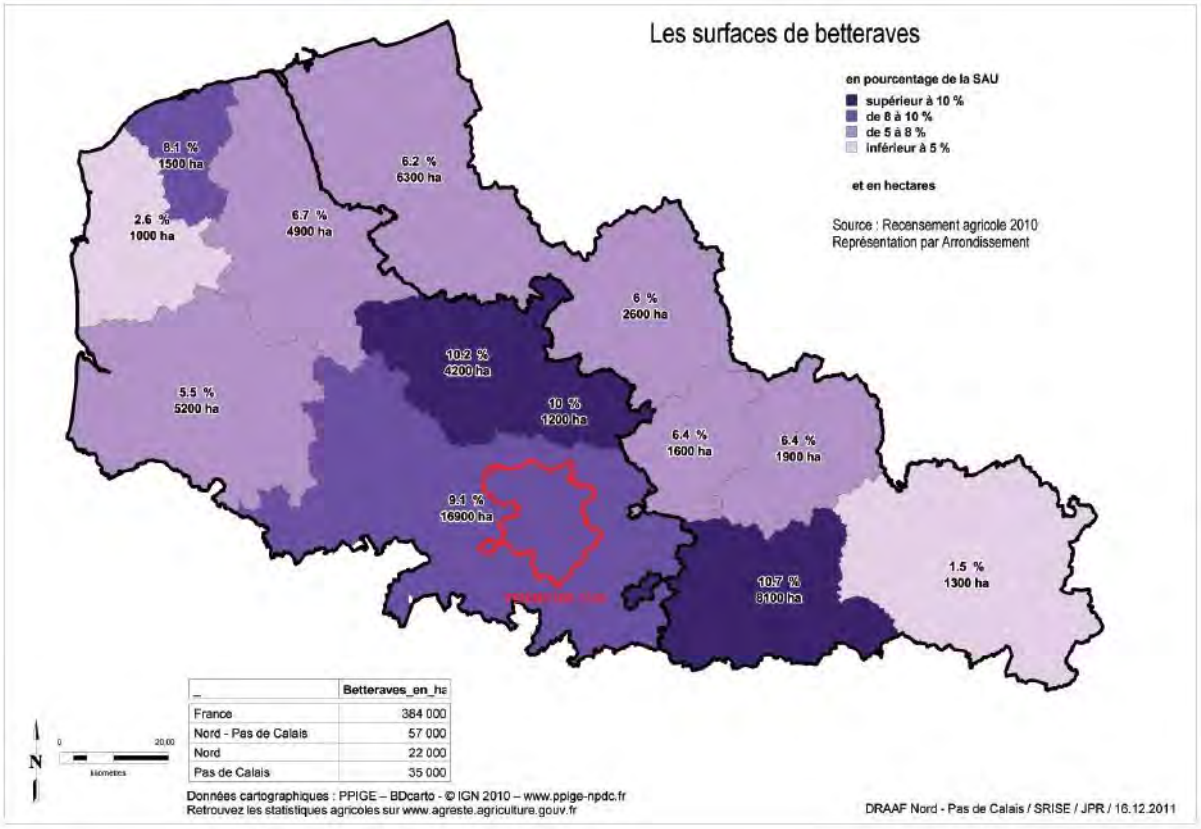
En 2010, plus de 370 000 ha étaient consacrés aux céréales : le blé tendre en position dominante avec près de 285 000 hectares, suivi de l'orge pour 58 000 hectares, puis du maïs grain avec 24 000 hectares et de l'avoine avec 3 000 hectares.
Si les céréales sont globalement présentes sur l'ensemble de la région, on distingue un bassin de production principal, constitué des petites régions agricoles comme l'Artois (55 % de la Surface Agricole Utile), le Ternois (48 % de la Surface Agricole Utile), le Cambrésis (60 % de la Surface Agricole Utile), le Haut Pays d'Artois (45 % de la Surface Agricole Utile) et le Hainaut (45 % de la Surface Agricole Utile).

Le territoire de la Communauté Urbaine **d'Arras** se situe au cœur d'une zone de production céréalière (195 exploitations, 52% de la Surface Agricole Utile des exploitations). Cette production entre souvent dans la rotation des cultures légumières. En effet, le maintien de cette production est nécessaire pour conserver les productions de pommes de terre et de légumes, mettant également en valeur une grande partie du territoire.

b. Betteraves sucrières

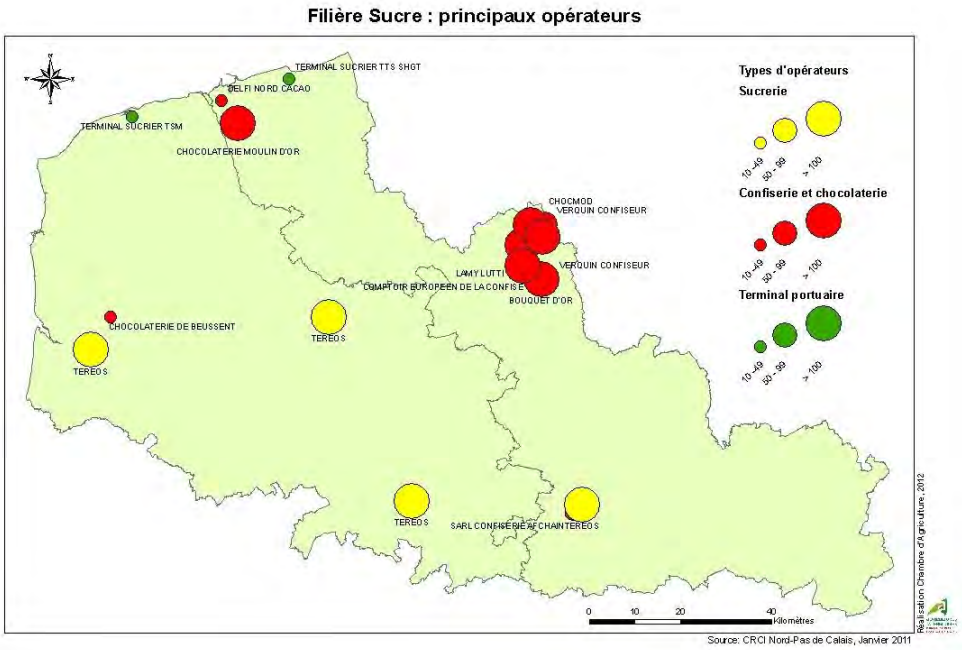
En 2010, la surface régionale en betteraves industrielles avoisine les 57 000 ha soit 15 % de la surface française. On compte 22 000 ha dans le Nord et 35 000 ha dans le Pas-de-Calais, représentant respectivement 6 % et 8 % de la Surface Agricole Utile de chaque département.

La CUA est située au cœur d'un bassin de production.



Source : RGA 2010 - DRAFF, SRISE

Sur le territoire de la CUA, 14% de la SAU des exploitations est implantée en betteraves sucrières. 172 exploitations produisent des betteraves, soit 83% des exploitations. Les surfaces les plus importantes sont concentrées sur les secteurs de l'Artois, du Cambrésis, du Béthunois et du Pays d'Aire.
En région, 560 exploitations agricoles ont produit des betteraves en 2010 soit plus de 40 % des exploitations agricoles.



Un ancrage pour la transformation de la production sur le territoire ou à proximité :
Le groupe Tereos, implanté notamment à Boiry Sainte Rictrude.

c. Pommes de terre

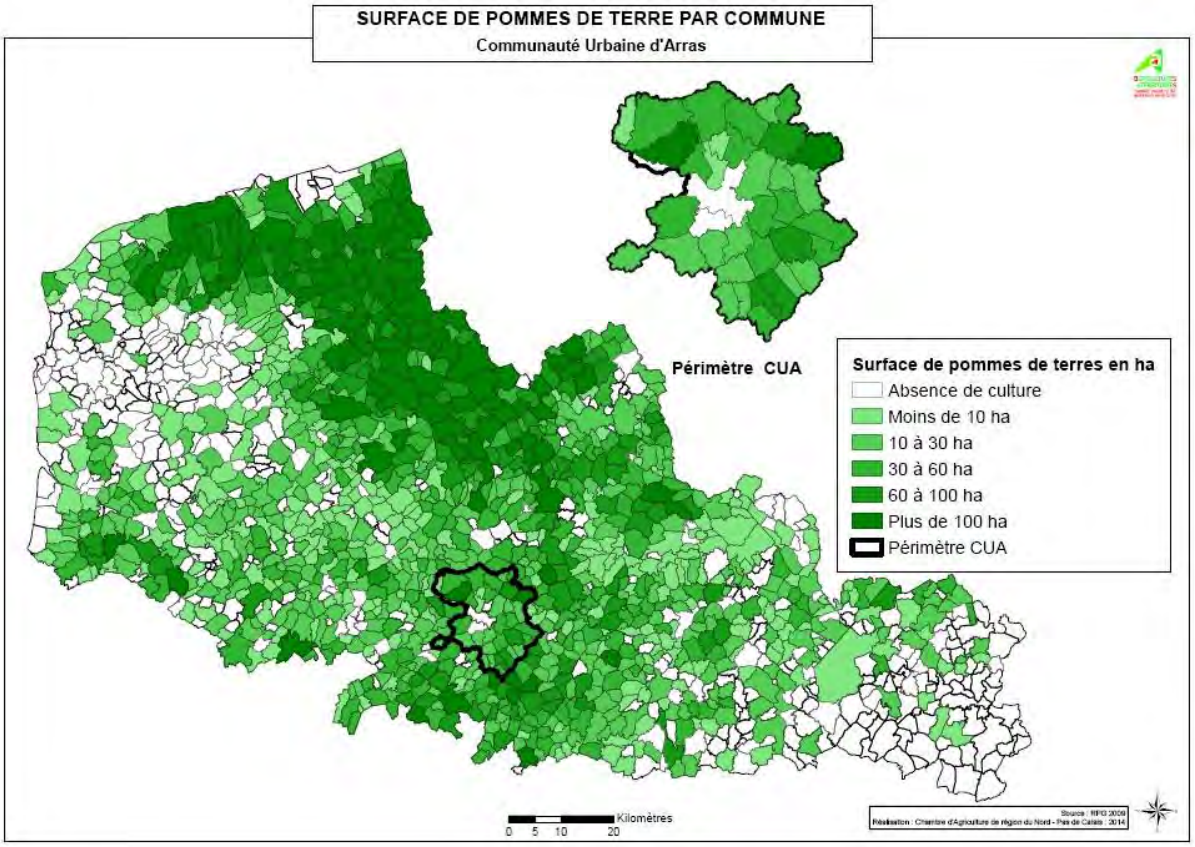
La région Nord-Pas de Calais est au 1er rang français (32% des récoltes). Il est nécessaire de disposer de sols appropriés et de planifier cette culture sur des rotations de longue durée (4 ans). Les conditions climatiques influent fortement sur le déroulement de la culture et les rendements connaissent des fluctuations d'une année sur l'autre.

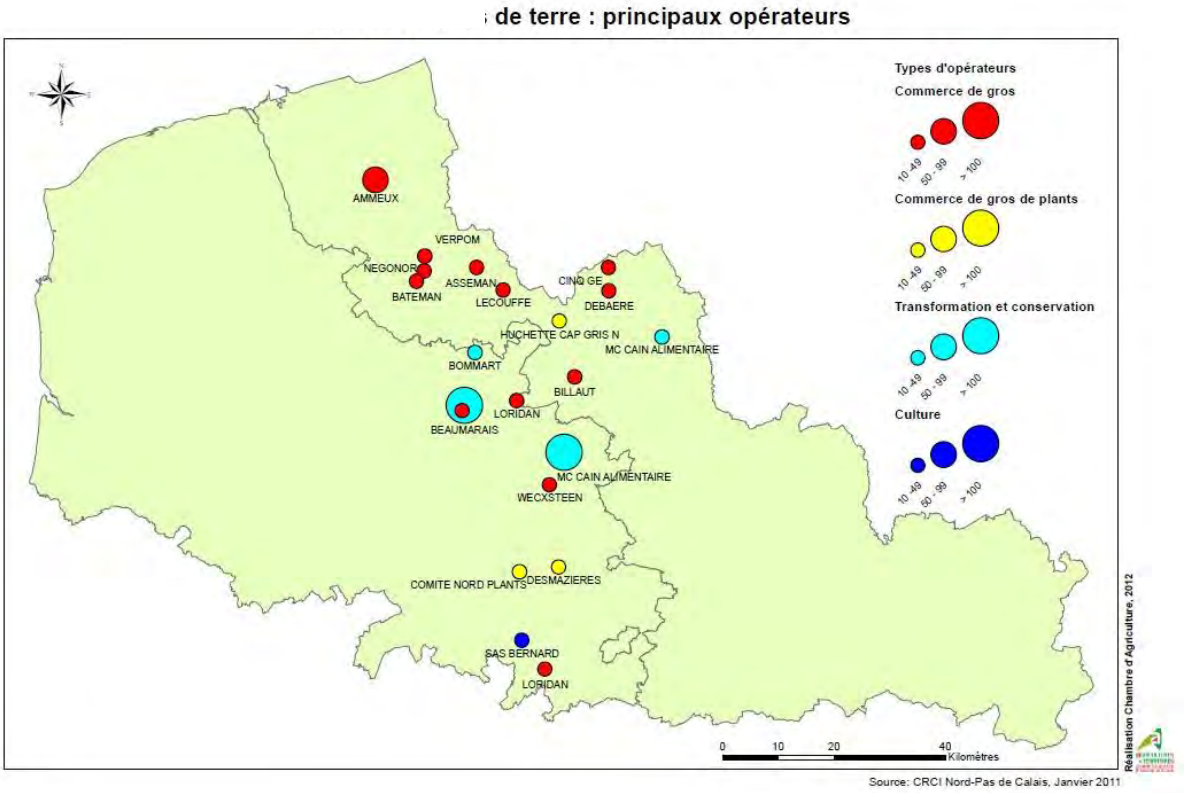
Il s'agit d'une production emblématique du Nord-Pas de Calais avec une filière qui se compose de plusieurs branches : consommation, plant et fécule.

Au niveau de la CUA :

- Pommes de terre de consommation (75 exploitations, 10% de la Surface Agricole Utile des exploitations)
- Pommes de terre plant (6 exploitations, 1% de la Surface Agricole Utile des exploitations)
- Pommes de terre fécule (16 exploitations, 1% de la Surface Agricole Utile des exploitations)

De nombreux intervenants : négociants, centres de conditionnements, industries...sont présents localement et en région.





Le Comité Nord Plant a été enquêté du fait de sa localisation à Achicourt.

Il s'agit d'une association de 450 producteurs de pommes de terre situés au Nord de Paris. Le comité Nord multiplie les variétés des principaux obtenteurs européens.

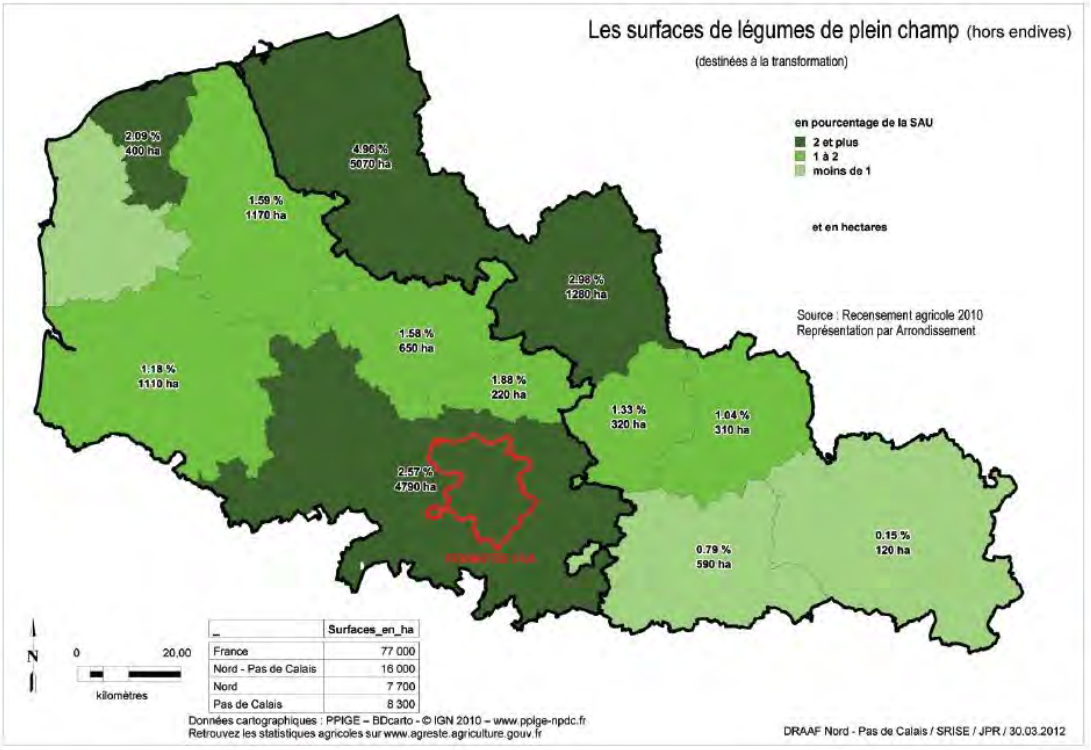
d. Légumes de plein champ

En région Nord-Pas de Calais, 23000 ha implantés en légumes de plein champ, soit 3% de la Surface Agricole Utile agricole régionale auxquels il faut ajouter 6800 ha de racines d'endives.

Il convient d'indiquer que 22% de la surface régionale de cultures en légumes se concentrent en Flandre intérieure.

Sur le territoire de la CUA, 7% de la Surface Agricole Utile des exploitations sont consacrés à la production de légumes de plein champ.

La richesse des sols permet la production d'une multitude de légumes : pois de conserve, haricots verts, carottes, oignons, poireaux...
La production de légumes est commercialisée en France et en Belgique.

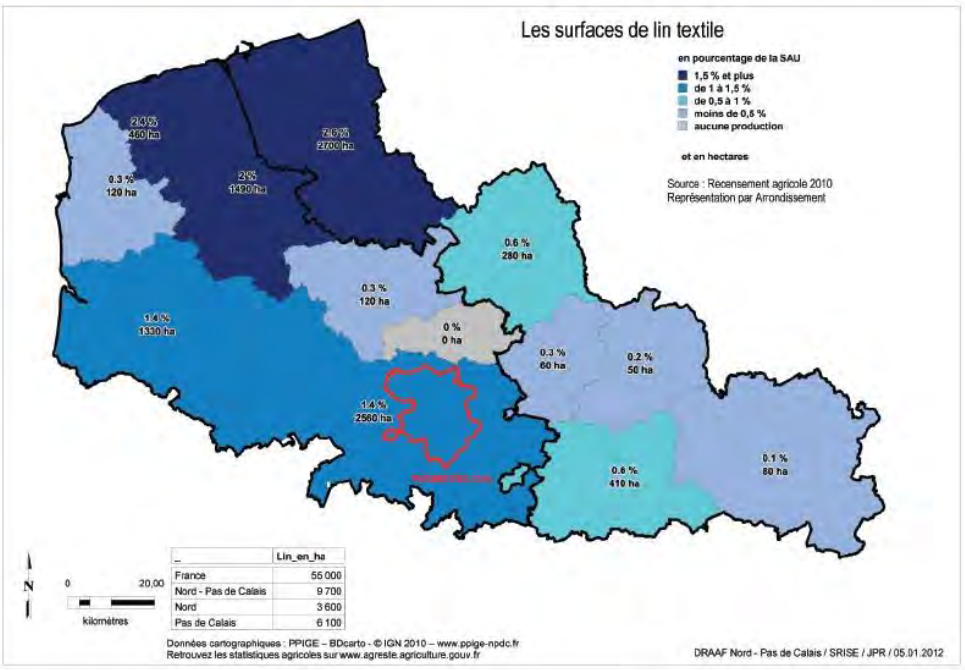


Source : RGA 2010 – DRAFF, SRISE

e. Lin

Située en seconde position, la région Nord-Pas de Calais, avec ses 9 700 hectares représente près de 20 % des surfaces.

Sur le territoire de la CUA, 20 exploitations représentant 2% de la Surface Agricole Utile des exploitations enquêtées sont consacrés au lin.



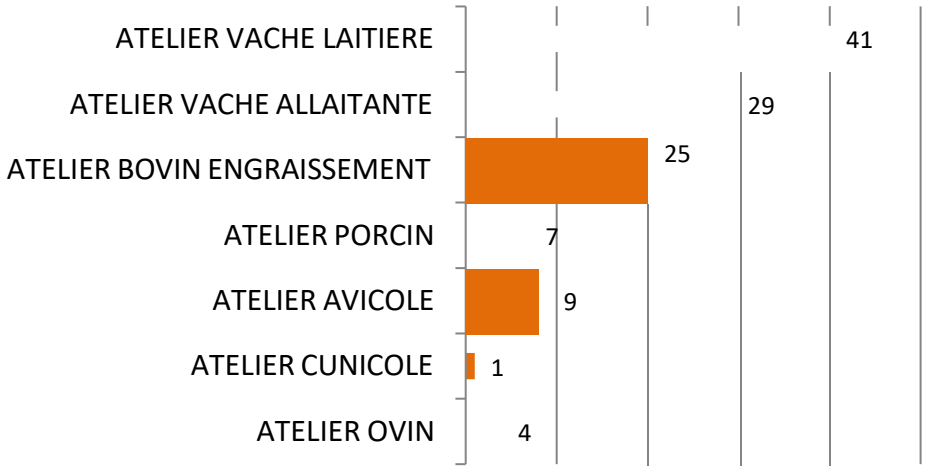
Source : RGA 2010 – DRAFF, SRISE

- UNE PRODUCTION ANIMALE PRINCIPALEMENT ORIENTEE VERS L'ELEVAGE BOVIN

La Région Nord Pas de calais est une terre d'élevage. Dans une agriculture où le système « Grandes cultures » gagne en importance, l'élevage demeure une composante essentielle de l'économie agricole en Nord-Pas de calais.

Sur la CUA : 96 exploitations ont au moins un élevage soit 46% (tous types confondus)
Certaines exploitations cumulent plusieurs types d'élevages que l'on appelle ateliers.

Répartition des exploitations selon les productions animales



Source : Enquêtes Diagnostic agricole, Chambre d'agriculture 2014

Ce graphique met bien en évidence la dominance de l'atelier bovin produit par près de 2/5 exploitations de la CUA.
Parmi les exploitations ayant un élevage, 4/5 exploitations ont un élevage bovin

LES DIFFERENTS TYPES **D'ATELIERS** EN PRODUCTION ANIMALE

	Nombre	Effectifs	Taille moyenne
ATELIER BOVIN	77	5024	65
ATELIER PORCIN	7	2590	370
ATELIER AVICOLE	9	65724	7300
ATELIER CUNICOLE	1	500	500
ATELIER OVIN	4	170	42
ATELIER EQUIN	6	117	19

Source : Enquêtes Diagnostic agricole, Chambre d'agriculture 2014

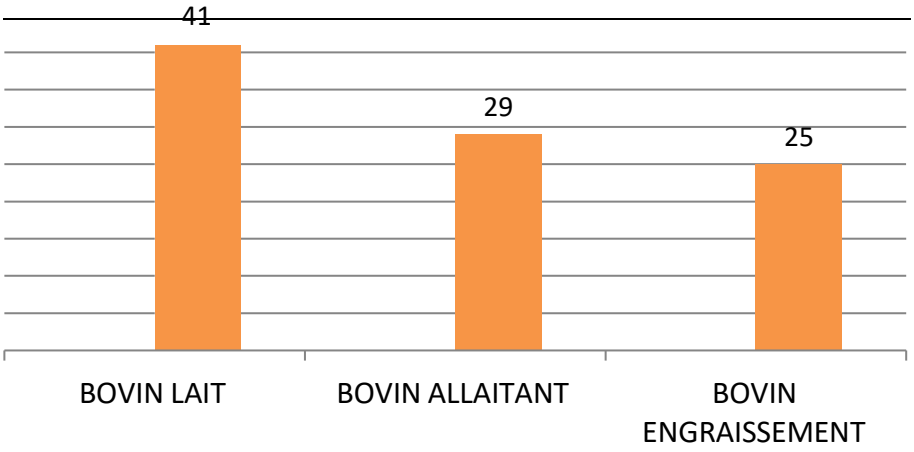
Des exploitations ou ateliers spécifiques :
-Une exploitation enquêtée en polyculture a une pisciculture située sur la commune d'Anzin Saint - Aubin.
-Une faisanderie est située sur la commune de Willerval.

Quelques caractéristiques de l'élevage dominant : les bovins
-La taille moyenne d'une exploitation d'élevage bovin est de 65 têtes, élèves compris
-L'atelier laitier est dominant : 53% des exploitations bovines ont un atelier laitier.
-La taille moyenne des élevages laitiers est de 42 vaches

LES DIFFERENTS TYPES **D'ATELIERS** : PRODUCTION BOVINE			
	Nombre	Effectif total	Taille moyenne
ATELIER LAITIER	41	1709	42
ATELIER ALLAITANT	29	548	19
ATELIER ENGRAISSEMENT	25	613	25

Source : Enquêtes Diagnostic agricole, Chambre d'agriculture 2014

Une diversite de production bovine : répartition des différents ateliers



Source : Enquêtes Diagnostic agricole, Chambre d'agriculture 2014

La taille moyenne d'un troupeau laitier est de 42 Vaches Laitières (inférieur à la moyenne régionale, 45 VL).

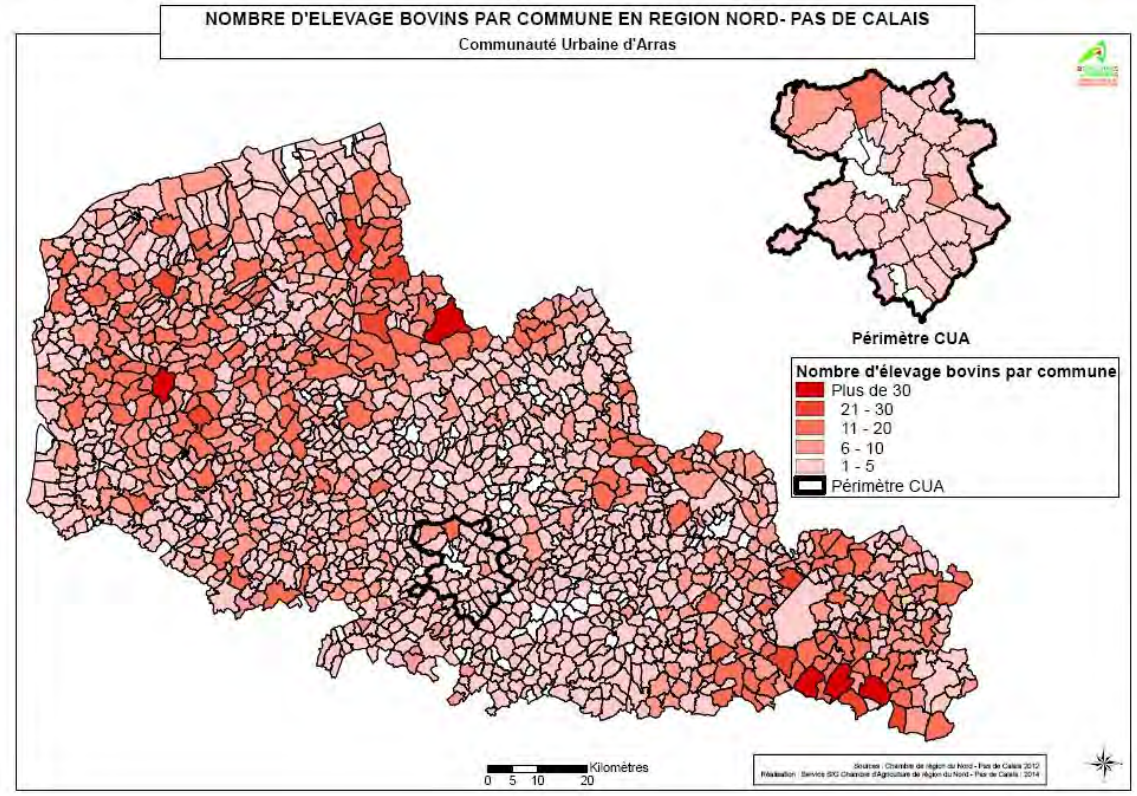
Il convient d'ajouter que 58% des exploitations d'élevage du territoire d'étude sont organisées sous forme sociétaire.

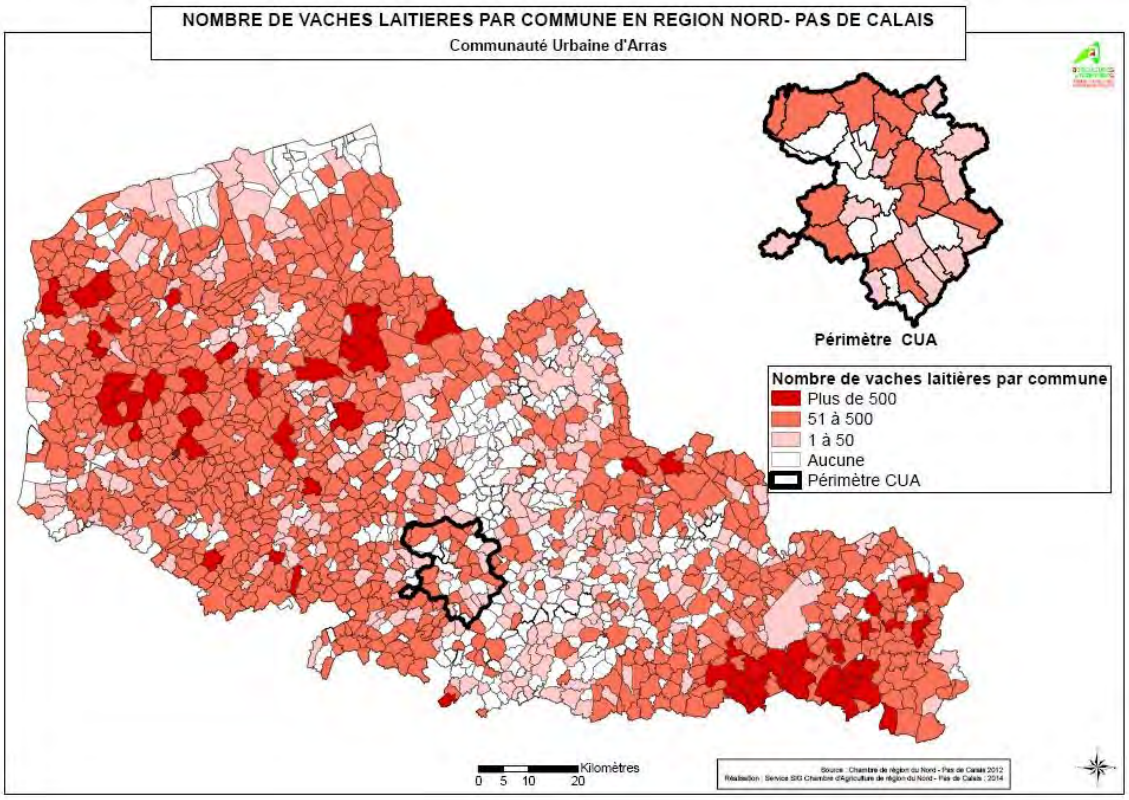
Il existe deux types de régime sanitaire des élevages selon leur taille :

3/4 exploitations soumises au Régime Sanitaire Départemental
1/4 exploitations soumises au Régime des Installations Classées

En fonction du type d'élevage, et de l'effectif, l'exploitation relèvera soit du RSD, soit de la législation sur les ICPE.
Le Règlement Sanitaire Départemental, validé par arrêté préfectoral, encadre les conditions de nombreuses activités et aménagements. S'agissant des activités agricoles, il encadre l'implantation des bâtiments d'élevage de toute taille et impose le dépôt d'un dossier de déclaration auprès de l'Agence Régionale de Santé.
Pour les installations de taille conséquente, une législation plus contraignante est définie dans le code de l'environnement : les Installations Classées pour la protection de l'environnement prévues aux articles L511-1 et suivants.
La nomenclature définit les seuils de capacité imposant une déclaration en préfecture ou une autorisation préfectorale après enquête publique.

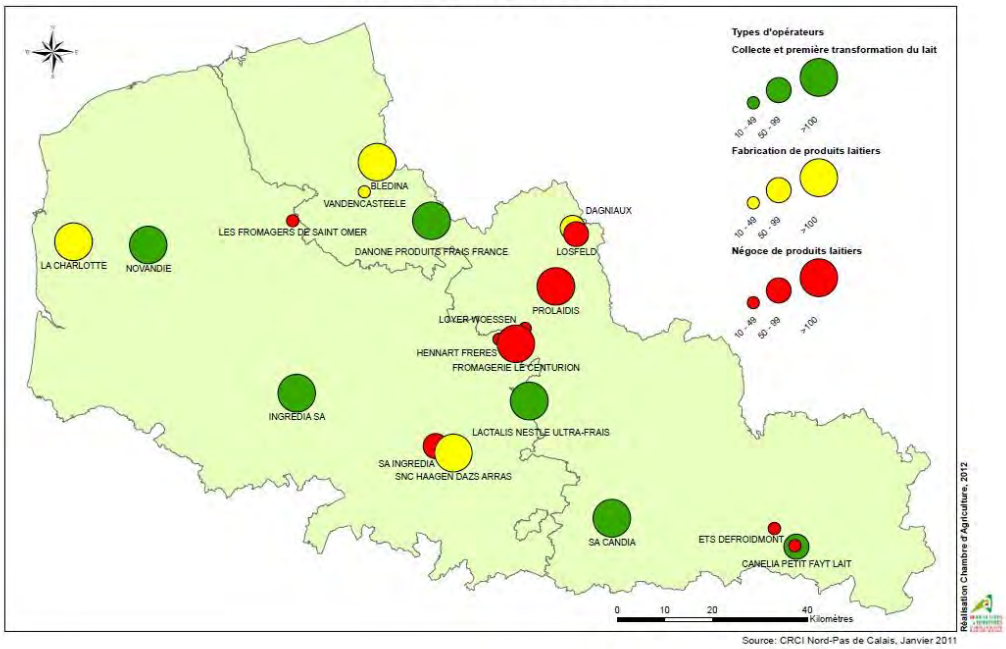
- L'AGRICULTURE ET SES FILIERES ANIMALES METTENT EN VALEUR ET MAILLENT LE TERRITOIRE





Le Nord-Pas de Calais est la 5ème région laitière de France. Avec la présence de grands transformateurs de la filière, le Nord Pas de Calais est aujourd'hui un acteur majeur de la production laitière en France.
La richesse des sols de la Région Nord-Pas de Calais et le savoir-faire de ses éleveurs permettent une production de lait de grande qualité.
Avec la présence de grands transformateurs de la filière, le Nord-Pas de Calais est aujourd'hui un acteur majeur de la production laitière en France. 90% de la production laitière du Nord-Pas de Calais sont destinés à l'industrie agroalimentaire régionale de transformation quelque soient leurs spécialités : lait, yaourts, beurre, glace….
La présence de toutes les grandes entreprises témoigne de la qualité du lait produit dans notre région. Avec 3900 étables laitières à 333000 litres en moyenne produits par 47 vaches à 7020 litres, le secteur laitier fait travailler et vivre près d'un agriculteur sur 3 en région et représente la moitié du chiffre d'affaires animal régional. La production se concentre sur 2 bassins laitiers Thiérache Hainaut et Boulonnais Haut Pays à dominante élevage. La région Nord-Pas de Calais est la 3ème en densité laitière. La filière est diversifiée entre coopératives et groupes privés.
La CUA n'est donc pas un bassin laitier important mais il convient d'être attentif à son avenir.

Filière Lait : principaux opérateurs



Source: CRCI Nord-Pas de Calais, Janvier 2011

Tous les grands groupes laitiers français possèdent des unités de collecte et de transformation dans la région. La région compte aussi des entreprises de fabrication de crèmes glacées, et principalement l'usine Häagen Dazs.

4. DES CULTURES SOUS CONTRATS AGRO-ALIMENTAIRES BIEN DEVELOPPEES

Des contrats de culture sont passés entre les agriculteurs et les industriels sur certains types de productions (légumes, pommes de terre, betteraves sucrières…). Ils garantissent à l'agriculteur la vente de la production et à l'industriel la qualité de la production.

Le contrat de culture est lié à un cahier des charges qui détermine les méthodes de productions de l'agriculteur nécessaires à l'obtention du produit désiré par l'industriel. La contrepartie pour l'exploitant est une garantie d'écouler l'ensemble de sa production au prix convenu dans ce contrat. Les exigences sur les produits sont importantes et limitent les surfaces de production n'ayant pas la possibilité de répondre à ces méthodes de production (irrigation, parcelle d'une superficie minimum, accessibilité…).

82% des exploitations enquêtées font des contrats de production avec au moins une industrie agro-alimentaire.

Une vingtaine d'industries agro-alimentaires ont été citées par les exploitants. La principale est l'entreprise Tereos (74% des exploitations, 2726 Hectares en betteraves sucrières) puis des groupes belges (30% des exploitations, pour les pommes de terre et les légumes).

5. DES DEBOUCHES ARTICULANT FILIERES LONGUES ET FILIERES COURTES

Les filières longues regroupent les autres formes de commercialisation, à savoir les coopératives, les négociants, les industries agro-alimentaires, etc…

Sont appelées circuits courts, les formes de commercialisation pour lesquelles il existe au plus un intermédiaire entre le producteur et le consommateur.
Une telle dénomination regroupe ainsi des modalités de vente variées : vente directe à la ferme, point de vente collectif, marchés, tournées, AMAP (Association pour le Maintien de l'Agriculture

Paysanne), livraisons à une grande ou moyenne surface (GMS), vente via internet ou distributeur automatique…

Selon leurs productions, les exploitants agricoles privilégient un type de débouché plutôt qu'un autre, ou associent différents circuits commerciaux pour une même production.

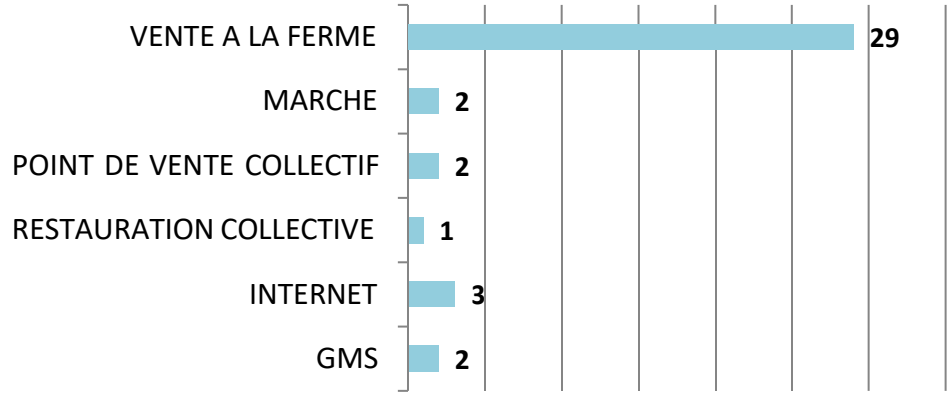
Ainsi, un premier classement permet de distinguer trois groupes d'exploitations :

- Les exploitations commercialisant exclusivement via des filières longues
- Celles commercialisant l'ensemble de leurs productions en circuits courts
- Et celles combinant ces deux types de commercialisation

Au niveau régional, les agriculteurs ont su en dix ans diversifier leurs modes de commercialisation et leurs débouchés. La proportion des exploitations agricoles pratiquant la vente en circuits courts augmente, avec une accentuation dans les moyennes et grandes exploitations.
En Nord-Pas de Calais, 19% des exploitations agricoles vendent leurs produits en circuits courts, dont 77% commercialisent en vente directe à la ferme. Les autres modes de commercialisation les plus fréquents sont la vente sur les marchés (20%) …

Sur le territoire de la CUA :

Différents modes de commercialisation des exploitations en circuits courts (en nombre)

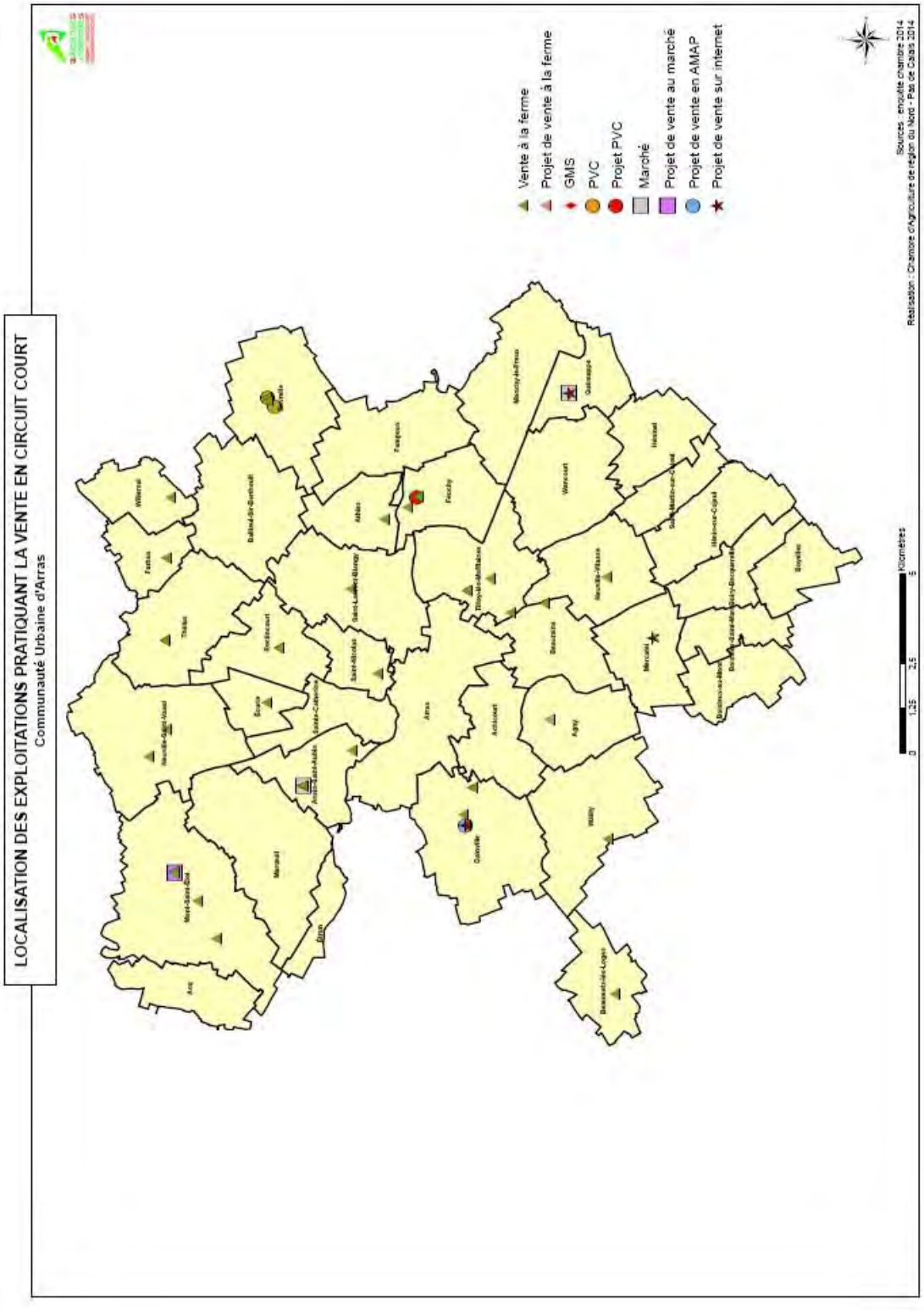


* GMS : Grandes et Moyennes Surfaces

Source : Enquêtes Diagnostic agricole, Chambre d'agriculture 2014

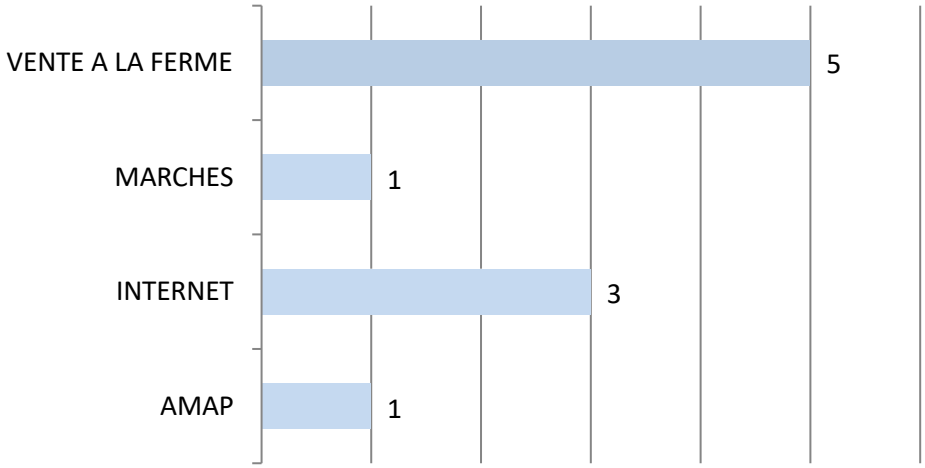
15% (31) des exploitations enquêtées pratiquent au moins une activité de circuits courts (19% au niveau régional).
La région est densément peuplée, d'où un bassin de consommation qui génère une forte dynamique sur le territoire.

Pour la CUA (94%), comme pour la Région (78%), la vente à la ferme est le mode de commercialisation dominant. D'autres modes de commercialisation existent. Un Point de Vente Collectif (PCV) est basé à Gavrelle créé à l'initiative de 5 agriculteurs.


LOCALISATION DES EXPLOITATIONS PRATIQUANT LA VENTE EN CIRCUIT COURT
Communauté Urbaine d'Arras
Vente à la ferme
Projet de vente à la ferme
GMS
PVC
Projet PVC
Marché
Projet de vente au marché
Projet de vente en AMAP
Projet de vente sur internet
Sources : enquête chambre 2014
Réalisation : Chambre d'Agriculture de région du Nord - Pas de Calais 2014
Kilomètres
0
1,25
2,5
5

Les exploitations pratiquant les circuits courts sont présentes sur tout le territoire avec une part plus significative dans le secteur Nord. On peut néanmoins constater que quelques projets dans le secteur Sud pourraient conduire ce secteur à être dans la même dynamique.

Quelques projets de vente en circuits courts



Source : Enquêtes Diagnostic agricole, Chambre d'agriculture 2014

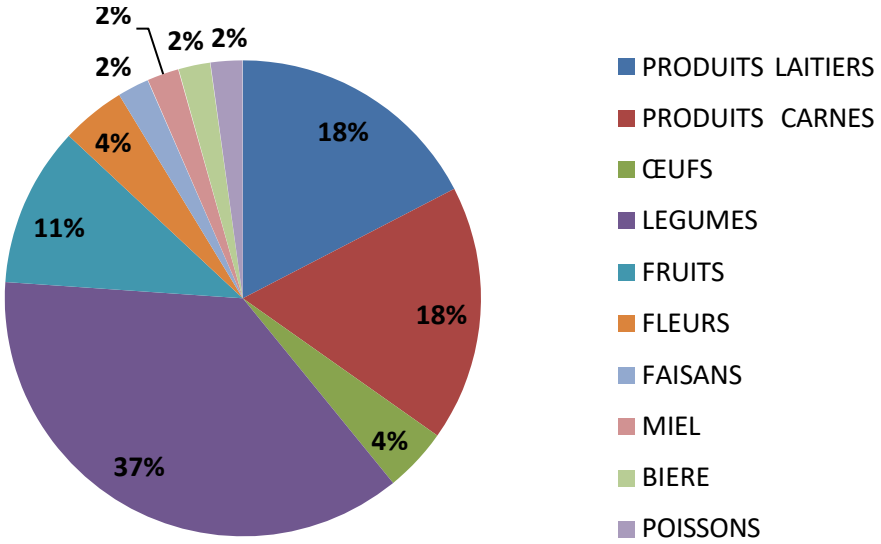
La proximité d'un bassin de consommateurs apparaît comme un facteur de maintien et de développement de ces circuits.

Pourcentage de vente en circuits courts sur **d'autres** territoires	
CUA	15%
CASO LMCU	25% 43%

Source : Enquêtes Diagnostic agricole, Chambre d'agriculture

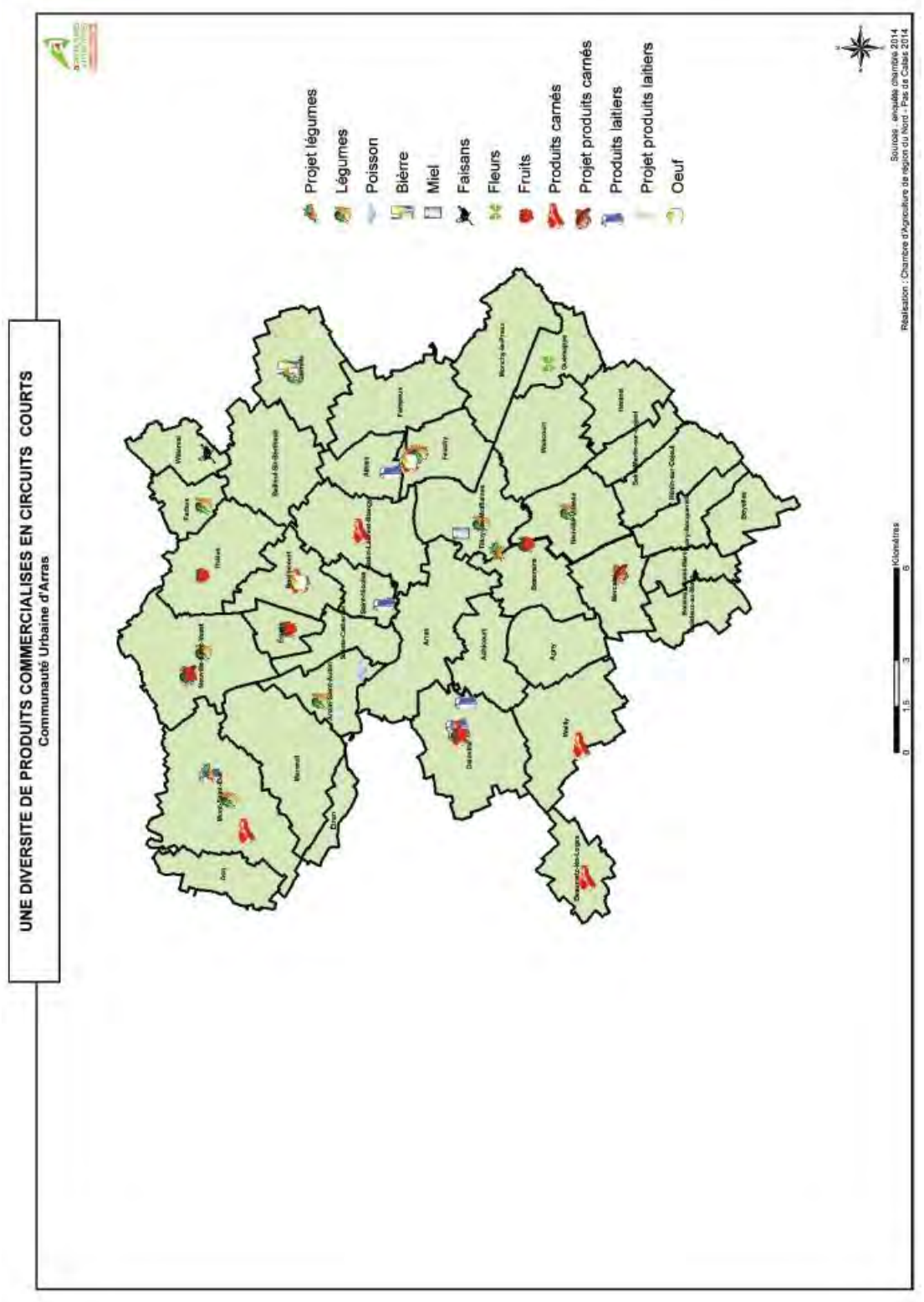
Différents types de produits sont commercialisés en circuits courts.

Circuits courts: une dominante de produits végétaux



Source : Enquêtes Diagnostic agricole, Chambre d'agriculture 2014

Les produits les plus vendus sont issus de la production végétale (légumes) : 37% des exploitations soit 37%.

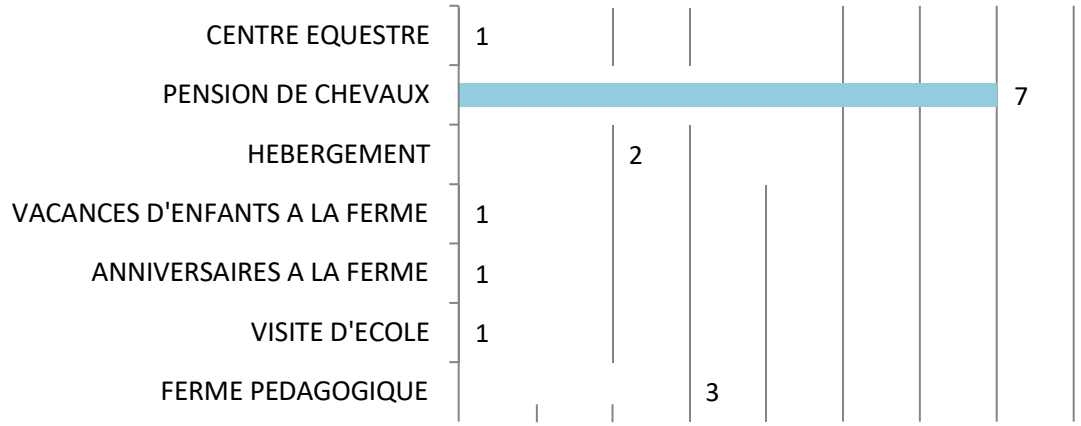

UNE DIVERSITE DE PRODUITS COMMERCIALISES EN CIRCUITS COURTS
Communauté Urbaine d'Arras
Projet légumes
Légumes
Poisson
Bière
Miel
Faisans
Fleurs
Fruits
Produits carnés
Projet produits carnés
Produits laitiers
Projet produits laitiers
Oeuf
Source : enquête chambre 2014
Réalisation : Chambre d'Agriculture de région du Nord - Pas de Calais 2014
Kilomètres
0
1,5
3
6

6. LES ACTIVITES D'ACCUEIL

11/208 exploitations de la CUA soit 5% ont une activité d'accueil à la ferme.
Ce mode de diversification n'est pas bien ancré sur le territoire, mais pourrait être amené à se développer (conjoint ou enfant qui s'associe dans l'exploitation…).

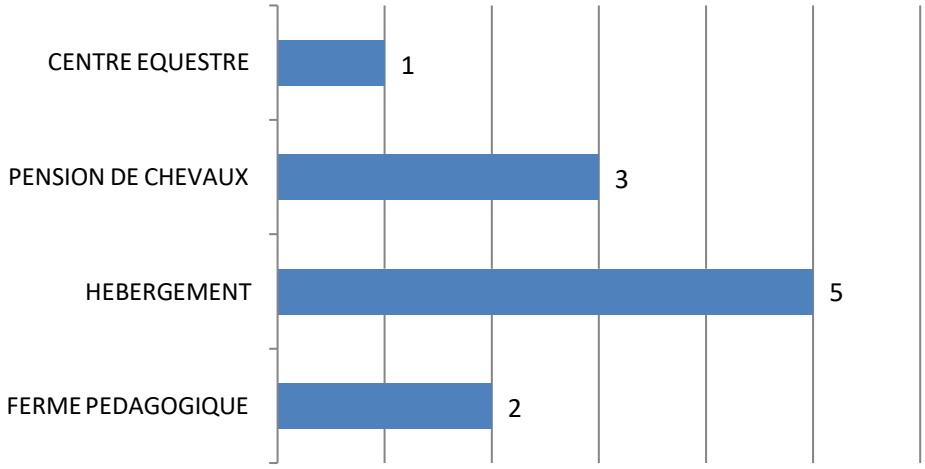
Quelques projets ont d'ailleurs été relevés.

Des exploitations pratiquant l'accueil a la ferme

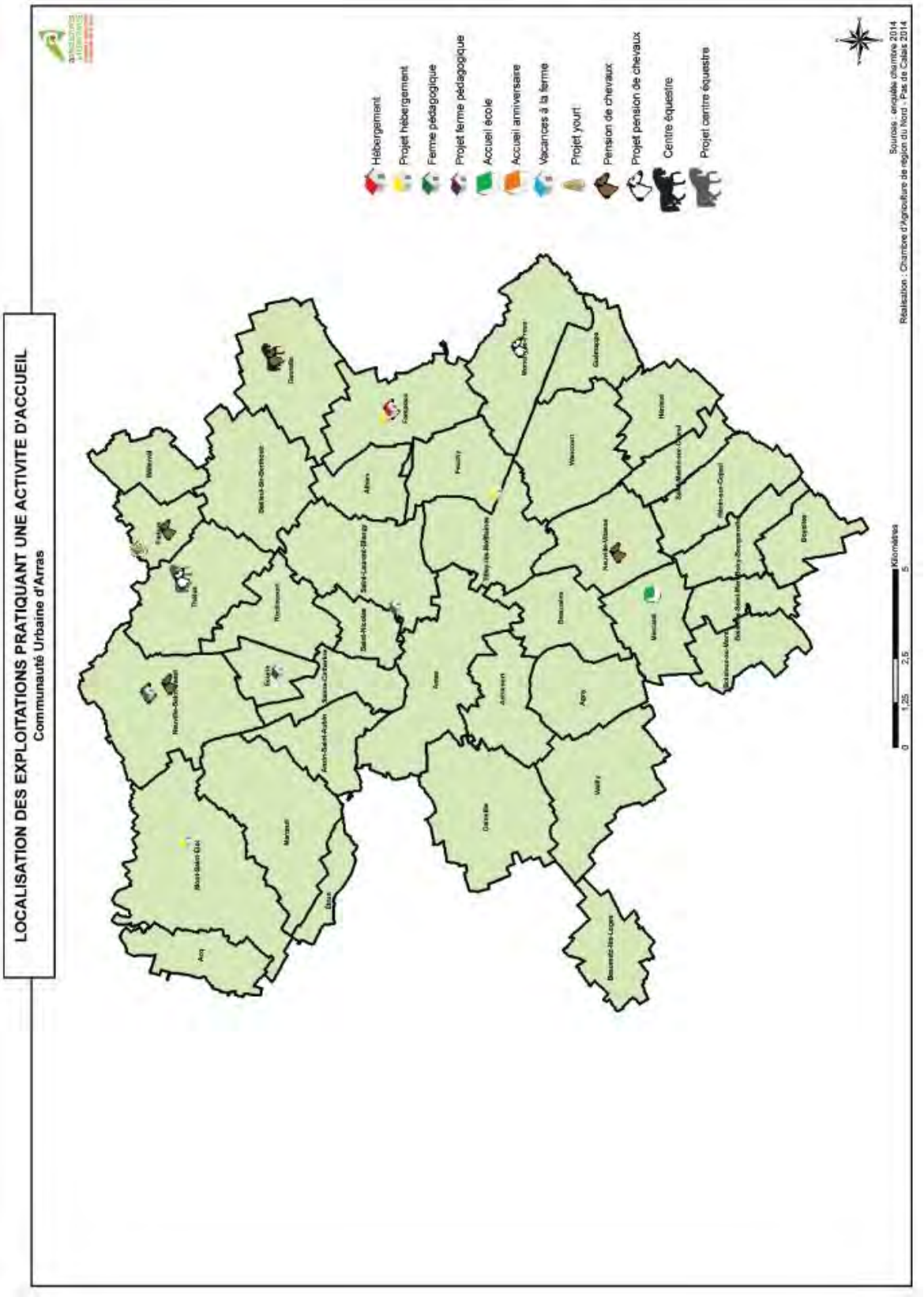


Source : Enquêtes Diagnostic agricole, Chambre d'agriculture 2014

Des projets d'accueil diversifiés



Source : Enquêtes Diagnostic agricole, Chambre d'agriculture 2014



Source : Enquêtes Diagnostic agricole, Chambre d'agriculture 2014

Les 7 communes situées le plus au Sud ne pratiquent pas d'activité de diversification (circuits courts, hébergement, ...).

7. LES RESEAUX D'ACTEURS

La plupart des agriculteurs qui exercent une activité de diversification adhèrent à des réseaux spécifiques. Ils sont nombreux en région et certains d'entre eux dépendent d'un réseau national.

Le réseau Bienvenue à la ferme :
Ce réseau national géré par les Chambre d'agriculture regroupe plus de 6500 agriculteurs qui s'engagent à respecter les chartes de qualité encadrant chacune des activités (restauration, hébergement, …).
Agrées par une commission, les exploitations ont choisi d'adhérer à « Bienvenue à la ferme » afin de garantir la qualité de leurs prestations. On compte 139 fermes adhérentes au niveau régional.

Sur le territoire de la CUA, deux exploitations adhèrent au réseau.

Le réseau Savoir Vert : un réseau régional
Il développe l'accueil des enfants dans un but pédagogique, afin de leur faire découvrir la ferme et l'environnement agricole. Les classes ou les groupes sont accueillis à la journée ou à la demi-journée. Tous les niveaux scolaires sont concernés (de la maternelle jusqu'au lycée), ainsi que les Instituts Médico-Educatifs. Pour cela, les visites sont préparées à l'avance entre l'enseignant et l'agriculteur. Chaque élève peut trouver sur ces fermes un accueil adapté, des animations qui le rendent actif, en lien avec les programmes scolaires, ainsi que des supports pédagogiques à exploiter en classe.
Cette initiative est née en 1992, avec pour but d'ouvrir les fermes au grand public, de créer du lien et faire connaître son métier. Plusieurs constats ont motivé cette initiative :

- ✓ Le fossé s'est creusé entre le monde citadin et le monde agricole devenu minoritaire
- ✓ La profession agricole se sent mal comprise
- ✓ L'enseignement s'ouvre vers l'extérieur avec des projets pédagogiques

Les objectifs sont donc de différents ordres :

- ✓ offrir aux enfants un contact avec la nature à travers l'activité agricole
- ✓ proposer un support pédagogique et une collaboration étroite aux enseignants pour réaliser leurs projets pédagogiques en rendant les enfants actifs
- ✓ encourager la diversification des exploitations

Au niveau régional : 113 agriculteurs et agricultrices
Parmi les exploitations enquêtées dans la CUA, 1 adhère au Savoir Vert.

Le réseau Campus Vert : réseau régional
Fédération des Associations des Fermes d'Accueil en Chambres d'étudiants, a imaginé et mis en œuvre un concept où étudiants et agriculteurs trouvent leur place. En aménageant des studios dans d'anciens bâtiments de leurs corps de ferme, les agriculteurs maintiennent et valorisent leur patrimoine, et ainsi offrent aux étudiants des conditions de vie et de travail de qualité, à des prix de loyers modérés et participent, par la même occasion, au désengorgement du marché locatif urbain, tout en apportant un dynamisme supplémentaire aux territoires périurbains.
Les objectifs de Campus Vert sont de :

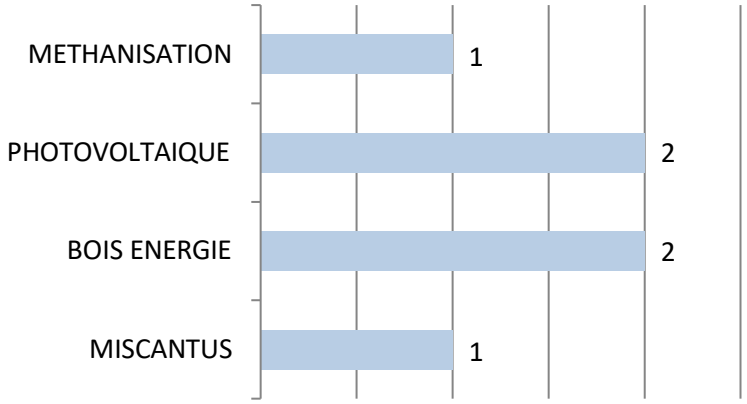
- ✓ Permettre un échange ville-campagne
- ✓ Préserver un patrimoine rural
- ✓ Diversifier l'activité agricole sans augmenter le volume de travail
- ✓ Offrir des logements locatifs de qualité et bon marché aux étudiants

Au niveau régional, il compte 114 adhérents en région Nord-Pas de Calais et 284 studios.
Sur la CUA, parmi les exploitations enquêtées, deux ont un projet d'adhésion au réseau.

8. NOUVELLES ENERGIES PEU DEVELOPPEES SUR LE TERRITOIRE

En effet, 4 exploitations pratiquent une nouvelle énergie (3 en photovoltaïque et 1 en bois énergie).
Quelques exploitations ont des projets dans le domaine des énergies renouvelables :

Des projets en énergies renouvelables



Source : Enquêtes Diagnostic agricole, Chambre d'agriculture 2014

9. LES ACTEURS DU TERRITOIRE AU SERVICE DES AGRICULTEURS

a. Les Coopératives **d'Utilisation** de Matériel Agricole (CUMA)

La CUMA est une société coopérative qui a pour objectif de mettre à disposition de ses adhérents du matériel et le cas échéant des salariés.
Une CUMA permet aux agriculteurs d'utiliser un matériel performant dont l'investissement ne peut être amorti individuellement.
Les CUMA relèvent d'une volonté des exploitants de se regrouper pour travailler ensemble (investissement en commun). Il s'agit d'une démarche collective.

En région Nord-Pas de Calais, 225 CUMA représentent plus de 4500 agriculteurs (2/5 exploitations en 2008).

Sur la CUA : 52/208 exploitations soit 1/4 exploitation fait appel à au moins une CUMA.

3 CUMA sont présentes localement :

- CUMA BRUNEHAUT située à ANZIN SAINT AUBIN
- CUMA CETAUCHAMP située à NEUVILLE SAINT VAAST
- CUMA DU FLAMBEAU située à NEUVILLE SAINT VAAST.

Les exploitants du territoire travaillent également avec des CUMA hors CUA.

b. Les Entreprises de Travaux Agricoles (ETA)

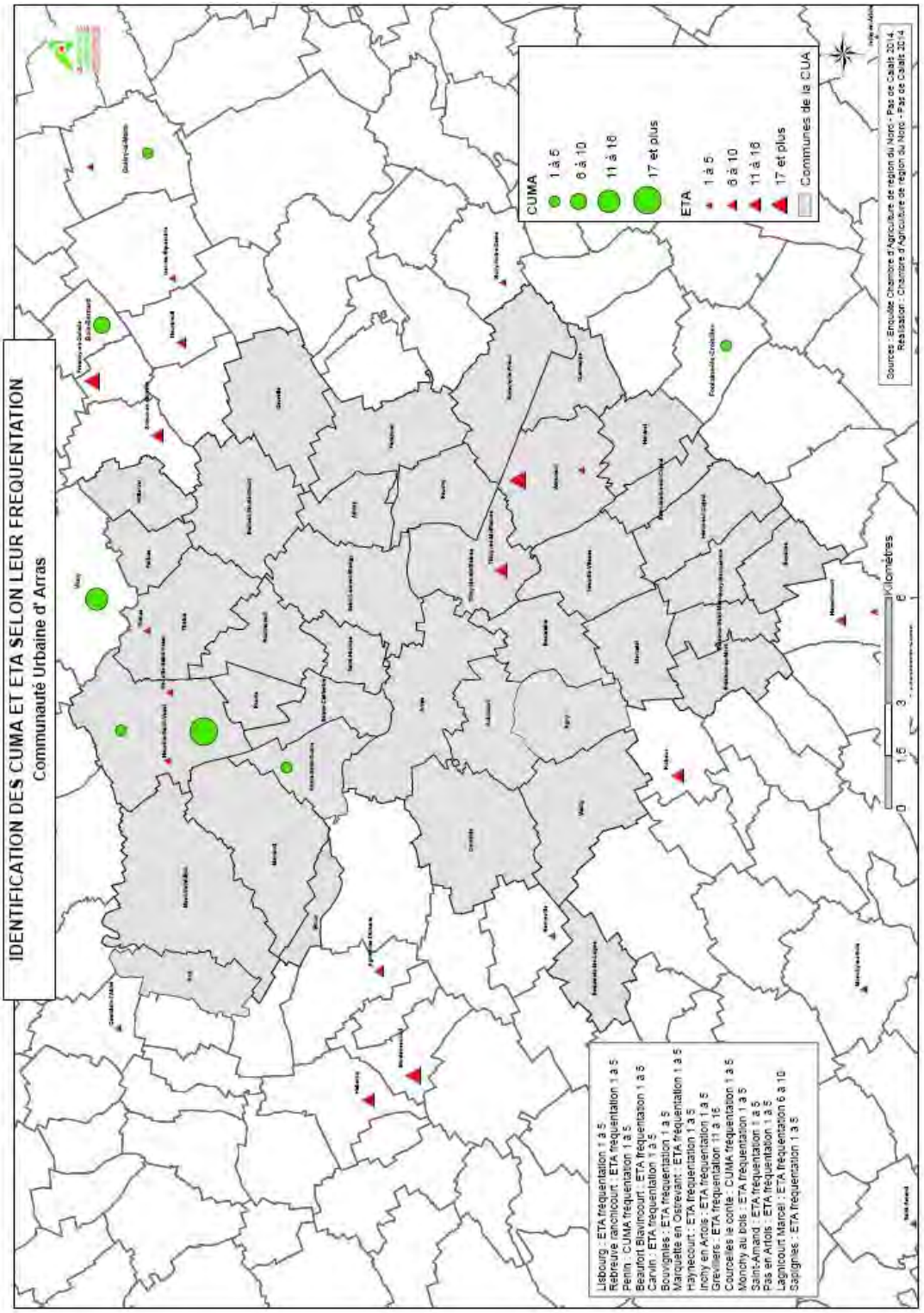
Les ETA sont des prestataires privés de services et font de ce fait parties des nombreux opérateurs de la filière agricole, au même titre que les négociants, structures d'accompagnement…
Les ETA sont des entreprises privées possédant du matériel adapté et du personnel compétent pour effectuer des prestations de services chez les agriculteurs soit pour le compte de l'agriculteur, soit pour le compte d'entreprises agro-alimentaires.
Elles viennent notamment en aide aux exploitants pour les travaux de semis et de récoltes, d'épandage, de transports…
Sur la CUA :

172/208 exploitations soit 4/5 des exploitations enquêtées font appel à l'ETA (74% des exploitations en région). 6 ETA sont situées sur le territoire de la CUA

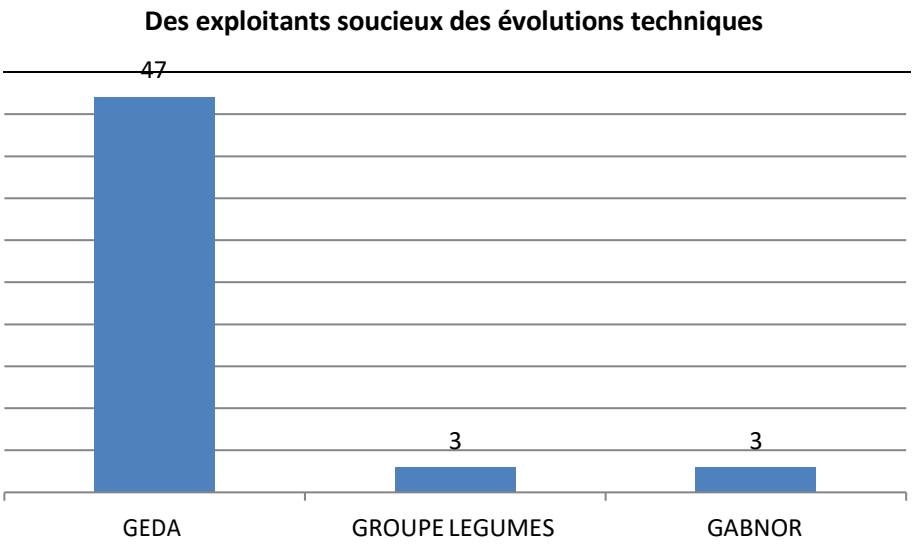
Le recours aux ETA est régulier pour les cultures céréalières (blé, …) comme pour les cultures fourragères (ensilage). La plupart des exploitations agricoles sollicitant une ETA le font pour les semis et les travaux de récoltes.

Une mixité dans les interventions :
46/208 exploitations soit 22% ont recours à la fois aux ETA et aux CUMA.

La carte ci -après met en évidence la fréquentation des ETA et CUMA par les exploitants enquêtés. On constate de nombreux déplacements sur l'ensemble du territoire, et des déplacements qui dépassent largement les limites administratives de la CUA.


IDENTIFICATION DES CUMA ET ETA SELON LEUR FREQUENTATION
Communauté Urbaine d' Arras
CUMA
1 à 5
6 à 10
11 à 18
17 et plus
ETA
1 à 5
6 à 10
11 à 18
17 et plus
Communes de la CUA
Kilomètres
0
1,5
3
6
Lisbourg : ETA fréquentation 1 à 5
Rebreuve ranchicourt : ETA fréquentation 1 à 5
Penin : CUMA fréquentation 1 à 5
Beaufort Blavincourt : ETA fréquentation 1 à 5
Carvin : ETA fréquentation 1 à 5
Bouvigniès : ETA fréquentation 1 à 5
Marquette en Ostrevant : ETA fréquentation 1 à 5
Haynecourt : ETA fréquentation 1 à 5
Inchy en Artois : ETA fréquentation 1 à 5
Grévillers : ETA fréquentation 11 à 18
Courcelles le comte : CUMA fréquentation 1 à 5
Monchy au bois : ETA fréquentation 1 à 5
Saint-Amand : ETA fréquentation 1 à 5
Pas en Artois : ETA fréquentation 1 à 5
Lagnicourt Marcel : ETA fréquentation 6 à 10
Sapignies : ETA fréquentation 1 à 5

10. ADHESION A DES GROUPES INNOVANTS





Source : Enquêtes Diagnostic agricole, Chambre d'agriculture 2014

Environ ¼ exploitation adhère à un groupe de développement (GEDA, groupe légumes, Gabnor…).

a. Le GEDA

Le GEDA de **l'Artois** compte 175 adhérents pouvant intégrer différents groupes : groupe cultures et groupe lait.

Les agriculteurs adhérents de GEDA bénéficient :

-des échanges d'expériences pour progresser dans leurs pratiques et concrétiser leurs projets
-d'un accompagnement technique neutre, pour décider en toute autonomie
-d'un conseil personnalisé, adapté au contexte local et opérationnel sur son exploitation
-de repères techniques et économiques, grâce aux références

b. Le groupe légumes

Le suivi technique des producteurs se concrétise par des visites, des démonstrations, des tours de plaine, des réunions techniques d'informations et de formation.
Adapté à chaque groupe, l'appui technique réalisé par le Pôle Légumes vient en complément des actions techniques des coopératives et organisations de producteurs, sur des questions pointues. Les conseillers du Pôle sont des experts en production légumière. Ils sont les relais entre les professionnels et les responsables des collectivités territoriales. Ils contribuent à la dynamique de développement économique en faisant des producteurs d'un bassin des partenaires actifs du développement local. Le Pôle légumes collabore avec d'autres organismes spécialisés dans leur domaine d'expertise : la fédération régionale de défense contre les organismes nuisibles, l'institut national de recherche agronomique, l'espace naturel régional.

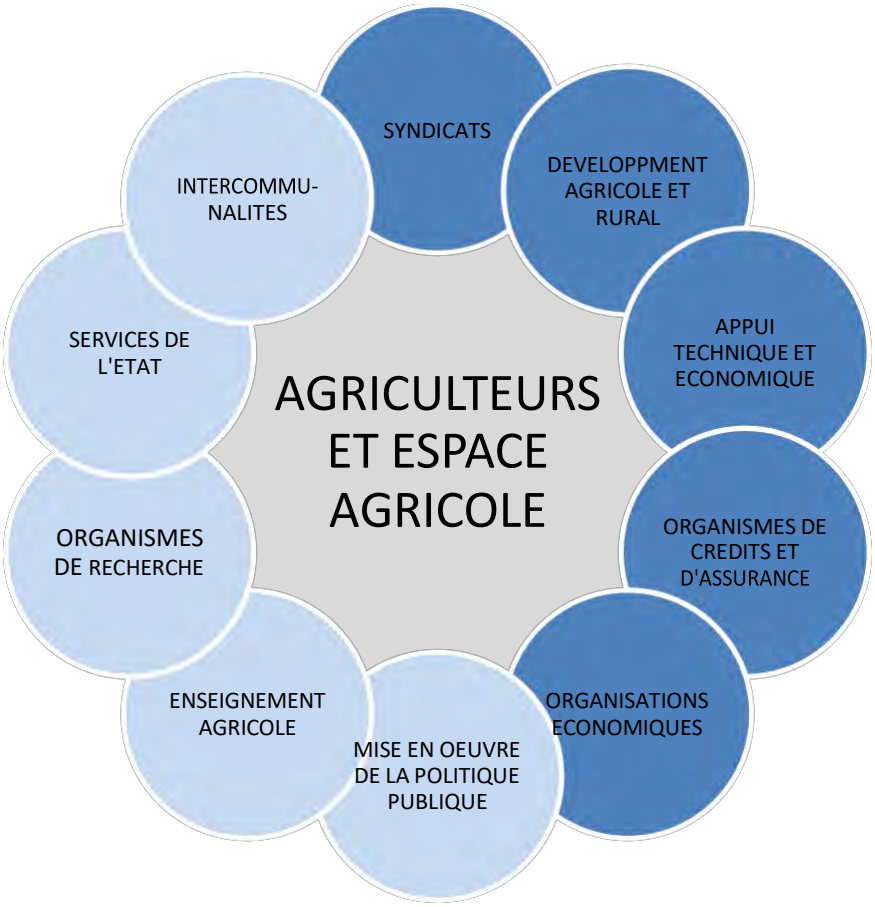
c. Le GABNOR

Il s'agit d'une association de développement de l'agriculture biologique, rassemblant les agriculteurs biologiques du Nord-Pas de Calais. Son objectif est de soutenir et développer l'agriculture biologique de manière durable et solidaire.
En 2011, plus de 192 fermes en bio ou en conversion ont adhéré au GABNOR.
L'agriculture biologique est un des 4 signes officiels de qualité. Il s'agit d'un mode de production encadré par un cahier des charges Européen.

Parmi les exploitations enquêtées dans la CUA et converties à l'agriculture biologique en production végétale, deux d'entre elles adhèrent à l'association.

11. DE NOMBREUX ACTEURS QUI GRAVITENT AUTOUR DES EXPLOITATIONS AGRICOLES

On considère que l'exploitant agricole est en relation avec une vingtaine d'organismes ou interlocuteurs différents. Ci-après un schéma reprenant les principaux acteurs.



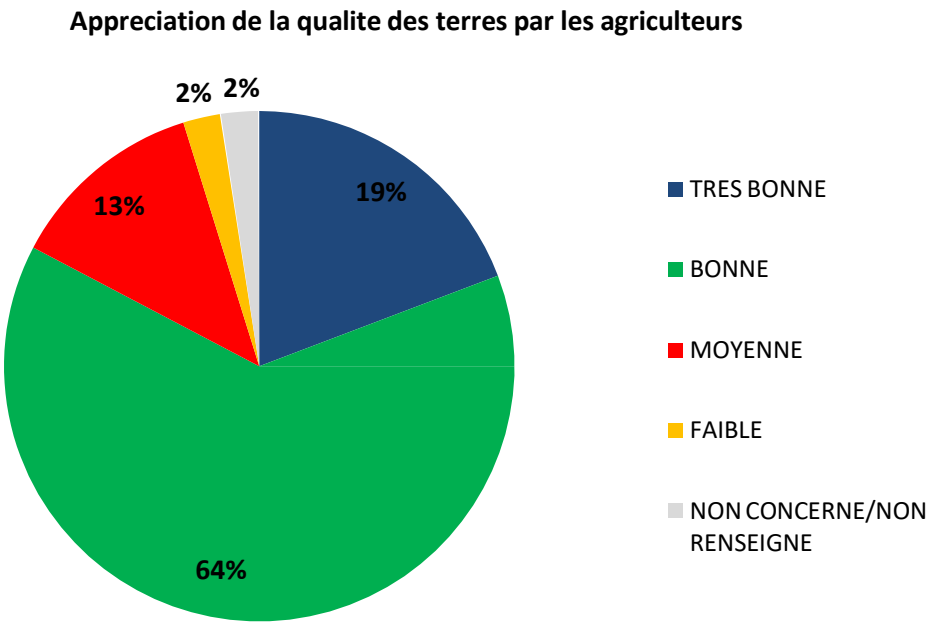
Ce schéma met en exergue la complexité du métier.

12. APPROCHE ECONOMIQUE - CHIFFRES CLES

- Occupation de la SAU des exploitations : 95% en terres labourables, 5% en prairies
- Statut des exploitations : ½ exploitation sous forme sociétaire
- 52% des exploitations en polyculture
- 46% des exploitations ont un élevage
- 4/5 exploitations d'élevage ont des bovins
- Régime sanitaire : 3/4 en RSD, 1/4 en ICPE
- 15% des exploitations commercialisent en circuits courts
- 5% des exploitations pratiquent une activité d'accueil
- ¼ exploitation fait appel à une CUMA, 4/5 exploitations font appel à l'ETA
- ¼ exploitation adhère à un groupe de développement

E. Approche patrimoniale et environnementale

1. Caractéristiques physiques et agronomiques des sols



Source : Enquêtes Diagnostic agricole, Chambre d'agriculture 2014

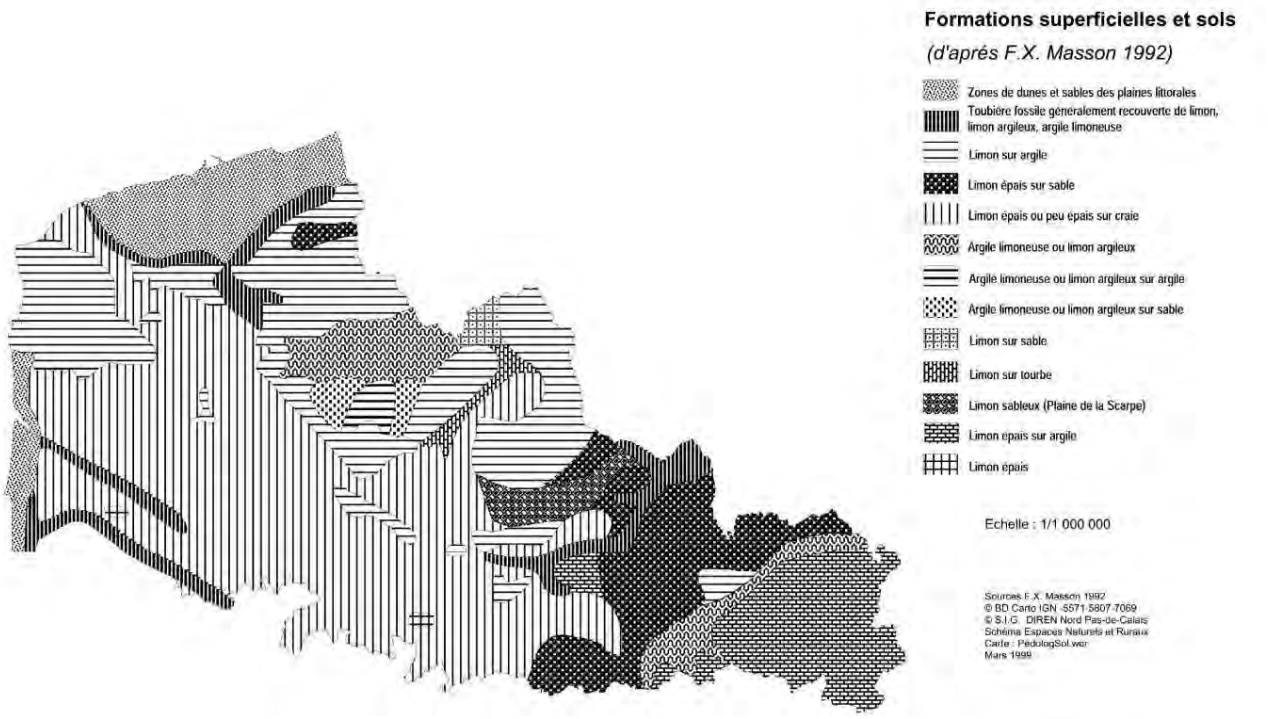
Lors de l'enquête, les exploitants ont mis en évidence pour 4/5 exploitations que les terres sont de très bonne et bonne qualité. L'appréciation des terres par les agriculteurs n'est pas évidente car elle est subjective.

- Type de sols

Les petites régions agricoles ont été définies en 1946 pour mettre en évidence des zones agricoles homogènes.
La région agricole du territoire est l'Artois. Selon l'ABC des sols réalisé par l'ISA, l'Artois, en prolongement du Cambrésis correspond à un plateau au relief peu accidenté, recouvert d'un épais manteau de limon. Quelques vallées découpent ce plateau, dans lesquelles se sont accumulées des alluvions récentes et variées (limons, limons-argileux, tourbes..).Sur les plateaux limoneux, les sols sont profonds et fertiles. Là où affleure le calcaire, se sont au contraire développés des sols peu épais, à faible réserve en eau.
Les analyses réalisées font ressortir 2 groupes de sols dominants : limons battants (82%) et sols calcaires (14%).

Les sols sont de type limon battant, plutôt légers et faciles à travailler.

Une carte sur les formations superficielles et sur les sols a également été réalisée par François Xavier Masson en 1992, nous apportant des éléments complémentaires à l'échelle régionale.



1. CONTRIBUTION DE L'AGRICULTURE A L'ENVIRONNEMENT

a. La conditionnalité PAC

La conditionnalité des aides européennes (dites PAC) comprend : les bandes enherbées, les mesures topographiques, les prairies, le bienêtre animal, les zones vulnérables, la réglementation phytosanitaire, l'entretien des terres…

- Les cours **d'eau** BCAE (Bonnes Conditions Agronomiques et Environnementales) doivent être bordés par une bande enherbée ou boisée de 5 mètres minimum de large. Le couvert doit être herbacé, arbustif ou arboré, couvrant et permanent.

- Maintien des éléments topographiques : les agriculteurs doivent détenir 4% de leur SAU en 2014 en éléments pérennes du paysage sur l'exploitation. Ces éléments à maintenir ou à créer sur l'exploitation sont les haies, les bosquets, les cours d'eau, les lisières de bois, les alignements d'arbres, les bandes tampons, les parcelles de jachère…

Cette mesure de la conditionnalité fait partie du domaine BCAE (Bonnes Conditions Agronomiques et Environnementales), introduit depuis 3 ans. Son taux, calculé à partir de la Surface Agricole Utile (SAU) de l'exploitation déclarée à la PAC, a débuté par 1 % en 2010, puis 3 % en 2011 et 2012, 4% en 2013, et concerne les exploitations de plus de 15 hectares.

- Les surfaces en herbe : prairies permanentes et prairies temporaires doivent être entretenues par le pâturage et/ou la fauche. Les exploitants sont tenus à une obligation de maintien des prairies : les prairies temporaires doivent être maintenues à 50% et les prairies permanentes maintenues à 100%.

b. La réglementation « zones vulnérables

La réglementation « zones vulnérables » fixe un certain nombre de règles relatives à la gestion de la fertilisation azotée, notamment l'enregistrement des pratiques de fertilisation.

Plusieurs documents doivent ainsi être réalisés et tenus à disposition des administrations :
- le plan prévisionnel de fumure azotée, basé sur la méthode des bilans
Il sert à définir la dose d'azote prévisionnelle à apporter par ilot sur la base d'un référentiel régional

-le cahier d'épandage qui doit être tenu régulièrement. Il permet d'enregistrer les pratiques de fertilisation réellement réalisées sur chaque îlot cultural.

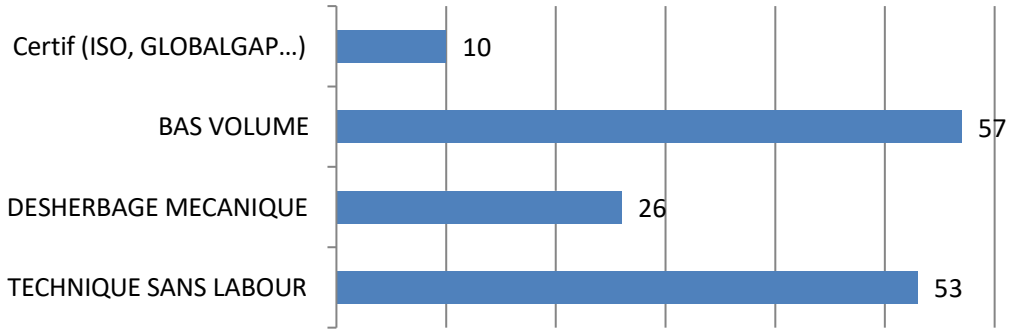
Du fait du classement de la Région en zone vulnérable au titre de la directive nitrates, les exploitants agricoles sont dans l'obligation d'implanter une couverture automnale et hivernale des sols afin de limiter le lessivage des sols. Cette action permet aussi de lutter contre l'érosion des sols. Cette couverture est assurée dans les prairies ou les parcelles implantées en cultures d'hiver, mais une couverture particulière est à prévoir pour celles attendant une culture de printemps.

Depuis 2012, la couverture hivernale des sols doit être réglementairement de 100%

c. Contributions volontaires des exploitants : une évolution des pratiques culturales

Les exploitants du territoire de la CUA sont nombreux à pratiquer un dispositif de réduction des intrants dans le sol et l'optimisation des pratiques agricoles.

Des exploitants ayant des pratiques raisonnées



Source : Enquêtes Diagnostic agricole, Chambre d'agriculture 2014

-Les techniques sans labour (TCSL) limitent l'érosion des sols et le ruissellement grâce aux effets suivants :
-laisser des résidus en surface qui couvrent le sol
-favoriser l'activité biologique du sol et donc la circulation de l'eau
-améliorer la stabilité du sol

-Bas volume
Au-delà du gain de temps significatif, le principal objectif est de bénéficier au maximum des conditions optimales pour garantit et optimiser les efficacités des produits utilisés
La formation de l'agriculteur est une condition indispensable à la réussite de cette technique. Choisir les produits, adapter les doses et associer judicieusement les adjuvants se fait bien souvent juste avant les applications. Pour cela, l'agriculteur doit être autonome pour prendre les bonnes décisions au bon moment.

- L'exploitant doit être en mesure d'identifier les points essentiels du réglage du matériel de pulvérisation, les différents types de buses pour une pulvérisation de qualité.
- Etre en mesure d'identifier l'influence des conditions climatiques sur l'efficacité de la pulvérisation
- Etre en mesure de caractériser les différents produits utilisés (modes d'action, formules…)

- Etre en mesure d'identifier l'influence de la qualité de l'eau sur l'efficacité des traitements

d. Peu de mesures contractualisées

Dans le cadre des Mesures Agro-Environnementales Territorialisées (MAET), les exploitants ont pu contractualiser des mesures à l'intérieur des projets de leur territoire pour une période de 5 ans.

Aucun exploitant enquêté a indiqué avoir contractualisé une MAEt. Néanmoins, un exploitant a contractualisé un PEA pour une superficie de 20 hectares.

e. Agriculture biologique

Sur le territoire de la CUA, parmi les exploitations enquêtées, 3 exploitations pratiquent partiellement ou totalement l'agriculture biologique :

- Une située à FARBUS en biologique pour 0,5% de sa SAU (légumes)
- Une située à DAINVILLE en biologique pour 4 % de sa SAU (légumes, maraichage et fruits)
- Une située à GAVRELLE en biologique pour 100% de sa SAU (céréales, prairies, pommes de terre et chicorée)

En dehors de ces trois exploitations, une 4^{ième} exploitation située à NEVILLE-VITASSE cultive en biologique pour 100% de sa SAU (fruits, légumes).

En 2013, la Région Nord-Pas de Calais compte 286 fermes pratiquant l'agriculture biologique (161 dans le Nord, 125 dans le Pas de Calais) soit près de 2% des fermes de la région.

6905 hectares sont conduits dans le respect du cahier des charges de l'agriculture biologique et 398 Ha en conversion soit 0,9% de la surface agricole utile de la région.

La surface moyenne des exploitations pratiquant l'agriculture biologique dans la CUA est de 43 Ha, soit largement inférieure à la surface moyenne régionale de 61 Ha.

Les exploitations biologiques régionales sont très inégalement réparties sur le territoire. L'Avesnois concentre ¼ des producteurs régionaux, essentiellement des élevages laitiers.

f. Changement de destination des bâtiments agricoles : leur identification en zone A

En termes d'aménagement de bâtiments existants, le code de l'urbanisme dans son article R 123-7 autorise le changement de destination des bâtiments agricoles identifiés dans les documents cartographiques du règlement.

Selon le Code de l'urbanisme, sont concernés « les bâtiments agricoles, qui, en raison de leur intérêt architectural ou patrimonial peuvent faire l'objet d'un changement de destination, dès lors que ce changement de destination ne compromet pas l'exploitation agricole. Il est donc possible de reconvertir un bâtiment agricole non utilisé en hébergement, salle de réception…

Ces projets peuvent être une réelle opportunité du fait du caractère périurbain de la CUA.

11 exploitations enquêtées ont indiqué avoir un bâtiment agricole situé en zone agricole au document d'urbanisme en vigueur et ayant un caractère architectural. Pour la majorité, il s'agit d'exploitation en toiture tuile et bardage brique.

2. APPROCHE PATRIMONIALE ET ENVIRONNEMENTALE- CHIFFRES CLES

- 80% des exploitations estiment avoir des terres de bonne voire très bonne qualité
- Peu de contractualisation de mesures « agro-environnementales »
- 4 exploitations partiellement ou totalement en agriculture biologique

F. Approche urbaine

Les citadins demandent principalement aux exploitants de les approvisionner en produits frais et de qualité. C'est cette fonction économique qui prime dans la prise en compte de l'agriculture périurbaine en Région Nord-Pas de Calais.

Une particularité forte de l'agriculture régionale est son caractère périurbain. 53% des exploitations régionales et 50% de la surface régionale se situe dans les zones urbaines et leur couronne…
Si la localisation des exploitations en zone périurbaine procure des avantages réels essentiellement liés à la proximité des consommateurs pour la vente directe, le tourisme…, elle induit également des contraintes : un foncier plus rare et plus cher qui peut rendre difficile l'installation de jeunes agriculteurs, risques de conflits entre différents usagers, risques de vols, risques de vandalisme….

1. UNE AGRICULTURE PERIURBAINE SOUMISE A UNE FORTE PRESSION FONCIERE

De nombreux facteurs se combinent pour générer l'importante pression foncière : l'emprise liée à la densité de population, les zones industrielles et la concurrence entre exploitants …. Les causes citées sont l'amputation du territoire agricole par les besoins de l'urbanisation et l'extension des exploitations. Le constat de la raréfaction du foncier est unanimement posé.

A la pression foncière urbaine s'ajoute une certaine concurrence entre les exploitations. L'exploitation agricole est appelée à évoluer au fil du temps : parmi les facteurs importants on note : la transmission des exploitations qui n'est pas exclusivement familiale, la part élevée des terres en fermage. Ces évolutions sont marquées des démantèlements d'exploitations et des opportunités de voisinage permettant des agrandissements.

a. Une agriculture qui doit composer avec une forte pression urbaine

De plus en plus d'exploitations se retrouvent en zone périurbaine, avec pour conséquence un grignotage continu du foncier, des activités d'élevage menacées, des difficultés de circulation d'engins, des dégradations aux cultures…
A ces prélèvements pour l'extension de l'habitat s'ajoutent ceux destinés aux aménagements routiers, à la création de nombreuses zones d'activités, de zones de loisirs…
Cette situation engendre une pression sur le prix du foncier et sa disponibilité, ce qui constitue un handicap pour l'installation et la compétitivité des exploitations.

De nombreuses zones d'activités sont déjà installées sur le territoire intercommunal.

b. Emprises foncières

D'après l'enquête agricole 20% des exploitations ont été concernées par une diminution d'emprise agricole dans les dix dernières années pour une surface totale de 87 Ha. Une moyenne de 2 ha d'emprise par exploitation en dix ans.

Le foncier est le support de l'activité agricole, en effet, il constitue la base de travail de l'exploitation et permet à l'exploitant de tirer un revenu de son activité.
Outre sa valeur agronomique, le foncier est également le support :

- De droits à paiement unique (DPU)
- De plans d'épandage conditionnant la détention d'un cheptel

Les dispositions réglementaires nationales et européennes renforcent l'importance du foncier dans la fonctionnalité de l'exploitation et de son revenu. C'est ce qui explique que certains exploitants *soient davantage intéressés par des compensations en nature plutôt que des compensations financières en cas d'expropriation.*

c. Une partie du territoire soumis à des servitudes

Le territoire est également concerné un poste électrique important duquel sortent des lignes électriques à Très Haute Tension 400KW. Cette multiplicité de pylônes et de surplomb constituent des gènes et contraintes aux exploitations du territoire.

2. DES DIFFICULTES DE CIRCULATION : UN PROBLEME RECURRENT SUR LE TERRITOIRE

Les déplacements constituent un enjeu important de l'aménagement du territoire. Les flux liés aux activités agricoles n'échappent pas à cette problématique. Les déplacements des engins agricoles représentent des flux limités comparativement au trafic des autres véhicules, pour autant ils sont vitaux pour l'économie agricole.

Les travaux des champs, les chantiers de récoltes, le transport des animaux…, sont autant d'activités qui génèrent des déplacements agricoles. La circulation des engins est rythmée par la nature des travaux et varie selon les saisons et les productions concernées.

Nombreux sont les exploitants qui ont déclaré rencontrer des problèmes de circulation dans la pratique de leur activité agricole. Cette problématique concerne essentiellement des difficultés de traversées d'agglomération.

Le développement urbain a fortement modifié les trajets des exploitants, notamment en augmentant la distance entre les parcelles agricoles et le siège.

Plusieurs facteurs explicatifs ont été soulevés lors des enquêtes : le trafic routier dense, les aménagements urbains (ralentisseurs, chicanes …), les rocades non autorisées aux véhicules lents (RN 50 par exemple).

De manière générale, lors de leurs déplacements, les exploitants tiennent compte de ces facteurs et s'y adaptent. Ils évitent ainsi les heures de pointe afin de circuler plus librement avec leurs engins agricoles souvent imposants. Ils effectuent régulièrement des détours pour éviter les passages étroits, encombrés ou au niveau desquels les aménagements ne correspondent pas au gabarit du matériel.

Malgré tout, ils rencontrent souvent des difficultés dans les centres bourgs où les voies ne sont pas aménagées pour la circulation du matériel agricole.
Les enquêtes ont permis de mieux cerner les problèmes de circulation auxquels les agriculteurs sont confrontés quotidiennement.

Les déplacements agricoles ne se résument pas uniquement aux trajets que l'agriculteur effectue entre son siège d'exploitation et ses parcelles.

Néanmoins, cette problématique des déplacements agricoles recoupe deux aspects qu'il convient de distinguer :

a. Les déplacements individuels de chaque exploitant
   - le travail de leurs parcelles (semis, traitements, récoltes…),
   - passage d'une parcelle à une autre
   - l'entraide : des agriculteurs interviennent sur des parcelles de collègues lors des récoltes (maïs ensilage par exemple)
   - les distances réalisées entre les parcelles et la coopérative en période de moisson
   - les distances réalisées pour rejoindre d'éventuels bâtiments délocalisés de l'exploitation (stockage de fourrage…)
   - les distances réalisées pour se rendre chez le concessionnaire de matériel agricole (maintenance, réparation…)

b. Les flux agricoles et liés aux industries agro-alimentaires
   - les travaux exécutés par les Entreprises de Travaux Agricoles (ETA) et les Coopératives d'Utilisation de Matériel en Commun (CUMA) qui peuvent parcourir plusieurs dizaines de kilomètres pour rejoindre un chantier
   - la collecte aux champs des récoltes (betteraves sucrières, pommes de terre, légumes de plein champ et du lait (passage régulier, toute l'année).

Sur le territoire de la CUA, l'accent a été mis sur le ramassage des betteraves sucrières jusque janvier-février. La difficulté réside dans le fait que les routes n'ont pas la capacité de supporter de telles charges et ne sont pas hors-gel, dans des conditions météorologiques parfois difficiles (neige…).

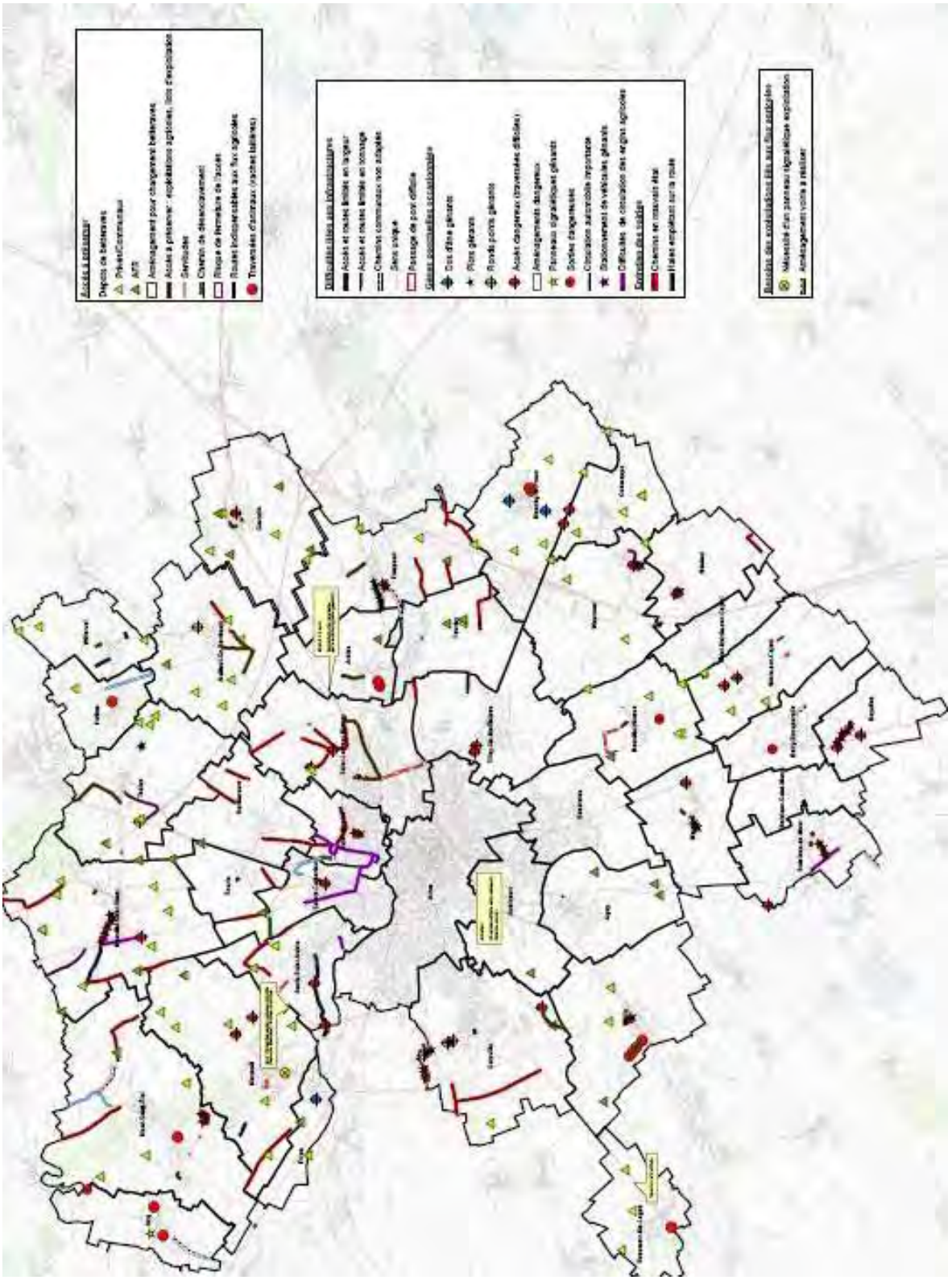
Les agriculteurs ont généralement fait part durant l'enquête que les opérateurs de ramassage des productions agricoles rencontraient des difficultés à accéder aux parcelles.

En raison de la perte de temps induisant des charges supplémentaires, ce territoire risque de perdre des parts de marchés.

Du fait du nombre élevé d'exploitations concernées par cette problématique de la circulation mais aussi des autres opérateurs agricoles, il parait nécessaire d'envisager un travail d'approfondissement sur l'identification des éléments agricoles à prendre en compte à différents niveaux lors des aménagements urbains ainsi qu'un travail de repérage des itinéraires agricoles empruntés par ces opérateurs.

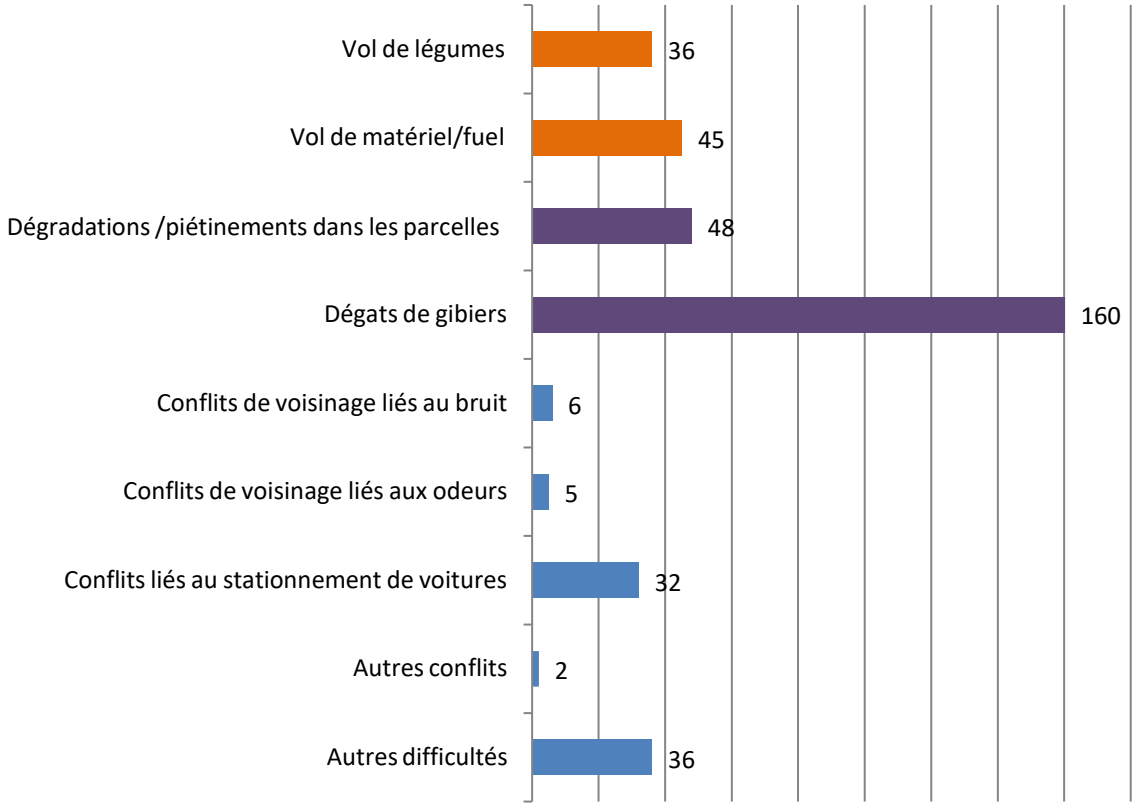
De plus, les exploitants sont persuadés qu'avec davantage de concertation sur les aménagements routiers ainsi que sur des accès à préserver, de nombreux problèmes pourraient facilement être évités, sans nuire à la sécurité des usagers de la route.

DIFFICULTES LIEES AUX INFRASTRCUTURES ET ACCES A PRESERVER



13. UNE AGRICULTURE PERIURBAINE CONFRONTEE A DES INCIVILITES ET/OU A L'INCOMPREHENSION

Difficultés signalées par les exploitants



Source : Enquêtes Diagnostic agricole, Chambre d'agriculture 2014

Nombreux sont les exploitants qui nous ont indiqué rencontrer des difficultés dans leurs activités quotidiennes.
Parmi les difficultés les plus préjudiciables entrainant une perte de revenus : les dégâts de gibiers, notamment à proximité des zones d'activités, des voies ferrées, des autoroutes et des bois (77% des exploitations), les dégradations et piétinements dans les parcelles notamment par le passage de quads, de chevaux et la proximité de zones d'habitats (23% des exploitations), le vol de matériels et de fuel (22%)...

Les déchets retrouvés dans les champs ou en bordure des parcelles sont les plus fréquents.

Les problèmes sont accentués sur les parcelles isolées (décharges sauvages...), les parcelles en bordure de route à forte circulation (canettes, bouteilles...)
Ces dégradations ont un impact sur les exploitations et peuvent engendrer des pertes économiques importantes.

Par exemple, l'ingestion de corps étrangers peut mettre en danger la vie de l'animal... ou le refus de cultures légumières de plein champ par les industriels, en raison d'objets indésirables.

Victimes de ces incivilités, les agriculteurs se voient dans l'obligation d'effectuer un ramassage régulier dans leurs parcelles.

Quant aux conflits de voisinage, il convient de souligner que les urbains installés à la campagne cherchent les avantages du milieu rural et acceptent souvent difficilement les nuisances liées aux activités agricoles.

Différents exemples de conflits occasionnels ont été cités lors des enquêtés :

- ✓ Le salissement des routes est surtout lié aux conditions météorologiques peu favorables lors des récoltes d'automne (betteraves sucrières, ...)
- ✓ La réalisation de travaux agricoles en nocturne ou week-end, souvent à cause de mauvaises conditions météorologiques. En effet, les opérations de semis, traitements ou récoltes ne peuvent être effectuées de façon optimale que lorsque certaines conditions météorologiques sont remplies (taux d'humidité, vent très faible...)
- ✓ Nuisances sonores ou olfactives pouvant être dues à la présence d'un élevage à proximité des habitations.

Les échanges entre citadins et agriculteurs constituent un moyen efficace de pallier à ce type de conflits. Des opérations de sensibilisation ponctuelles réalisées en période de travaux des champs (périodes de moissons, récoltes de betteraves) pourraient compléter cette sensibilisation sur ces aspects du métier d'agriculteur.

14. LES EXPLOITATIONS CONCERNEES PAR UN CLASSEMENT EN ICPE ET/OU RSD

D'après la DDTM, en 2014, la CUA compte 38 exploitations concernées par un classement en Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) ou par le Règlement Sanitaire Départemental (RSD) Ces exploitations sont reprises dans la liste ci-après :

ACQ

1- BERLAIRE, 1 rue Victor Hugo (RSD a priori)
2- Mr DELCOUR (GAEC), Route Départementale 58, au 22, rue de la Liberté
3- PROVILLE Christophe, Chaussée Brunehaut

ARRAS

1- Mr BENAOUDA, 12 rue Diderot
2- CHENIL Municipal, avenue Jules Catoire

ATHIES

1- GAEC LEMOINE, PMA, lieu-dit « les Warlinghem », 8 rue des Prés.

BOIRY BECQUERELLE

1- EARL LEDENT, 11 route nationale (26, rue de l'Eglise)

DAINVILLE

1- EARL HURET Antoine, Chemin de Berneville (45 rue Henri Poitou)
2- SEGARD Jean-Michel, 1 rue du Feu.
3- GAEC DESCHAMPS, 165 rue Calmette (lieu-dit Wagnonlieu)

ECURIE

1- Jacques CAUDRON, 32, rue de la Chapelle.

FAMPOUX

1- EARL de l'Epinette («Les 4 Bailly»,) 12 rue d'Arras (des longs Champs)

FARBUS

1- WIDEHEM Bénédicte (ex EARL St Ranulphe), 5 rue du 11 novembre

FEUCHY

1- EARL BECU, Lieu-dit « Les Crupes », 2 rue de Fampoux – Chemin de Bertdeux
2- GAEC BARBET MADININA, 157 rue d'Arras
3- EARL VIVIER, 15 rue de Fampoux
4- VIVIER Luc, 32 rue de Fampoux
5- EARL CARRE , 139 rue d'Arras

MERCATEL

1- GAEC LEQUETTE, 3-14 route nationale – 1 RD 3
2- BROY Guilain, 27 rue de la Chapelle

MONCHY LE PREUX

1- Nicolas LEMETTE, 3 rue de Vis
2- MENDI Pierre, 14 rue de Vis

MONT ST ELOI

1- EARL CHAMILLARD Daniel, 6, rue de la Mairie (ou rue de Villers)
2- JOURDEL Patricia, 10 rue de la Warde
3- DARRAS Jean-Marc, Ferme de la Croix de Grés

NEUVILLE SAINT VAAST

1- EARL LEGAY POITEAUX Daniel, 22 rue Verte
2- EARL DEKERLE, 38 rue de Carlin
3- GAEC LE PRINTEMPS (LEGAY B. et MG) , 54 rue du Canada
4- EARL DE L'ALBIZIA (Courier Alain), 36 route nationale
5- GAEC DU CLOS FLEURI, 1, chemin de Souchez
6- GAEC DE L EPINETTE, 98 route nationale

NEUVILLE VITASSE

1- EARL DE LA FERME DU GARD, 13 rue de Croisilles

ROCLINCOURT

1- EARL GODART, 11 rue d'Ecurie

ST LAURENT BLANGY

1- GAEC DES 3 CHENES (Verloin), 20 rue de Paulhan

THELUS

1- GAEC FOURNIER, 29 rue d'Arras

TILLOY LES MOFFLAINES

1- GAEC DE LA COUR AU BOIS, 14 rue de Cambrai
2- GAEC TOURZET, 14 route de Cambrai
3- Société Protectrice des animaux, ZI Est (Rue Léannec)

WAILLY LES ARRAS

1- GAEC BOURDREL PARENT, 3 rue de Renaucourt- « Le Chemin des Creuzettes », rue des Hochettes

15. APPROCHE URBAINE - CHIFFRES CLES

- 20% des exploitations enquêtée a subi une diminution d'emprise agricole dans les dix dernières années (2 hectares en moyenne)

- Des difficultés rencontrées par les exploitants
  - ✓ Vols et dégâts de gibiers liés à la proximité des infrastructures
  - ✓ Dégradations et conflits de voisinage liés à la proximité de la zone urbaine
  - ✓ …

G. Synthèse des Atouts-Faiblesses

Atouts +	Faiblesses −
- Une activité économique pourvoyeuse **d'activités** : 643 personnes travaillent sur les exploitations en 2014 dont 139 salariés permanents et 118 saisonniers. - Une activité agricole polyvalente : 44 % des exploitations du territoire pratiquent la polyculture et l'élevage. Elle donne l'opportunité de créer sur place de la valeur ajoutée par la transformation de ces productions. - Un niveau de formation des exploitants agricoles plus élevé que la moyenne régionale. - Une bonne structuration des exploitations basées dans la CUA : environ 50% des terres cultivées sont situées dans la commune du siège d'exploitation. - Une activité économique dynamique : environ 40% des exploitations du territoire ont un projet de développement de leurs bâtiments de production. - Une synergie importante entre **l'activité** agricole et **l'activité** agroalimentaire notamment en matière de transformation des produits : 82% des exploitations du territoire sont en contrat avec l'industrie agro-alimentaire. - Des terres agricoles de bonne qualité relativement protégées par le Schéma de Cohérence territoriale	- Une activité fragilisée par la diminution des terres agricoles et de ce fait de nombreuses exploitations. - Une activité agricole **d'horticulture**-maraichage quasi inexistante sur le territoire malgré des marchés locaux spécialisés dans le domaine. - Un morcèlement de **l'espace** agricole important malgré de nombreux aménagements fonciers (remembrements) qui engendre des pertes de temps et une augmentation des charges (ex : des déplacements plus nombreux avec le matériel entre le siège d'exploitation et les îlots de culture). - Une activité qui sera confrontée à un choc démographique du fait du vieillissement des exploitants agricoles et du risque de non reprise d'exploitations. Plus de 40% des chefs d'exploitations âgés de plus de 50 ans ne connaissent pas leur successeur. - Une superficie agricole dédiée à **l'activité** biologique très faible et en dessous des objectifs nationaux du Grenelle. - Une activité à fort impact environnemental, notamment en matière de qualité des eaux souterraines et de surfaces, et en matière d'érosion des sols (ruissellement). Moins de 5% de la SAU est en prairies contre 22% dans la région. - Une activité de circuit court sous représentée : 15% des exploitations pratiquent une activité de circuits courts dans la CUA contre 19% dans la région. - Une faible activité **d'accueil** (5% seulement des exploitations) dans le territoire : centre équestre, pensions de de chevaux, visites pédagogiques.

PROJET GRAND ARRAS
VIVRE EN 2030

ÉLABORATION DU PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL

Livret 5
Annexes

Equipements

Approbation

Arras Communauté Urbaine
39 communes, un seul territoire

SOMMAIRE

Table des matières

I \ Les équipements du territoire 3
A. Les équipements au rayonnement supra-communautaire 4
B. Les équipements de services de proximité 13
C. Les équipements d'enseignement primaires et secondaires 17
D. Les équipements de santé et de l'action sociale 19
E. Les équipements sportifs locaux, de loisirs et de culture 22
II \ Les Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication 25
A. L'accès au haut et très haut débit 25
B. Les antennes relais et les conditions d'implantation 28
C. Le déploiement des infrastructures 34
D. Le déploiement des équipements et usages : état des lieux et perspectives 37
III \ Les taux et les pôles d'équipements du territoire 38
A. Répartition des équipements par gamme sur le territoire 38
B. Les taux d'équipements de la Communauté urbaine comparés 42
C. Les pôles d'équipements de la Communauté urbaine d'Arras 44

I \ Les équipements du territoire

Point méthodologique
Le terme équipement tel qu'employé ici désigne l'ensemble des structures, bâtiments, qu'ils soient publics ou privés, répondant aux besoins des habitants de la Communauté urbaine d'Arras dans les domaines de la santé et de l'action sociale, des services de proximité, du sport, de l'enseignement, des loisirs et de la culture.
La source principale de ce diagnostic est la Base Permanente des Equipements (BPE) de 2015 de l'Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques (INSEE). Ce recensement relativement exhaustif collecte les informations de plusieurs sources et est mis à jour annuellement.

D'autres sources ont été mobilisées afin de mettre à jour les données et de sélectionner les équipements significatifs du territoire : le diagnostic du Schéma de Cohérence Territorial de la région d'Arras et la consultation directe de l'ensemble des communes de la Communauté urbaine d'Arras.

Répartition des compétences en matière d'équipements
Les compétences en matière d'équipements sont réparties entre de nombreux acteurs : les communes, la Communauté urbaine d'Arras, le Conseil Général du Pas-de-Calais, la Région Nord-Pas-de-Calais, l'Etat ainsi que des acteurs privés peuvent intervenir dans ce domaine.

D'une manière générale, les communes disposent de compétences s'agissant des équipements de proximité n'étant pas d'intérêt communautaire tel que les équipements culturels (médiathèques par exemple), sportifs (salle de sport, terrains, etc.), de police (police municipale), sociaux (accueil petite enfance, etc.). Ces dernières sont aussi compétentes s'agissant des écoles primaires et des équipements associés (cantines, activités périscolaires).

La Communauté urbaine d'Arras est compétente en matière d'équipements d'intérêt communautaire. Voici quelques exemples d'équipements pour lesquels la Communauté urbaine est compétente :

- L'Aménagement du Parc du Val de Scarpe (Centre balnéo-ludique (Aquarena), stade d'eaux vives, bassin d'eaux plates, jardins thématiques, etc.
- La Communauté urbaine d'Arras est l'autorité organisatrice du réseau d'autobus « Artis »
- Le Crématorium dont la gestion a été délégué à la société des crématoriums de France
- Le marché aux bestiaux géré par la Communauté urbaine d'Arras
- Le chenil communautaire, etc.

Aussi, le Conseil Général du Pas-de-Calais est, par exemple, compétent pour les collèges du département, tandis que la Région Nord-Pas-de-Calais est compétente pour les lycées. L'Etat est par ailleurs compétent sur de très nombreux équipements, notamment administratifs (Préfecture, tribunaux etc.). Les acteurs privés peuvent aussi être en charge de la gestion d'un équipement : c'est le cas du golf d'Arras par exemple.

Cette multiplicité d'acteurs et une répartition des compétences parfois éclatée entre plusieurs intervenants pour un même type d'équipements ne favorisent pas la mise en œuvre d'une politique de répartition et de mutualisation optimale des équipements à l'échelle de la Communauté urbaine d'Arras.

A. Les équipements au rayonnement supra-communautaire

1. LES EQUIPEMENTS ADMINISTRATIFS

La ville d'Arras étant la capitale administrative du département du Pas-de-Calais, de nombreuses administrations au rayonnement supra-communautaire y ont leur siège :

- Le Conseil Général du Pas-de-Calais
- La Préfecture du Pas-de-Calais
- La Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Pas-de-Calais

Les chambres consulaires à l'échelle régionale sont également présentes à Arras:

- La Chambre régionale des comptes.
- La Chambre de commerce et d'industrie de l'Artois.

D'autres chambres possèdent des antennes sur le territoire de la Communauté urbaine d'Arras:

- La Chambre d'agriculture de la Région Nord-Pas-de-Calais possède une antenne à Saint-Laurent-Blangy
- La Chambre des métiers et de l'artisanat possède une antenne à Arras.

Arras accueille également un Tribunal de Grande Instance (Place des Etats-d'Artois), un Tribunal d'instance, un tribunal des prud'hommes et un Tribunal de commerce (Rue Roger Salengro). Arras accueille aussi le siège de la Caisse d'allocations familiales du Pas-de-Calais (rue des promenades). Deux agences Pôle Emploi se situent à Arras (rue de la Symphorine et boulevard Robert Schuman).

Voici la liste non-exhaustive des autres équipements administratifs supra-communautaires présents à Arras :

- Les archives départementales du Pas-de-Calais
- La direction départementale des finances publiques
- Le siège social du bailleur Pas-de-Calais Habitat
- Une antenne de l'URSSAF (Union de recouvrement des cotisations de sécurité sociale et d'allocations familiales) Nord-Pas-de-Calais
- Une antenne de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
- Le siège du Conseil Départemental d'accès au droit
- Le siège de la direction départementale de la cohésion sociale
- Le siège de la Caisse Primaire d'Assurance Maladie (CPAM) de l'Artois
- etc.

Du fait de sa position de capitale historique et administrative du Pas-de-Calais, la ville d'Arras est très bien dotée par rapport aux autres villes du département en équipements administratifs à vocation supra-communautaire. Les autres communes de la Communauté urbaine d'Arras ne disposent pas ou très peu d'équipements administratifs à vocation supra-communautaire. On peut notamment citer le siège français du Commonwealth à Beaurains

2. LES EQUIPEMENTS DE SANTE

- Le centre-hospitalier d'Arras

Le centre hospitalier se situe à Arras même. Ses activités s'étendent sur une large gamme : médecine, chirurgie, gynécologie obstétrique, psychiatrie et gériatrie. Ses locaux ont été restructurés et réhabilités de 2003 à 2007. Actuellement, il emploie plus de 2 000 personnes.

Ci-dessous les chiffres tirés de la SAE (Statistique Annuelle des Etablissements de santé) pour la capacité d'accueil de l'hôpital :

Activité	Capacité en 2017
Médecine, Chirurgie et Obstétrique	368 lits et 92 places de jour
	22 postes de dialyse
Psychiatrie (dont infanto-juvénile)	113 lits et 67 places de jour
Soins de suite et de réadaptation	45 lits et 10 places de jour
Soins de longue durée	110 lits
Gériatrie	343 lits

Voici quelques chiffres de l'activité de l'hôpital en 2017 et en comparaison en 2012 :

	2017	2012
passages au bloc opératoire	16 054	7 918
naissances	2 311	2 189
passages aux urgences (adultes, pédiatriques, néonatales, gynécologiques et obstétriques)	55 204	47 328
sorties SMUR terrestre	7 171	6 664
sorties SMUR héliporté	630	607
appels entrants au SAMU 62 – Centre 15	933723	675 505

- La clinique des Bonnettes

Une offre privée vient compléter l'offre publique du centre hospitalier d'Arras. Cette offre se concentre essentiellement dans l'hôpital des Bonnettes, issu de la fusion des Cliniques Bon Secours et Sainte Catherine, dont l'ouverture date de 2007. Des travaux d'extensions ont été effectués depuis et l'ensemble livré en 2010.

L'hôpital des Bonnettes porte sa capacité d'accueil à 284 lits et places de jours. Ce dernier est spécialisé dans la cancérologie et la chirurgie (orthopédique, de la main, cardio-vasculaire) ; il comporte une maternité et d'un service d'accueil médical permanent.

3. LES EQUIPEMENTS D'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR

- L'Université d'Artois

Arras dispose depuis 1992 de sa propre université : l'Université d'Artois. Le rayonnement de cette dernière se traduit en partie par la présence d'antennes dans d'autres villes importantes de la région Nord-Pas-de-Calais : Béthune, Douai, Lens et Liévin.
Durant l'année universitaire 2017-2018, 11529 étudiants y sont inscrits[1] (contre 11371 pour 2012-2013). 4667 étudiants sont inscrits sur le pôle d'Arras (soit 40% des effectifs) (3972 étudiants en 2013 - 34%)

L'université d'Artois dispose de huit UFR (Unités de Formation et de Recherche) dont quatre se situent à Arras même :

- L'UFR d'Histoire et de Géographie
- L'UFR de Langues étrangères
- L'UFR de Lettres & Arts
- L'UFR d'Economie, Gestion, Administration et Sciences sociales (EGASS)

Les autres formations sont basées sur les autres sites et sont les suivantes :

- L'UFR de Droit à Douai
- L'UFR des Sciences Appliquées à Béthune
- L'UFR des Sciences Jean Perrin à Lens
- L'UFR de STAPS (Sciences et Techniques des Activités Physiques et Sportives) à Liévin

S'ajoute à ces composantes deux Instituts Universitaires Technologiques (IUT) à Béthune et à Lens.

À Arras, le campus accueille une bibliothèque, un restaurant et quatre résidences universitaires : la résidence universitaire de l'Artois (96 logements), la résidence de la Citadelle (34 logements), la résidence des Templiers (41 logements), la résidence Bernanos (150 logements)

1 Selon l'Université d'Artois et l'observatoire de la vie étudiante dans le *Stat'info édition* 2018.

- Les autres formations post-bac présentes sur le territoire de la Communauté urbaine d'Arras

Dans le tableau ci-dessous figurent une liste non exhaustive des formations présentes sur le territoire de la Communauté urbaine d'Arras n'ayant pas de lien avec l'Université d'Artois

AFERTES (Association pour la Formation, l'Education et la recherche) rue Frédéric DEGEORGE	Formations de diplômes en travail social
I.R.T.S (Institut Régional du Travail Social) 5 rue Maurice Schuman	Formations de diplômes en travail social
IFSI (Institut de Formation en Soins Infirmiers) 6 rue Emile Didier	Etablissement public de santé
IFSI (Institut de Formation en Soins Infirmiers) 3 rue de l'Origan Parc des Bonnettes	Croix Rouge Française
Centre des Etudes Supérieures Industrielles (CESI) 7 rue Diderot	
EXIA 7 rue Diderot	Ecole d'ingénieur en informatique
CESI ALTERNANCE Ecole supérieure des métiers 7 rue Diderot	Formations 100 % alternance du Bac +2 au Bac +5, Informatique et Numérique, Qualité Sécurité et Environnement, Ressources Humaines, Performance Industrielle
Ecole Privé des Sciences Informatiques (EPSI) 23 rue du Dépôt	Ecole d'ingénieurs informatiques
Ecole Européenne d'esthétique Yvonne Sion 112/114 rue Saint Aubert	
Lycée d'Enseignement Général et Technologique Agricole (LEGTA) du Pas-de-Calais site d'Arras Route de Cambrai Tilloy-les-Mofflaines	
Service Interconsulaire Artois Douaisis Education Permanente (SIADEP) 8 rue du 29 juillet CS 70540	Formation initial et apprentissage : Vente, Tourisme, Parfumerie et Esthétique, Tertiaire et des Services, Santé Animale, Logistique.
Université des Compagnons du Tour de France 23 avenue Paul Michonneau	
Université Régionale des Métiers de l'Artisanat 7 Rue Gustave Eiffel, 62000 Arras	
Lycée Robespierre Rue des Fusillés B.P. 50911	Prépas MP/MP* (maths-physique), Prépas PC/PC* (physique-chimie),

	Prépas PSI/PSI* (physique-sciences de l'ingénieur), Prépas BCPST (biologie, chimie, physique, sciences de la Terre)
Cité scolaire Gambetta-Carnot 25 bd Carnot	Prépa Littéraire, Prépa Economique, Prépa Paramédicale, BTS Assurance, BTS Immobilier, BTS MCI, B TS Electrotechnique
Lycée Guy Mollet 57 rue Bocquet Flochel	BTS AM BTS CGO BTS CI BTS MUC BTS SIO DTS IMRT PCSMS, Réo-BTS
Lycée Savary - Jules Ferry avenue Jean Zay	BTS Métiers de l'esthétique-cosmétique-parfumerie, Métiers des services à l'environnement MC (Mention complémentaire) Technicien(ne) ascensoriste (service et modernisation)
Lycée professionnel Jacques le Caron 61 Avenue Hippodrome	MC (Mention complémentaire) Technicien en énergies renouvelables option B : énergie thermique BTS Enveloppe du bâtiment : façades étanchéité BTS Technico-commercial
Association régionale d'éducation permanente (AREP) Baudimont 17 rue Saint-Maurice	BTS assistant de gestion de PME-PMI à référentiel commun européen BTS assistant de manager BTS services et prestations des secteurs sanitaire et social (SP3S) CQP réceptionniste Licence pro. Commercialisation et management des énergies renouvelables Licence pro. Outils biotechnologiques au service de la qualité industrielle (OBQI) BTS assistant de gestion de PME-PMI à référentiel commun européen BTS assistant de manager BTS services et prestations des secteurs sanitaire et social (SP3S) CQP réceptionniste Licence pro. Commercialisation et management des énergies renouvelables

	Licence pro. Outils biotechnologiques au service de la qualité industrielle (OBQI)
Lycée Baudimont-St Vincent-St Charles 32 rue Baudimont	Licence Professionnelle Outils Biotechnologiques au service de la Qualité Industrielle, Licence Professionnelle Commercialisation et management des Energies Renouvelables Classes Préparatoires : CPIA : le cycle qui prépare le BTS ATI et l'école d'ingénieur, Prépa IFSI : Préparation au concours de l'Institut de formation en soins infirmiers, Prépa aux concours sociaux : Assistant(e) de service social, Educateur de jeunes enfants, Educateur spécialisé... Brevets de Technicien Supérieur : Assistance Technique d'Ingénieur, Assistant de gestion PME-PMI, Bioanalyses et Contrôles, Services Informatiques Aux Organisations, Négociation et Relation Client, Technico-commercial.

Deux écoles d'infirmières sont présentes :

- IFSI école infirmière Arras (Croix Rouge Française)
- IFSI école d'infirmière à Arras (Etablissements public de santé)

L'école d'ingénieur CESI est présente à Arras rue Diderot. Deux lycées offrent des classes préparatoires aux grandes écoles : le lycée Robespierre et le lycée Gambetta.

La grande majorité des formations relevant de l'enseignement supérieur se concentrent sur Arras.

4. LES EQUIPEMENTS TOURISTIQUES, CULTURELS, SPORTIFS ET DE LOISIRS

Certains équipements touristiques, sportifs, de loisirs ou culturels ont acquis une renommée supra-communautaire et attirent une population qui dépasse les frontières de la Communauté urbaine d'Arras.

- Les équipements culturels et touristiques

- Le musée des Beaux-Arts d'Arras est situé dans l'ancienne Abbaye Saint-Vaast, en plein cœur d'Arras. Cet équipement est l'un des plus visité de la Communauté urbaine.
- L'office culturel Saint Pierre situé rue de la Douizième compte aujourd'hui 80 associations culturelles de tous genres : activités musicales, arts du spectacle, arts plastiques, photo, cinéma, collections, échanges culturels, sociétés savantes...
- La Cité Nature, qui a ouvert ses portes en 2005, est un centre culturel et scientifique entièrement consacré aux questions que l'on se pose sur la nourriture et l'agriculture, la nature et la santé, attire de 30 000 à 40 000 visiteurs par an, en majorité des groupes scolaires, à 90% régionaux (cf. Volet économie). Les bâtiments qui accueillent des expositions permanentes et temporaires ont été conçus et dessinés par l'architecte Jean Nouvel.
- En 2008, un nouveau musée a ouvert ses portes à l'occasion de l'ouverture au public de la carrière Wellington, haut lieu de la première guerre mondiale où les soldats alliés s'étaient réfugiés avant d'attaquer les soldats allemands au cours de la bataille d'Arras de 1917.
- Le musée du Compagnonnage installé dans la Salle de l'harmonie » expose les chefs d'œuvre des compagnons du devoir de toutes les époques et de tous les métiers, un site de haut niveau d'étude technologique et numérique.
- Artois Expo, situé à Saint-Laurent-Blangy, et d'une surface de 6 000m², accueille des réunions d'affaires, des assemblées générales, des séminaires, des salons grand public ou professionnels, des congrès, des expositions.
- Le Pharos est un pôle culturel ouvert en 2013 après deux ans de travaux de rénovation. En tout, ce sont 3000 m² dédiés à la culture : lecture, théâtre, musique, vidéo, danse, etc. (1 salle de 400 personnes debout et 173 assis, un amphithéâtre extérieur de 250 personnes…)
- Le Casino, après deux ans de travaux la salle de spectacle de 936 places en plein centre-ville d'Arras à réouvert. Outre la rénovation complète du lieu, ces travaux ont permis l'ouverture de la Cave, une salle en sous-sol d'une capacité de 600 personnes debout. Cet équipement peut accueillir des évènements d'envergure.

Ces équipements récents ne sont pas les seuls pôles attractifs du territoire pour le tourisme et la culture. Le beffroi, la citadelle, l'abbaye Saint Eloi et globalement l'important patrimoine historique du territoire sont autant de facteurs d'attractivité. Pour autant, ne s'agissant pas d'équipements à proprement parler, nous n'en traiterons pas dans le volet équipements (cf. le volet économie-partie tourisme et volet environnement-partie patrimoine).

- Les équipements sportifs et de loisirs

Le territoire de la Communauté urbaine d'Arras comprend de nombreux équipements sportifs et de loisirs pouvant attirer un public hors de ses limites. En voici une liste non-exhaustive :

- L'Aquarena est un complexe aquatique propriété de la Communauté urbaine d'Arras et géré par RECREA. L'Aquarena comprend un espace aquatique avec un bassin sportif 6 couloirs de 25m, un bassin ludique, une pataugeoire, ainsi que des jeux d'eau pour enfants, un espace « forme » dédié à la remise en forme (cardio training, musculation, cours collectifs de fitness...) et le « Spa Océane » pour les soins du corps et le bien-être (sauna, hammam, balnéo, salle de lumière...)

- La Base Nautique de Saint-Laurent-Blangy propose tout un panel d'activités nautiques ou terrestres (kayak, canoë, raft, hydro speed, Air-Boat, mais aussi VTT, tir à l'arc, course d'orientation). Les équipements dédiés à ces activités sont nombreux : bassin d'eau vive, bassin d'eau plate, tank à pagayer, vestiaires, salles de réunions et locaux techniques.
- L'aérodrome de Roclincourt, seul aérodrome du territoire, dispose d'une piste en herbe longue de 1 025 mètres et large de 60 mètres.
- L'hippodrome de trot et de galop à Arras, créé depuis 1884: l'hippodrome des Hauts-Mont-Blanc.
- Le pôle tennis des Grandes Prairies à Arras qui regroupent 8 courts couverts et 6 courts en terre battue.
- La halle Tételin, toujours située à Arras, est une salle de sport pouvant accueillir 1 000 personnes.
- Le golf d'Arras créé en 1990 se situe sur la commune d'Anzin-Saint-Aubin. Il comprend deux parcours (18 et 9 trous).
- Un bowling et plusieurs sites de loisirs (laser game, Multi game….) sont également situés à Arras.

De nouveau, le constat est que la majorité des équipements touristiques, culturels, sportifs et de loisirs se situent sur le territoire communal d'Arras ou à proximité immédiate comme Artois Expo et la Base Nautique à Saint-Laurent-Blangy.

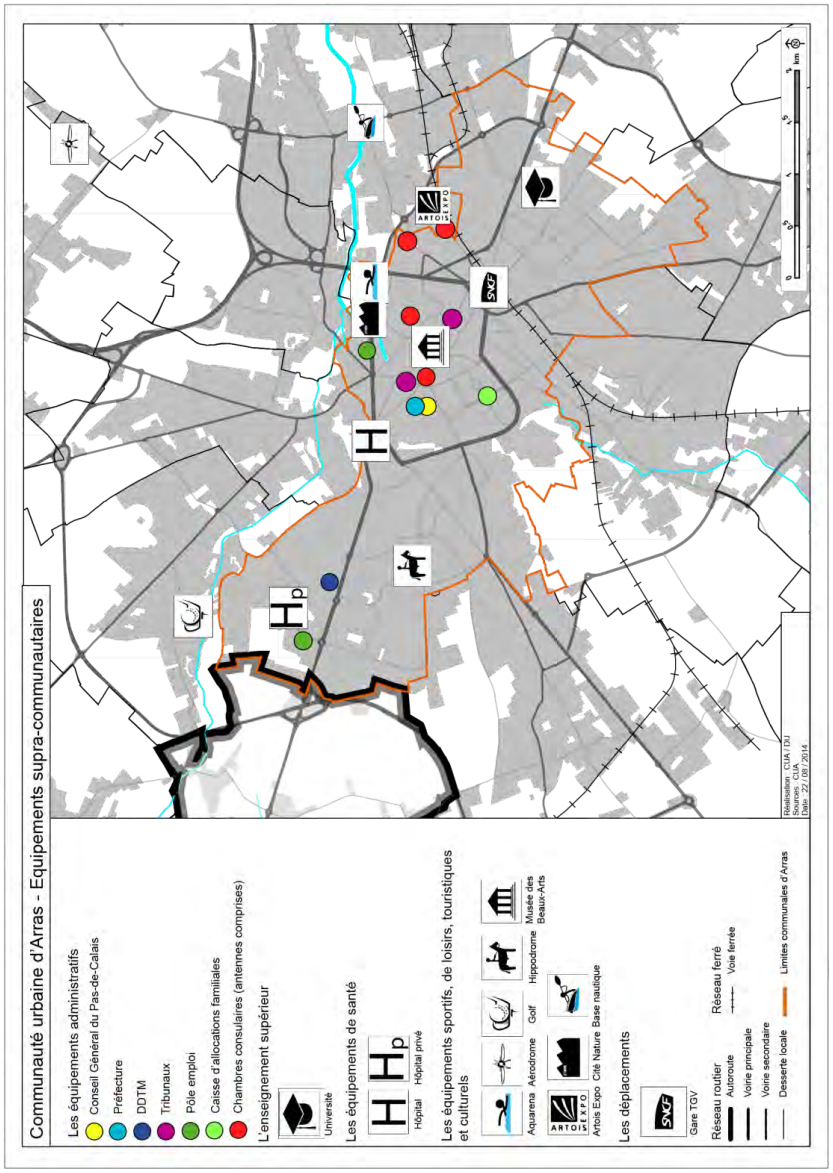
- Divers

D'autres équipements ne faisant pas partie des catégories d'équipements que nous avons décrites peuvent également avoir une vocation supra-communautaire. En voici la liste non-exhaustive :

- La gare TGV d'Arras, en plein-cœur de ville mettant Arras à 50 minutes de Paris ainsi 5 gares TER (Bailleul-Sir-Berthoult, Boisleux-au-Mont, Farbus, Maroeuil, Mont-Saint-Éloi). (Cf. volet déplacement).
- Le crématorium, de compétence communautaire
- Le marché aux bestiaux, l'un des plus grands du nord de la France
- Le siège du Service Départemental d'Intervention et de Secours du Pas-de-Calais (SDIS 62) situé à Saint-Laurent Blangy
- Le chenil communautaire
- Etc.

5. CONCLUSION : DES EQUIPEMENTS SUPRA-COMMUNAUTAIRES MAJORITAIREMENT SUR ARRAS

Les équipements à vocation supra-communautaire, toutes catégories confondues, se concentrent majoritairement sur le territoire communal d'Arras.
Cette concentration pose notamment question en matière d'accessibilité et de congestion du stationnement. Les secteurs du pôle administratif (Conseil Général du Pas-de-Calais, la Préfecture, la Caisse Primaire d'Assurance Maladie, l'URSSAF, etc.) et celui de la gare/Université d'Artois connaissent de fortes tensions en matière de stationnement tout au long de la journée (cf. volet mobilité-transports pour plus d'informations).
Les exceptions sont très rares, leur lieu d'implantation différant pour des raisons pratiques. L'aérodrome de Roclincourt et le golf à Anzin-Saint-Aubin, par exemple, sont des équipements qui nécessitent d'importantes surfaces et qui se sont donc pas implantées en cœur de ville.

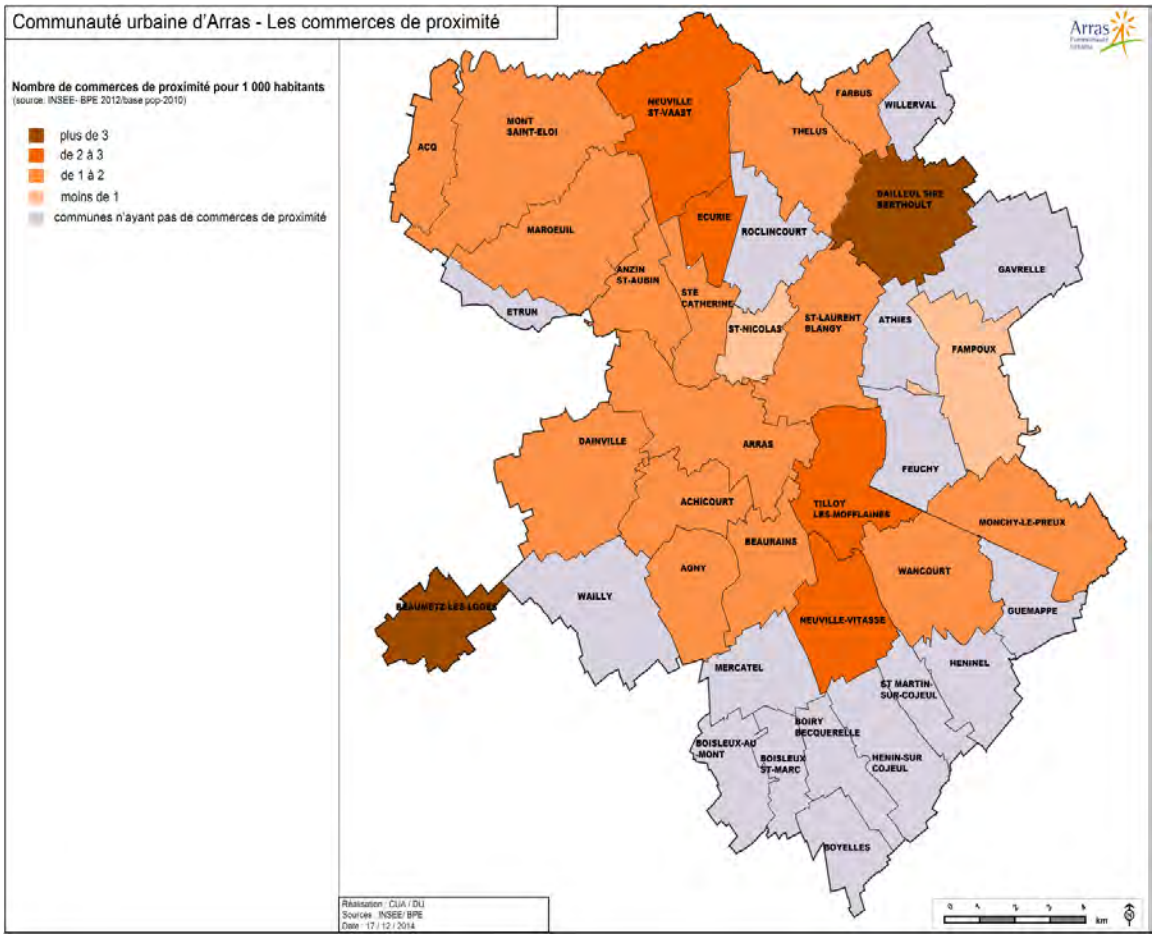


B. Les équipements de services de proximité

1. LES COMMERCES DE PROXIMITE

L'analyse de la répartition des commerces de proximité sur le territoire communautaire s'effectue à partir de la base de données 2012 de l'Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques (INSEE) qui définit comme « commerces de proximité », les supérettes, les boulangeries, les bouchers/charcutiers et les fleuristes.

La carte ci-contre montre l'émergence de deux communes particulièrement bien dotées en matière de commerces de proximité, Beaumetz-Les-Loges (4,1) et Bailleul-Sire-Berthoult (3,2). A l'inverse, la commune de Saint-Nicolas est la seule commune de 1ère couronne à disposer de moins d'un commerce pour 1000 habitants (0,8).
Les communes du sud de l'agglomération, moins peuplées, ne disposent pas pour la plupart d'un commerce de proximité.



Communes	Ratio pour 1 000 h.
Achicourt	1,8
Acq	1,8
Agny	1,5
Anzin-Saint-Aubin	1,9
Arras	1,8
Bailleul-Sire-Berthoult	3,2
Beaumetz-lès-Loges	4,1
Beaurains	1,6
Dainville	1,1
Écurie	2,4
Fampoux	0,9
Farbus	1,9
Maroeuil	1,2
Monchy-le-Preux	1,6
Mont-Saint-Éloi	1
Neuville-Saint-Vaast	2,1
Neuville-Vitasse	2
Sainte-Catherine	1,5
Saint-Laurent-Blangy	1,7
Saint-Nicolas	0,8
Thélus	1,6
Tilloy-lès-Mofflaines	2,2
Wancourt	1,5

2. LES EQUIPEMENTS PUBLICS LOCAUX

- Sécurité

Le territoire de la Communauté urbaine d'Arras compte deux brigades de la gendarmerie nationale :

- Brigade territoriale de proximité de gendarmerie de Beaumetz-lès-Loges
- Brigade territoriale autonome de gendarmerie d'Arras
- La police nationale est présente à Arras par l'intermédiaire d'un commissariat et d'un bureau :
- Le Commissariat de Police situé au 18 boulevard de la Liberté
- Le Bureau de Police Verlaine au 3 rue Jean Racine.

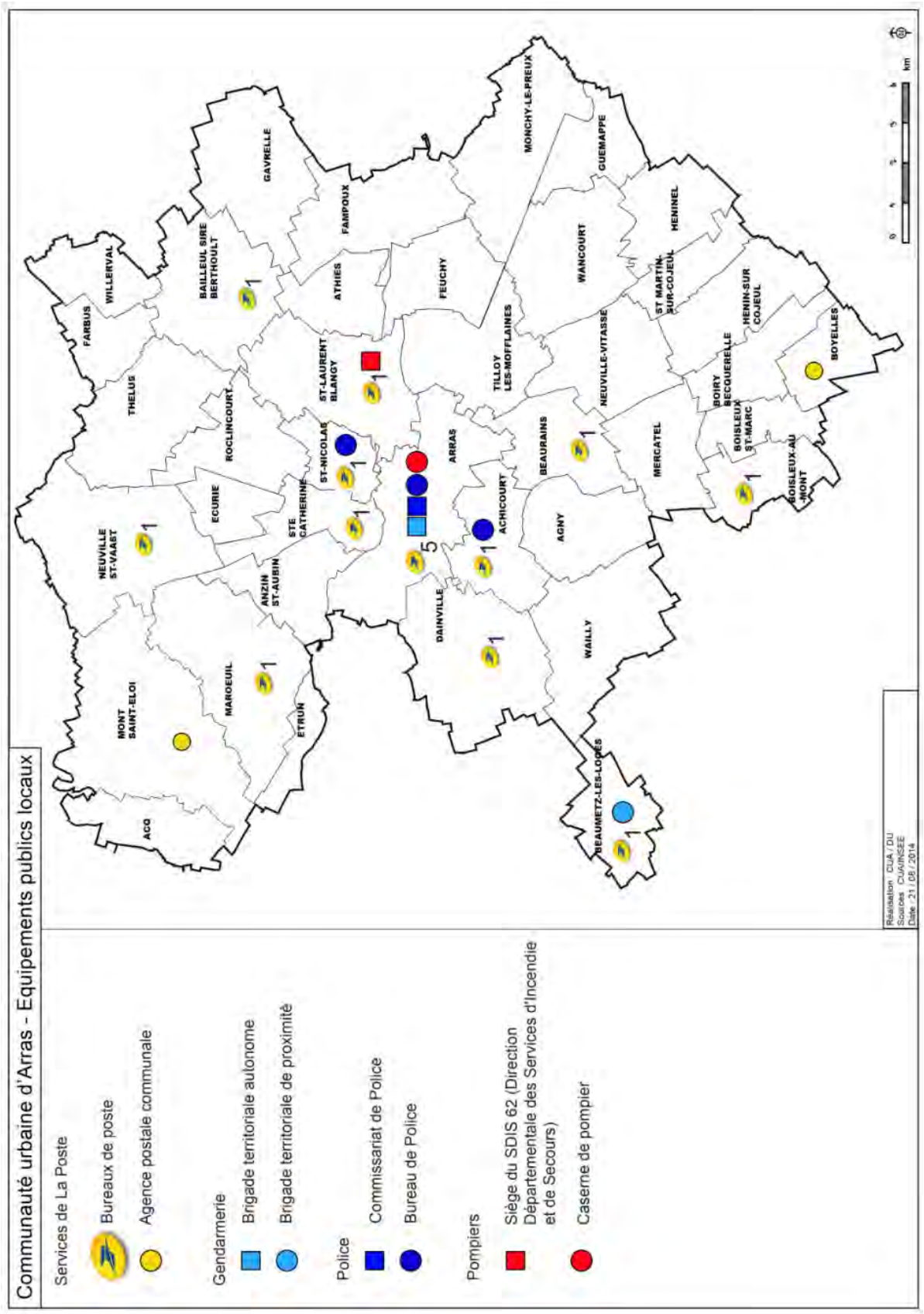
Viennent s'ajouter deux bureaux de Police à Achicourt et à Saint-Nicolas. Une Police Municipale existe à Arras et se situe dans les locaux de l'Hôtel de ville.

- Pompiers

Outre le siège du Service Départemental d'Intervention et de Secours du Pas-de-Calais (équipement supra-communautaire), le territoire ne compte qu'une seule caserne de pompiers à Arras. Cependant, la destruction reconstruction de la caserne sur le même site (entrée nord d'Arras) est acté (Les travaux sont prévus début 2019).

- Services de La Poste

La Communauté urbaine d'Arras compte 15 bureaux de poste ainsi que 5 agences postales communales. Malgré une répartition relativement équitable, les villages du Sud–Est de la Communauté urbaine d'Arras n'en sont pas pourvus.


Communauté urbaine d'Arras - Equipements publics locaux
Services de La Poste
Bureaux de poste
Agence postale communale
Gendarmerie
Brigade territoriale autonome
Brigade territoriale de proximité
Police
Commissariat de Police
Bureau de Police
Pompiers
Siège du SDIS 62 (Direction Départementale des Services d'Incendie et de Secours)
Caserne de pompier
ACQ
MONT SAINT-ELOI
FARBUS
WILLERVAL
NEUVILLE ST-VAAST
THELUS
MAROEUIL
ETRUN
BAILLEUL SIRE BERTHOULT
GAVRELLE
ECURIE
ROCLINCOURT
ANZIN ST-AUBIN
STE CATHERINE
ST-NICOLAS
ST-LAURENT BLANGY
ATHIES
FAMPOUX
ARRAS
DAINVILLE
FEUCHY
ACHICOURT
AGNY
WAILLY
BEAUMETZ-LES-LOGES
MONCHY-LE-PREUX
GUEMAPPE
TILLOY LES-MOFFLAINES
BEAURAINS
WANCOURT
NEUVILLE-VITASSE
MERCATEL
ST MARTIN-SUR-COJEUL
HENINEL
BOIRY BECQUERELLE
BOISLEUX ST-MARC
BOISLEUX-AU MONT
HENIN-SUR COJEUL
BOYELLES
km
Réalisation : CUA / DU
Sources : CUA/INSEE
Date : 21 / 08 / 2014

C. Les équipements d'enseignement primaires et secondaires

1. LES ECOLES MATERNELLES ET ELEMENTAIRES

Les écoles maternelles et élémentaires de la Communauté urbaine d'Arras se concentrent essentiellement sur Arras et sur les communes périphériques. S'agissant des communes rurales, la majorité des communes du nord disposent de leur propre école tandis qu'au sud, la majorité des communes sont en situation de Regroupement Pédagogique Intercommunal dispersé (écoles à plusieurs sites regroupés par niveaux). Ces Regroupements Pédagogiques Intercommunaux regroupent parfois des communes de la Communauté urbaine d'Arras avec d'autres communes extérieures. C'est le cas par exemple des communes de Boiry-Becquerelle et Boyelles regroupées en un Regroupement Pédagogique Intercommunal couvrant tous les niveaux du premier degré avec Saint-Léger (Communauté de communes du Sud Artois) depuis les années 80. Seules les communes d'Etrun et de Farbus n'accueillent aucun élève du premier degré.

Nombres d'écoles dans la Communauté urbaine d'Arras (source : INSEE, BPE 2012 et 2017).

Type d'école	Nombre en 2017	Nombre en 2012
Ecole maternelle avec cantine	23	25
Ecole maternelle appartenant à un réseau d'éducation prioritaire	3	5
Ecole élémentaire avec cantine	47	47
Ecole élémentaire avec classe pré élémentaire	29	26
Ecole maternelle de RPI dispersé avec cantine	4	4
Classe élémentaire de RPI dispersé	13	13
Ecole élémentaire appartenant à un réseau d'éducation prioritaire	1	3

2. LES COLLEGES ET LYCEES

On compte 11 collèges sur le territoire de la Communauté urbaine d'Arras, concentrés sur Arras (7) et certaines communes périurbaines : Achicourt, Anzin-Saint-Aubin, Dainville et Saint-Nicolas. Un seul d'entre eux est classé en zone d'éducation prioritaire : le collège Charles Péguy à Arras regroupant 392 collégiens en 2017. Au total, en 2012, ils accueillaient 5 862 élèves.
Les lycées d'enseignement général et/ou technologique, professionnels et agricoles sont au nombre de 11. La totalité d'entre-eux se situent à Arras à l'exception du Lycée agricole de Tilloy-les-Mofflaines. Les lycées d'enseignement général et/ou technologique accueillaient, en 2012, 6 444 élèves tandis que les lycées professionnels en accueillaient 2 036. Le lycée agricole quant à lui assure la formation d'environ 300 élèves chaque année.

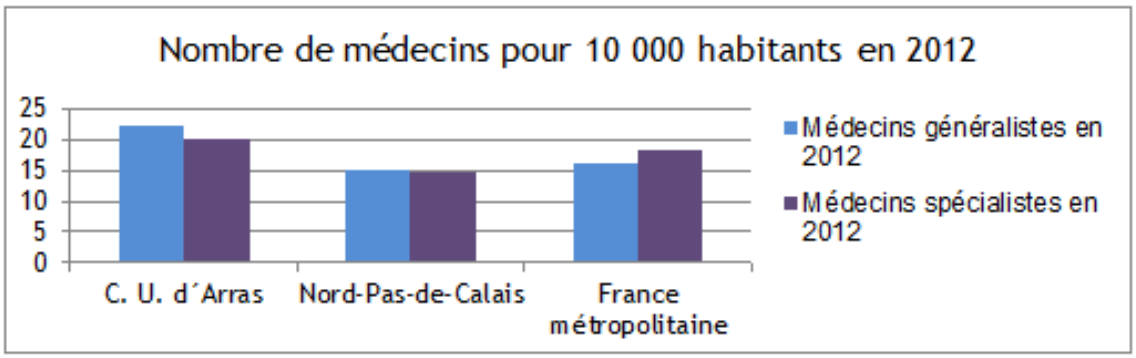
Nombre de lycées dans la CUA (source INSEE : BPE 2012 et 2017) :

Type de lycée	Nombre en 2017	Nombre en 2012
Lycée d'enseignement général et/ou technologique	4	5
Lycée d'enseignement général et/ou technologique avec présence de classe préparatoire aux grandes écoles	0	2
Lycée d'enseignement général et/ou technologique avec internat	2	2
Lycée d'enseignement professionnel	4	5
Lycée d'enseignement professionnel avec cantine	3	3
Lycée d'enseignement professionnel avec internat	2	1
Lycée technique et/ou professionnel agricole avec internat	1	1

D. Les équipements de santé et de l'action sociale

1. L'OFFRE DE SOIN DE PROXIMITE, PROFESSIONS MEDICALES ET PARAMEDICALES

En comparaison avec la Région Nord-Pas-de-Calais et la France métropolitaine, le nombre de médecin pour 10 000 habitants en 2012 sur le territoire de la Communauté urbaine d'Arras est supérieur malgré une tendance à l'infléchissement.

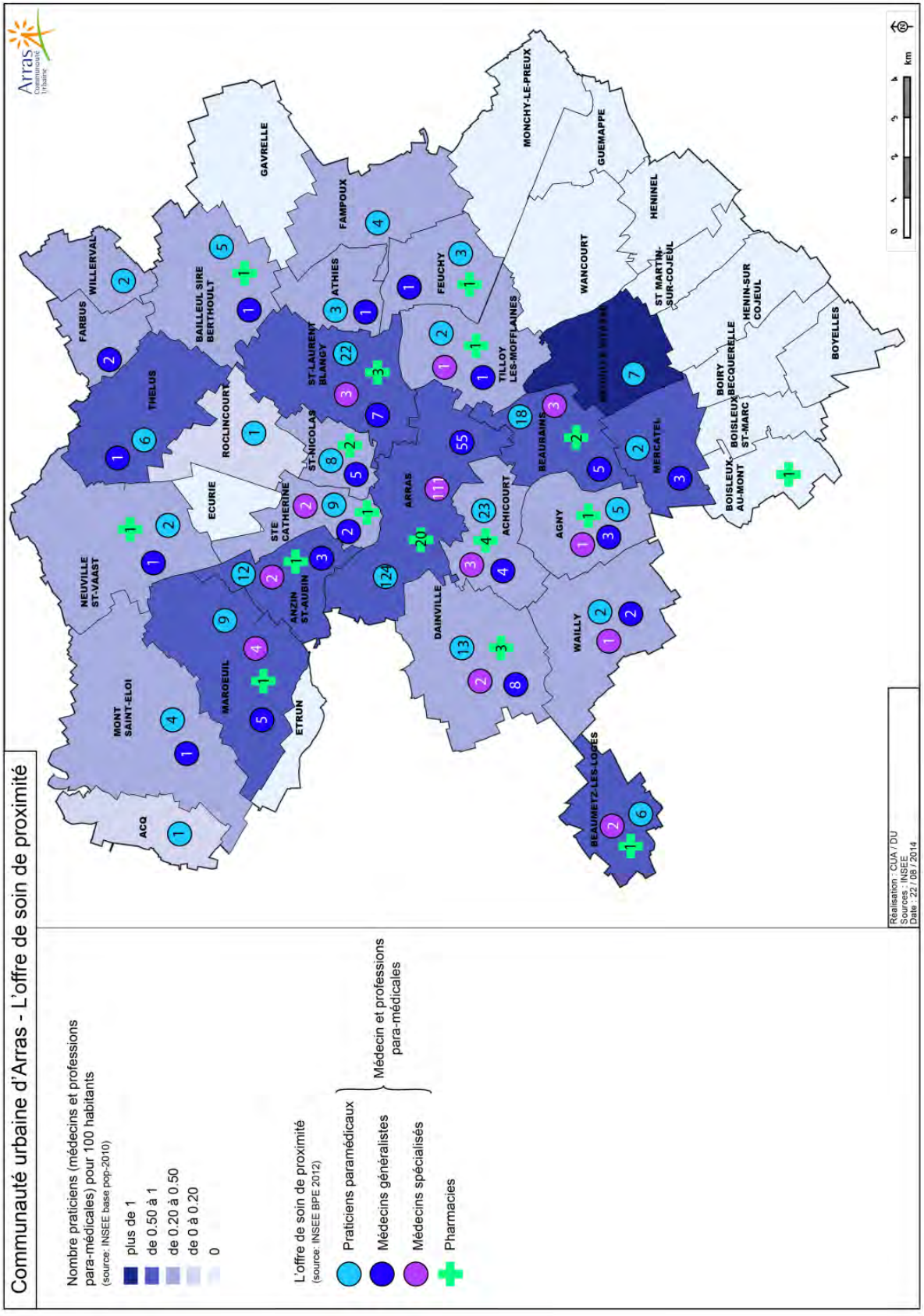


Source : Agence régionale de Santé Nord-Pas-de-Calais - Adeli, Insee - RP 2009

NB : bien que ces chiffres datent de 2012, ils concernent les 39 communes de la Communauté urbaine d'Arras.

Un peu plus de 7500 médecins généralistes étaient dénombrés au 1er janvier 2016 dans les Hauts de France (dont 71,8% ayant une activité libérale) alors que la communauté urbaine d'Arras comptent 115 médecins généralistes (dont 80,8% ayant une activité libérale)

Le territoire est en outre relativement bien maillé concernant l'offre de soin de proximité. Cependant, quelques communes n'accueillent ni médecin (généraliste ou spécialiste) ni praticien paramédical, ni pharmacie. Ces dernières sont pour la plupart celles du sud de la Communauté urbaine.


Communauté urbaine d'Arras - L'offre de soin de proximité
Nombre praticiens (médecins et professions para-médicales) pour 100 habitants
(source: INSEE base pop-2010)
plus de 1
de 0.50 à 1
de 0.20 à 0.50
de 0 à 0.20
0
L'offre de soin de proximité
(source: INSEE BPE 2012)
Praticiens paramédicaux
Médecin et professions para-médicales
Médecins généralistes
Médecins spécialisés
Pharmacies
Réalisation : CUA / DU
Sources : INSEE
Date : 22 / 08 / 2014
km
ACQ
MONT SAINT-ELOI
MAROEUIL
ETRUN
NEUVILLE ST-VAAST
ANZIN ST-AUBIN
ECURIE
STE CATHERINE
ROCLINCOURT
FARBUS
WILLERVAL
THELUS
BAILLEUL SIRE BERTHOULT
GAVRELLE
ST-NICOLAS
ST-LAURENT BLANGY
ARRAS
DAINVILLE
FAMPOUX
ATHIES
FEUCHY
TILLOY LES-MOFFLAINES
ACHICOURT
BEAURAINS
AGNY
WAILLY
BEAUMETZ-LES-LOGES
MONCHY-LE-PREUX
GUEMAPPE
WANCOURT
HENINEL
ST MARTIN-SUR-COJEUL
BOIRY BECQUERELLE
HENIN-SUR COJEUL
BOYELLES
BOISLEUX ST-MARC
BOISLEUX AU-MONT
MERCATEL

2. LES SERVICES D'ACTION SOCIALE

- Les équipements pour personnes âgées

En 2018, la Communauté urbaine d'Arras comptabilise 10 EHPAD pour 801 places d'hébergement. Résidences et logements adaptées pour les seniors complètent l'offre d'accueil des personnes âgées.

Le taux d'équipement en hébergement (nombre de place pour 1 000 personnes de 75 ans et plus) se situe ainsi à environ 94, en deçà de la moyenne régionale.

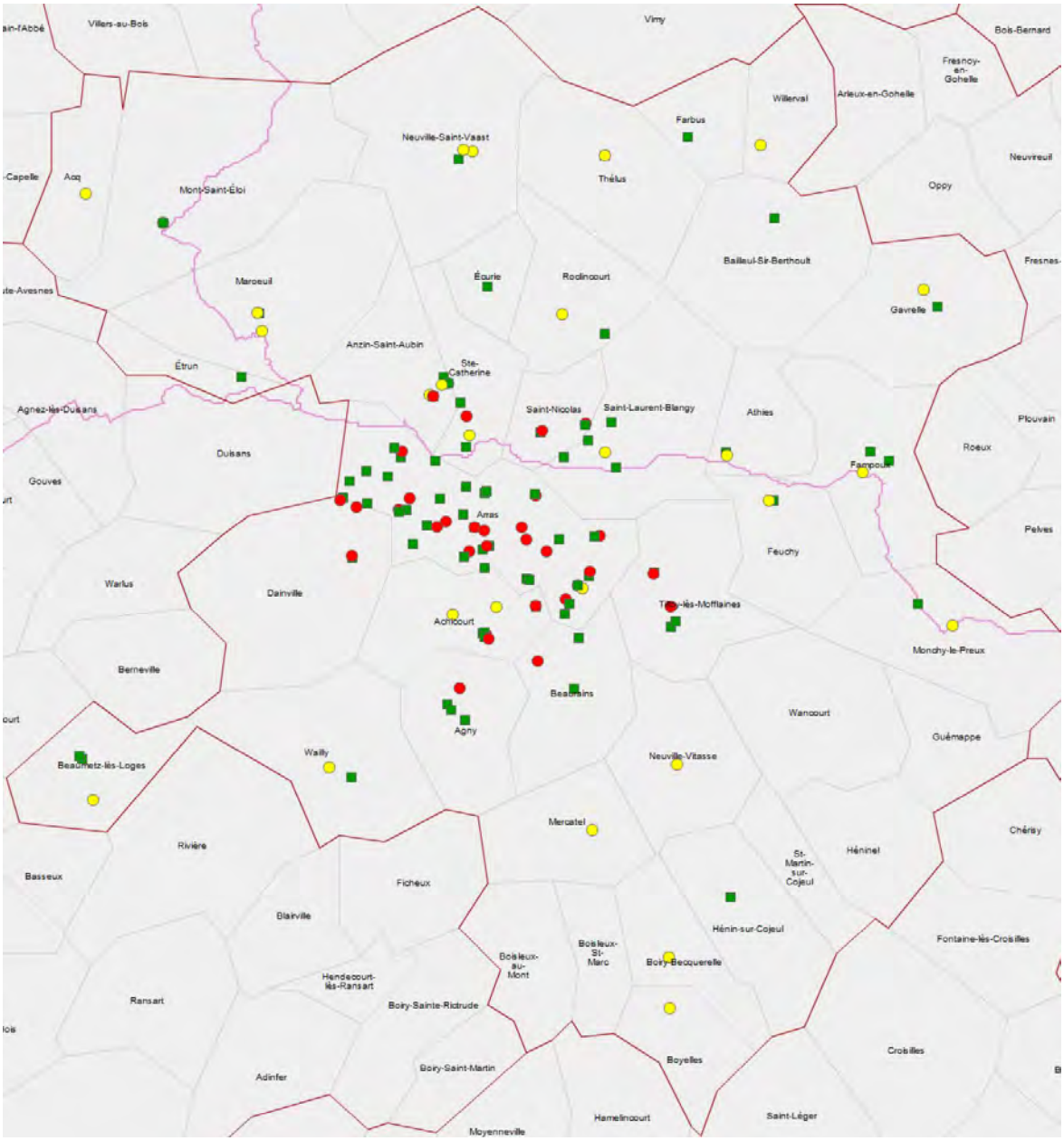
Communes	TYPE / NOM	Effectifs
Achicourt	EHPAD Les jardins du Crinchon	84
Arras	EHPAD Résidence BOLLEU	80
Saint Nicolas	EHPAD Maison Saint-Nicolas	45
Saint Laurent Blangy	EHPAD Soleil d'Automne	68
Dainville	EHPAD de Dainville	150
Dainville	EHPAD Résidence Pierre Brunet	220
Arras	Résidence Services Seniors Les Jardins d'Artois Cogedim Club	100
Arras	Résidence soleil	40
Arras	EHPAD Saint-François	50
Arras	EHPAD Saint-Camille	67
Arras	EHPAD la Belle Époque	24
Arras	EHPAD Résidence La Belle Epoque	13

- Les équipements d'accueil du jeune enfant

Les équipements d'accueil du jeune enfant présents sur le territoire de la Communauté urbaine d'Arras (crèche, micro crèche et halte-garderie) sont les suivants (source : BPE 2017 et 2012, questionnaires communes) :

- 9 établissements d'accueil à Arras,
- Une crèche multi-accueil à Achicourt,
- Une micro-crèche à Anzin-Saint-Aubin,
- Une halte-garderie à Athies,
- Une halte-garderie à Farbus,
- Une micro-crèche à Gavrelle,
- Une halte-garderie à Monchy-le-Preux,
- Une halte-garderie à Saint-Nicolas,
- Une crèche à Sainte-Catherine,
- Une crèche publique et une crèche privée à Saint-Laurent-Blangy ainsi qu'une halte-garderie,
- Une halte-garderie à Wailly,
- …

E. Les équipements sportifs locaux, de loisirs et de culture



1. LES SALLES DE SPORT ET LES EQUIPEMENTS SPORTIFS DE PLEIN AIR

- Les piscines

On compte quatre piscines sur le territoire de la Communauté urbaine d'Arras. A Arras, on compte deux piscines municipales et l'Aquarena, gérée par la Communauté urbaine d'Arras. Achicourt dispose également de sa propre piscine municipale.

- Les centres-équestres

De nombreux centres équestres et écuries maillent le territoire de la Communauté urbaine d'Arras :

- L'écurie Selles Delgrange France à Arras,
- L'écurie de Saint-Laurent-Blangy,
- L'écurie C H D Arras à Saint-Laurent Blangy,
- Le K VAL CAD à Beaurains,
- Les écuries de la voie verte à Agny,
- Happy Pony à Saint-Catherine,
- EARL Nollet Olivier à Mont-Saint-Eloi,
- …

2. LES EQUIPEMENTS CULTURELS

- Les bibliothèques et médiathèques, les écoles de musique et de danse

Le territoire de la Communauté urbaine d'Arras compte 22 bibliothèques ou médiathèques (sans compter la bibliothèque universitaire) se répartissant dans une logique de proximité. L'essentiel d'entre-elles se situent à Arras et dans les communes du Nord de la Communauté urbaine. Aucune des communes du Sud ne dispose de sa propre bibliothèque ou médiathèque. S'agissant des écoles de musique et de danse, le même constat est de rigueur.

- Musées, Cinémas, théâtres et salles de spectacles

Outre les musées des Beaux-Arts, de la carrière Wellington, des compagnons du devoir et le musée militaire, d'autres équipements culturels de relative envergure maillent le territoire de la Communauté urbaine.

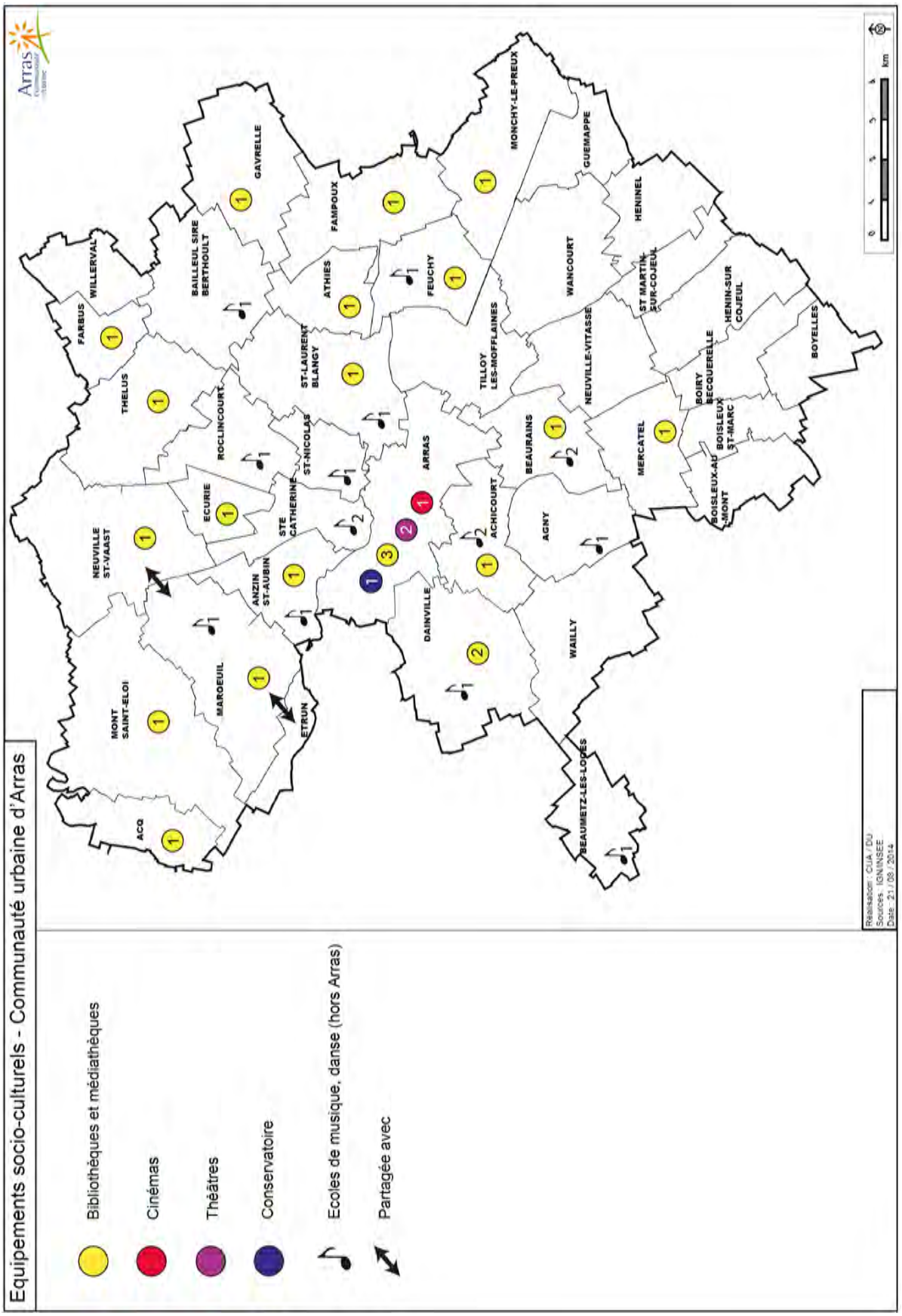
Seule Arras dispose de son propre théâtre municipal disposant de trois salles : le théâtre à l'italienne offrant 380 places assises, la salle des concerts (350 places assises) et la salle André Reybaz (90 places assises ou 180 debout)

A Arras, l'offre est complétée par quelques salles de spectacles :

- l'hôtel des Guisnes offrant 80 places assises,
- le Casino d'une capacité de 936 places assises + salle la Cave de 600 personnes debout
- le Pharos dispose d'une salle pouvant offrir 400 personnes debout ou 173 places assises,

Artois Expo, situé à Saint-Laurent-Blangy, peut également se transformer en salle de spectacles.

De même le seul cinéma de la Communauté urbaine d'Arras, le Cinémovida, se situe à Arras même, sur la Grand Place.

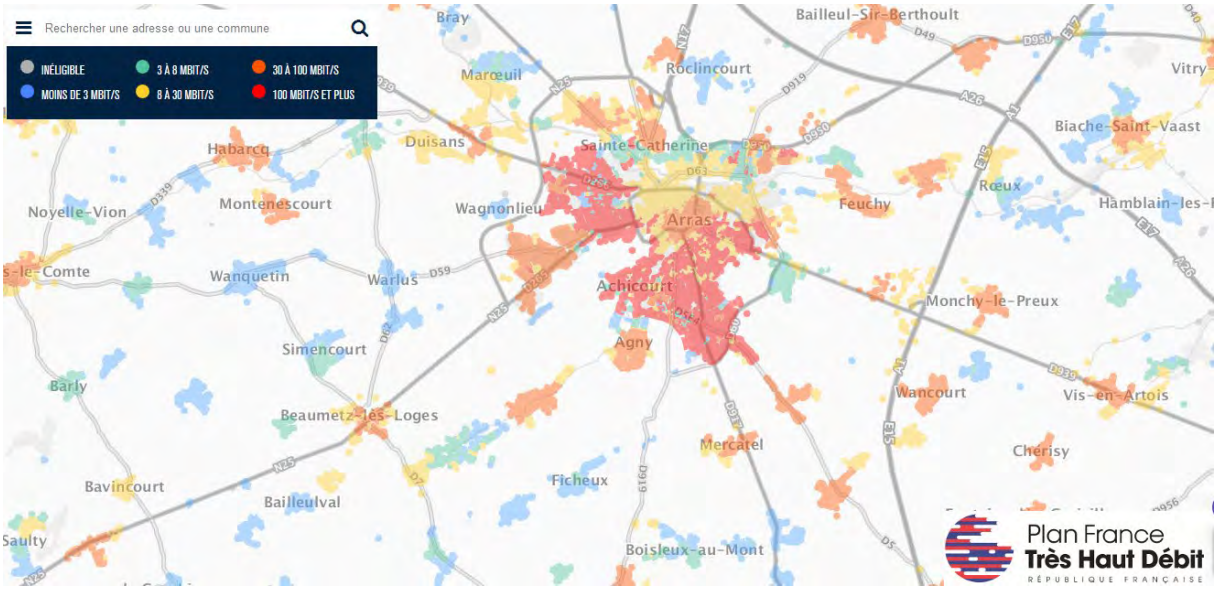

Equipements socio-culturels - Communauté urbaine d'Arras
Bibliothèques et médiathèques
Cinémas
Théâtres
Conservatoire
Ecoles de musique, danse (hors Arras)
Partagée avec
ARRAS
DAINVILLE
ST-LAURENT BLANGY
ATHIES
FEUCHY
FAMPOUX
GAVRELLE
BAILLEUL SIRE BERTHOULT
MONCHY-LE-PREUX
GUEMAPPE
HENINEL
WANCOURT
ST MARTIN SUR-COJEUL
HENIN-SUR COJEUL
BOYELLES
BOIRY BECQUERELLE
BOISLEUX ST-MARC
BOISLEUX-AU MONT
MERCATEL
NEUVILLE-VITASSE
TILLOY LES-MOFFLAINES
BEAURAINS
ACHICOURT
AGNY
WAILLY
BEAUMETZ-LES-LOGES
ROCLINCOURT
ST-NICOLAS
STE CATHERINE
ANZIN ST-AUBIN
ECURIE
NEUVILLE ST-VAAST
MONT SAINT-ELOI
MAROEUIL
ETRUN
ACQ
THELUS
FAREUS
WILLERVAL
Réalisation : CUA / DU
Sources : IGN/INSEE
Date : 21 / 08 / 2014
km

II \ Les Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication

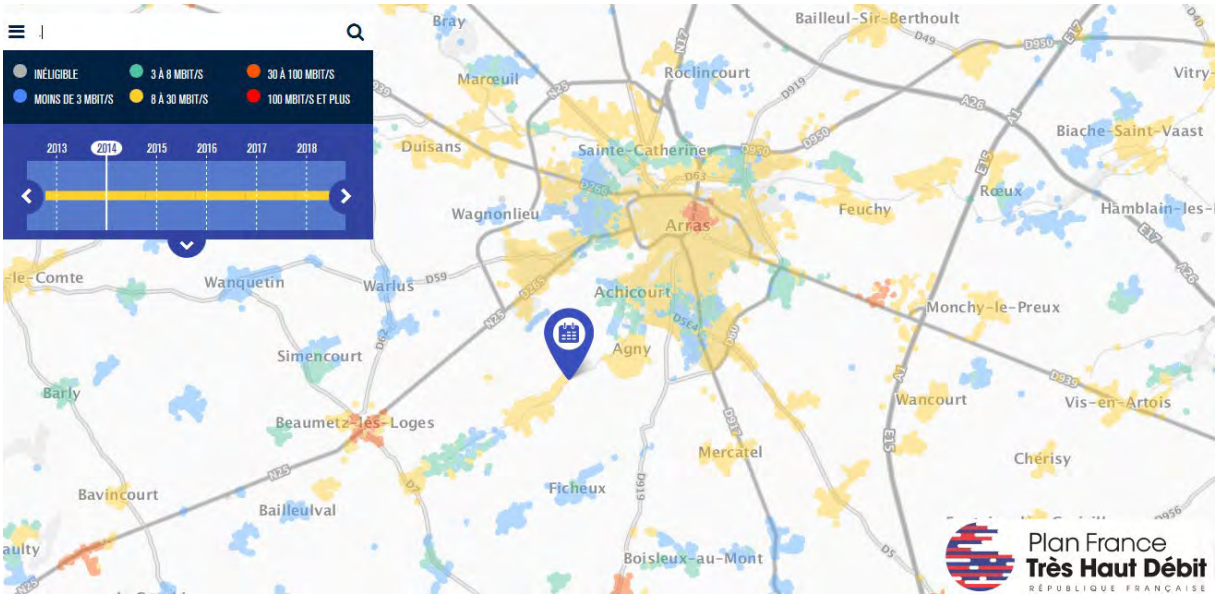
A. L'accès au haut et très haut débit

1. LE RESEAU FILAIRE ET LA BOUCLE LOCALE NUMERIQUE

Couverture réseau internet en 2018 (source : https://observatoire.francethd.fr/)



Couverture réseau en 2014 (source : https://observatoire.francethd.fr/)



La Communauté urbaine a confié, en 2004 dans le cadre d'une Délégation de Service Public pour une durée initiale de 15 ans (prolongée de 3 ans : décision prise en 2013), à la société Arras Networks, la conception, la réalisation et la gestion technique et commerciale d'une infrastructure de télécommunication en fibre optique appelée « Boucle Locale Numérique Arrageoise (BLN) ».

La Communauté urbaine d'Arras a ainsi été la première collectivité au niveau de la Région Nord-Pas-De-Calais à investir dans une infrastructure de collecte et de desserte en fibre optique devant permettre aux professionnels un accès à des connexions internet dont le débit est garanti, symétrique et disposant d'une Garantie de Temps de Rétablissement compatible avec une activité professionnelle.

Celle-ci dessert non seulement les parcs d'activités présents sur le territoire communautaire, mais aussi les grands comptes (entreprises, administrations, établissements de santé, établissements de formation et de l'éducation, etc.).

La mise en œuvre de la Boucle Locale Numérique a permis :

- De créer les conditions d'un système concurrentiel dans le domaine des télécommunications professionnelles. En effet, à travers ce réseau en fibre optique d'une longueur de plus de 200 kilomètres sur lequel 66 opérateurs de télécommunications internationaux, nationaux et locaux sont présents, la Communauté urbaine d'Arras offre une liberté de choix de services de télécommunications dans les meilleures conditions économiques et dispose d'un véritable outil d'aménagement de son territoire.

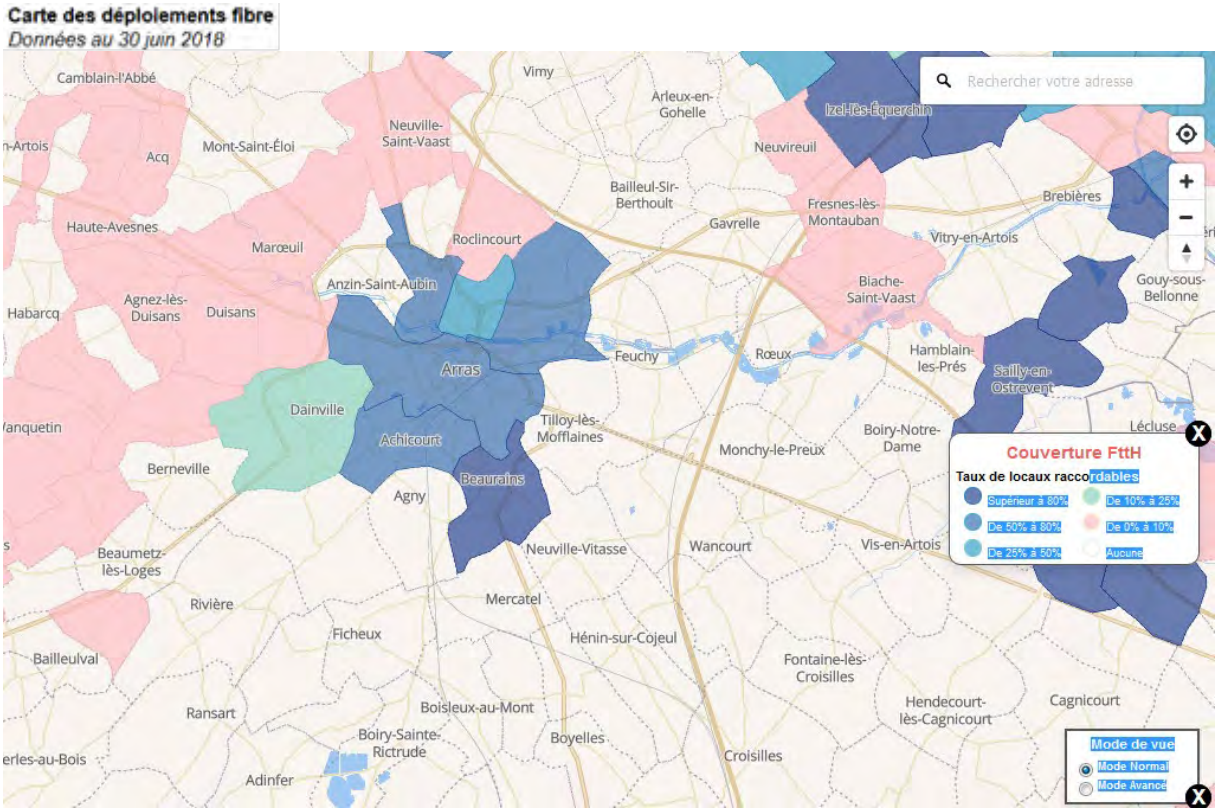
Liste des opérateurs de la Boucle Locale Numérique au 31/12/17

ACIPIA	ACROPOLIS TELECOM - FOUA TEAM	ADISTA	AES DANA
ALPHALINK	ALSATIS	ASIA	ATOO
AXIANS MASSELIN COMMUNICATION	AXIONE	BOUYGUES TELECOM	BRITISH TELECOM GLOBAL SERVICES
CELESTE	CLEVER NETWORKS	CLOUD-IT	CODEPI
COLT TECHNOLOGY SERVICES	CORIOLIS - MYSTREAM	DECIMA	DIRECT INFO SERVICE
EASYNET	ERGATEL	ETN	ESI4U
EXPERT TELECOM	FREKENCES	FULLSAVE	HEXANET
IBLOO PRO	ICEA	ID LINE	IELO LIAZO
INFOMIL	INTEROUTE	INTERWAY	IP LINE
K-NET	KOSC TELECOM	LASOTEL	LINKT
MAGIC ONLINE	METRO OPTIC	NEO TELECOM	NERIM
NETALIS	NETEASE	NETIWAN	ORANGE CONNECTIVITY & WORKSPACE
OPENIP	OPTION SERVICE	PACWAN	PHIBEE TELECOM
PLUG-IT	SANEF TELECOM	SATCOMS	SERVEURCOM
SEWAN	SFR	SINERGENCE	SKIWEBCENTER
STELLA TELECOM	TDF	VERIZON	VOIP / NORMHOST
ZAYO FRANCE	ZETARK		

Source : Rapport d'Activité du Délégataire (2017)

- L'accès à des connexions internet qualitatives pour plus de 300 sites professionnels (privés et publics), à des services répondants à leurs besoins (téléphonie IP professionnelle, stockage de données à distance, interconnexion de sites distants, etc.) et ce à des tarifs compatibles à leurs plans d'affaires.
- L'obtention en 2012 et en 2013, du label national Zone Très Haut Débit, pour deux parcs d'activités communautaires, ARTOIPOLE 2 et ACTIPARC. Celui-ci donne une meilleure visibilité nationale de la disponibilité de la fibre optique sur ces Parcs d'Activités pour les entreprises qui dans le cadre de leur recherche d'implantation sont sensibles à la présence de cette technologie qui constitue un véritable facteur d'attractivité.

- L'émergence d'une nouvelle activité pour des entreprises locales, ainsi que celle d'opérateurs de télécommunications. Il s'agit de sociétés de services en ingénierie informatique (SS2I) qui pour certaines se sont spécialisées et sont devenues des références locales, régionales ou nationale dans certains domaines (la santé par exemple).
- L'apparition de nouvelles infrastructures, ainsi deux Data Center ont été créés. Ces lieux numériques permettent notamment un stockage local, sécurisé des données professionnelles.



2. LE TRES HAUT DEBIT MOBILE A TRAVERS LE DEVELOPPEMENT DE LA 4G

Au regard des obligations de déploiement du réseau 4G, 98% du territoire national devrait être couvert par la 4G au plus tard en 2024. Au niveau national, une zone de déploiement prioritaire a été définie en janvier 2012 par l'Autorité de régulation des communications électroniques et des postes (l'ARCEP). Cette zone correspond à des zones peu denses qui représentent environ 18% de la population et 63% de la surface du territoire métropolitain. Des obligations spécifiques de déploiement sont attachées à cette zone, afin d'assurer une progression de la couverture de ces zones peu denses, souvent moins bien desservies par les réseaux, parallèlement aux déploiements effectués hors de celles-ci.

Au sein de la Communauté urbaine d'Arras, ce déploiement a déjà commencé mais reste disparate en fonction des 4 opérateurs du marché.

Au total, 7 communes de la Communauté urbaine font l'objet d'un classement en zone de déploiement prioritaire en 4G. Il s'agit de Boiry-Becquerelle, Boisleux-au-Mont, Boisleux-Saint-Marc, Boyelles, Guémappe, Hénin-sur-Cojeul et Saint-Martin-sur-Cojeul.

Dans le cadre du déploiement de la 4G, de nouvelles antennes et supports d'antennes sont à prévoir dans le territoire. Ce déploiement est réglementé notamment par le décret du 3 mai 2002 qui est la référence réglementaire applicable en la matière.
Par ailleurs, la réglementation actuelle ne prévoit pas de distance minimale à respecter entre un émetteur et des habitations ou autres lieux publics. L'article 5 du décret impose seulement lorsque l'on est dans un rayon de 100 mètres d'établissements scolaires, crèches ou établissements de soins, d'assurer une exposition aussi faible que possible de ces établissements tout en préservant la qualité de la réception.

Afin d'accompagner le déploiement de ces antennes et afin de limiter les recours des particuliers et associations contre les implantations de ces antennes (soumises à autorisation d'urbanisme), des chartes de déploiement des antennes de téléphonie mobile sont mises en place au niveau local.
Les communes de la Communauté urbaine d'Arras et les 4 opérateurs de téléphonie mobile ont signé, en 2013, une charte « Téléphonie mobile – antenne relais ». L'esprit de ce document est d'améliorer la concertation entre les opérateurs et les mairies concernées par des implantations de nouvelles antennes, et d'améliorer la communication vers les habitants en matière de déploiement d'antennes de téléphonie mobile.
En février 2014, les mairies de la Communauté urbaine et les 4 opérateurs ont répondu présents à l'invitation de la Communauté urbaine d'Arras lors de la tenue du premier comité de suivi et de concertation dans la cadre de la charte «Téléphonie Mobile». Les échanges ont porté sur les futurs déploiements d'infrastructures de télécommunication mobile et les conditions dans lesquelles l'amélioration de la communication sur le sujet était possible.

B. Les antennes relais et les conditions d'implantation

Au niveau départemental :

Nombre de communes	895
Nombre d'antennes (tous types confondus) des opérateurs de téléphone mobile	19 104
Nombre de supports d'antennes	716
Nombre moyen d'antennes par support	26
Nombre et % de communes concernées par au moins un support d'antennes	356 (39,8 %)
Hauteur moyenne des supports d'antennes	32 mètres
Hauteur moyenne au sol des antennes	26 mètres
Liste des 5 communes du département concernées par le plus d'antennes (moyenne d'antennes par support)	Calais -1 025 antennes (33) Arras -566 antennes (33) Lens - 465 antennes (31) Boulogne-sur-Mer - 462 antennes (27) Hénin-Beaumont - 367 antennes (30)

Source : ARCEP (janvier 2014)

Répartition des types de supports

Nature Support	Nombre	%
Pylônes auto stable	299	41,8
Pylônes tubulaires	111	15,5
Châteaux d'eau / réservoirs	99	13,8
Immeubles	86	12,0
Bâtiments	62	8,7
Monuments religieux	22	3,1
Silo	14	2,0
Mats Béton	4	0,6
Tour Hertzienne	4	0,6
Phares	4	0,6
Pylônes haubanés	3	0,4
Mats	2	0,3
Monuments Historiques	2	0,3
Mat Métallique	1	0,1
Pylône arbre	1	0,1
Local technique	1	0,1
Tunnel	1	0,1

Source : ARCEP (janvier 2014)

Répartition des propriétaires de supports :

Propriétaire	Nombre	%
Orange	147	20,5
Collectivité (Commune, intercommunalité)	93	13,0
SFR	92	12,8
Société HLM	57	8,0
Bouygues	51	7,1
Société Privée SA	46	6,4
Syndicat des eaux	45	6,3
TDF	43	6,0
France Telecom	27	3,8
Société d'Autoroute	24	3,4
Copropriété, Syndic, SCI	19	2,7
Non Connu	12	1,7
RTE	11	1,5
Particulier	11	1,5
RFF	10	1,4
Coopérative Agricole	9	1,3
EDF / GDF	3	0,4
DDE	3	0,4
Conseil Général	2	0,3

Titulaire programme radio/TV	2	0,3
Phare et balises	2	0,3
Etablissement de soins	2	0,3
Etat, ministère	2	0,3
Météo France	1	0,1
Conseil Régional	1	0,1
Association	1	0,1

Source : ARCEP (janvier 2014)

La mutualisation des supports d'antennes par opérateurs

Nombre d'opérateurs par support d'antenne	Nombre de support d'antenne concerné	%
4	4	0,6
3	85	11,9
2	161	22,5
1	466	65,1

Source : ARCEP (janvier 2014)

Etat des lieux dans la CUA :

D'après l'Autorité de régulation des communications électroniques et des postes (ACERP), les 4 opérateurs de téléphonie mobile comptent (en janvier 2014) sur le territoire de la Communauté urbaine d'Arras, quelques 1499 antennes (tous types confondus) et 52 supports d'antennes répartis sur les communes suivantes :

Commune	Nombre d'antennes	Nombre de support d'antennes
Achicourt	99	2
Acq	0	0
Agny	27	1
Anzin-Saint-Aubin	0	0
Arras	566	17
Athies	46	2
Bailleul-Sir-Berthoult	21	1
Beaumetz-lès-Loges	51	1
Beaurains	78	3
Boiry-Becquerelle	0	0
Boisleux-au-Mont	9	1
Boisleux-Saint-Marc	16	1
Boyelles	0	0
Dainville	58	3
Écurie	0	0
Étrun	0	0
Fampoux	26	2
Farbus	0	0
Feuchy	0	0
Gavrelle	53	2
Guémappe	0	0
Héninel	15	1
Hénin-sur-Cojeul	18	1
Maroeuil	0	0
Mercatel	15	1
Monchy-le-Preux	13	1
Mont-Saint-Éloi	31	1
Neuville-Saint-Vaast	0	0
Neuville-Vitasse	0	0
Roclincourt	31	1
Sainte-Catherine	43	1
Saint-Laurent-Blangy	21	1

Commune	Nombre d'antennes	Nombre de support d'antennes
Saint-Martin-sur-Cojeul	16	1
Saint-Nicolas	168	4
Thélus	0	0
Tilloy-lès-Mofflaines	10	1
Wailly	0	0
Wancourt	68	2
Willerval	0	0
Total	1499	52

Source : ARCEP (janvier 2014)

En moyenne, chaque support d'antenne compte 29 antennes avec un minimum de 5 et un maximum de 84. La hauteur des supports d'antennes varie entre 10 m et 71 m avec une hauteur moyenne de 36 mètres.

Répartition de nature des supports :

Nature Support	Nombre	%
Pylône auto stable	14	26,9
Immeuble	14	26,9
Pylône tubulaire	8	15,4
Château d'eau / réservoir	7	13,5
Bâtiment	5	9,6
Monument religieux	3	5,8
Silo	1	1,9
Total	52	100,0

Source : ARCEP (janvier 2014)

La mutualisation des supports d'antennes par opérateurs

Nombre d'opérateurs par support d'antenne	Nombre de support d'antenne concerné	%
4	0	0,0
3	5	9,6
2	13	25,0
1	34	65,4

Source : ARCEP (janvier 2014)

Le partage des sites est encouragé par la réglementation (article D.98-6-1 du code des postes et des communications électroniques) qui demande à chaque opérateur de privilégier toute solution de partage avec un site ou un pylône existant.

Malgré cette incitation au partage dit « passif », parmi les 52 supports d'antennes installés sur le territoire communautaire, 34 d'entre eux (65,4 %) ne sont utilisés que par un seul opérateur. Seuls 5 d'entre eux (9,6%) sont utilisés par 3 opérateurs et 13 d'entre eux (25%) sont utilisés par deux opérateurs.
Le taux de partage passif avec au moins deux opérateurs par support d'antenne est de 34,6 %. Ce taux est similaire à la moyenne du département.

Répartition des propriétaires des supports :

Propriétaire	Nombre	%
Société HLM	10	19,2
Orange	10	19,2
Collectivités (Commune, CUA)	8	15,4
Société d'Autoroute	4	7,7
SFR	4	7,7
Société Privée SA	3	5,8
Copropriété, Syndic, SCI	3	5,8
Syndicat des eaux	2	3,8
Bouygues	1	1,9
EDF / GDF	1	1,9
DDE	1	1,9
TDF	1	1,9
RTE	1	1,9
Particulier	2	3,8
Association	1	1,9
Total	52	100

C. Le déploiement des infrastructures

Afin d'une part de couvrir la totalité du territoire en Très Haut Débit d'ici 2020 et afin d'autre part de développer les usages et les services économiques (notamment) liés au déploiement de ces infrastructures, la Communauté urbaine d'Arras et ses partenaires ont fait le choix de la mixité des technologies à mettre en œuvre parmi lesquelles :

- La Montée En Débit (MED)

En 2013, la Communauté urbaine d'Arras a décidé de procéder au fibrage de sous répartiteurs via son délégataire pour améliorer les débits ADSL de ressortissants de son territoire. Cette opération de Montée En Débit va permettre le dégroupage de 29 armoires de télécommunications répartis sur 16 communes. Cette amélioration des débits sera effective dans le courant du second semestre 2014. 17 communes bénéficieront de cette amélioration des débits : Achicourt, Agny, Anzin St Aubin, Athies, Bailleul Sire Berthoult, Beaurains, Dainville, Farbus, Feuchy, Gavrelle, Neuville Vitasse, Mercatel, Monchy-le-Preux, Saint Laurent Blangy, Sainte Catherine, Wancourt et Willerval.

- Le déploiement du FTTH (fibre jusqu'au domicile)

Dans les 24 communes comprises dans la zone d'initiatives privées et listées dans le tableau ci-après, le Syndicat Mixte du Numérique observera la réalisation du déploiement FTTH à partir de 2015 pour une fin de travaux prévue en 2020.

Communes de la Communauté urbaine d'Arras situées dans la Zone d'Intention d'Initiatives Privées :

Commune	Type de zone	Opérateur Aménageur	Année de début de travaux de fibrage à l'abonné	Année de fin de travaux
Achicourt	Zone d'Initiative Privée	ORANGE	2015	2020
Agny	Zone d'Initiative Privée	ORANGE	2015	2020
Anzin-Saint-Aubin	Zone d'Initiative Privée	ORANGE	2015	2020
Arras	Zone d'Initiative Privée	ORANGE	2014	2019
Athies	Zone d'Initiative Privée	ORANGE	2015	2020
Bailleul-Sir-Berthoult	Zone d'Initiative Privée	ORANGE	2015	2020
Beaumetz-lès-Loges	Zone d'Initiative Privée	ORANGE	2015	2020
Beaurains	Zone d'Initiative Privée	ORANGE	2015	2020
Dainville	Zone d'Initiative Privée	ORANGE	2015	2020
Fampoux	Zone d'Initiative	ORANGE	2015	2020

	Privée			
Farbus	Zone d'Initiative Privée	ORANGE	2015	2020
Feuchy	Zone d'Initiative Privée	ORANGE	2015	2020
Gavrelle	Zone d'Initiative Privée	ORANGE	2015	2020
Mercatel	Zone d'Initiative Privée	ORANGE	2015	2020
Monchy-le-Preux	Zone d'Initiative Privée	ORANGE	2015	2020
Neuville-Vitasse	Zone d'Initiative Privée	ORANGE	2015	2020
Sainte-Catherine	Zone d'Initiative Privée	ORANGE	2015	2020
Saint-Laurent-Blangy	Zone d'Initiative Privée	ORANGE	2015	2020
Saint-Nicolas	Zone d'Initiative Privée	ORANGE	2015	2020
Thélus	Zone d'Initiative Privée	ORANGE	2015	2020
Tilloy-lès-Mofflaines	Zone d'Initiative Privée	ORANGE	2015	2020
Wailly	Zone d'Initiative Privée	ORANGE	2015	2020
Wancourt	Zone d'Initiative Privée	ORANGE	2015	2020
Willerval	Zone d'Initiative Privée	ORANGE	2015	2020

Source : Schéma Directeur du Très Haut Débit Nord-Pas de Calais

Dans les 22 communes comprises dans la zone d'initiative publique et listées dans le tableau ci-après, c'est le Syndicat Mixte la Fibre Numérique 59/62 qui est en maitrise d'ouvrage du déploiement des solutions permettant un accès au Très Haut Débit des citoyens (particuliers et professionnels).

Parmi ces communes, on peut noter que les débits Internet des citoyens des communes d'Ecurie, d'Henin Sur Cojeul, d'Héninel et de Mont Saint Eloi ont été améliorés via des opérations de Montée en Débit menées par les communes ou leur EPCI.

Communes de la Communauté urbaine d'Arras situées dans la Zone d'Initiative Publique Régionale et prévisions de déploiement

Commune	Type de zone	Opérateur aménageur	Année de déploiement
Acq	Zone d'Initiative Publique	Axione	2018
Basseux	Zone d'Initiative Publique	Axione	2018
Boiry-Becquerelle	Zone d'Initiative Publique	Axione	2018
Boiry-Saint-Martin	Zone d'Initiative Publique	Axione	2019
Boiry-Sainte-Rictrude	Zone d'Initiative Publique	Axione	2018-2019
Boisleux-au-Mont	Zone d'Initiative Publique	Axione	2018
Boisleux-Saint-Marc	Zone d'Initiative Publique	Axione	2018
Boyelles	Zone d'Initiative Publique	Axione	2018
Écurie	Zone d'Initiative Publique	Axione	2018
Étrun	Zone d'Initiative Publique	Axione	2018-2019
Ficheux	Zone d'Initiative Publique	Axione	2018
Guémappe	Zone d'Initiative Publique	Axione	2019
Héninel	Zone d'Initiative Publique	Axione	2019
Hénin-sur-Cojeul	Zone d'Initiative Publique	Axione	2018
Maroeuil	Zone d'Initiative Publique	Axione	2018
Mont-Saint-Éloi	Zone d'Initiative Publique	Axione	2021
Neuville-Saint-Vaast	Zone d'Initiative Publique	Axione	2018
Ransart	Zone d'Initiative Publique	Axione	2018
Rivière	Zone d'Initiative Publique	Axione	2018
Roclincourt	Zone d'Initiative Publique	Axione	2018
Roeux	Zone d'Initiative Publique	Axione	2019-2020
Saint-Martin-sur-Cojeul	Zone d'Initiative Publique	Axione	2018

Source : Carte de mise en service la fibre sur le territoire de la CUA / convention CUA / Syndicat Mixte La Fibre Numérique 59/62

D. Le déploiement des équipements et usages : état des lieux et perspectives

Depuis 10 ans, la Communauté urbaine d'Arras s'est engagée dans une politique globale du numérique. En effet, elle a investi dans le déploiement des infrastructures en fibre optique et s'est investie dans l'inclusion numérique des citoyens à travers des actions de sensibilisation au numérique auprès des agents de collectivités et des élus de celles-ci et par le biais de l'animation d'un réseau de 10 espaces publics numériques (ou « cyber centres ») présents sur son territoire. Cette politique de développement des services et des usages du numérique a été menée en phase avec la démarche engagée par le Conseil Régional du Nord-Pas-de-Calais dans ce domaine.

Depuis 2015, la Communauté Urbaine d'Arras accompagne financièrement l'AFP2I suite à son positionnement sur l'appel à candidature Régional « Centre de Ressources Numériques Territorial ». Cette structure est devenue son relai opérationnel du volet « services et usages » de la politique communautaire numérique.
Le 20 juin 2018, le conseil communautaire a validé le contenu de la feuille de route numérique communautaire qui a pour but de poser les principes de la stratégie numérique territoriale.
Cette feuille de route se décline en trois piliers :

- La Communauté Urbaine d'Arras affirme sa transition numérique ;
- Le territoire communautaire agit pour la justice territoriale ;
- Le territoire communautaire, un territoire d'Excellence.

Le premier pilier concerne la modernisation de la Communauté Urbaine d'Arras en tant que collectivité avec comme objectif principal de faciliter l'accès et le partage d'information mais aussi de moderniser ses relations avec les usagers (habitants, entreprises, touristes…) et avec les autres entités publiques.

Le second pilier concerne la mutualisation de systèmes d'informations mis en œuvre à l'échelle des communes de la Communauté Urbaine d'Arras avec comme objectif principal la justice territoriale et l'optimisation des ressources.

Le troisième pilier concerne la Communauté Urbaine d'Arras en tant que territoire avec comme objectifs de développer le Grand Arras et d'améliorer le bien vivre – mieux vivre des habitants et usagers du territoire.

La feuille de route numérique territoriale est un document cadre dans lequel les porteurs d'actions devront s'inscrire pour prétendre à des participations financières auprès de la Région, de l'État et de l'Europe.

III \ Les taux et les pôles d'équipements du territoire

A. Répartition des équipements par gamme sur le territoire

L'Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques (INSEE) a établi une classification des types d'équipements à travers trois gammes différentes : les équipements de proximité, les équipements intermédiaires et les équipements supérieurs.

Les équipements de proximité
Gamme qui regroupe 29 types d'équipements : écoles maternelle et élémentaire, pharmacie, médecin omnipraticien, boulangerie, boucherie, charcuterie, La Poste, banque, restaurant, coiffure, électricien, plombier, salle ou terrain multisports, etc.

Les équipements intermédiaires
Gamme qui regroupe 31 types d'équipements : supermarché, collège, gendarmerie, police, laboratoire d'analyses médicales, trésorerie, ambulance, opticien, vétérinaire, hébergement de personnes âgées, magasins de meubles, bassin de natation, etc.

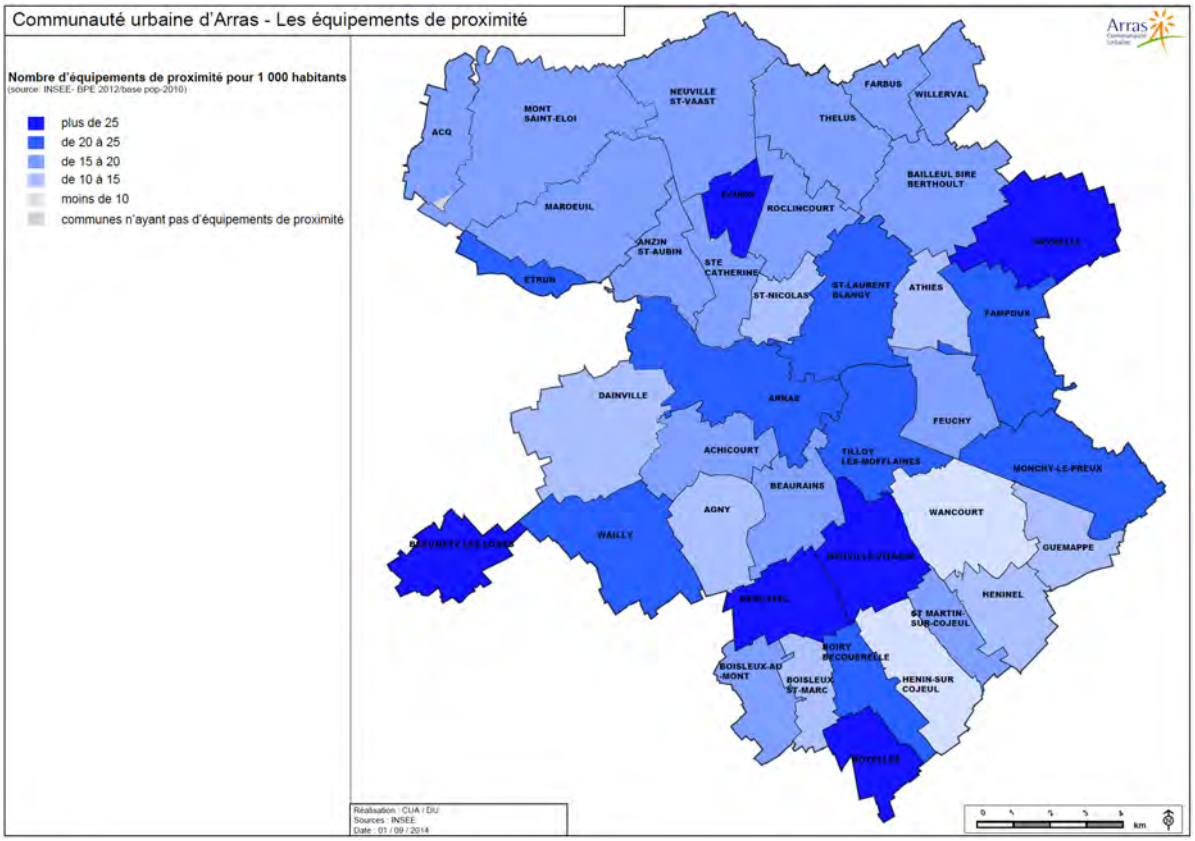
Les équipements supérieurs
Gamme qui regroupe 35 types d'équipements : hypermarché, Pôle Emploi, établissement de santé, urgences, lycée, médecins spécialistes, cinéma, parfumerie, etc.

Source : INSEE, Définition de la Base Permanente des Equipements
A partir de cette classification, il est possible de comparer le nombre d'équipements de chaque gamme sur chaque commune de la Communauté urbaine d'Arras.

Précision:
A noter toutefois que cette classification ne prend pas en compte la variété du type d'équipements mais bien leur nombre. Ainsi la présence d'un cabinet médical avec plusieurs médecins dans une commune rurale va faire augmenter le nombre d'équipements présents dans la commune et donner l'impression qu'une commune est bien équipée alors qu'en réalité la commune ne dispose d'aucune boulangerie, supérette ou banque par exemple.
Pour connaitre la variété du type d'équipements sur une commune, se reporter à la carte des pôles page 39.

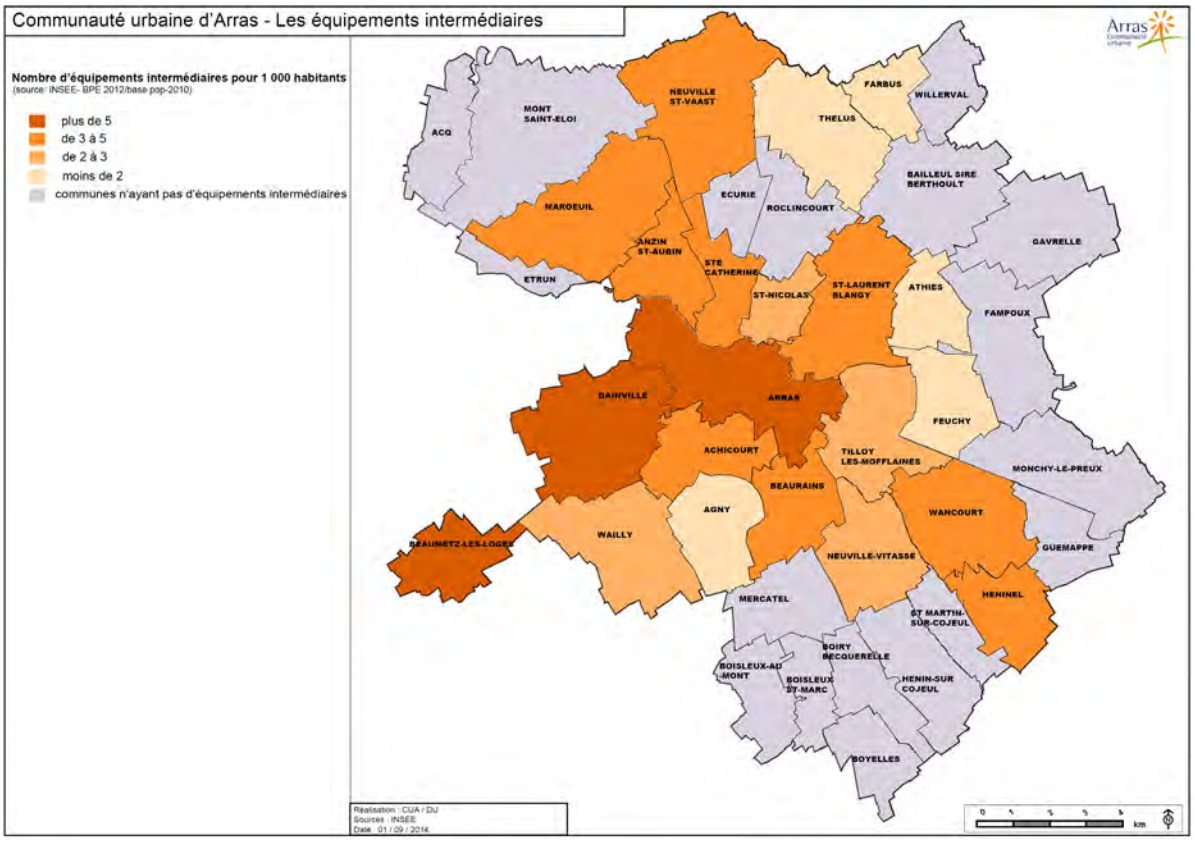
1. REPARTITION DES EQUIPEMENTS DE PROXIMITE

L'ensemble des communes de la Communauté urbaine disposent d'au moins un équipement de proximité. La répartition est plus homogène dans les communes du nord de l'agglomération à l'inverse du sud, plus hétéroclite. Certaines communes rurales sortent du lot comme Beaumetz-les-Loges, Gavrelle, Mercatel, etc.



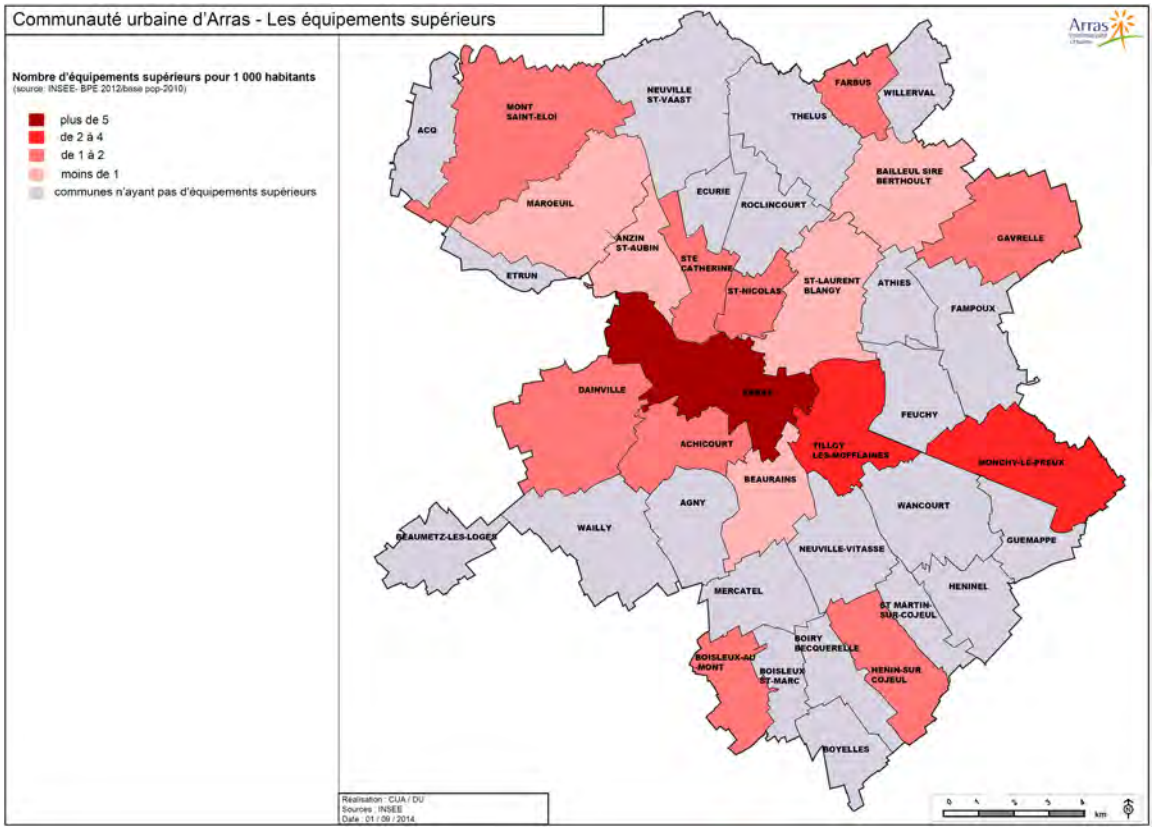
2. REPARTITION DES EQUIPEMENTS INTERMEDIAIRES

De premières disparités marquées apparaissent concernant le nombre d'équipements intermédiaires dans chaque commune ramenée à 1 000 habitants : les communes de Beaumetz-les-Loges, Dainville et Arras sortent du lot.
La commune de Beaumetz-les-Loges sort du lot par rapport aux communes rurales du territoire puisqu'elle capitalise un nombre assez important d'équipements intermédiaires par rapport à sa population.



3. REPARTITION DES EQUIPEMENTS SUPERIEURS

Arras sort logiquement du lot en nombre d'équipements supérieurs pour 1 000 habitants en tant que ville centre d'agglomération et Préfecture de département.
Les communes de Tilloy-lès-Mofflaines et Monchy-le-Preux apparaissent bien équipées en raison notamment de la présence du Lycée agricole, d'un hôtel et d'un centre équestre pour Tilloy-lès-Mofflaines et d'une structure médicale spécialisée (un centre d'hébergement pour enfants handicapés) et d'un loueur de véhicules légers pour Monchy-le-Preux. La présence de ces équipements, ramenée au nombre d'habitants, explique que ces deux communes ressortent ainsi.



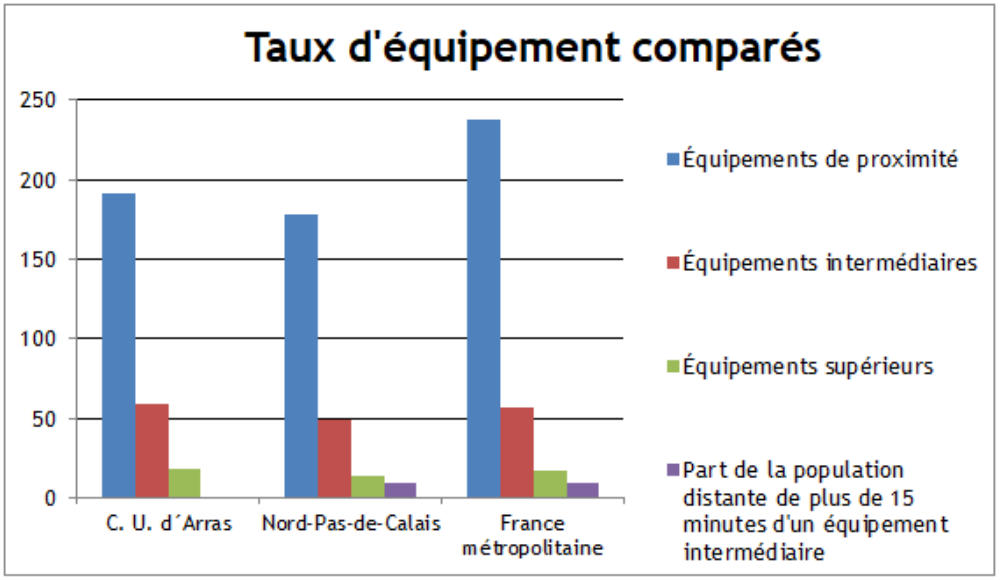
B. Les taux d'équipements de la Communauté urbaine comparés

1. COMPARAISON AVEC LES TAUX D'EQUIPEMENTS DE LA REGION NORD-PAS-DE-CALAIS

L'Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques (INSEE) a établi un taux d'équipements correspondant au nombre d'équipements pour 10 000 habitants en fonction des trois différentes gammes évoquées précédemment.

Ce taux permet des comparaisons avec la Région Nord-Pas-de-Calais puis la France métropolitaine.

NB : bien que datant de 2010, ces chiffres concernent les contours de la Communauté urbaine d'Arras à 39 communes



2012	Équipements de proximité	Équipements intermédiaires	Équipements supérieurs	Part de la population distante de plus de 15 minutes d'un équipement intermédiaire (1)
C. U. d´Arras	191	59	19	0,0
Nord-Pas-de-Calais	178	49	14	9,8
France métropolitaine	237	57	17	9,8

(1) Cet indicateur est calculé avec la population 2010
Source : Insee - Base permanente des équipements, RP 2010 exploitation principale

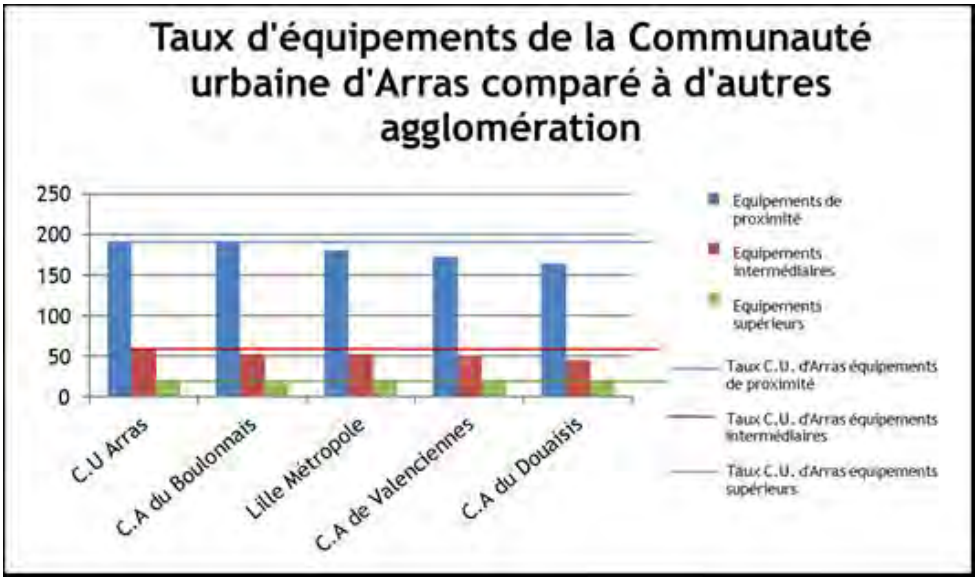
Globalement, pour chacune des classes, la Communauté urbaine d'Arras dispose de taux d'équipements supérieurs à la moyenne régionale. Le constat est plus mitigé si l'on compare ces taux aux taux moyens en France métropolitaine. Les taux d'équipement de la Communauté urbaine d'Arras se situent au-dessus de la moyenne en France métropolitaine s'agissant des équipements supérieurs et intermédiaires. A l'inverse, le taux d'équipements de proximité est bien en deçà.

Autre constat, aucun habitant de la Communauté urbaine d'Arras ne se situe à plus de 15 minutes en voiture d'un équipement intermédiaire.

2. COMPARAISON AVEC LES TAUX D'EQUIPEMENTS D'AUTRES AGGLOMERATIONS DE LA REGION

La comparaison avec certaines collectivités de la région nuance quelque peu le constat réalisé précédemment du meilleur taux d'équipements de la Communauté urbaine d'Arras par rapport à la moyenne régionale.

- Equipements de proximité : la Communauté urbaine d'Arras se situe dans la moyenne haute, seul la Communauté d'agglomération du Boulonnais a un meilleur taux d'équipements de proximité.
- Equipements intermédiaires : En matière d'équipements intermédiaires, la Communauté urbaine d'Arras a le meilleur taux, avec une nette avance sur les autres agglomérations.
- Equipements supérieurs : la Communauté urbaine d'Arras et les autres collectivités ont un taux d'équipements supérieurs à peu près équivalent.



2012	Équipements de proximité	Équipements intermédiaires	Équipements supérieurs
C.U d´Arras	191	59	19
C.A du Boulonnais	193	53	17
C.A du Douaisis	164	46	19
C.A de Valenciennes Métropole	174	51	18
Lille Métropole C.U	181	53	18

Source : INSEE - Base permanente des équipements 2012

C. Les pôles d'équipements de la Communauté urbaine d'Arras

1. HIERARCHISATION ET REPARTITION DES POLES D'EQUIPEMENTS SUR LE TERRITOIRE

L'INSEE définit ainsi les pôles d'équipement d'un territoire :

- Un pôle d'équipements de proximité dispose d'au moins 12 types d'équipements dans cette gamme,
- Un pôle d'équipements intermédiaires dispose d'au moins 14 types d'équipements dans cette gamme,
- Un pôle d'équipements supérieurs dispose au moins de 18 types d'équipements dans cette gamme.

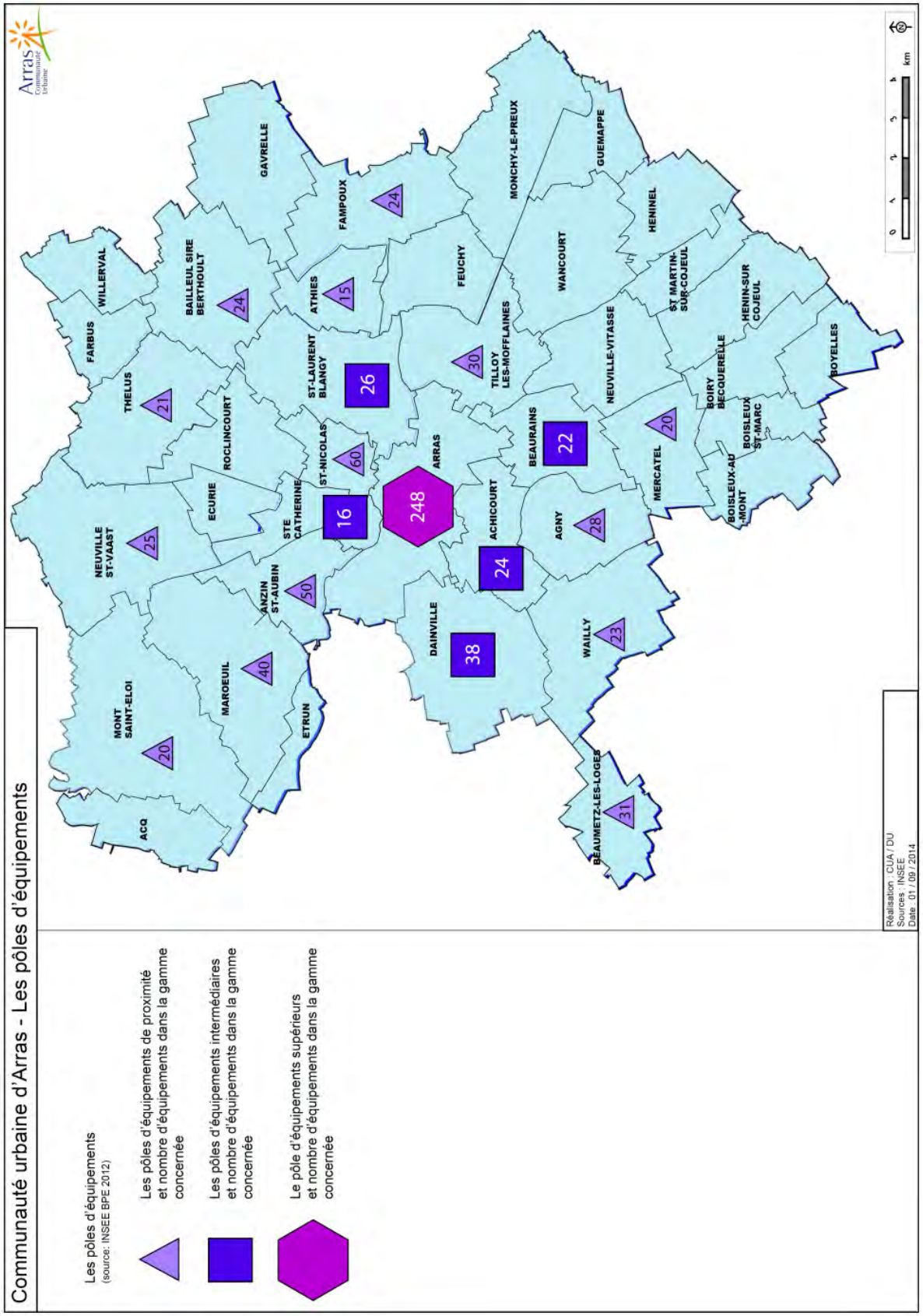
Selon cette définition, les pôles d'équipements de la Communauté urbaine d'Arras se répartissent comme tel :

Les pôles d'équipements de la Communauté urbaine d'Arras

Type de pôle	Communes	Nombre d'équipements pour la gamme concernée
Proximité	Agny	28
	Anzin-Saint-Aubin	50
	Athies	15
	Bailleul-Sir-Berthoult	24
	Beaumetz-lès-Loges	31
	Fampoux	24
	Maroeuil	40
	Mercatel	20
	Mont-Saint-Eloi	20
	Neuville-Saint-Vaast	25
	Saint-Nicolas	60
	Thélus	21
	Tilloy-lès-Mofflaines	30
	Wailly	23
Intermédiaire	Achicourt	24
	Beaurains	22

	Dainville	38
	Saint-Laurent-Blangy	26
	Sainte-Catherine	16
Supérieur	Arras	248

NB : les pôles d'équipements intermédiaires sont aussi des pôles d'équipements de proximité, de même qu'Arras est un pôle d'équipements intermédiaires et de proximité.


Communauté urbaine d'Arras - Les pôles d'équipements
Les pôles d'équipements
(source: INSEE BPE 2012)
Les pôles d'équipements de proximité et nombre d'équipements dans la gamme concernée
Les pôles d'équipements intermédiaires et nombre d'équipements dans la gamme concernée
Le pôle d'équipements supérieurs et nombre d'équipements dans la gamme concernée
Réalisation : CUA / DU
Sources : INSEE
Date : 01 / 09 / 2014
km
ACQ
MONT SAINT-ELOI
20
MAROEUIL
40
ETRUN
NEUVILLE ST-VAAST
25
FARBUS
WILLERVAL
THELUS
21
BAILLEUL SIRE BERTHOULT
24
GAVRELLE
ROCLINCOURT
ECURIE
STE CATHERINE
ANZIN ST-AUBIN
50
ST-NICOLAS
60
16
ST-LAURENT BLANGY
26
ATHIES
15
FAMPOUX
24
ARRAS
248
DAINVILLE
38
ACHICOURT
24
FEUCHY
30
TILLOY LES-MOFFLAINES
MONCHY-LE-PREUX
BEAURAINS
22
AGNY
28
WAILLY
23
BEAUMETZ-LES-LOGES
31
WANCOURT
GUEMAPPE
HENINEL
NEUVILLE-VITASSE
MERCATEL
20
ST MARTIN-SUR-COJEUL
BOIRY BECQUERELLE
BOISLEUX-AU-MONT
BOISLEUX ST-MARC
HENIN-SUR COJEUL
BOYELLES

PROJET GRAND ARRAS
VIVRE EN 2030

ÉLABORATION DU PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL

Livret 5
Annexes

Mobilité et Transports

Approbation

Arras Communauté Urbaine
39 communes, un seul territoire

Sauf mention contraire, les cartes, graphiques, … du présent chapitre ont été réalisés par le bureau d'études EGIS

SOMMAIRE

I. Présentation du territoire Arrageois 6
A. Principales caractéristiques géographiques 6
B. Un territoire segmenté qui limite son isotropie 7
II. Les politiques existantes de mobilité 8
A. 30 ans d'évolution de l'environnement législatif 8
B. Les documents de planification des transports et de la mobilité au niveau régional et départemental, impactant la Communauté urbaine d'Arras 12
C. Les autres documents de planification supra communaux traitant de la thématique des transports et de la mobilité 16
D. Un premier Plan de Déplacements Urbains élaboré en 2000 partiellement mis en œuvre 19
III. Des habitants plutôt mobiles et aux profils de déplacements variés 23
A. Les caractéristiques des déplacements des habitants 24
B. Des profils de mobilité variés suivant les secteurs du territoire 49
IV. La desserte et la mobilité dans les quartiers prioritaires 56
A. Le quartier des Nouvelles Résidences 57
B. Le quartier Arras Ouest 64
C. Le quartier Saint-Michel - Goudemand 73
D. Le quartier Cheminots – Jean Jaurès – Moulin Hacart 79
E. Le quartier des 4 As à Achicourt 86
F. Le quartier des 4 As de Beaurains 92
G. Conclusion 98
V. **Des lieux d'emplois regroupés en pôles et générateurs de trafic, notamment** dans Arras 100
A. Des pôles générateurs de déplacements dispersés sur le territoire 100
B. Une concentration des lieux d'enseignement dans le centre-ville d'Arras 102
VI. Une offre en transports collectifs qui irrigue bien le territoire 103
A. Un réseau de transports urbains plutôt attractif qui s'est beaucoup développé depuis quelques années 103
B. Le réseau régional « OSCAR » qui complète efficacement le réseau de transports urbains, notamment vers les communes rurales 124
C. Un territoire avec une bonne desserte ferrée, qui mérite néanmoins d'être confortée 127
VII. Les modes doux : une place à valoriser 138
A. Un réseau cyclable, principalement urbain, qui mérite d'être développé pour encourager les pratiques 138
B. Un territoire propice à la marche à pied 150
C. L'identification d'un réseau urbain à aménager et à rendre plus lisible pour favoriser la pratique des modes doux 155
D. En milieu rural, un réseau propice aux déplacements doux 160
VIII. Les déplacements motorisés 162
A. Un réseau viaire historique radial 162
B. Des volumes de trafics importants sur le réseau viaire 168
C. Une accidentologie élevée, témoignant de problèmes de sécurité routière importants 186
D. Une offre de stationnement conséquente sur le territoire 192

E. Des problématiques spécifiques liées au transport de marchandises, de livraisons et aux déplacements agricoles 207
F. De nouveaux modes de déplacements motorisés se développent 218
IX. **Un potentiel de développement important pour l'intermodalité sur le territoire arrageois** 225
A. Haut-de-France Mobilité, un véritable outil pour l'intermodalité régionale 225
B. Des déplacements intermodaux minoritaires dans la Communauté urbaine d'Arras 226
X. Synthèse du chapitre 232

Préambule

Depuis une quarantaine d'années, beaucoup de communes périurbaines voient leur population augmenter de façon significative, du fait de l'arrivée d'habitants à la fois des villes et des campagnes. Ceux-ci, notamment attirés par un prix du foncier moins cher qu'en ville, une possibilité d'avoir plus d'espace et un attrait pour la campagne, viennent y construire principalement des maisons individuelles (souvent organisées sous forme de lotissement). C'est le phénomène de périurbanisation.

Malgré un fort développement de ces territoires, la majorité des emplois, commerces, équipements, loisirs … sont toujours principalement situés en villes, obligeant les périurbains à se déplacer vers la ville pour y accéder.

Les infrastructures de transports se sont développées en même temps que l'urbanisation en périphérie des villes, afin d'améliorer l'accessibilité de ces territoires, parfois éloignés de dizaines de kilomètres des centres des grandes villes.
La périurbanisation, associée au développement de l'automobile, a en effet entrainé une augmentation notable des trajets quotidiens (du fait de l'éloignement du lieu d'habitat avec les lieux de travail, d'achat, …). Ceux-ci sont réalisés très majoritairement en voiture individuelle car l'offre en transports en commun est souvent faible dans les campagnes et la longueur des trajets ne permet pas des déplacements en vélo ou à pied de façon aisée.

L'augmentation des déplacements automobiles contribue à l'augmentation des émissions de polluants dans l'atmosphère. Les français émettent en effet en moyenne 1.9 tonne de CO2 par an et par habitant pour se déplacer. Ces émissions sont variables d'un territoire à un autre, mais particulièrement importantes pour les habitants des banlieues ou des espaces périurbains des agglomérations de la taille d'Arras.

Quelques chiffres de mobilité au niveau national et régional issues d'enquêtes ménages déplacements montrent que les habitants de la Région sont particulièrement mobiles au quotidien (plus de déplacements par jour et sur des durées supérieures) :

	France (2008)	Région Nord-Pas-de-Calais (2010)
Nombre de déplacements par jour	3.15	3.88
Durée moyenne d'un déplacement	17.7 minutes	17.5 minutes
Temps passé quotidiennement dans les transports	56 minutes	68 minutes
Part des déplacements réalisés en voiture	65 %	65 %
Part des déplacements domicile-travail réalisés en voiture	73 %	77 %
Nombre moyen de personnes par voiture	1.4	1.3

Source : Enquête ménage déplacement nationale (2008) et régionale (2010)

I. Présentation du territoire Arrageois

A. Principales caractéristiques géographiques

A la jonction de la Belgique et de la France, de la Wallonie et de la Région du Nord-Pas-de-Calais, sur les axes reliant Bruxelles à Paris et l'Angleterre à l'est de la France et l'Allemagne, l'agglomération arrageoise est un territoire stratégiquement positionné. Il se situe en bordure d'une des zones les plus densément peuplées de l'espace européen.

La région est en périphérie immédiate de l'axe des zones à fortes activités qui relie Londres et les Pays-Bas au nord de l'Italie (concept de « banane bleue », en jaune sur la carte).
Le positionnement géographique du territoire, en tant que charnière entre différentes régions, procure des potentiels de développement et d'attractivité importants. Cette centralité est renforcée par la proximité d'infrastructures structurantes de transport qui renforcent l'attractivité du territoire : réseau autoroutier, réseau fluvial, réseau ferré, Mer du Nord, futur Canal Seine-Nord Europe, …

A une échelle plus locale, l'agglomération arrageoise est située aux sutures de l'aire métropolitaine lilloise, du Ternois, du Cambrésis et du Douaisis. Elle occupe une place stratégique en entrée sud de l'aire métropolitaine lilloise.



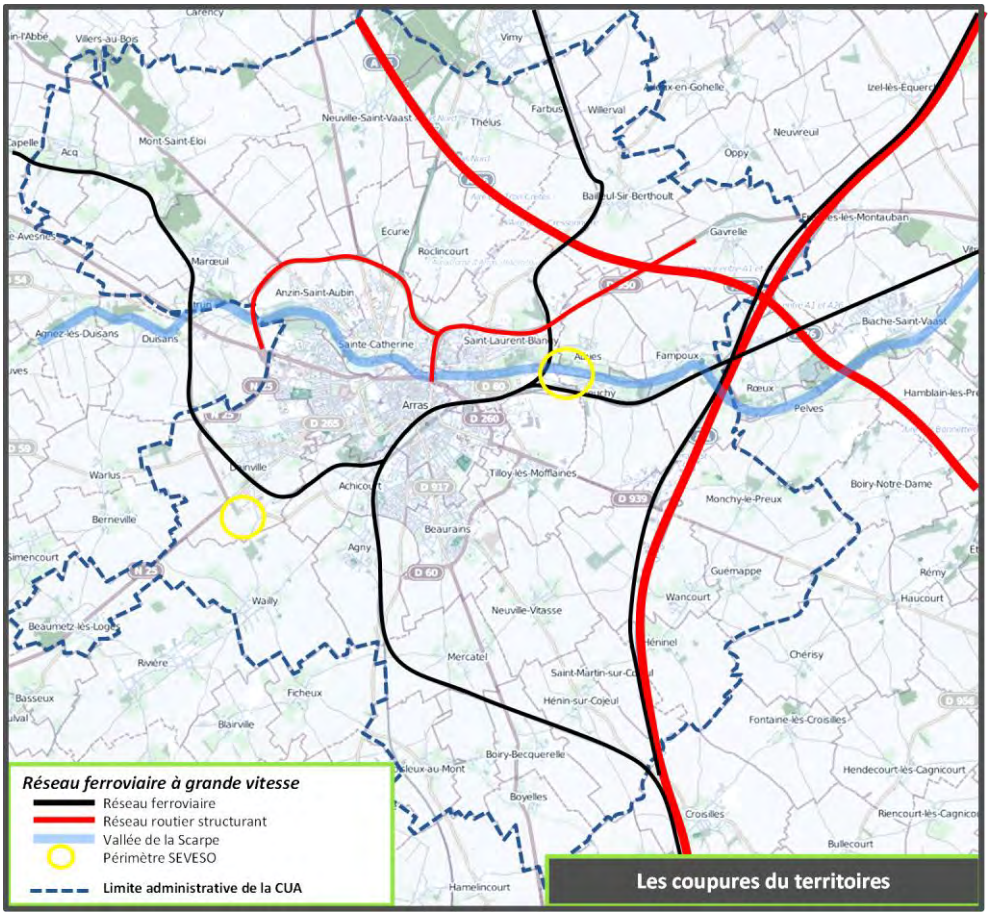
B. Un territoire segmenté qui limite son isotropie[1]

Le territoire de la Communauté urbaine d'Arras est très accessible, grâce à un réseau d'infrastructures structurantes de qualité (autoroutes, routes nationales, voies ferrées, …).

Cependant, le territoire comporte plusieurs « coupures géographiques » qui viennent pénaliser les continuités des infrastructures :

- Le réseau routier dénivelé, en particulier l'arrivée de la RD950/RD917 au cœur de l'agglomération segmente très fortement les liaisons locales entre Sainte-Catherine et Saint-Laurent-Blangy, entre le centre historique et le quartier des nouvelles résidences de Saint-Nicolas ;
- La vallée de la Scarpe sur laquelle les points de franchissement existants, pour les liaisons nord-sud, sont limités et espacés les uns des autres ;
- Le réseau ferroviaire découpe l'agglomération du nord au sud, induisant des coupures particulièrement prégnantes en cœur d'agglomération, notamment pour Saint-Laurent-Blangy, Arras et Achicourt, mais également en milieu rural, de Fampoux à Saint-Martin-sur-Cojeul.

Cette problématique est encore plus aigüe lorsqu'un territoire cumule plusieurs de ces linéaires de coupure. C'est le cas pour Saint-Nicolas (qui cumule la RD 917 et la Scarpe), mais également pour le secteur entre Saint-Laurent-Blangy, Tilloy-lès-Mofflaines, Feuchy et Athies qui, en plus de la présence du sillon ferroviaire et du corridor de la Scarpe, doit tenir compte d'un périmètre de risques SEVESO (lié à l'entreprise CECA, sur le territoire communal de Feuchy).



[1] Isotropie : espace homogène, dans lequel les déplacements pourraient prendre n'importe quelle direction.

II. Les politiques existantes de mobilité

A. 30 ans d'évolution de l'environnement législatif

1. LA LOI D'ORIENTATION DES TRANSPORTS INTÉRIEURS (LOTI)

La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs promulguée en décembre 1982 définit une nouvelle organisation décentralisée des transports.
Cette loi introduit plusieurs notions fondamentales dans l'organisation des transports et de la mobilité en France :

- Création de l'Autorité Organisatrice des Transports Urbains (AOTU) qui doit organiser les transports urbains sur son périmètre, dénommé Périmètre des Transports Urbains (PTU),
- Création du Plan de Déplacements Urbains (PDU) comme document de planification sur la thématique des déplacements, dont la réalisation n'est pas obligatoire.

2. LA LOI SUR L'AIR ET L'UTILISATION RATIONNELLE DE L'ENERGIE (LAURE)

La Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie votée en 1996 définit deux nouveaux documents élaborés par l'Etat : le Plan Régional de la Qualité de l'Air (PRQA) et le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA). Ils vont contribuer à la montée en puissance du Plan de Déplacements Urbains qui deviendra un outil de lutte contre la pollution.

Le Plan de Déplacements Urbains doit « assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de déplacement et de facilité d'accès, d'une part, et la protection de la santé et de l'environnement, d'autre part ».
La loi LAURE oblige la compatibilité du Plan de Déplacements Urbains avec le Schéma Directeur et la Directive territoriale d'Aménagement.
L'Autorité Organisatrice des Transports Urbains est désignée comme seule autorité de mise en œuvre du Plan de Déplacements Urbains. De plus elle précise deux éléments fondamentaux :

- Les Plans de Déplacements Urbains sont obligatoires pour toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants
- Les Plans de Déplacements Urbains sont évalués, voire révisés, 5 ans après leur élaboration.

La loi LAURE a déterminé 6 grandes thématiques obligatoires pour les Plans de Déplacements Urbains :

- La diminution du trafic automobile ;
- Le développement des transports collectifs ;
- L'aménagement et l'exploitation du réseau de voirie ;
- L'organisation du stationnement public ;
- Le transport et les livraisons des marchandises ;
- L'encouragement, pour les entreprises et les collectivités publiques, à favoriser l'usage par leur personnel des transports collectifs et du co-voiturage.

3. LA LOI SOLIDARITE ET RENOUVELLEMENT URBAINS (SRU)

En 2000, la loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU) a renforcé le Plan de Déplacements Urbains sur plusieurs points :

- Ajout d'un objectif : « Amélioration de la sécurité de tous les déplacements, notamment en définissant un partage modal équilibré de la voirie pour chacune des différentes catégories d'usagers et en mettant en place un observatoire des accidents »,
- Amplification des thématiques portant sur le stationnement et le transport de marchandises,
- Complément avec un calendrier des décisions et réalisations.

Un des autres points forts de cette loi fut la décentralisation du transport régional ferroviaire aux régions.

4. L'ORDONNANCE EVALUATION DES INCIDENCES DES PLANS ET PROGRAMMES SUR L'ENVIRONNEMENT (EIPPE)

L'ordonnance de l'Evaluation Environnementale transpose, en 2004, une directive européenne de 2001 sur l'obligation d'évaluer les impacts sur l'environnement des différents documents de planifications. Les Plans de Déplacements Urbains sont compris dans les documents qui doivent être soumis à une évaluation environnementale.

5. LA LOI POUR L'EGALITE DES DROITS ET DES CHANCES, LA PARTICIPATION ET LA CITOYENNETE DES PERSONNES HANDICAPÉES, DITE LOI « HANDICAP »

En 2005 est adoptée une Loi dite « Handicap » qui a profondément changé la prise en compte des personnes à mobilité réduite. 5 grandes nouveautés furent apportées par rapport à la Loi de 1975 :

- La définition des personnes concernées : élargissement aux personnes ressentant parfois une gêne à accéder aux transports.
- L'accessibilité de la chaîne de déplacement.
- Les délais de mise en œuvre de la loi : rendre accessible les transports et tous les bâtiments recevant du public en 2015. Néanmoins, face à de nombreux retards dans la mise en œuvre de la loi, le législateur devrait voter en 2014 un report de l'échéance pour certaines catégories de bâtiments.
- Les instances de concertations : mise en place obligatoire des Commissions pour l'Accessibilité des Personnes Handicapées (CAPH) pour les communes et les Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) de plus de 5 000 habitants.
- Les dispositifs de planification : création du Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) et du Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces public (PAVE).

La Loi Handicap ajoute aux Plans de Déplacements Urbains l'objectif général d'amélioration de l'accessibilité des réseaux de transports collectifs et crée une annexe accessibilité qui indique les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre.

6. LA LOI PORTANT ENGAGEMENT NATIONAL POUR L'ENVIRONNEMENT, DITE « GRENELLE 2 »

Les Lois Grenelle (2010) fixent les actions à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Concrètement, pour les Plans de Déplacements Urbains, il s'agit d'évaluer sa contribution à la lutte contre les changements climatiques.

La Loi Grenelle 2 a également instauré l'obligation, pour les Établissements Publics de Coopération Intercommunale étant dotés de la compétence urbanisme et Autorité Organisatrice des Transports Urbains, d'élaborer un document unique : le Plan Local d'Urbanisme intercommunal tenant lieu de Programme Local de l'Habitat et de Plan de Déplacements Urbains.
Le Plan de Déplacements Urbains constitue donc un volet important du Plan Local d'Urbanisme intercommunal.

7. LA LOI MODERNISATION DE L'ACTION PUBLIQUE ET AFFIRMATION DES METROPOLES (MAPAM)

La loi, adoptée en 2014 acte plusieurs avancées en matière de transports publics :

- Création des « Autorités Organisatrices de la Mobilité » (AOM), en remplacement des anciennes Autorités Organisatrices des Transports Urbains (AOTU). Les nouvelles Autorités Organisatrices de la Mobilité ont des compétences élargies (optionnelles), au-delà des transports collectifs urbains de personnes :
  - À l'autopartage, au co-voiturage,
  - Aux modes actifs/modes doux (dont les services de location de vélos),
  - À l'organisation de services de livraison de marchandises en ville et de logistique urbaine afin de limiter la congestion et la pollution.

Le versement transport peut financer toutes les actions des Autorités Organisatrices de la Mobilité dans ces domaines.

- Dépénalisation et décentralisation du stationnement payant sur voirie : remplacement, dans un délai de 2 ans, de l'actuelle amende pénale de première classe (dont le montant de 17 € est uniforme sur tout le territoire national) par un « forfait de post paiement », dont le montant sera fixé par la collectivité territoriale ou le groupement de collectivités compétent.
  Cette réforme doit permettre de renforcer l'efficacité du contrôle du stationnement et le produit des forfaits de post-paiement (comme les amendes actuelles) est obligatoirement affecté au financement d'opérations d'amélioration des transports, de la circulation routière, ou de la voirie.

- Possibilité de transfert des pouvoirs de police de la circulation et du stationnement du maire au président de l'établissement public de coopération intercommunale (EPCI), ce qui peut permettre d'harmoniser la réglementation en matière de circulation et du stationnement (horaires, vitesse ou gabarits autorisés) à une échelle plus vaste que la commune. Le maire garde toutefois la possibilité de s'opposer dans un délai de six mois.

8. LA LOI ACCES AU LOGEMENT ET POUR UN URBANISME RENOVE (ALUR)

La loi n°2014-366 du 24 mars 2014 pour l'Accès au logement et un urbanisme rénové vient apporter une structuration nouvelle à la planification territoriale. Concernant les mesures impactant directement le sujet des mobilités, il faut retenir :

- Le renforcement de la place des besoins en matière de mobilité, qui sont promus au niveau des grands équilibres du territoire. Par ailleurs le législateur entend impulser une dynamique renouvelée autour de l'intermodalité en remplaçant la notion de développement des transports collectifs par celle de développement des transports alternatifs à l'usage individuel de l'automobile.

- L'assouplissement du dispositif du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal en rétablissant le fait qu'un Etablissement Public de Coopération Intercommunal élaborera un Plan Local d'Urbanisme Intercommunal tenant lieu de Plan de Déplacements Urbains (PLUi-D) dans deux cas de figure :
  - Soit il est dans l'obligation d'élaborer un Plan de Déplacements Urbains car il compte plus de 100 000 habitants,
  - Soit il s'engage dans une démarche volontaire.

  Dès lors qu'un territoire s'engage dans une démarche de PLUi-D, le document devra respecter les 11 objectifs dévolus aux Plans de Déplacements Urbains par le code des transports et, nouveauté, comprendra le plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics.
- L'obligation, pour les Plans Locaux d'Urbanisme communaux ou intercommunaux, de réaliser un inventaire des capacités de stationnement des véhicules motorisés, hybrides et électriques et des vélos des parcs ouverts au public, ainsi que des possibilités de mutualisation de ces capacités.

- La ventilation des dispositions Plan de Déplacements Urbains dans le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal
  Compte tenu des difficultés d'intégration du volet Plan de Déplacements Urbains dans les Plan Local d'Urbanisme Intercommunal, le Législateur a conçu une nouvelle ventilation des dispositions du Plan de Déplacements Urbains, non directement opposable aux tiers, au travers de la création d'une nouvelle pièce constitutive : le Programme d'Orientations et d'Actions (POA).
  L'objectif est d'en faciliter l'évolution et la mise à jour (par voie de modification) et de sécuriser les procédures en limitant les contentieux.

- De nouvelles compatibilités pour le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal
  Le législateur a défini une logique de compatibilité entre le Plan Local d'Urbanisme intercommunal valant Plan de Déplacements Urbains et les documents de norme supérieure que sont le Schéma Régional Climat Air Énergie (SRCAE) et le Plan Régional pour la Qualité de l'Air (PRQA).

- De nouvelles dispositions pour le règlement du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal
  Les documents d'urbanisme devront désormais intégrer des obligations minimales pour le stationnement des vélos dans les immeubles d'habitation et de bureaux, afin d'activer les leviers nécessaires à la promotion des modes actifs.
  La desserte par les transports collectifs permet de fixer une obligation maximale pour le stationnement des véhicules motorisés et ainsi réduire la place de la voiture en ville, limiter la consommation foncière et inciter au report modal.

  Par ailleurs, dans le cas d'un Plan Local d'Urbanisme intercommunal valant Plan de Déplacements Urbains, le règlement peut délimiter des secteurs qui, au regard des conditions de desserte en transports publics, peuvent déroger aux obligations minimales de stationnement. Il fixe dans ces secteurs les dispositions maximales de stationnement pour les immeubles destinés à un usage autre que l'habitation.

- Un nouvel encadrement du stationnement commercial
  A compter du 1er janvier 2016, les surfaces de stationnement dédiées à une installation commerciale soumise à autorisation d'exploitation seront limitées à un maximum de 75 % de la surface de plancher dédiée au commerce (contre 150 % actuellement). Le PLU peut toutefois, dans son règlement, moduler ce ratio de ¾ de la surface autorisée au stationnement en le portant jusqu'à 1.

- Les objectifs de bilan
  La loi ALUR confirme l'obligation de procéder à un bilan des documents opposables et d'étudier l'opportunité, le cas échéant, d'une mise en révision de ces derniers. Au regard des enjeux et des échéances divergentes entre le code de l'urbanisme, celui des transports et celui de la construction et de l'habitation, il est stipulé qu'un bilan à 9 ans doit être établi si le document relève du code de l'urbanisme et/ou du code des transports,

B. Les documents de planification des transports et de la mobilité au niveau régional et départemental, impactant la Communauté urbaine d'Arras

1. LE SCHEMA REGIONAL DES TRANSPORTS ET DES MOBILITES

Le Schéma Régional des Transports et des Mobilités (SRTM) fait partie intégrante du Schéma Régional d'Aménagement du Territoire (SRADDT), réalisé par le Conseil Régional du Nord-Pas-de-Calais et qui définit, à l'horizon 2030, les grandes orientations stratégiques régionales en matière de transports et déplacements.
Pour rappel, la Région Nord-Pas-de-Calais est compétente sur l'organisation des services ferroviaires régionaux de voyageurs et des services routiers effectués en substitution des services ferroviaires.
Le Schéma Régional des Transports et des Mobilités définit deux objectifs majeurs :

- Un système de transport au service de l'attractivité des territoires, du bien-être de la population et de la mobilité régionale ;
- Une plate-forme d'échange, valeur ajoutée pour le rayonnement et le développement régional.

Les grandes orientations du Schéma Régional des Transports et des Mobilités sont :

- Poursuivre la mise en place d'un réseau ferroviaire de grande qualité, maillé, véritable épine dorsale sur laquelle viennent s'articuler les autres transports collectifs ;
- Tirer au mieux parti des infrastructures existantes afin de limiter l'investissement territorial, en inventant de nouvelles manières de se déplacer ;
- Favoriser la mise en cohérence des offres, notamment au travers du Syndicat Mixte Intermodal Régional de Transports, devenu le HDF Mobilités, qui rassemble les Autorités Organisatrices des Transports des Hauts-de-France et poursuit les objectifs suivants :
    - Développer l'usage des transports publics,
    - Renforcer l'intermodalité[2],
    - Simplifier et harmoniser la tarification des différents systèmes de transports en commun via une carte de transports unique (Pass-Pass)[3],
    - Mise en place d'une centrale d'information multimodale sur l'ensemble du territoire régional,
    - Réalisation et gestion d'infrastructures de transport collectif concernant au moins deux de ses adhérents (convention spécifique relative aux modalités financières entre Autorités Organisatrices de la Mobilité concernées et le HDF Mobilités).
- Développer les pôles d'échanges intermodaux, en continuant le programme de rénovation de gares et d'aménagement de pôles d'échanges, et en donnant leur place à l'ensemble des modes de rabattement vers les gares (modes doux, transports en commun, …) ;
- Développer l'électromobilité ;
- Mettre en œuvre le plan vélo régional adopté en 2013, qui est orienté sur 3 axes :
    - Développer le vélotourisme, grâce à la mise en œuvre de véloroutes-voies vertes (VVV),
    - Favoriser la pratique quotidienne, notamment via l'aménagement d'abris vélos sécurisés,
    - Inciter au changement de pratique.

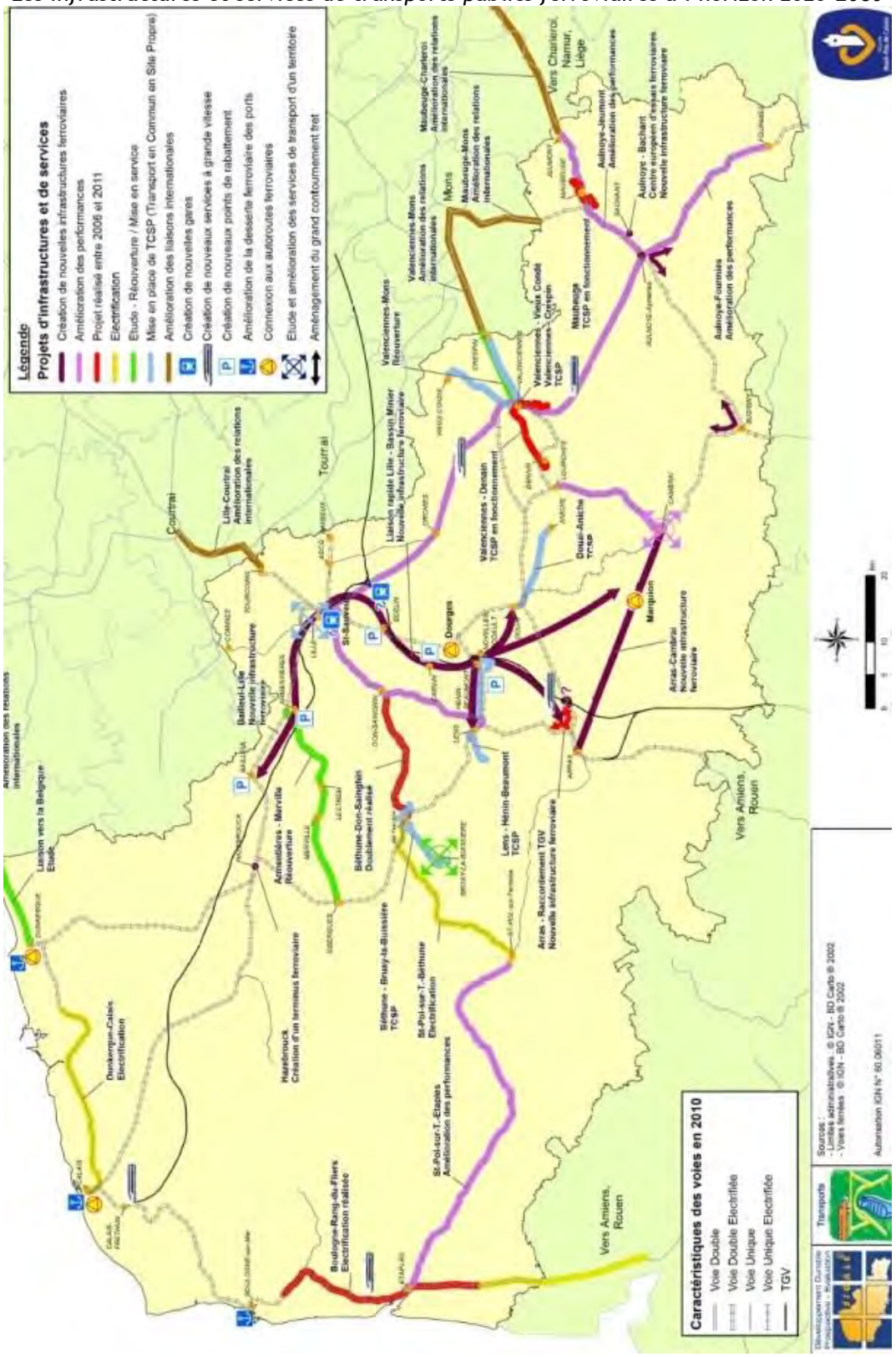
  Il préconise en outre le développement des connexions vélo/Trains Express Régionaux (TER) et affiche, entre autres, l'objectif de 70% des déplacements de 1 à 3 km effectués en modes doux en 2020.

Au-delà de toutes ces orientations qui concernent le territoire de la Communauté urbaine d'Arras, plusieurs projets impactant de près ou de loin le territoire, sont également affichés dans le Schéma Régional des Transports et des Mobilités, notamment :

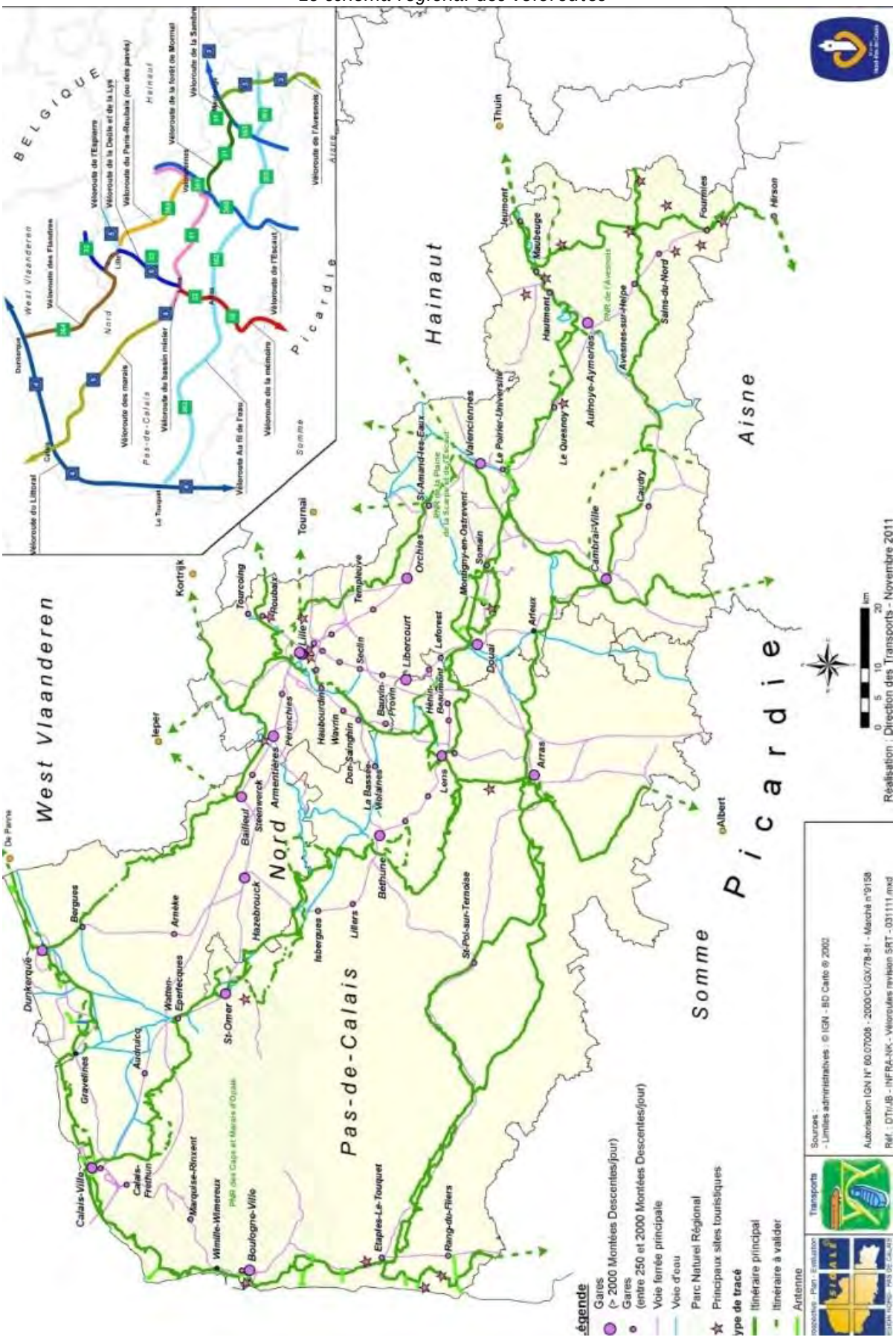
- Un projet de RER (ou TER express) reliant la métropole Lilloise au bassin minier à l'horizon 2025 ;
- Une liaison ferrée entre Arras et Cambrai via Marquion, future plateforme multimodale sur le Canal Seine Nord pour le fret ferroviaire.

[2] Intermodalité : fait d'utiliser plusieurs modes de transport lors d'un déplacement
[3] La Communauté urbaine d'Arras n'adhère pas encore à ce système de billettique

Les infrastructures et services de transports publics ferroviaires à l'horizon 2020-2030



Le schéma régional des véloroutes



2. LE SCHEMA DE MOBILITE DU CONSEIL DEPARTEMENTAL DU PAS-DE-CALAIS

Le Conseil Départemental du Pas-de-Calais a défini son Projet Stratégique Départemental en 2008, qui comprend un schéma de mobilité.

À la suite d'un diagnostic en 2011 qui a souligné la grande diversité de son territoire et des conditions de déplacement des différents bassins de mobilité, le Département a mis en valeur 4 grandes orientations stratégiques :

- Promouvoir la mobilité pour tous,
- Développer l'intermodalité et des systèmes de transport efficaces,
- Proposer des alternatives à l'utilisation de la voiture partout où c'est possible,
- Placer la mobilité au service de l'excellence territoriale du Pas-de-Calais.

Dès lors, pour passer à l'opérationnalité, le Conseil Départemental a décliné ces orientations en 9 axes d'intervention, chacun détaillé en objectifs précis à court, moyen et long termes :

- Des solutions de déplacements pour les moins mobiles : mise en place d'une tarification à 1€ par trajet, maintien de la gratuité pour les scolaires, développement de la mise en accessibilité de l'ensemble de sa flotte des lignes interurbaines.
- Des emplois et des services accessibles sur tous les territoires : implantation de 27 maisons du Département sur le territoire, réflexion sur un Plan de Déplacements d'Administration (PDA) pour le site principal du Département à Arras.
- Un réseau routier départemental qui répond aux besoins d'accessibilité et de développement des territoires : hiérarchie et organisation du réseau en fonction des besoins de développement des territoires, en veillant à la complémentarité et à la continuité des itinéraires entre le réseau départemental et les réseaux urbains.
- De nouveaux services de mobilité en milieu rural : accompagnement à l'émergence de nouveaux services de mobilité, et en particulier le Transport A la Demande (TAD), possibilité pour les usagers d'utiliser certains services spéciaux scolaires, et développement d'une offre de co-voiturage.
- Recourir facilement et en toute sécurité aux modes doux pour les déplacements quotidiens comme pour les loisirs : élaboration d'un schéma cyclable, continu et cohérent avec les schémas locaux.
- Des transports collectifs et une intermodalité renforcés pour améliorer l'accessibilité des territoires.
- Des solutions modernes d'information sur les transports.
- L'accessibilité numérique pour tous les territoires.
- Des partenariats stratégiques pour inscrire le Pas-de-Calais dans les dynamiques euro-régionales : défense, auprès de la SNCF, du maintien d'un niveau d'accessibilité du Pas-de-Calais depuis la gare d'Arras via le TGV, et appui à la mise en place d'une carte de transport unique compatible avec l'ensemble des réseaux régionaux (travaux engagés par le HDF Mobilités).

Néanmoins, dans ce Schéma de Mobilité, aucun enjeu quantitatif n'est renseigné et l'ensemble de ces actions ne bénéficie pas d'une programmation précise et d'un budget dédié.

C. Les autres documents de planification supra communaux traitant de la thématique des transports et de la mobilité

1. LE SCHEMA REGIONAL DU CLIMAT DE L'AIR ET DE L'ENERGIE (SRCAE)

Le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie constitue un cadre stratégique régional pour lutter contre le changement climatique et s'y adapter, ainsi que pour prévenir et réduire la pollution de l'air.
Il identifie le potentiel régional de développement des énergies renouvelables et de récupération d'énergie et, à travers l'évaluation et l'analyse des effets probables du changement climatique en région (élévation du niveau de la mer notamment), il permet de pointer les nécessaires adaptations à enclencher.
Dans la thématique des transports et de la mobilité, quatre grandes orientations sont définies pour le transport de voyageurs :

- Créer les conditions favorables à l'intermodalité et à un développement ambitieux de la marche à pied et de l'usage du vélo ;
- Optimiser et développer l'offre de transports en commun et leur usage par le plus grand nombre ;
- Encourager l'usage des véhicules les moins émetteurs de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques ;
- Limiter l'usage de la voiture et ses impacts en promouvant de nouvelles pratiques de mobilité.

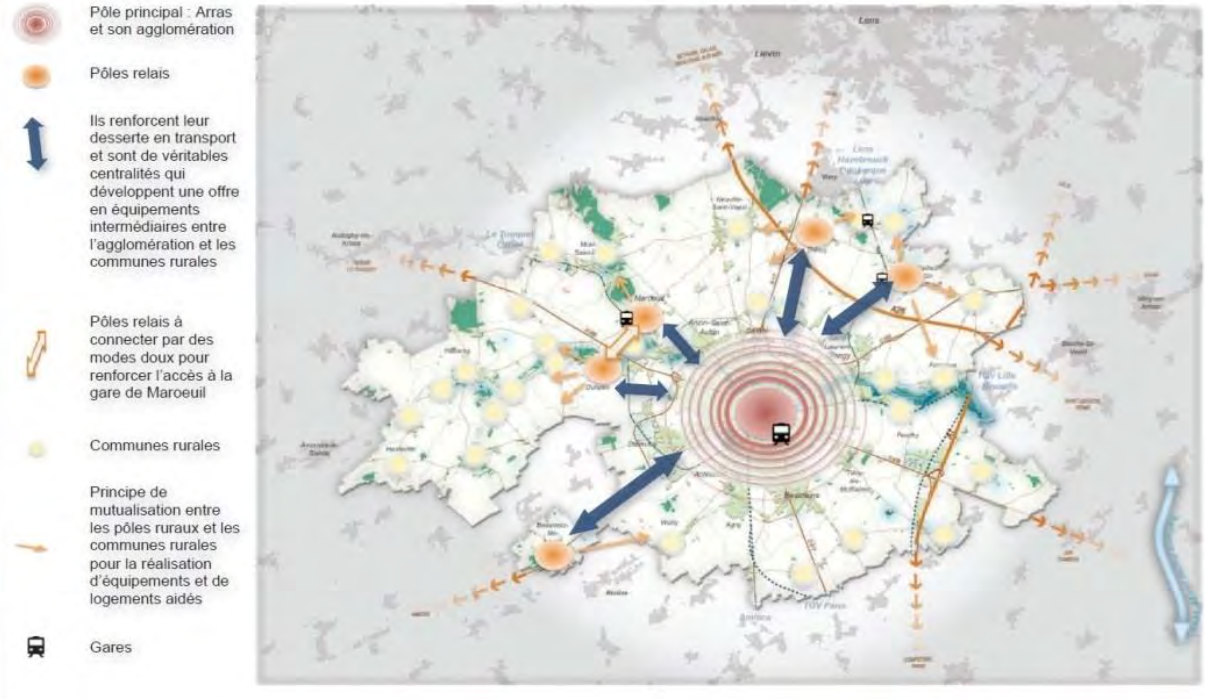
Et trois orientations sont définies pour le transport de marchandises :

- Favoriser les alternatives au transport routier, en développant les capacités de multimodalité et les chaines multimodales sur le territoire régional ;
- Poursuivre et diffuser les démarches d'amélioration de l'efficacité énergétique et de sobriété carbone engagées par les transporteurs routiers ;
- Favoriser des formes de logistique urbaine plus efficaces énergétiquement.

2. LE SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE DE L'ARRAGEOIS (SCOTA)

La mobilité occupe une place importante dans le Schéma de Cohérence Territoriale de la Région d'Arras. La structuration urbaine mise en place dans le Schéma de Cohérence Territoriale, basée sur un pôle principal, la zone urbaine centrale continue de l'agglomération arrageoise et le développement de 5 pôles relais (Maroeuil, Duisans, Beaumetz-les-Loges, Bailleul-Sire-Berthoult et Thélus) doit permettre de structurer et hiérarchiser les orientations retenues en matière de déplacements.

Les orientations du Schéma de Cohérence Territoriale en matière de déplacements



Les grands objectifs de ce Schéma de Cohérence Territoriale en termes de déplacements sont :

- Développer la qualité du cadre de vie et l'attractivité du territoire, de l'agglomération d'Arras comme des autres communes, grâce au développement de l'accès aux mobilités,
- Satisfaire les besoins de mobilité de l'ensemble de la population, tout en mettant en œuvre un véritable report modal au profit des transports collectifs et des déplacements doux,
- Mettre en cohérence l'urbanisation et les possibilités de desserte en transports en commun.

La stratégie des transports et déplacements consiste ainsi à :

- Valoriser et conforter l'étoile ferroviaire arrageoise pour optimiser l'intermodalité : le Schéma de Cohérence Territoriale reprend notamment une proposition de tram-train[4] vers le Louvre-Lens qui n'apparait pas dans le Schéma Régional des Transports et des Mobilités de la Région.
- Fluidifier les entrées de l'agglomération, en particulier l'entrée Nord très sollicitée.
- Diminuer la place de la voiture en ville et exercer un véritable report modal des déplacements vers le transport collectif et les déplacements doux : développer les liaisons douces, assurer les continuités cyclables, renforcer l'attractivité des transports en commun et promouvoir le covoiturage.
- Dans l'agglomération, poursuivre le renforcement des liens entre les grands pôles de densité urbaine, d'emplois et de services, d'équipements structurants, ainsi qu'entre eux et la gare.
- Faciliter les déplacements internes dans l'agglomération et au cœur des villages.
- Prendre en compte les besoins des différents usagers en répondant aux besoins de déplacements des actifs, des scolaires, des demandeurs d'emploi, des touristes et en adaptant l'offre aux différentes temporalités.
- Développer l'offre en transport collectif en secteur rural.

Cette stratégie doit être menée avec les orientations suivantes :

- Engager un véritable report modal pour les flux internes et d'échanges
  La réduction de la part modale de la voiture dans le territoire, au profit d'une offre multimodale articulée autour d'un transport à haut niveau de service, constitue une orientation primordiale. Cela passe par les actions suivantes :
  - Le développement d'une desserte en transports en commun performante : renforcement du cadencement du TERGV[5], implantation d'une nouvelle gare

[4] Tram-train : véhicule dérivé du tramway, apte à circuler sur des voies de tramway et des voies ferrées sans rupture de charge.
[5] TERGV : offre de TER rapide circulant sur les voies TGV, pour le prix d'un billet TER

européenne, valorisation urbaine du hub[6] ferroviaire, mais aussi ouverture d'une ligne ferrée rapide de type urbain entre Arras et Lens (tram-train ou équivalent). La mise en œuvre de cette ligne constituerait un excellent potentiel pour développer 2 arrêts desservant les grands espaces économiques et de loisirs de l'agglomération : la ZI Est, Actiparc et le Val de Scarpe.
Les lignes de transport à Haut Niveau de Service[7] (BHNS) seront également un outil pour renforcer l'attractivité des transports collectifs sur les liaisons internes.
L'amélioration globale de l'offre en transports en commun sur le réseau existant. Il s'agit d'augmenter la vitesse commerciale du réseau de bus par des aménagements urbains appropriés et par une meilleure organisation intermodale.
- Le renforcement de l'intermodalité : via la création de pôles d'échanges attractifs en gare et la mise en correspondance des réseaux pour permettre une complémentarité des modes dans la chaîne des déplacements. Le report modal doit aussi s'initier via une politique de stationnement cohérente et complémentaire avec les transports en commun et l'implantation de parkings-relais[8]….mais aussi par la création de parcs à vélos et la mise en place d'aire de co-voiturage et d'une solution d'autopartage.
De plus, pour accompagner le Canal Seine Nord, il est proposé de créer une liaison ferrée (fret et voyageurs) vers Marquion et Cambrai, permettant d'assurer la desserte ferroviaire de la future plate-forme de Marquion et de valoriser le pôle d'excellence agro-alimentaire Arras/Cambrai.
- La promotion des modes doux pour limiter la place et l'usage de la voiture en ville et développer les liens sociaux et la convivialité via une redistribution de l'espace public en faveur des modes doux et collectifs.
Dans l'agglomération, la réorganisation du maillage viaire, liée notamment à l'aménagement de nouvelles rocades, permet d'envisager de nouveaux usages et la transformation d'axes routiers très fréquentés en axes pacifiés :

- requalification des boulevards d'Arras avec l'insertion d'un réseau de transport à haut cadencement, de pistes cyclables et de trottoirs généreux à destination des piétons,
- aménagement en boulevards urbains des grandes pénétrantes sur Arras (notamment les RD260 et RD917).

De plus, l'amélioration des liaisons piétonnes et cyclables aux abords des gares et vers les centres villes constitue un axe prioritaire. A Arras, cette problématique se conjugue à une réflexion à mener sur le franchissement des voies SNCF autour de la gare, qui créent un effet d'étranglement et ne facilitent pas la pratique des modes doux.

- Hiérarchiser et réaménager le réseau routier

- Résorber les points durs routiers et anticiper la réalisation de nouvelles infrastructures :
  - via l'aménagement d'un nouvel accès à la ZI Est depuis la RD939, qui offrira un point d'entrée supplémentaire à ce pôle d'activités majeur,
  - via la création d'une rocade sud reliant la RN25 à la RD60,
  - via la mise à 2x2 voies de la rocade ouest (RN25) entre la RD939 et la RN17 afin de gérer de manière optimale les flux de transit.
- Aménager en boulevard urbain les grandes pénétrantes sur Arras, notamment la RD917 à Saint-Nicolas.
- Requalifier les boulevards d'Arras.

- Assurer une cohérence entre desserte et urbanisation

- Développer les capacités urbaines à proximité des gares. Autour de la gare d'Arras, les densités existantes de bâti sont élevées et le projet de création d'un quartier

[6] Hub : point central, nœud principal, d'un réseau de transport
[7] Bus à Haut Niveau de Service : ligne de bus circulant partiellement ou totalement sur une voie dédiée (site propre) avec d'éventuels systèmes de priorités aux carrefours et bénéficiant d'une fréquence et d'un cadencement élevés.
[8] Parkings-relais : parking situé en entrée de ville associé à un rabattement vers une offre de transports en commun (bus, tramway, …), dans l'objectif de limiter la place de la voiture en ville.

d'affaires incluant des logements en lien avec le pôle gare doit contribuer à renforcer la proximité des populations avec l'accès au transport ferré.
- Densifier prioritairement aux abords des futurs axes de Transports en Commun en Site Propre (TCSP).
- Lier l'urbanisation nouvelle ou grand projet de renouvellement urbain à la qualité de desserte en transports en commun : 4 secteurs de grands projets de renouvellement urbain dans l'agglomération (La citadelle, Arras ouest, le quartier Val de Scarpe - Saint Michel - Nouvelles Résidences, le secteur des 4 As) ont vocation à faire émerger ou consolider des centralités urbaines. Afin de se développer en cohérence avec le tissu existant et faciliter les échanges inter quartiers, ils devront bénéficier d'un niveau de transport performant et de parcours continus de liaisons douces.

- Assurer une meilleure gestion du stationnement.
- Améliorer l'accessibilité du territoire par la mise en place de services de transport à la demande.
- Réaliser le Plan de Déplacements Urbains.
- Equiper tout le territoire en Très Haut Débit, selon les orientations du schéma de développement numérique de la Communauté urbaine d'Arras.

D. Un premier Plan de Déplacements Urbains élaboré en 2000 partiellement mis en œuvre

La Communauté urbaine d'Arras a élaboré un Plan de Déplacements Urbains (PDU) volontaire en 2000, sur son périmètre de l'époque (21 communes). Trois niveaux d'enjeux et objectifs avaient été définis.

1. ENJEUX REGIONAUX ET OBJECTIFS POURSUIVIS

Le Plan de Déplacements Urbains avait identifié les enjeux régionaux suivants :
- Reporter le trafic de transit en dehors de la zone urbaine dense ;
- Faciliter l'accès aux principales zones d'activités ;
- Favoriser le report modal vers les transports collectifs.

Préconisations et actions inscrites pour y répondre :
- Réaliser la rocade Est ;
- Augmenter la capacité de la rocade Nord ;
- Augmenter l'offre et la fréquence du réseau interurbain (bus et fer) ;
- Créer de nouvelles dessertes ferrées (ZI Est, Dainville, Achicourt) ;
- Créer un pôle multimodal autour de la gare ;
- Créer une politique de stationnement adaptée dans le centre-ville d'Arras (parkings-relais, limitation des pendulaires…) ;
- Inciter aux plans de déplacements d'entreprise.

Sur les 8 actions inscrites au Plan de Déplacements Urbains de 2000 pour répondre aux enjeux et objectifs régionaux, 4 n'ont pas été réalisées et 4 autres sont partiellement réalisées ou en cours d'étude/réalisation (cf. tableau ci-après).

Actions inscrites au PDU de 2000	Bilan réalisé en 2006	Bilan réalisé en 2014
Créer une rocade Est	Action non réalisée mais envisagée pour 2010	Etude réalisée mais action non réalisée (contrainte forte liée au PPRT de l'usine CECA)
Augmenter les capacités de la rocade Nord	Action non réalisée mais envisagée sans échéance fixée	Action inscrite dans le contrat territorial de développement durable signé avec le CG 62, sans échéance fixée.
Augmenter l'offre et la fréquence du réseau interurbain - bus	- Des aménagements sont en cours pour améliorer la politique tarifaire, la politique commerciale et la communication. Par ailleurs, les lignes urbaines sont désormais hiérarchisées. Mais le temps d'attente reste long et le projet de navette de centre-ville a été abandonné.	La nouvelle Délégation de Service Public entrée en vigueur en janvier 2012 a développé l'offre (mise en place du cadencement et de lignes de Transport à la Demande - TAD). Par ailleurs, un site Internet a été mis en place afin d'améliorer la communication et l'information des usagers. Enfin, des expérimentations de navettes gratuites ont été lancées ("Ma Citadine" et "Hospitadine") afin d'améliorer la desserte du centre-ville d'Arras et de diminuer les problématqiues de stationnement en coeur de ville ou au centre hospitalier. Néanmoins, si l'offre générale des bus a été améliorée, plusieurs lignes présentent encore un manque de fréquence et d'amplitude horaires.
Augmenter l'offre et la fréquence du réseau interurbain - fer	Des TER-GV ont été mis en place dans le sens Arras-Lille (le sens Lille-Arras reste à confirmer) et il est désormais possible de transporter gratuitement son vélo dans les TER. Par ailleurs,les correspondances train/bus sont assurées le matin. Mais la desserte des haltes secondaires reste très limitée.	L'offre TER est bien développée (TER-GV vers Lille, cadencement…), notamment au départ d'Arras. Mais la desserte des haltes secondaires reste très limitée: surtout pour Farbus, Bailleul et Boisleux au Mont (qui a intégré la CUA). Enfin, la halre ferrée d'Achicourt a été fermée (elle fonctionnait encore en 2006) et 2 TGV au départ de Paris vers Arras sont menacés de suppression.
Créer de nouvelles dessertes ferrées	Aucune nouvelle desserte n'a été créée mais une desserte est néanmoins en projet pour la zone Actiparc.	Aucune nouvelle desserte n'a été crée et les projets de nouvelles dessertes ne sont plus étudiés.
Créer un pôle multimodal autour de la gare	Etude pour la création d'un parking vélo. En complément, des parkings-relais P+train ont été aménagés (mais sont accessibles gratuitement à tous les automobilistes) et des travaux sont en cours pour permettre l'accès des personnes à mobilité réduite à la gare (aménagement d'ascenseurs...)	Le pôle regroupe la gare routière, la gare interurbaine et un parking vélo. Mais ces espaces restent "éclatés" et sans véritable liens ni jalonnements entre eux. Par ailleus, les parkings-relais P+train gratuits sont aujourd'hui saturés dès les heures de pointe du matin.
Créer une politique de stationnement adaptée	L'offre de stationnement a augmenté de 10% en centre-ville. De plus, des parkings gratuits ont été créés en périphérie (2 200 places) pour accueillir les pendulaires et visisteurs. Par ailleurs, il manque les 5 parkings-relais P+bus qui avaient été préconisés et dans l'hyper centre et les places limitées à 1h40 sont passées à 2h.	La limitation du stationnement des pendulaires reste à améliorer. Les parkings+marche (Crespel, Crinchon,…) remplissent ce rôle, mais le nombre important de places gratuites sur les boulevards et en hyper-centre freinent leur dynamisme et limitent leur taux d'occupation. De plus, le stationnement en centre-ville d'Arras ou à proximité immédiate reste facilité, peu onéreux et mis en avant par une campagne de communication Ville. Cela n'incite pas au report modal, à l'utilisation des transports en commun, ou à l'utilisation des parkings-relais pour du stationnement de courte durée.
Inciter aux plans de déplacements d'entreprises	Aucune action n'a été mise en place	Aucune action n'a été mise en place

Action réalisée

Action partiellement réalisée ou en cours d'étude/réalisation

Action non réalisée

2. ENJEUX COMMUNAUTAIRES ET OBJECTIFS POURSUIVIS

En complément des enjeux régionaux, le Plan de Déplacements Urbains avait identifié les enjeux communautaires suivants :

- Favoriser l'utilisation des transports collectifs et diminuer la place de la voiture en ville ;
- Permettre des échanges est-ouest en dehors de la zone urbaine dense ;
- Sécuriser les secteurs accidentogènes.

Préconisations et actions inscrites pour y répondre :

- Créer une offre de transports collectifs adaptée au milieu rural ;
- Créer une politique de stationnement adaptée dans le centre-ville d'Arras (parkings-relais, limitation des pendulaires…) ;
- Créer une rocade Est ;
- Mettre en place des aménagements sécurisés sur le réseau primaire (Tilloy-lès-Mofflaines, Mercatel, Thélus).

Sur les 4 actions inscrites au Plan de Déplacements Urbains de 2000 pour répondre aux enjeux et objectifs communautaires, une seule a été entièrement réalisée (cf. tableau ci-après).

Actions inscrites au PDU de 2000	Bilan réalisé en 2006	Bilan réalisé en 2014
Créer une offre en transports en commun adaptée au milieu rural	Le Transport à la Demande (TAD) a été progressivement mis en place	Une nouvelle offre de Transport à la Demande renforcée (nouveau réseau et nouvelles dessertes) a été mise en place en 2012 dans le cadre de la nouvelle Délégation de Service Public. Elle s'est accompagnée d'une campagne de communication importante.
Créer une politique de stationnement adaptée	L'offre de stationnement a augmenté de 10% en centre-ville. De plus, des parkings gratuits ont été créés en périphérie (2 200 places) pour accueillir les pendulaires et visiteurs. Par ailleurs, il manque les 5 parkings-relais P+bus qui avaient été préconisés et dans l'hyper centre et les places limitées à 1h40 sont passées à 2h.	La limitation du stationnement des pendulaires reste à améliorer. Les parkings+marche (Crespel, Crinchon,…) remplissent ce rôle, mais le nombre important de places gratuites sur les boulevards et en hyper-centre freinent leur dynamisme et limitent leur taux d'occupation. De plus, le stationnement en centre-ville d'Arras ou à proximité immédiate reste facilité, peu onéreux et mis en avant par une campagne de communication Ville. Cela n'incite pas au report modal, à l'utilisation des transports en commun, ou à l'utilisation des parkings-relais pour du stationnement de courte durée.
Créer une rocade Est	Action non réalisée mais envisagée pour 2010	Etude réalisée mais action non réalisée (contrainte forte liée au Plan de Prévention des Risques Technologiques de l'usine CECA)
Mettre en place des aménagements sécurisés sur le réseau primaire	L'axe Tilloy-Arras a été requalifié (route de Cambrai) mais uniquement sur la commune d'Arras et le contournement de Thélus est en cours de réalisation. En complément, plusieurs aménagements viaires ont été mis en place sur la commune d'Arras afin de limiter la vitesse.	Le contournement de Thélus est réalisé et les centres urbains de Tilloy et de St-Nicolas ont été sécurisés par l'implantation de feux tricolores. En revanche, les aménagements prévus à Mercatel n'ont pas été réalisés.

3. ENJEUX A L'ECHELLE DES ZONES URBAINES DENSES

Le Plan de Déplacements Urbains avait identifié les enjeux locaux suivants, liés aux zones urbaines denses :

- Conforter l'urbanisation actuelle avec le développement de modes alternatifs à la voiture particulière ;
- Construire un véritable réseau pour les transports en commun et les deux roues ;
- Définir les principales mesures d'accompagnement (hiérarchisation du réseau viaire, politique de stationnement…).

Préconisations et actions inscrites pour y répondre :

- Améliorer fortement le réseau de transports en commun ;
- Développer le réseau cyclable et améliorer la place des piétons ;
- Organiser les circulations pour inciter à l'usage de la rocade ;
- Mettre en place une politique de stationnement pour favoriser les résidents et le stationnement de courte durée ;
- Reporter le trafic de transit sur les boulevards et garder une bonne accessibilité au centre-ville pour les transports en commun, les voitures particulières « utiles » et les livraisons.

Sur les 6 actions inscrites au Plan de Déplacements Urbains de 2000 pour répondre aux enjeux et objectifs de la zone urbaine dense, une seule a été entièrement réalisée, 4 ont été partiellement réalisées ou sont encore en cours d'étude/de réalisation et 1 n'a pas été réalisée.

Actions inscrites au PDU de 2000	Bilan réalisé en 2006	Bilan réalisé en 2014
Améliorer fortement le réseau de transports en commun	Les lignes urbaines sont désormais hiérarchisées et plusieurs aménagements de voirie en faveur des transports en commun ont été réalisés sur la commune d'Arras (couloir bus sur l'axe Ernestale/Gambetta, priorité sur plusieurs carrefours…).	La nouvelle Délégation de Service Public entrée en vigueur en janvier 2012 a développé l'offre (mise en place du cadencement et de lignes de transport à la demande). Par ailleurs, un site Internet a été mis en place afin d'améliorer la communication et l'information des usagers. Enfin, des expérimentations de navettes gratuites ont été lancées ("Ma Citadine" et "Hospitadine") afin d'améliorer la desserte du centre-ville d'Arras et de diminuer les problématiques de stationnement en coeur de ville ou au centre hospitalier. Néanmoins, si l'offre générale des bus a été améliorée, plusieurs lignes présentent encore un manque de fréquence et d'amplitude horaires.
Développer le réseau cyclable	Quelques voies cyclables ont été réalisées lors du nouveau plan de circulation du centre-ville. Mais les aménagements réalisés sont ponctuellement étroits, discontinus et peu sécurisés. Même si des aménagements ont été actés, le réseau souffre d'un problème de cohérence et de continuité des aménagements.	Un plan vélo a été instauré en 2009 avec un programme annuel de réalisations. Ainsi il est à noter le développement de quelques aménagements de voirie en faveur des cyclistes (contre-sens cyclables, sas…). Plusieurs espaces de stationnement vélos ont été créés (à proximité de la gare et du centre-ville d'Arras notamment), mais le réseau souffre toujours d'un problème de cohérence et de continuité des aménagements et le stationnement reste globalement insuffisant.
Améliorer la place des piétons	Plusieurs trottoirs ont été élargis en centre-ville lors de la mise en place du nouveau plan de circulation. Cependant le secteur piétonnier de la Ville-Centre n'a pas été élargi et de nouvelles zones semi-piétonnes n'ont pas été développées.	Une zone semi-piétonne a été aménagée sur la place des Héros avec une diminution de l'espace dédié aux voitures (stationnement moins important et zone partagée). Par ailleurs, le piéton est désormais mieux pris en compte au sein de la Ville-Centre avec le passage en zone 30 de tout le centre-ville.
Organiser les circulations pour inciter à l'usage de la rocade	Les axes Dainville-Arras et Beaurains-Achicourt-Aras ont été réaménagés pour limiter le trafic de transit. Mais plusieurs barreaux routiers sont encore absents.	L'absence de barreau est limite la mise en place de cette action. Néanmoins, la situation pourra être partiellement améliorée avec la réalisation à court/moyen terme de la rocade sud et fortement améliorée à plus long terme si le barreau est était réalisé.
Mettre en place une politique de stationnement pour favoriser les résidents et le stationnement de courte durée	Aucune action n'a été mise en place en faveur des résidents. Par ailleurs, dans l'hyper-centre, les places limitées à 1h40 sont passées à 2h.	Aucune action n'a été mise en place en faveur des résidents. Par ailleurs, une étude stationnement a été réalisée par la Ville d'Arras mais peu d'actions ont été mises en place.
Reporter le trafic de transit sur les boulevards et garder une bonne accessibilité au centre-ville	Des aménagements ont été réalisés en centre-ville en lien avec le nouveau plan de circulation, sur les axes Doumer-Bérégovoy et Aubert-Gambetta. Par ailleurs, plusieurs zones 30 ont été aménagées par la Ville et la CUA. Pour les livraisons, plusieurs places dédiées ont été aménagées, notamment sur les axes commerçants. Cependant, peu d'éléments permettent d'évaluer cette politique.	En terme de circulation, peu d'aménagements ont été réalisés. Pour les livraisons, il existe toujours peu d'éléments pour permettre une évaluation de la politique livraison à l'échelle du centre-ville d'Arras.

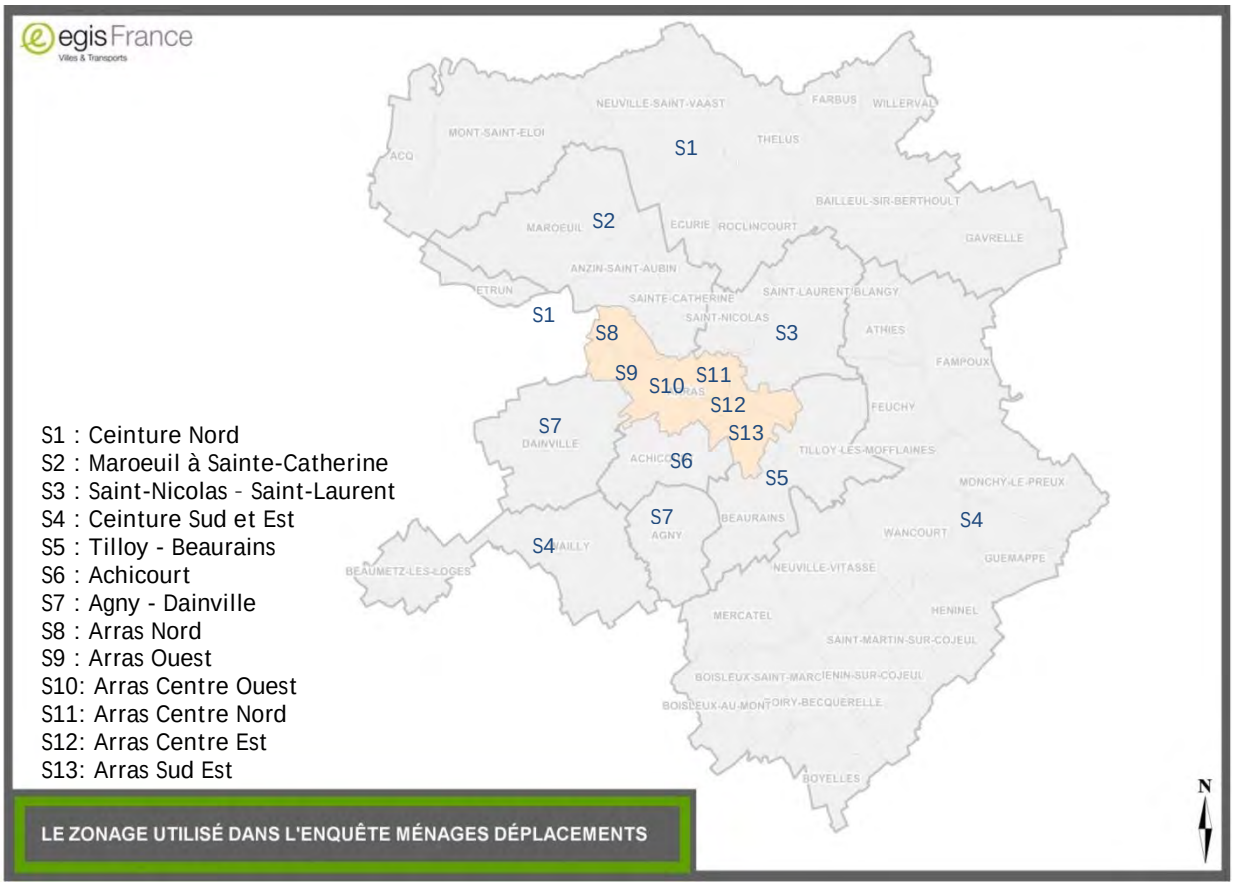
III. Des habitants plutôt mobiles et aux profils de déplacements variés

La mobilité des arrageois a été analysée via les données de l'Enquête Déplacements Villes Moyennes (EDVM) réalisée début 2014 auprès des habitants de la Communauté Urbaine d'Arras.

L'Enquête Déplacements Villes Moyennes (EDVM) est une enquête permettant de connaître les habitudes de déplacements des habitants d'un territoire, selon une méthodologie nationale des Enquêtes Ménages Déplacements définie par le Centre d'Etudes et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement (CEREMA) et adaptée aux villes moyennes.
L'enquête a été élaborée par la Communauté urbaine d'Arras sur la base d'entretiens téléphoniques auprès de 1 875 ménages représentatifs de la population des 39 communes du territoire au sein desquels une ou deux personnes de 11 ans et plus ont été interrogées.
Au total, ce sont 2 220 habitants qui ont été questionnés sur leurs déplacements réalisés la veille (du lundi au vendredi, hors jours fériés et vacances scolaires), ce qui donne ainsi une excellente photographie des pratiques et habitudes de déplacement des résidents du territoire.
Le territoire de la Communauté urbaine d'Arras a été découpé en 13 secteurs qui constituent l'échelle la plus fine de restitution des résultats. Ces secteurs, homogènes en termes de nombre d'habitants, ont été répartis de la façon suivante :

- 6 secteurs sur Arras et ses quartiers : Nord, Centre Nord, Ouest, Centre Ouest, Centre Est, Sud Est ;
- 7 secteurs périphériques : 3 secteurs Nord, 2 secteurs Sud Est et 2 secteurs Sud.

Ces résultats exposés dans ce présent chapitre doivent être analysés avec précaution car ils ne concernent que les habitants de la Communauté urbaine d'Arras. Or, l'agglomération attire quotidiennement de nombreux travailleurs ou scolaires habitant les territoires voisins qui ne sont donc pas pris en compte dans les chiffres présentés.



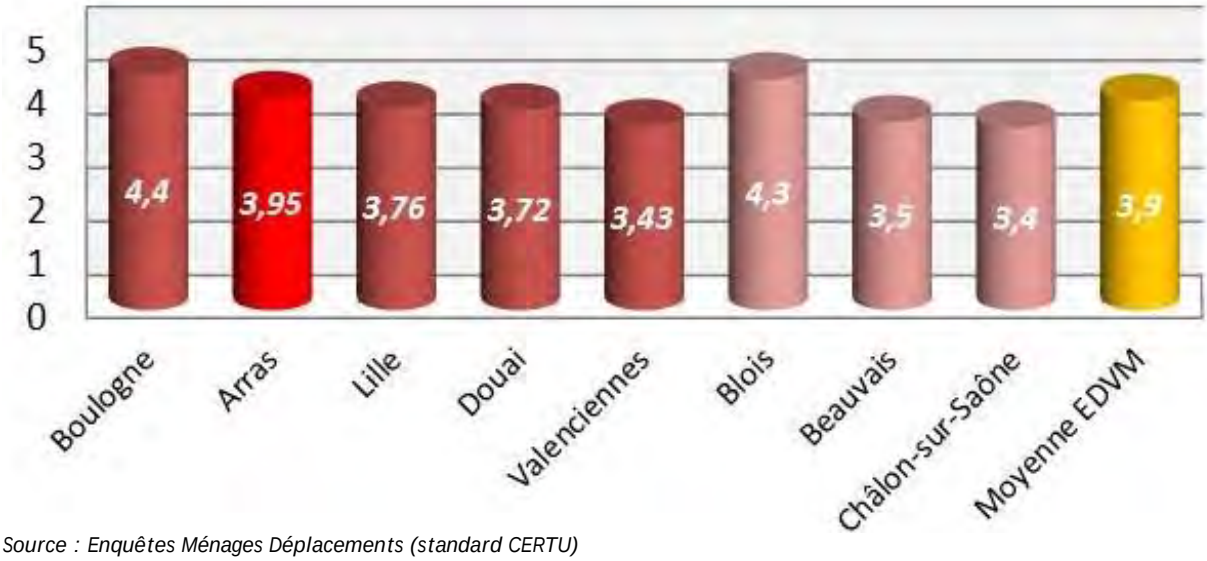
A. Les caractéristiques des déplacements des habitants

1. UNE POPULATION PLUTOT MOBILE

Selon les résultats de l'Enquête Déplacements Villes Moyennes, au cours d'un jour moyen de semaine, la population âgée de 11 ans ou plus résidant dans la Communauté urbaine d'Arras effectue 338 860 déplacements, ce qui représente une moyenne de 3,95 déplacements par jour et par personne.

Ce nombre moyen de déplacements quotidiens (3.95) est plutôt au-dessus de la moyenne observée sur les agglomérations prises en comparaison (dans et hors de la région). Par exemple, les habitants de l'agglomération de Chalon-sur-Saône n'effectuent que 3.4 déplacements par jour. Les habitants de la Communauté urbaine d'Arras sont donc plutôt mobiles.

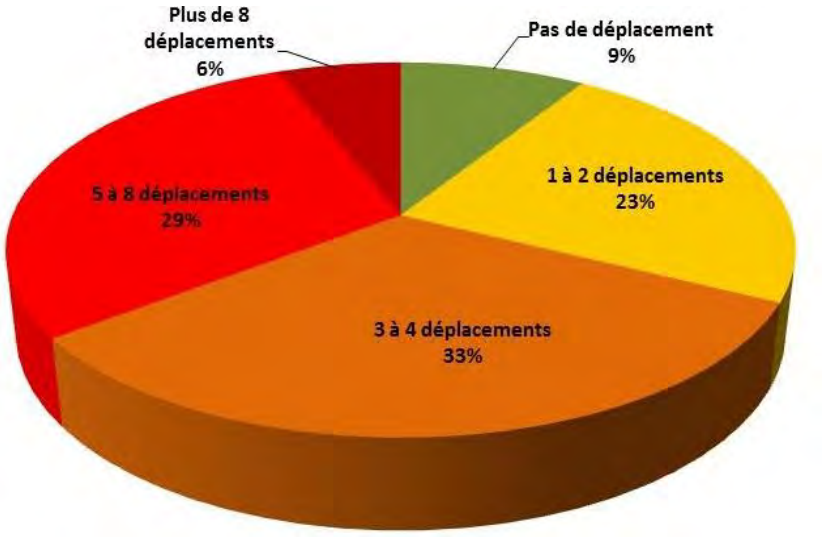
Comparaison du nombre de déplacements par personnes et par jour



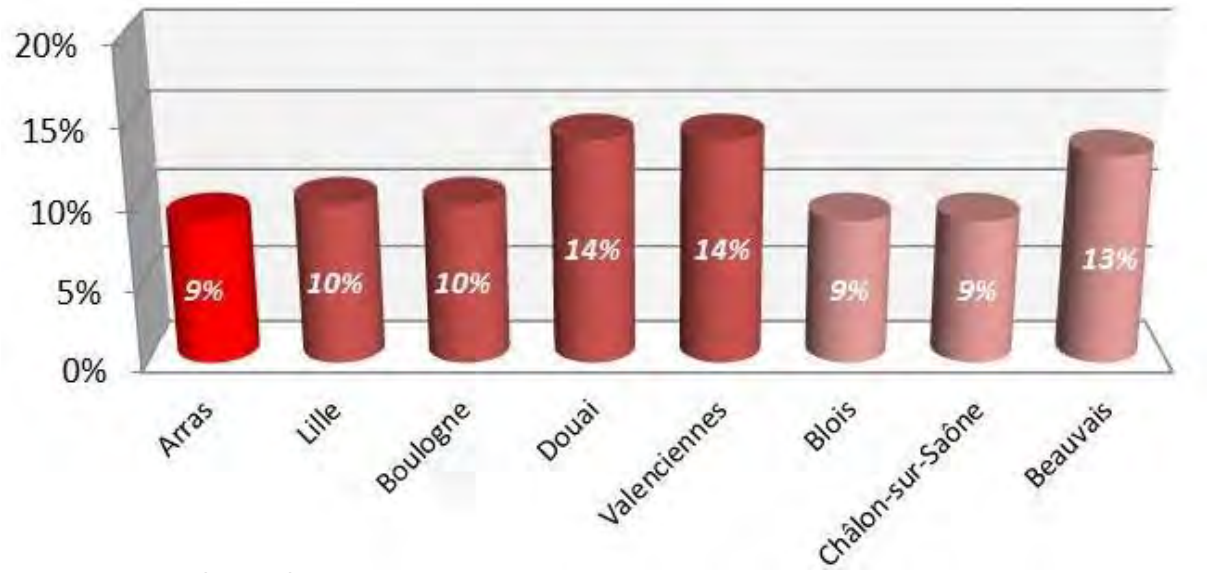
Source : Enquêtes Ménages Déplacements (standard CERTU)

La mobilité n'est cependant pas homogène d'une personne à une autre :

- 9% des personnes ne se déplacent pas,
- 35% effectuent plus de 5 déplacements par jour.



Comparaison du taux de personnes qui ne se déplacent pas

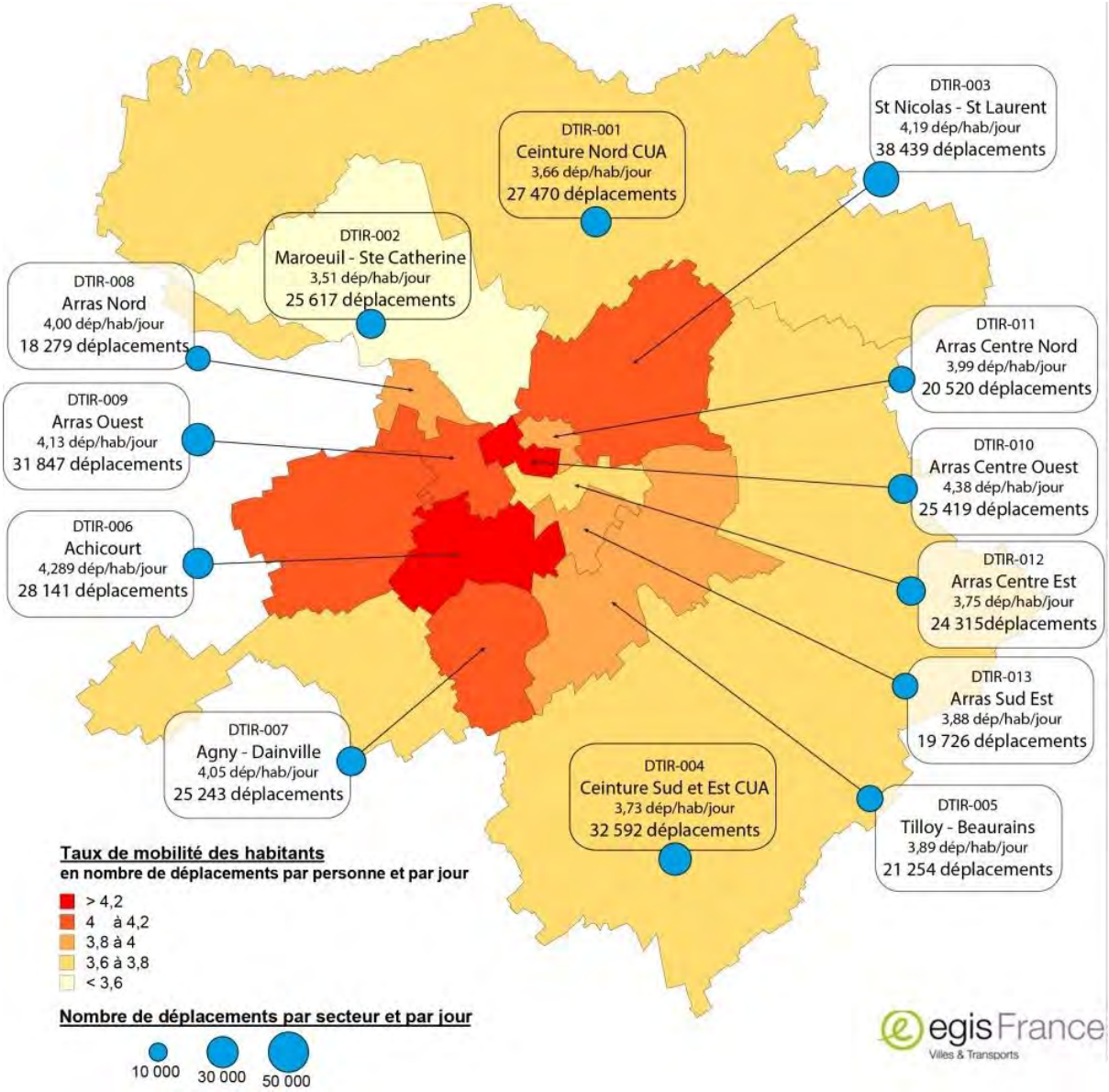


Source : Enquêtes Ménages Déplacements (standard CERTU)

Le pourcentage de personnes qui ne se déplacent pas (9%) est relativement faible sur le territoire, confirmant la forte mobilité des habitants. En effet, pour des agglomérations comme Valenciennes, Beauvais, ou Douai, cette part atteint les 13-14%.

De même, la mobilité n'est géographiquement pas homogène sur le territoire de la Communauté urbaine d'Arras. Globalement, les habitants des secteurs urbains se déplacent plus quotidiennement que ceux des zones plus rurales. Les achicouriens effectuent par exemple 4.28 déplacements quotidiens alors que les habitants des communes rurales réalisent environ 3.7 déplacements quotidiens.
Au sein d'Arras intra-muros, ce sont les habitants du secteur « Arras Centre Ouest » qui se déplacent le plus (4.38 déplacements quotidiens) alors que ceux du secteur « Arras Centre Est » connaissent la mobilité la plus faible (3.75 déplacements) de la ville. Ces différences s'expliquent, notamment par la présence de personnes qui se déplacent très peu dans ce secteur, comme les personnes âgées et les demandeurs d'emplois.

Taux de mobilité des habitants par secteurs - la mobilité quotidienne des habitants



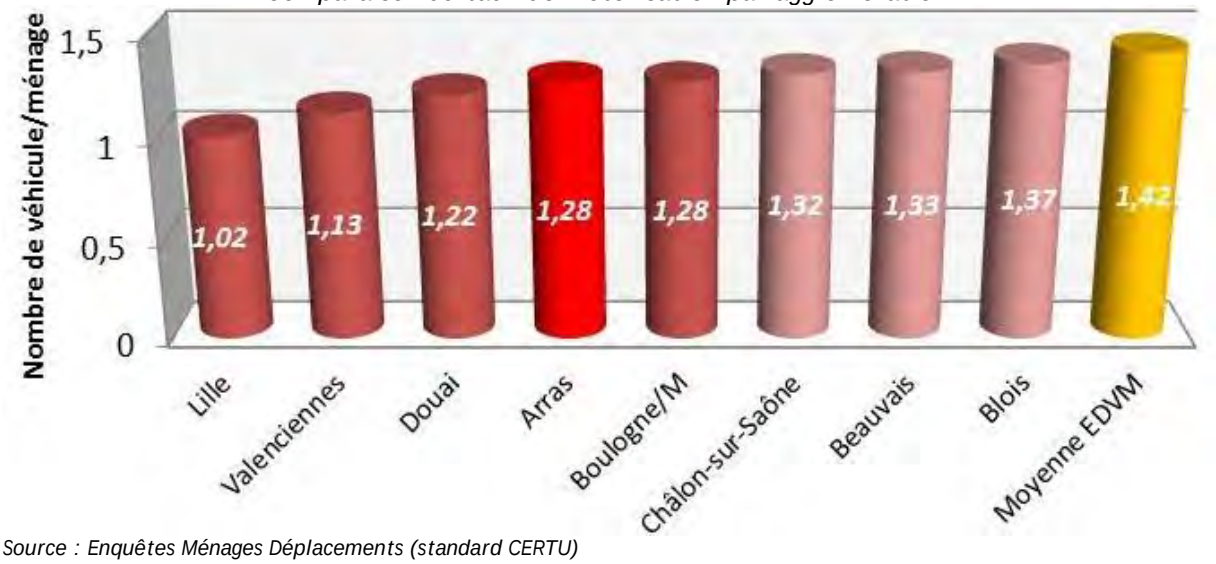
Source : EDVM de la CUA (2014)

2. UNE MOTORISATION MODEREE DES MENAGES

a. La situation actuelle

Les habitants de la Communauté urbaine d'Arras possèdent une moyenne d'1,28 véhicule par ménage. Le territoire a un taux de motorisation[9] moyen relativement maîtrisé par rapport aux territoires pris en comparaison (identique à Boulogne/Mer, inférieur à Blois ou Beauvais).

Comparaison du taux de motorisation par agglomération

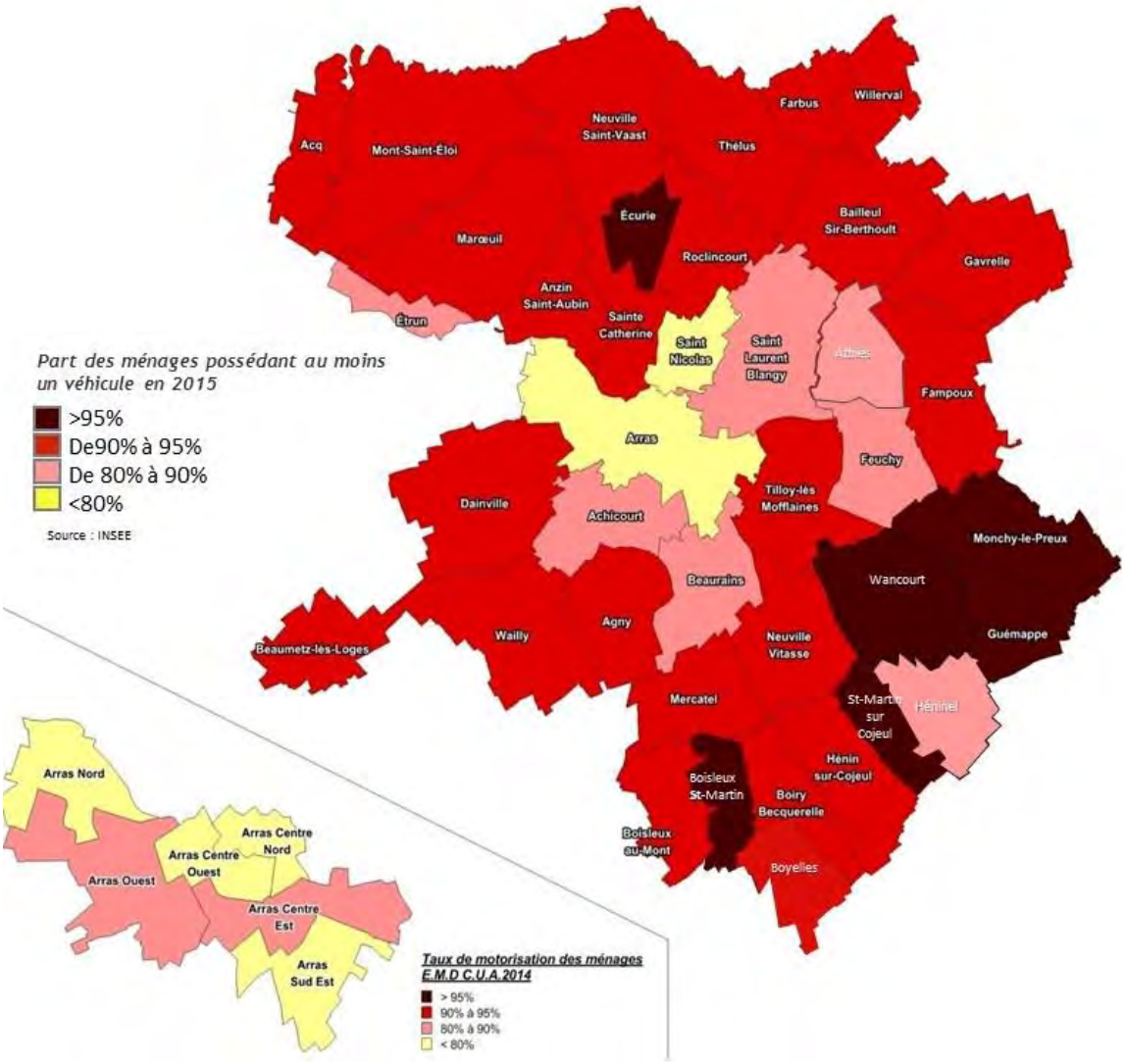


Source : Enquêtes Ménages Déplacements (standard CERTU)

La motorisation des ménages peut également s'évaluer par le pourcentage de ménages ayant au moins un véhicule à disposition. Ce pourcentage renseigne notamment la part des ménages qui ne possède pas d'automobile et qui est dépendante des transports collectifs ou des modes doux.
Arras et Saint-Nicolas sont les communes les plus concernées par cette problématique (plus d'1/5 des ménages n'ont pas de véhicule).
Pour Arras, ce taux est moins problématique pour les quartiers centraux, qui bénéficient d'une offre de services conséquente et d'une bonne desserte en transports en commun (bus et gare d'Arras). En revanche le secteur d'Arras Nord, plus éloigné du cœur de la commune, risque de « s'isoler » si on ne maintient pas une offre de transport collectif adaptée.
A l'exception de ces deux communes spécifiques, dans la grande majorité du reste du territoire, plus de 90% des ménages possèdent au moins un véhicule.

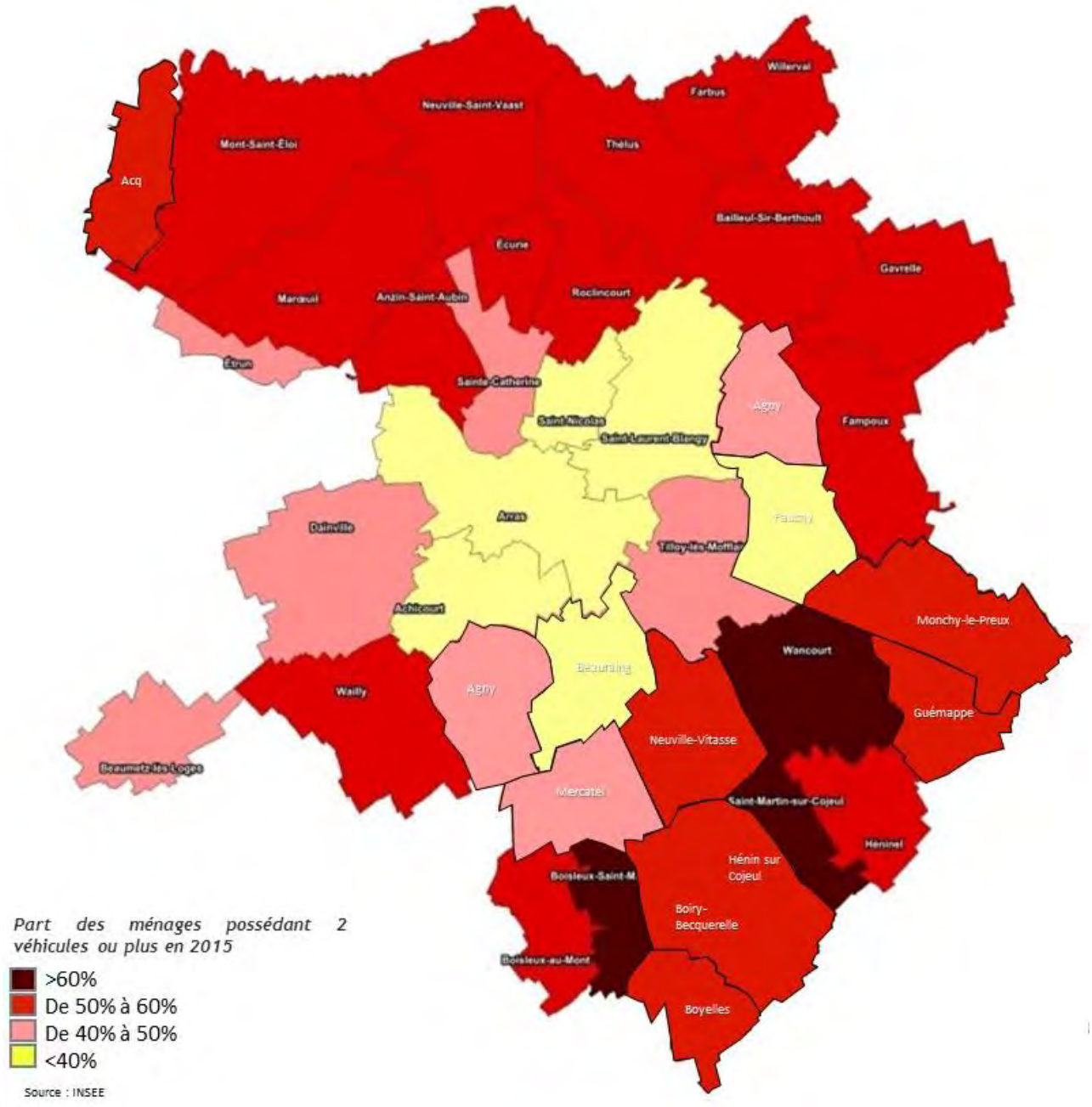
[9] Taux de motorisation : au moins un véhicule disponible au sein du ménage

Part des ménages possédant au moins un véhicule



Source : INSEE 2011

La multimotorisation des ménages



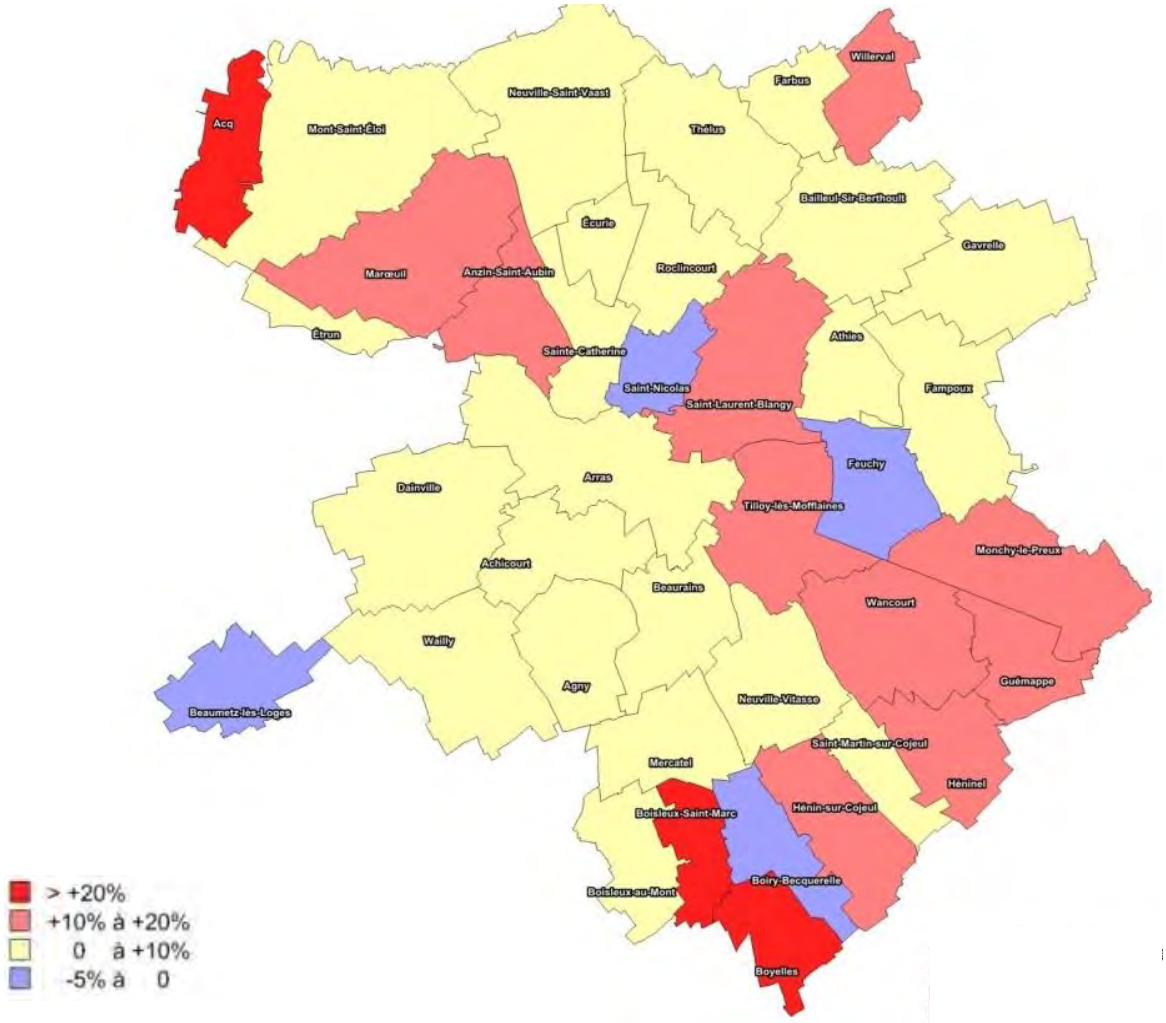
La multi motorisation des ménages (fait de posséder plusieurs véhicules automobiles) suit les mêmes tendances que les données globales concernant la motorisation. Globalement, la multi motorisation est plus forte en milieu rural, là où la dépendance à l'automobile est la plus importante (plus longues distances à parcourir au quotidien, faiblesse de l'offre de transports en commun, …).

b. Une évolution maitrisée

L'évolution du nombre de véhicules par ménage a peu évolué ces dernières années. Le territoire de la Communauté urbaine d'Arras est passé d'un taux global de 76% de motorisation en 2006 à un taux de 81% en 2015[10]. Suivant la même tendance, le taux de multi motorisation est passé de 28% à 30%.

C'est dans les communes les plus éloignées du cœur d'agglomération, au nord-ouest et au sud-est, que la multi motorisation se développe le plus.
A l'inverse, pour Arras, la part des ménages ayant au moins un véhicule a peu évolué (+1% depuis 2006). De même, le taux de multi motorisation n'évolue pas.

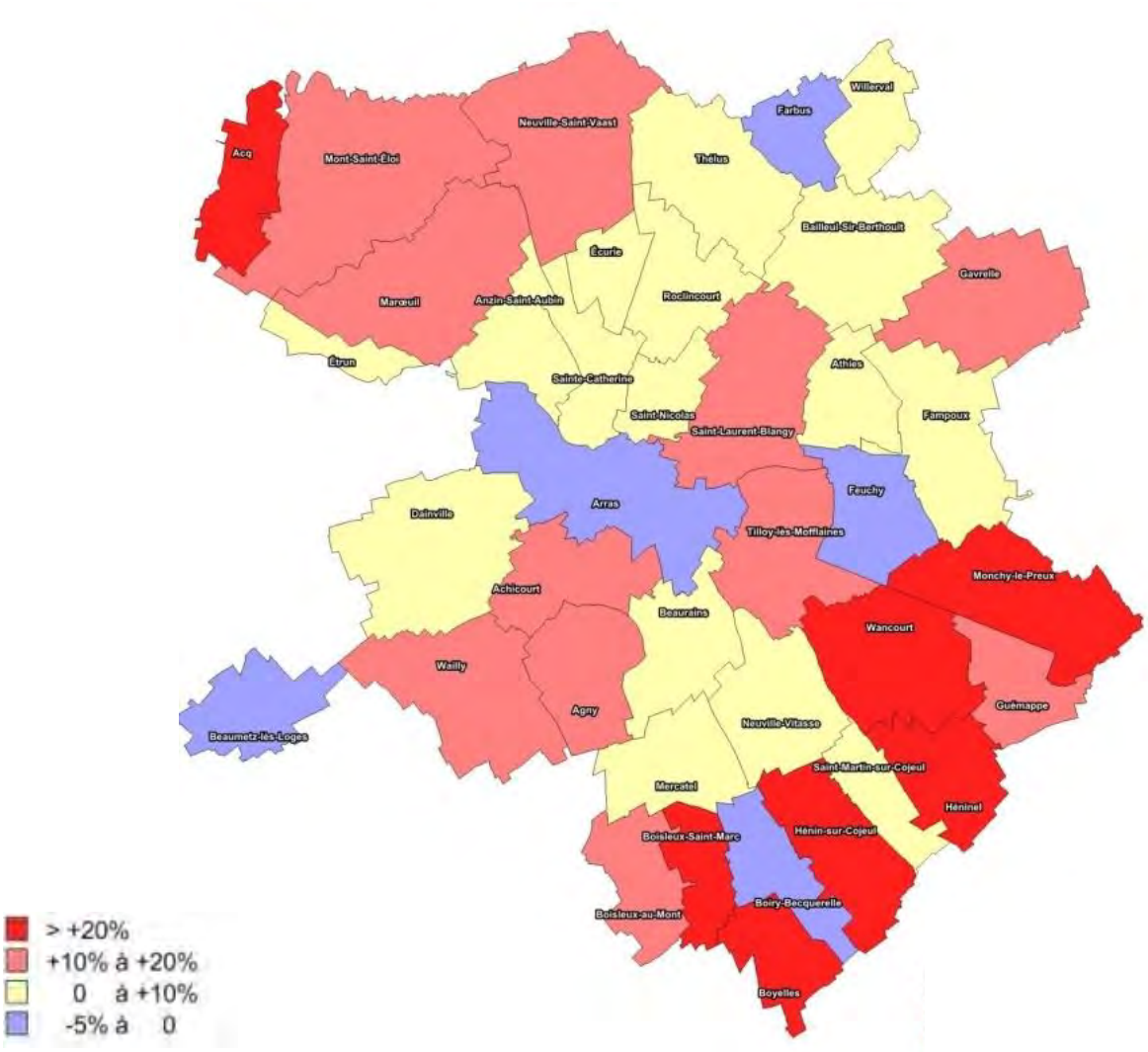
Evolution de la motorisation des ménages



Source : INSEE 2006 et 2011

[10] Source : INSEE

Evolution de la multi motorisation des ménages



Source : INSEE 2006 et 2011

3. UN PARC DE VEHICULES MAJORITAIREMENT DIESEL

D'après les résultats de l'enquête ménages, la population de la Communauté urbaine d'Arras dispose d'un peu plus de 48 000 véhicules (pour 44 797 ménages en 2010[11]).
La moyenne d'âge des véhicules est de 7,6 ans, ce qui est un peu plus jeune que la moyenne nationale (8,3 ans en 2013).

64% du parc automobile des habitants est composé de véhicules diesel, ce qui est supérieur à la moyenne nationale (61.7% en 2013)[12]. Cette surreprésentation des véhicules diesel
Il est à noter que 5% des véhicules fonctionnent au gaz et une « percée » des véhicules hybrides.

82% des véhicules ont une puissance fiscale inférieure à 10CV alors que la moyenne nationale approche les 95%.

Les habitants sont donc plutôt équipés de véhicules puissants équipés de moteurs diesel, ce qui peut impacter la pollution de l'air et notamment les émissions de particules fines.
Cette tendance peut cependant être contrecarrée par le fait que les véhicules sont globalement un peu plus jeunes qu'au niveau national, pouvant laisser supposer à de moindres émissions.

Année de la première mise en circulation des véhicules des résidents de la CUA

Année	Nombre	%
avant 1990	345	1%
de 1990 à 1994	930	2%
de 1994 à 1998	2 208	5%
de 1998 à 2002	5 437	13%
de 2002 à 2006	8 685	20%
de 2006 à 2010	11 416	27%
2010 à 2012	6 140	14%
2012 et après	7 800	18%
Total	42 961	100%

Source : EDVM de la CUA (2014)

Répartion de la puissance fiscale des véhicules des résidents de la CUA

Puissance fiscale	Nombre	%
moins de 4 CV	332	1%
de 4 à 6 CV	19 321	40%
de 6 à 8 CV	17 056	35%
de 8 à 10 CV	2 658	6%
de 10 à 12 CV	1 291	3%
12 CV et plus	867	2%
Ne connait pas	6 543	14%
Total	48 068	100%

Source : EDVM de la CUA (2014)

[11] Source INSEE
[12] Source INSEE

Année de la première mise en circulation des véhicules des résidents de la CUA		
Année	**Nombre**	**%**
avant 1990	345	1%
de 1990 à 1994	930	2%
de 1994 à 1998	2 208	5%
de 1998 à 2002	5 437	13%
de 2002 à 2006	8 685	20%
de 2006 à 2010	11 416	27%
2010 à 2012	6 140	14%
2012 et après	7 800	18%
Total	42 961	100%

Source : EDVM de la CUA (2014)

4. UNE GRANDE MAJORITE DE DEPLACEMENTS SONT INTERNES LA COMMUNAUTE URBAINE D'ARRAS

83% des déplacements quotidiens des habitants de la Communauté urbaine d'Arras s'effectuent au sein du territoire. Ce taux est très important et montre le caractère polarisateur de l'agglomération arrageoise (présence importante d'emplois, équipements scolaires, commerces,…sur le territoire qui permettent de travailler, consommer ou s'équiper sur place).

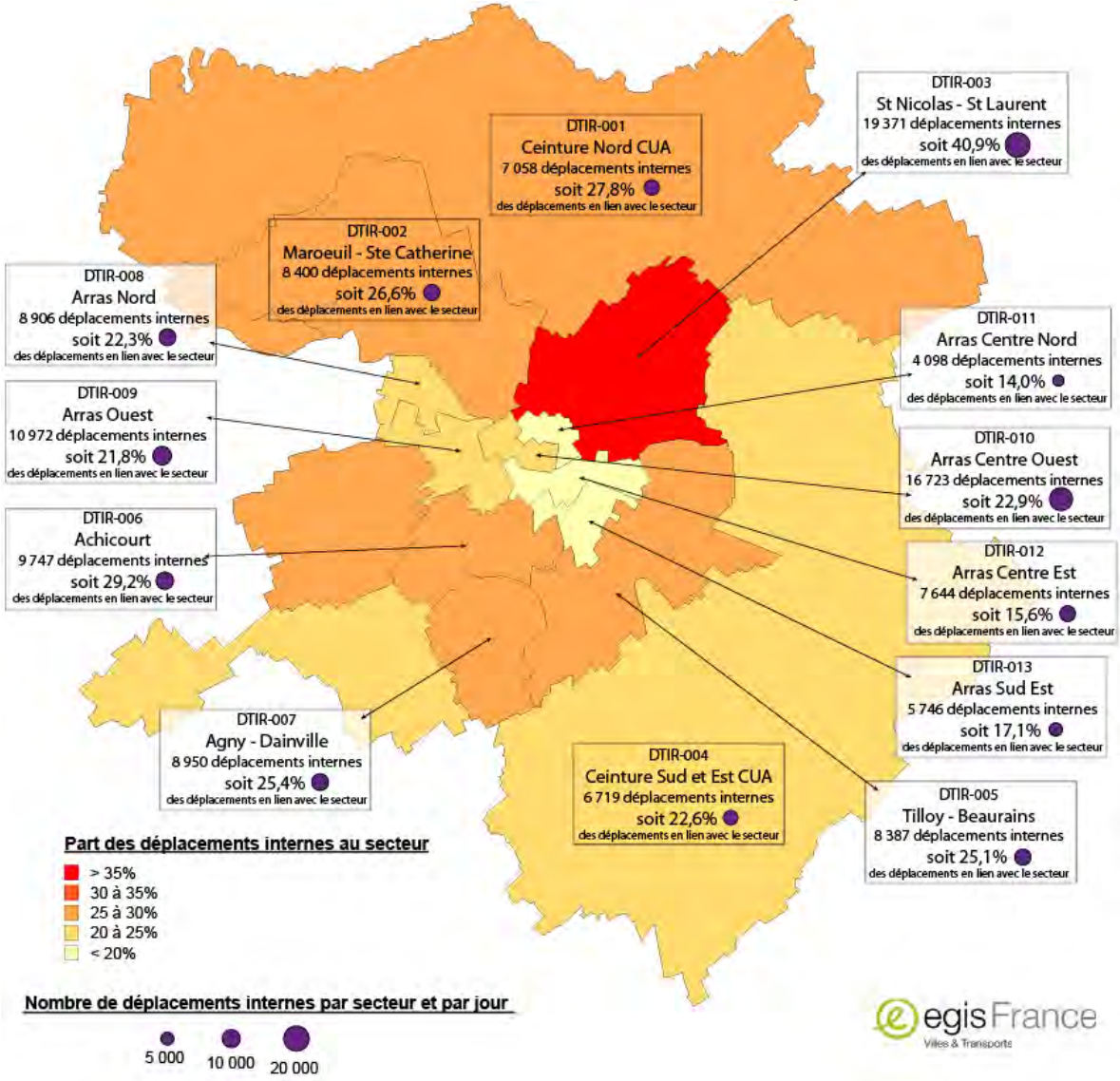
Les grands échanges géographiques des déplacements

	Nombre	%
Déplacements internes secteurs	122 720	34%
Déplacements intersecteurs au sein de la CUA	172 118	48%
Total interne CUA	294 838	83%
Echanges de/vers CUA	44 022	12%
Total en relation avec CUA	338 860	95%
Déplacments totalement externes à la CUA	17 724	5%
Total général	356 584	100%

Source : EDVM de la CUA (2014)

L'analyse territoriale montre de très grands contrastes au niveau des déplacements au sein des secteurs. Par exemple, le secteur Saint-Nicolas - Saint-Laurent-Blangy absorbe plus de 40% de ses déplacements, ce qui signifie que 40% des déplacements des habitants du secteur sont réalisés intégralement à l'intérieur du secteur. Ce taux témoigne d'une présence importante d'emplois, commerces ou autres équipements qui permettent aux habitants d'avoir à proximité immédiate une grande partie des services dont ils ont besoin. A l'inverse les quartiers est d'Arras ne gardent que 14 à 17% de leurs propres déplacements.

La mobilité interne aux secteurs de tirage



Source : EDVM de la CUA (2014)

Concernant les déplacements vers l'extérieur, il est constaté un effet de diffusion important pour la ceinture nord de la Communauté urbaine d'Arras (près de 30% de déplacements quotidiens ont l'extérieur du territoire pour origine ou destination). La proximité des agglomérations de Lens-Liévin et Hénin-Carvin ont un fort impact sur la polarisation de ce secteur (situé à équidistance d'Arras et Lens). Les déplacements vers l'extérieur de la Communauté urbaine d'Arras sont moindres pour la ceinture est (17%), alors que pour les autres secteurs le pourcentage de déplacements hors Communauté urbaine d'Arras ne dépasse jamais 9%.

Enfin l'enquête montre clairement l'attractivité de la ville d'Arras sur le reste de l'agglomération puisque, à l'exception de la ceinture Nord, tous les secteurs hors Arras comptent 30% de déplacements en relation avec la ville centre. Ce taux monte à plus de 60% pour les secteurs arrageois.

5. UNE CONCENTRATION DES DEPLACEMENTS AUX HEURES DE POINTE MAIS DES MOTIFS DE DEPLACEMENTS DE MOINS EN MOINS REGULIERS

a. La répartition horaire des déplacements

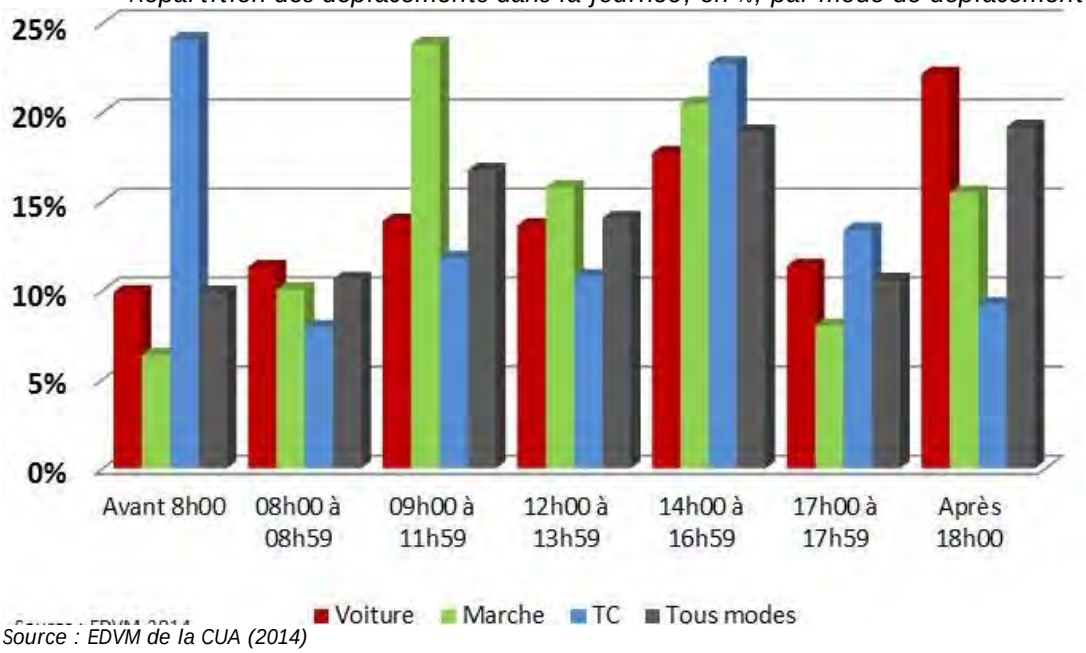
Selon l'Enquête Déplacements Villes Moyennes, les deux périodes de pointe des déplacements restent classiquement les périodes entre 8h et 9h et entre 17h et 18h, avec 36 000 déplacements horaires tous modes confondus (soit 21% du total des déplacements quotidiens). Ces mouvements pendulaires créent des problèmes de congestion parfois importants sur certaines pénétrantes urbaines (cf. partie 7.2).
Toutefois, les déplacements restent importants les 3 heures de l'après-midi (14h-17h) avec une concentration de plus de 60 000 déplacements (18% du total), et les heures de la matinée, avec plus de 55 000 déplacements (16% du total). Après 18h00, l'agglomération connait encore des mouvements importants, qui se concentrent entre 18h et 21h.

En termes de variation suivant les modes de transports utilisés, les constats suivants peuvent être mis en évidence :

- L'utilisation des transports en commun se concentre sur les deux heures de pointe des scolaires, à savoir 7h-8h et 16h -17h ;
- La marche se pratique essentiellement pendant les heures diurnes de la journée ;
- La voiture est présente pendant toute la journée.

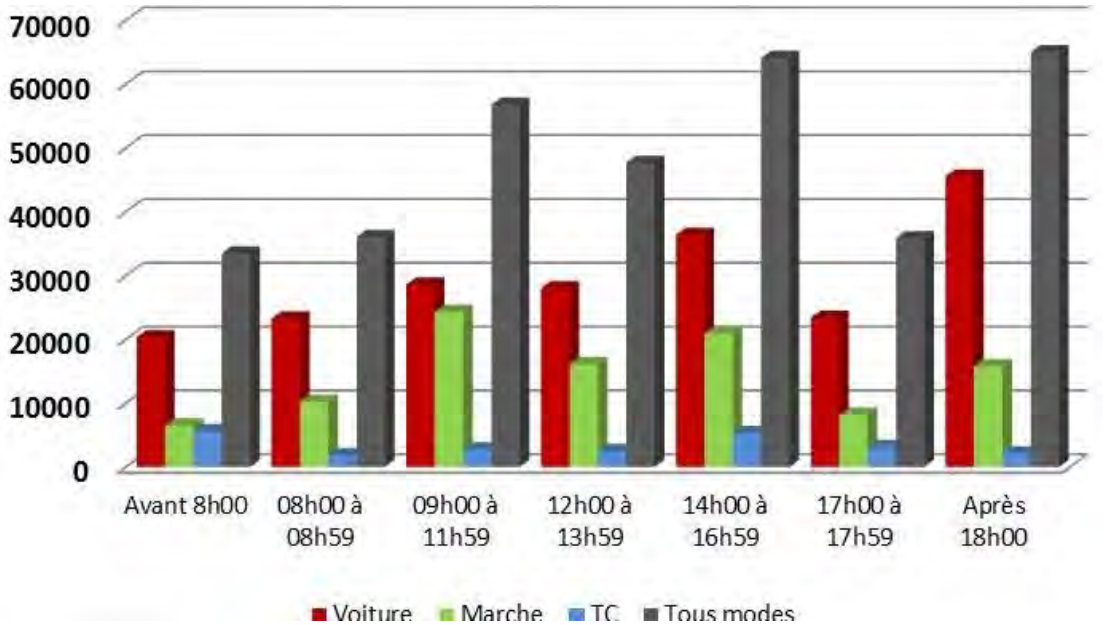
Ces répartitions suivent celles qui sont constatées dans les villes moyennes françaises.

Répartition des déplacements dans la journée, en %, par mode de déplacement



Source : EDVM de la CUA (2014)

Répartition des déplacements dans la journée, en volume, par mode de déplacement



Source : EDVM de la CUA (2014)

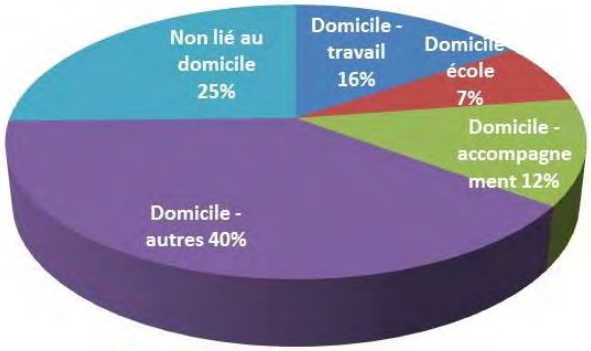
b. Les motifs de déplacements

La part des déplacements « réguliers » diminue depuis plusieurs années pour ne représenter que 20 à 30% du total des déplacements.

Pour les habitants de la Communauté urbaine d'Arras, les motifs Domicile – Travail et Domicile – Ecole n'atteignent plus que 25% du total des déplacements, à l'inverse des déplacements aléatoires qui dépassent les 50%. Ceux-ci regroupent les loisirs, les achats, la santé, …

Ce phénomène est présent dans toutes les agglomérations et pose des problèmes de planification des transports (offre, horaires, saturation, …).

Les motifs de déplacements

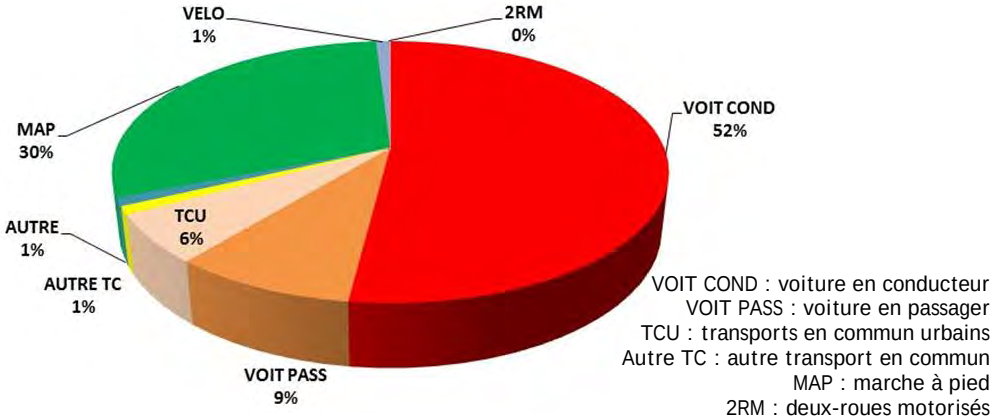


Source : EDVM de la CUA (2014)

N.B. : le motif « domicile-accompagnement » correspond au fait d'accompagner quelqu'un quelque part (exemple : son enfant à l'école). Le motif « domicile-autres » concerne tous les autres motifs de déplacements (loisirs, visites, …).

6. UNE MAJORITE DE DEPLACEMENTS EFFECTUES EN VOITURE PARTICULIERE

Les parts modales globales - la répartition des déplacements par mode



Source : EDVM de la CUA (2014)

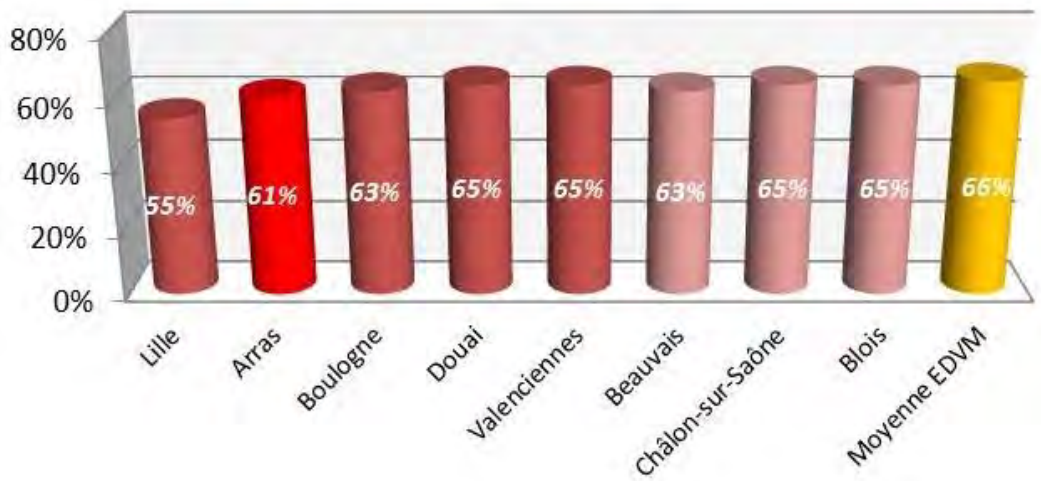
a. La voiture

C'est de loin le mode de déplacement dominant et représente 61% des déplacements quotidiens. Les 205 402 déplacements quotidiens effectués avec ce mode se partagent en :

- 175 188 déplacements comme conducteur (52%),
- 30 214 déplacements comme passager (9%).

Le taux d'occupation est relativement faible, puisqu'il s'élève à 1,17 personne par véhicule, contre 1,3 au niveau régional en 2010. C'est le phénomène de l'« autosolisme ».
La part de la voiture, bien qu'importante, se situe néanmoins en-deçà des taux observés au niveau régional et national (65% en 2010) et sur les agglomérations prises en comparaison (jusqu'à 65% des déplacements à Blois et 66% observés en moyenne sur les agglomérations françaises ayant réalisé des Enquête Ménages Déplacements Villes Moyennes).

Part de la voiture particulière dans le total des déplacements

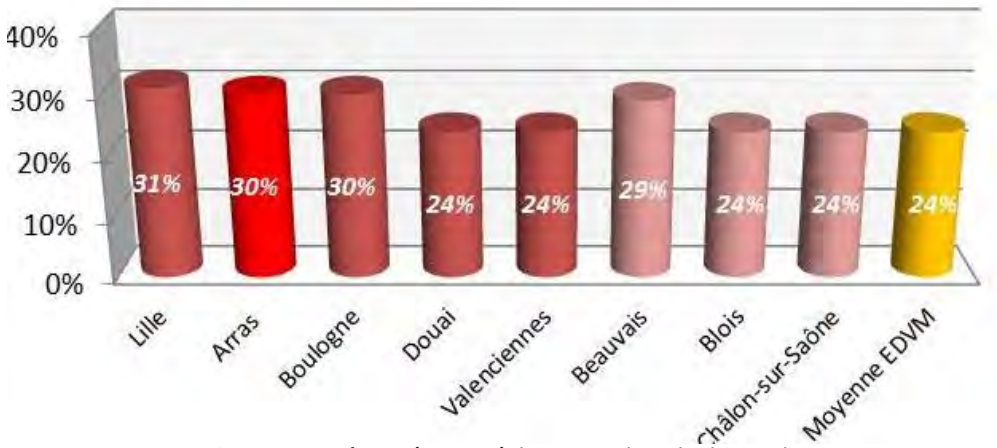


Source : Enquêtes Ménages Déplacements (standard CERTU)

b. La marche à pied

Ce mode de déplacement arrive en seconde position avec 30% de part modale et 101 918 déplacements quotidiens. Ce taux est important et proche voire supérieur aux tendances observées dans les grandes villes qui polarisent leur propre population, c'est-à-dire qui captent un grand nombre de leurs habitants pour l'emploi, les études, les commerces, … (Lille 31%, Lyon 32%, Toulouse 21%, Rennes 28%…). Il faut noter que les agglomérations de Boulogne/Mer et Beauvais présentent les mêmes tendances qu'Arras, à poids de population similaire.

Part de la marche à pied dans le total des déplacements



Source : Enquêtes Ménages Déplacements (standard CERTU)

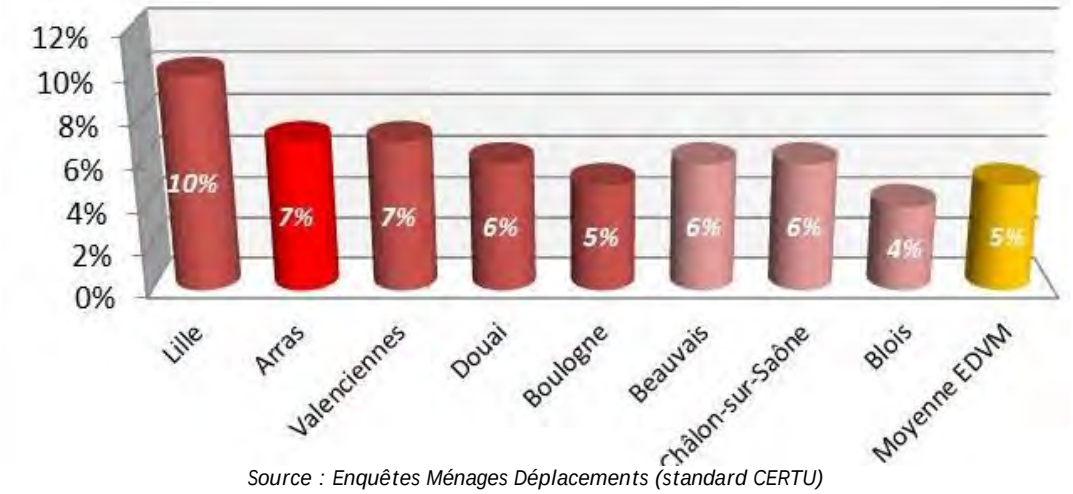
En termes d'équipement en véhicules deux-roues, les résultats de l'enquête ménages déplacements mettent en avant plusieurs phénomènes :

- Sur l'ensemble du territoire, il y a plus de ménages qui n'ont pas de vélo, que de ménages ne possédant pas de véhicules automobiles (44% contre 14%). Malgré cela, l'usage des vélos dans les déplacements quotidiens n'est que de 1%.
- C'est dans les secteurs ruraux et périurbains que le taux d'équipement des vélos est le plus important. La majorité des ménages des communes rurales possèdent en effet au moins deux vélos, alors que ce taux tombe à 22% en moyenne dans les secteurs d'Arras et est particulièrement faible dans les secteurs dits populaires. La question du garage permettant de stocker ce type d'équipement de façon sécurisée, explique probablement ces résultats (moins de garages en milieu urbain qu'en milieu rural). Ces résultats mettent également en évidence l'usage du vélo pour des activités de loisirs plutôt que dans les déplacements quotidiens.
- L'usage des deux-roues motorisés est marginal dans le volume de déplacements (0%), alors que 8% des ménages possèdent ce type d'équipement, sans variation notable entre les communes urbaines et rurales.

c. Les transports en commun

Ils constituent le troisième mode de déplacement avec 7% de part modale et 23 243 déplacements, dont 80% sur le réseau de transport urbain (ARTIS) et 20% sur d'autres réseaux de transports collectifs (essentiellement sur le réseau TER et le réseau de cars du Conseil Départemental du Pas-de-Calais).
Par rapport aux territoires pris en comparaison, la Communauté urbaine d'Arras est plutôt bien placée, et cela est d'autant plus remarquable que le réseau ne possède pas de lignes structurantes lourdes comme le métro de Lille ou le tramway de Valenciennes.

Part des transports en commun dans le total des déplacements



Source : Enquêtes Ménages Déplacements (standard CERTU)

d. Les deux-roues

Le vélo (1%) et encore plus les deux roues motorisés (0%) occupent une place marginale dans les modes de déplacements des habitants de la Communauté urbaine d'Arras. En comparaison, l'agglomération de Lille développe une part de 2%, et les autres agglomérations se situent autour de 1%.

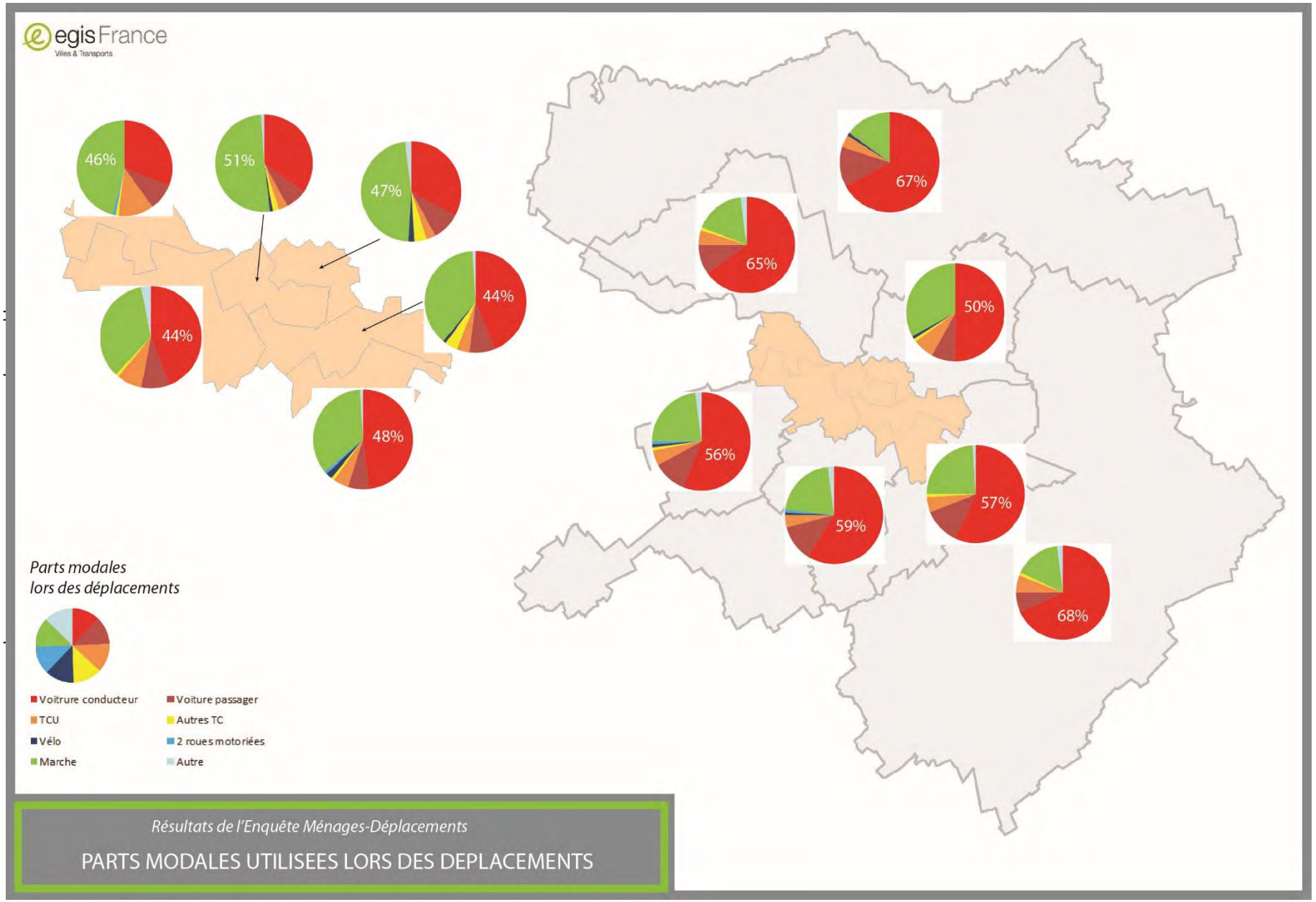
En France, très peu d'agglomérations arrivent à développer des parts de déplacements cyclables au-delà des 2% ; seules Nantes et Grenoble atteignent les 4 à 5 % et Strasbourg est la seule agglomération à dépasser les 8%, mais se situe encore bien loin des 40% observés à Copenhague et des 55% à Amsterdam.

7. DE GRANDS CONTRASTES DANS LES PARTS MODALES SUIVANT LES SECTEURS DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE D'ARRAS ET SUIVANT LE MOTIF DE DEPLACEMENT

a. La répartition des modes de déplacements par secteurs

L'hétérogénéité géographique de la mobilité s'accompagne également d'une diversité dans les pratiques modales de déplacement : les usages de modes de déplacements sont très variables entre les habitants des communes urbaines et des communes rurales.

Les plus grands contrastes s'observent entre l'usage de la voiture particulière et la marche à pied, qui fonctionnent en « vases communicants ». En effet, la voiture est plus fortement utilisée dans les territoires ruraux (où les distances sont plus longues et les alternatives plus limitées) : plus de 70% des déplacements effectués avec ce mode pour les habitants des ceintures nord et sud. A l'inverse, les secteurs d'Arras sont dominés par la marche à pied.
Cette répartition des modes est à mettre en relation avec la longueur des déplacements (notamment les déplacements quotidiens) et le niveau de vie. En effet, la part de la voiture est plus importante pour les secteurs les plus ruraux, qui concentrent le moins d'emplois et d'équipements et où les habitants ont le meilleur niveau de vie.


egis France
Villes & Transports
46%
51%
47%
44%
44%
48%
67%
65%
50%
56%
59%
57%
68%
Parts modales
lors des déplacements
Voitrure conducteur
Voiture passager
TCU
Autres TC
Vélo
2 roues motoriées
Marche
Autre
Résultats de l'Enquête Ménages-Déplacements
PARTS MODALES UTILISEES LORS DES DEPLACEMENTS

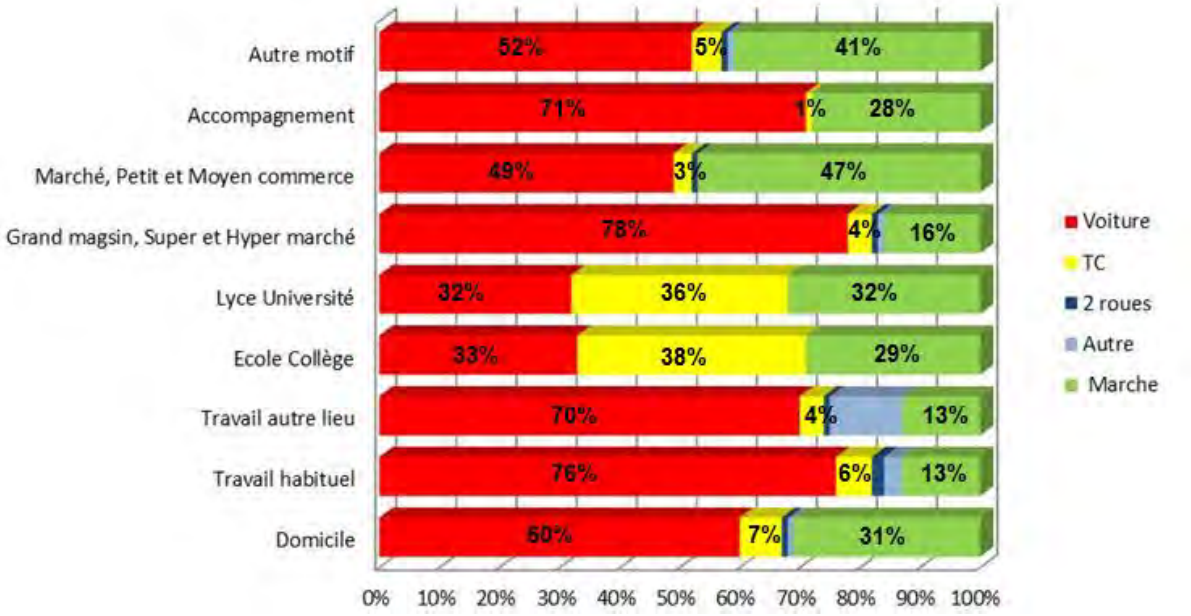
Plus finement, il est intéressant de noter quelques particularismes :

- Le transport collectif urbain (ARTIS) est utilisé pour 10% des déplacements des habitants du secteur Arras Nord (contre 6% en moyenne pour l'ensemble du territoire). Ce taux est à mettre en relation avec les caractéristiques sociales et le niveau de vie moyen des habitants du secteur : part de personnes actives à temps plein la plus faible, part de chômeurs la plus élevée, taux de motorisation le plus faible, … ;
- Deux secteurs centraux d'Arras (Centre Nord et Centre Est) utilisent le train de façon plus intensive (3 à 4%). La proximité de la gare d'Arras est un élément déterminant à cette pratique ;
- Le secteur Saint-Laurent-Blangy – Saint-Nicolas se démarque des autres secteurs de la première couronne avec un taux de marche à pied de plus de 30% et d'utilisation des transports collectifs de 7%, ce qui diminue d'autant l'usage de la voiture particulière. Ces chiffres sont à mettre en relation avec un taux important de déplacements internes et donc de courte distance (41%). Par ailleurs, là aussi, le niveau de vie et le profil social d'une partie de la population peut influer sur ces pratiques (secteur des Nouvelles Résidences notamment, où le taux de motorisation est faible).
- L'utilisation des transports collectifs urbains (ARTIS) est légèrement plus forte dans la ceinture sud que dans la ceinture nord. Cela s'explique par le fait qu'Arras a un rôle d'attraction plus important pour les communes du sud, celles du nord étant aussi très dépendantes des agglomérations voisines non accessibles par ce mode de déplacement (Lens-Liévin, Hénin-Carvin, Lille, …).

b. Des modes de transports qui varient suivant le motif de déplacement

La part modale évolue en fonction des secteurs géographiques du territoire mais également en fonction des motifs de déplacements.
Pour le motif travail, la part modale de la voiture est très forte sur les déplacements ayant pour motif le travail (76%, contre 73% à l'échelle nationale) et inversement celle des transports en commun beaucoup moins forte (5% pour les transports collectifs, dont 3% pour le réseau urbain). Avec 3% des déplacements, le vélo et les deux roues sont plus utilisés dans les déplacements domicile-travail que pour les autres motifs de déplacements.
Les déplacements vers les lieux d'enseignement (collèges, lycées et post bac) se font majoritairement en transport en commun ou à pied.
Les déplacements liés aux achats s'effectuent en voiture et à pied, assez peu en transport en commun. La marche domine pour les commerces de proximité (plutôt localisés en centre-ville) et la voiture est ultra dominante pour les achats en grande surface (souvent situés en périphérie et peu sécurisés pour des déplacements piétons et vélos). Les déplacements à vélo sont marginaux.
L'accompagnement s'effectue essentiellement en voiture (71%) et à pied (28%).
Les déplacements liés aux autres motifs (achats, visite, loisirs, …) s'effectuent pour beaucoup en voiture (52%) et à pied (41%).

Mode de déplacement utilisé selon le motif du déplacement



Source : EDVM de la CUA (2014)

8. ZOOM SUR LES DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL

a. Une utilisation de la voiture dans les déplacements domicile-travail des habitants plus forte en milieu rural

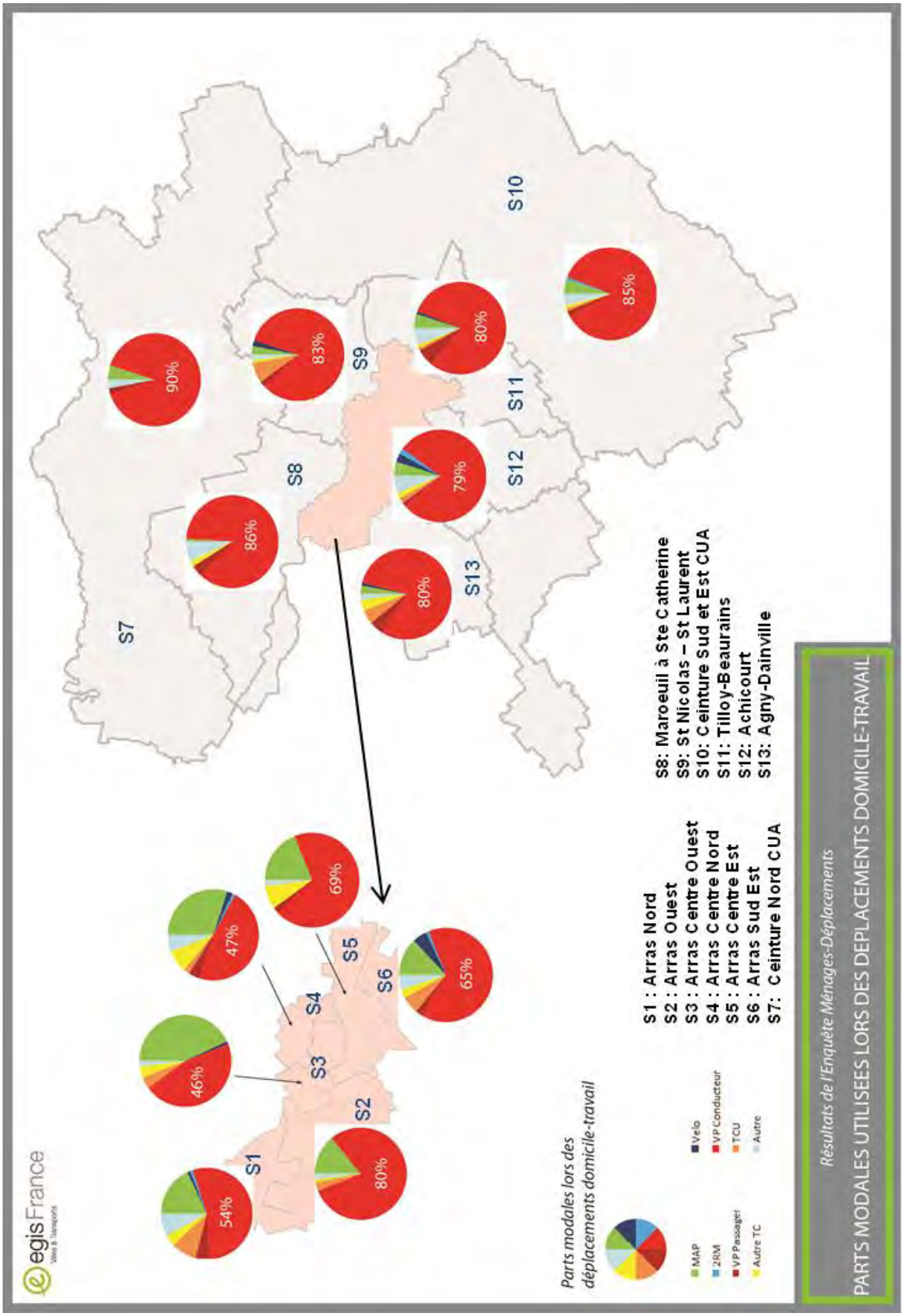
Globalement 75% des déplacements domicile-travail réalisés par les habitants de la Communauté urbaine d'Arras restent au sein du territoire. Cela sous-entend que seulement 25% de ces déplacements sortent de la Communauté urbaine d'Arras, dont 14% à destination du reste du Pas-de-Calais et 8% à destination du département du Nord.

Répartition géographique des déplacements Domicile - travail		
Interne Arras	10 895	20%
Interne CUA	41 558	75%
Vers le Pas de Calais	7 864	14%
Vers le Département du Nord	4 265	8%
Autres	1 761	3%

Source : EDVM de la CUA (2014)

Dans les déplacements domicile-travail, la voiture en tant que conducteur est le mode le plus utilisé, mais dans des proportions très différentes selon les secteurs géographiques.

En effet, alors que la voiture représente plus des trois-quarts des déplacements domicile-travail dans les communes périphériques, sa part modale est moins forte à Arras, notamment sur les secteurs Arras Centre Ouest et Arras Centre Nord où la marche à pied est plus pratiquée.


PARTS MODALES UTILISEES LORS DES DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL
Résultats de l'Enquête Ménages-Déplacements
egis France
Parts modales lors des déplacements domicile-travail
MAP
2RM
VP Passager
Autre TC
Velo
VP Conducteur
TCU
Autre
S1 : Arras Nord
S2 : Arras Ouest
S3 : Arras Centre Ouest
S4 : Arras Centre Nord
S5 : Arras Centre Est
S6 : Arras Sud Est
S7: Ceinture Nord CUA
S8: Maroeuil à Ste Catherine
S9: St Nicolas – St Laurent
S10: Ceinture Sud et Est CUA
S11: Tilloy-Beaurains
S12: Achicourt
S13: Agny-Dainville
54%
46%
47%
69%
80%
65%
90%
86%
83%
80%
79%
80%
85%

b. Des temps moyens de déplacements domicile-travail modérés

Les temps de déplacements domicile-travail dans Arras sont quasi identiques entre la marche à pied et la voiture, variant entre 10 à 20 minutes. Dans les autres communes, et surtout en milieu rural, les contrastes sont plus marqués :

- les temps de marche à pied sont très courts (3,4 minutes dans la ceinture Nord par exemple) ce qui correspond aux personnes vivant et travaillant dans le même village.
- les temps de déplacements en voitures sont légèrement supérieurs aux moyennes observées dans Arras, ce qui s'explique par des distances généralement plus longues.

Pour les usagers des transports collectifs, quel que soit le secteur géographique, le temps moyen de déplacement domicile-travail est bien supérieur, généralement a minima deux fois supérieur, ce qui montre que les transports en commun ne sont pas compétitifs par rapport à la voiture particulière

Temps moyen des déplacements "Domicile - travail" (en minutes)			
	Marche à pied	Voiture	Transports en commun urbains
Ceinture Nord CUA	3,4	22,9	0,0
Maroeuil à Ste Catherine	0,0	19,4	0,0
St Nicolas-St Laurent	16,0	13,9	25,4
Ceinture Sud et Est CUA	3,8	21,0	40,0
Tilloy-Beaurains	12,2	18,8	35,0
Achicourt	11,4	14,2	46,0
Agny-Dainville	15,5	17,1	40,1
Arras Nord	17,9	13,6	28,0
Arras Ouest	16,2	14,9	67,4
Arras Centre Ouest	16,3	17,8	29,2
Arras Centre Nord	12,0	17,7	28,6
Arras Centre Est	10,7	16,0	43,4
Arras Sud Est	12,6	21,3	39,2

Source : EDVM de la CUA (2014)

9. ZOOM SUR LES DEPLACEMENTS DU WEEK-END

La population de la Communauté urbaine d'Arras se déplace également fortement le week-end. Plus de 80% de la population se déplacent au moins un des deux jours du week-end.

Nombre de personnes sorties lors du week-end				
	Sorti le WE		Pour des motifs de travail ou d'études	
Uniquement le samedi	21 100	25%	4 834	23%
Uniquement le dimanche	6 411	7%	541	8%
Les deux	39 948	47%	2 866	7%
Pas du tout	18 306	21%		
Total	**85 765**	**100%**	**8 241**	**10%**

Source : EDVM de la CUA (2014)

Une des activités principales concerne les achats (43%), dont la grande majorité se déroule le samedi. Globalement, les habitants fréquentent plus les centres commerciaux (76%) que les centres villes (57%). Enfin, 20% des habitants effectuent des achats dans ces deux lieux commerciaux le même jour (le marché du centre-ville d'Arras joue certainement un rôle prépondérant dans ce résultat).

Globalement la fréquentation du centre-ville d'Arras est liée à la distance du lieu d'habitation : les habitants de la ceinture Nord, également polarisés par les agglomérations du nord du département, sont ceux qui fréquentent le moins le centre-ville d'Arras (13%, contre une moyenne communautaire de 30%). A l'inverse, les habitants des secteurs centraux d'Arras y sont très présents (plus de 40%).

Lieu d'achats lors du week-end par les résidents de la CUA														
	Achats lors du Week-end					Lieu d'achat le Week-end								
Zone de résidence	Samedi	Dimanche	samedi et dimanche	Total	%	Centre commercial CUA		Centre commercial hors CUA		Centre ville Arras		Centre ville CUA, hors Arras	Centre ville hors CUA	Autre
Ceinture Nord CUA	2339	159	338	2836	38%	1414	50%	424	13%	372	13%	338	174	255
Maroeuil Ste Catherine	2847	29	458	3334	46%	2241	67%	362	11%	734	22%	199	78	166
St Nicolas - St-Laurent	3592	170	323	4085	45%	2329	57%	902	22%	1183	29%	410	255	151
Ceinture Sud et Est CUA	3178	307	430	3915	45%	2868	73%	393	10%	748	19%	169	95	0
Tilloy - Beaurains	1591	130	284	2005	37%	1320	66%	273	14%	641	32%	94	62	113
Achicourt	2150	155	198	2503	38%	1471	59%	208	8%	516	21%	266	167	119
Agny - Dainville	2812	132	191	3135	50%	1756	56%	188	6%	893	28%	236	41	139
Arras Nord	1079	404	244	1727	38%	1014	59%	50	3%	605	35%	77	45	50
Arras Ouest	2465	129	539	3133	41%	1856	59%	352	11%	885	28%	38	81	24
Arras Centre-Ouest	2406	82	238	2726	47%	1076	39%	267	10%	1326	49%	0	86	77
Arras Centre Nord	2067	108	173	2348	46%	943	40%	227	10%	1012	43%	78	151	95
Arras Centre Est	2781	75	235	3091	48%	1664	54%	118	4%	1490	48%	166	161	23
Arras Sud Est	1497	98	310	1905	37%	1061	56%	232	12%	689	36%	127	63	101
Total	**30804**	**1978**	**3961**	**36743**	**43%**	**21013**	**57%**	**3996**	**19%**	**11094**	**30%**	**2198**	**1459**	**1313**

Source : EDVM de la CUA (2014)

Les personnes qui ont effectué un déplacement pour achats dans le centre-ville d'Arras, utilisent pour près de 60% une place de parking payante, principalement en voirie. L'offre importante en stationnement gratuit ne concurrence donc pas forcément le stationnement payant (du fait de son prix peu élevé ?).

Lieu de stationnement au centre d'Arras				
Lieu	gratuit	payant		total
En voirie	9 495	18 337	66%	27 832
En parking aménagé	12 686	15 269	55%	27 955
Autre (garage privatif, parking travail,...)	3 514	1 222	26%	4 736
Total	**25 695**	**34 828**	**58%**	**60 523**

Source : EDVM de la CUA (2014)

10. UN BUDGET LIE AUX TRANSPORTS QUI NE CESSE D'AUGMENTER

Selon l'INSEE, la part du transport dans le budget des ménages est de 17,2%. Celui-ci est en augmentation puisqu'en 2006 il représentait 15,7% du total. Ces valeurs sont des moyennes nationales, elles n'existent pas à l'échelle de la Communauté urbaine d'Arras.

Pourcentage des dépenses selon le type de ménage en 2011						
	Personne seule	**Famille monoparentale**	**Couple sans enfant**	**Couple avec enfant(s)**	**Autre type de ménage**	**Ensemble**
Produits alimentaires et boissons non alcoolisées	14,0	16,0	17,6	16,5	19,0	16,3
Boissons alcoolisées et tabac	3,2	3,5	3,1	2,6	3,0	3,0
Articles d'habillement et chaussures	4,6	5,6	4,1	5,8	5,1	5,0
Logement, eau, gaz, électricité et autres combustibles	22,8	18,8	14,2	11,8	16,2	15,6
Meubles, articles de ménage et entretien courant de la maison	5,6	4,5	6,8	5,6	5,3	5,9
Santé	1,8	1,8	1,9	1,7	2,0	1,8
Transports	**14,2**	**14,5**	**18,3**	**18,8**	**16,8**	**17,2**
Communications	3,6	4,1	2,9	3,1	3,9	3,3
Loisirs et culture	9,4	9,4	9,9	9,5	8,3	9,6
Enseignement	0,3	1,3	0,3	1,0	1,5	0,7
Restauration et hôtels	6,4	7,6	5,8	8,5	6,3	7,1
Biens et services divers (1)	14,0	12,9	15,0	15,0	12,6	14,6
Dépense totale	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**

Source : Insee, enquête nationale budget de famille 2011

B. Des profils de mobilité variés suivant les secteurs du territoire

A partir de caractéristiques sociales, économiques et de mobilité, des profils de mobilité ont été établis pour chacun des secteurs du territoire. Il en ressort des variations, des spécificités et des contrastes plus ou moins marqués.

1. LA CEINTURE NORD

Ce territoire périurbain de deuxième et troisième couronne autour de la ville-centre d'Arras est composé de 11 petites communes au caractère assez rural (moins de 1 500 habitants).



Globalement, la population effectue 3,66 déplacements quotidiens par personne, soit nettement moins que la moyenne de la Communauté urbaine d'Arras (3,95). Pourtant, la part des personnes qui ne se déplace pas est faible (8%) et le taux des actifs à temps plein élevé (39%). La seule explication serait un taux de retraités marqué (20%).

L'éclatement des zones urbanisées et l'absence de pôle urbain majeur dans ce secteur induisent des déplacements externes conséquents (72%), et particulièrement hors de la Communauté urbaine d'Arras (29%).

Le rôle polarisateur de la ville d'Arras est nettement moins marqué que pour les autres secteurs, 23% des déplacements sont en relation avec Arras et seulement 13% des déplacements pour motif « Achat » le week-end se font dans la ville centre. La proximité géographique du bassin minier, d'un réseau routier majeur et de pôles commerciaux conséquents explique la faible polarisation à Arras.

Dès lors, le mode de transports utilisé est en très grande majorité la voiture (80%, dont 13% en passager), d'autant plus que le taux de motorisation est élevé (1,69 véhicule/ménage, contre une moyenne de 1,28 à l'échelle de la Communauté urbaine d'Arras) et par conséquent la marche à pied est faible (15%). Malgré la présence de deux points d'arrêt ferroviaire (Farbus et Bailleul-Sire-Berthoult), l'usage du train est quasi inexistant. La part des transports en commun est très faible, inférieure à la moyenne communautaire (4%, contre 6%).

La mobilité de ce territoire est donc fortement dépendante de la voiture particulière et sa situation géographique lui confère également un rôle de suture avec le Bassin Minier et l'agglomération lilloise.

2. LA CEINTURE SUD-EST

Ce territoire périurbain de deuxième et troisième couronne autour de la ville-centre d'Arras, composé de 17 communes possède des assez caractéristiques rurales : faible densité, noyaux urbanisés de petites tailles, pas de centralité, …



Le nombre de déplacements par personne et par jour (3.72) est inférieur à la moyenne observée sur la Communauté urbaine d'Arras. La part de déplacements hors du territoire communautaire atteint 17% et seulement 22% des déplacements restent au sein du secteur. Mais contrairement à la Ceinture Nord, Arras garde un rôle attractif puisqu'elle polarise 30 % des déplacements quotidiens des habitants du secteur. L'absence de pôle majeur au sud du territoire de la Communauté urbaine d'Arras explique la forte polarisation d'Arras pour ce secteur.

Sans surprise, la mobilité se tourne essentiellement vers la voiture (74% des déplacements), mais le taux de passager est nettement moins important dans ce secteur que dans la Ceinture Nord (6%, contre 13%). La marche à pied (16%) et le vélo (<1%) chutent fortement. Cependant les transports collectifs arrivent à développer un taux au-dessus de la moyenne (6%).

Les habitudes d'achats du week-end se déroulent en grande majorité dans un centre commercial de la Communauté urbaine d'Arras et le centre d'Arras n'attire que 19% des déplacements.

Ce territoire est donc marqué par une dépendance, mais aussi un éloignement par rapport à Arras, qui tend à développer des habitudes de mobilité tournées vers la voiture.

3. ANZIN-SAINT-AUBIN - MAROEUIL – SAINTE-CATHERINE

Ce territoire, composé de 3 communes, est déjà nettement plus urbanisé que le secteur Ceinture Nord. Sainte-Catherine et Anzin-Saint-Aubin font partie de la continuité urbaine d'Arras.



Dès lors le rôle polarisateur d'Arras est plus marqué, 34% des déplacements quotidiens sont en relation avec la ville centre et 22% des achats du week-end s'y déroulent. Près d'un tiers des déplacements s'effectue au sein du secteur et 16% vers l'extérieur du territoire de la Communauté urbaine d'Arras. Même si ce taux est faible, il est néanmoins le troisième plus important de la Communauté urbaine d'Arras.
Il est à noter que ce secteur possède le nombre de déplacements par personne et par jour le plus faible du territoire (3,51).

Bien que proche géographiquement du centre de l'agglomération, le taux de motorisation reste élevé, et par conséquent l'usage de la voiture atteint encore 75% de part modale. Malgré la densification du réseau Artis, la part modale des transports collectifs urbains ne dépasse pas les 5%. Enfin il faut relever que 1% des déplacements se font en train, probablement en lien avec la halte ferrée de Maroeuil.
En conclusion même si ce secteur se rapproche d'Arras, la voiture reste incontournable et les modes doux et les transports en commun restent très peu utilisés.

4. SAINT-NICOLAS ET SAINT-LAURENT-BLANGY

Ce secteur est complètement différent des précédents. La population se déplace beaucoup (4.19 déplacements par personne et par jour) et reste essentiellement dans le secteur (41% de déplacements internes et seulement 6% hors Communauté urbaine d'Arras). Ces deux indicateurs



montrent clairement que le secteur possède une polarité propre pour sa population, mais n'empêche pas des échanges importants avec Arras (35% des déplacements quotidiens).
Par conséquent, même si elle reste majoritaire, la part modale de la voiture ne dépasse pas les 57% (taux le plus faible hors Arras), celle de la marche monte à 33% et celle des transports collectifs urbains à 7% (probablement liée à la présence de la ligne forte du réseau, la ligne n°1).
Il est à noter une « évasion commerciale » lors du week-end, puisque 22% des déplacements pour achats ont pour destination un centre commercial hors Communauté urbaine d'Arras. De la même façon que pour la Ceinture Nord, le positionnement de ce secteur, à proximité immédiate d'un réseau viaire structurant rendant les pôles commerciaux régionaux très accessibles, explique probablement ce chiffre.

5. ACHICOURT



Ce secteur se rapproche de celui de Saint-Nicolas - Saint-Laurent-Blangy. En effet, la population se déplace beaucoup (4,23 déplacements par personne et jour), avec près de 30% qui restent au sein d'Achicourt et 33% qui se déplacent vers Arras.
Néanmoins, il se distingue du secteur précédent par un taux de motorisation (1.34 véhicule/ménage) supérieur à la moyenne (1.28). La voiture est très fortement utilisée (70% de part modale). A l'inverse, la marche à pied (21%) et les transports publics urbains (4%) restent faibles pour une commune de première couronne, ce qui s'explique probablement par la configuration de la commune (la voie ferrée créé une coupure physique importante entre le centre historique d'Achicourt et les quartiers plus récents et certains quartiers sont relativement enclavés, comme les 4 As).
Seuls 21% des déplacements pour achats effectués le week-end sont à destination du centre d'Arras et 59% fréquentent un centre commercial de la Communauté urbaine d'Arras.

6. TILLOY-LES-MOFFLAINES - BEAURAINS



Ce secteur fait partie de la continuité urbaine d'Arras, en particulier pour Beaurains, dans une moindre mesure pour Tilloy-lès-Mofflaines.
Il se démarque par une présence forte du nombre d'actifs travaillant à temps plein (42%) mais aussi d'étudiants (7%), du fait de la présence de l'université.
Un quart des déplacements reste au sein du territoire, 32% sont polarisés par Arras et 15% par Achicourt…et seulement 9% sortent de la Communauté urbaine d'Arras.
La voiture reste dominante (68%), mais avec une part forte de passagers (11%). La continuité urbaine se traduit par une part de marche à pied relativement importante (24%). En revanche, tant les transports urbains (5%) que le vélo (<1%) sont peu utilisés pour ce territoire pourtant proche du centre d'Arras.
En termes d'achats effectués le week-end, 32 % des déplacements sont réalisés vers le centre d'Arras et 66% vers les centres commerciaux de la Communauté urbaine d'Arras.

7. AGNY - DAINVILLE



Ce territoire est un peu particulier. En effet, sa population se déplace beaucoup (4.04 déplacements par personne et par jour), mais comporte la part la plus importante de retraités (26%) et la moins importante d'étudiants (1%).
Ces déplacements sont fortement polarisés par Arras (43%) et 25% restent au sein du secteur, malgré une bonne présence de commerces et équipements de proximité sur ce secteur.
Sans surprise la voiture reste largement dominante (67%) et la marche ne dépasse pas le quart des déplacements. L'usage des transports en commun urbains est dans la moyenne de la Communauté urbaine d'Arras (5% contre 6%).

8. ARRAS NORD



Les caractéristiques socio-économiques de ce secteur de la ville d'Arras ont des incidences directes sur les profils de mobilité de ces habitants. En effet, ce secteur regroupe la plus grande part d'actifs non occupés (17%) et le plus petit taux d'actifs occupés à temps plein (16%)…mais aussi de retraités (13%). Le secteur présente donc une population peu favorisée, avec un nombre de chômeurs ou inactifs plutôt conséquent.
La mobilité y est donc assez faible : les déplacements restent dans Arras (64%) et un tiers de ceux-ci restent dans le secteur nord. Le secteur compte le deuxième plus grand taux de personnes qui ne se déplacent pas (12%) et le taux le plus faible de déplacements hors Communauté urbaine d'Arras (5%).
Cette faiblesse de la mobilité s'explique par le taux de motorisation très faible (0,765 véhicule/ménage), et par corollaire la faible utilisation de la voiture particulière (40% des déplacements, dont seulement 31% de conducteurs).
Par conséquent, la mobilité s'effectue fortement via la marche à pied (46%), taux remarquable pour un quartier quelque peu excentré du centre-ville et en transport collectif (12%, le taux le plus important de la Communauté urbaine d'Arras).
En revanche, le taux de motorisation très bas et une situation géographique quelque peu excentrée du centre-ville laisseraient penser que le vélo serait plus fortement utilisé que dans les autres secteurs. Or, la part modale de ce mode est inférieure à 1%.
En termes d'achats du week-end, le centre commercial reste la destination préférée (60%), mais les déplacements vers le centre d'Arras représentent néanmoins 35% du total.
Par son profil, ce territoire nécessite une vigilance particulière et constituera un des enjeux importants à afficher pour maintenir des conditions d'accessibilité aisée aux différents pôles de l'agglomération et éviter ainsi un enclavement plus prononcé de la population y résidant.

9. ARRAS OUEST

Ce quartier d'Arras est moins marqué que le précédent, mais reste néanmoins sensible en termes de mobilité.



En effet 9% des personnes sont des actifs inoccupés et seulement 32% sont actifs à temps plein. 11% des personnes ne se déplacent quasiment pas.
En revanche, à l'inverse du secteur Arras Nord, le taux de motorisation dépasse 1.1 véhicule par ménage et l'utilisation de la voiture concerne un peu plus d'un déplacement sur deux.
L'utilisation des transports publics (8%) est au-dessus de la moyenne, mais relativement faible pour un quartier dit « sensible », possédant une desserte importante.
La part de la marche à pied est de 35% et le vélo est quasi-inexistant (<1%).
Enfin, bien qu'étant proche géographiquement, seulement 28% des déplacements pour motifs d'achats effectués le week-end se dirigent vers le centre-ville d'Arras.

10. ARRAS CENTRE-OUEST



Ce quartier du centre-ville se distingue par sa part très élevée d'actifs à plein temps et d'étudiants et le très faible taux de retraités (8%).
64% des déplacements restent dans Arras, dont 23% dans le secteur…et seuls 6% sortent de la Communauté urbaine d'Arras.
Le taux de motorisation est inférieur à 1 véhicule par ménage…dès lors, la part de la voiture n'est plus que de 41% et la marche atteint 51%. Plus d'un déplacement sur deux se fait à pied !
En revanche, le transport urbain n'est pas très attractif pour ces déplacements de courte distance (3%) et plus étonnamment les vélos non plus.
Le train devient quelque peu attractif puisqu'il concerne 2% des déplacements.
50% des achats du week-end sont réalisés dans le centre d'Arras et l'évasion commerciale hors Communauté urbaine d'Arras est inférieure à 10%.

11. ARRAS CENTRE-NORD

Ce quartier du centre-ville se distingue par sa part élevée d'actifs exerçant une activité à plein temps (37%) mais aussi d'actifs non occupés (10%). Les taux de retraités (15%) et d'étudiants (4%) sont faibles.



72% des déplacements restent dans Arras, mais seulement 14% au sein du secteur (contre 23% pour le secteur Arras Centre Ouest par exemple) …et 8% sortent de la Communauté urbaine d'Arras.
Le taux de motorisation est inférieur à 1 véhicule par ménage…dès lors, la part de la voiture n'est plus que de 41% et la marche est très utilisée puisqu'elle atteint 47% des déplacements.
Le transport urbain n'est pas très attractif pour les habitants du secteur (3% des déplacements). En revanche, le vélo représente 2% de part modale et les transports en commun autres que les bus urbains représentent environ 4%, taux le plus élevé de la Communauté urbaine d'Arras. La proximité de la gare d'Arras explique en grande partie ce taux plutôt élevé.
Comme pour le secteur précédent, la majorité des achats du week-end se réalise au centre d'Arras et l'évasion commerciale à l'extérieur du territoire reste faible (inférieure à 10%).

12. ARRAS CENTRE EST



La grande particularité de ce secteur est la part plus élevée d'étudiants, du fait de la proximité de l'université (8%). La mobilité individuelle se situe en-deçà de 3,8 déplacements par personne et par jour.
66% des déplacements restent dans Arras, mais seulement 15% restent au sein du secteur.
Le taux de motorisation est relativement élevé pour un quartier de centre-ville (1.15 véhicule par ménage) et donc inévitablement l'usage de la voiture se situe au-delà de 50% de part modale au détriment de la marche à pied (seulement 38% des déplacements). 4% des déplacements des habitants de ce secteur sont réalisés via des transports en commun autres que les bus urbains (contre une moyenne communautaire de 1%) : la présence de la gare d'Arras dans ce secteur explique probablement ce chiffre.
50% des achats du week-end sont réalisés dans le centre d'Arras.

13. ARRAS SUD-EST



Ce dernier quartier du centre-ville s'apparente au précédent, avec une tendance plus marquée pour l'utilisation de la voiture (55% des déplacements), du vélo (2%) et des transports en commun urbains (5%). En revanche, la proximité de la gare d'Arras ne se ressent pas dans les pratiques des habitants puisque les transports en commun hors bus urbains ne représentent qu'1% des déplacements (moyenne communautaire : 4%)

Le nombre de déplacements hors de la Communauté urbaine d'Arras est très faible (moins de 5%) mais surtout le nombre de personnes qui ne se déplacent pas atteint 16%.

En outre, seuls 36% des habitants fréquentent le centre-ville d'Arras pour les achats du week-end, taux faible pour un quartier d'Arras.

14. CONCLUSION

	Nb de déplacements par personne et par jour	Véhicule par ménage	Part de la voiture dans les déplacements (Conducteur et passager)	Part des déplacements en lien avec Arras	Part des déplacements internes au secteur	Achats du week-end vers le centre-ville **d'Arras**
Ceinture Nord	3.66	1.69	80%	23%	28%	13%
Ceinture Sud-Est	3.72	1.71	74%	30%	22%	19%
Anzin-St-Aubin, Maroeuil, Ste-Catherine	3.51	1.59	75%	34%	30%	22%
Saint-Nicolas, Saint-Laurent	4.19	1.18	57%	35%	41%	29%
Tilloy-lès-Mofflaines, Beaurains	3.9	1.49	68%	32%	25%	32%
Agny-Dainville	4.04	1.54	67%	43%	25%	28%
Achicourt	4.3	1.34	70%	33%	29%	21%
Arras Nord	4	0.76	40%	64%	30%	35%
Arras Ouest	4.13	1.1	52%	65%	22%	28%
Arras Centre-Ouest	4.38	<1	41%	64%	23%	50%
Arras Centre-Nord	4	<1	41%	72%	14%	50%
Arras Centre-Est	3.75	1.15	53%	66%	15%	50%
Arras Sud-Est	3.88	1.09	55%	64%	17%	36%
Moyenne CUA	3.95	1.28	61%	48%	83%	30%

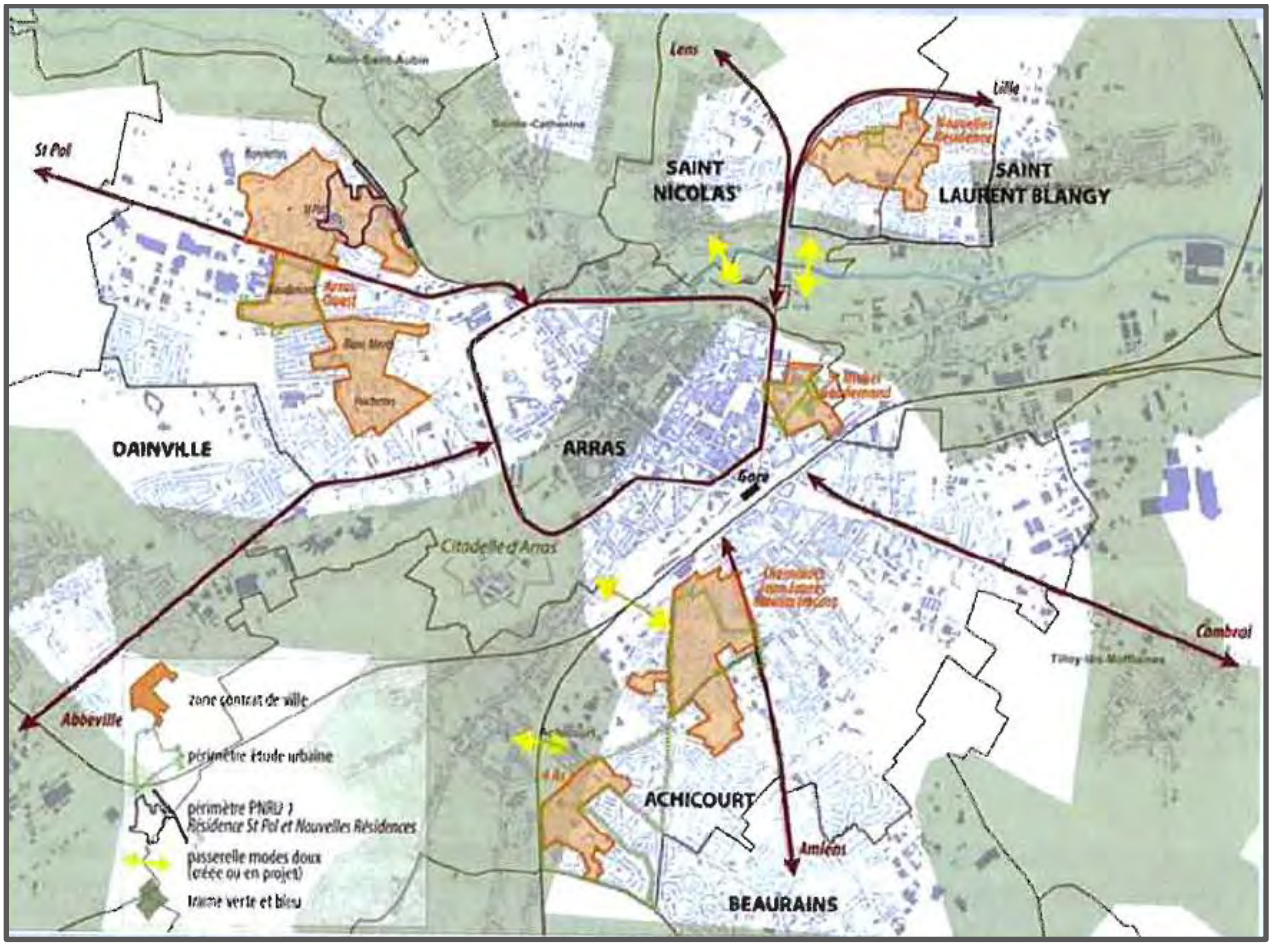
L'analyse des profils de mobilité par secteur géographique permet de mettre en évidence plusieurs points :

- Les secteurs géographiques présentant les populations les moins favorisées (part importante d'actifs inoccupés, revenus plus faibles, …) sont ceux où le taux de motorisation est le plus faible et l'utilisation de la marche à pied et des transports en commun urbains est la plus forte.
- Le nord du territoire est moins polarisé par la ville d'Arras. La proximité du bassin minier et des infrastructures majeures de transport à l'échelle régionale (RD 950, RD 917 et A1 notamment) incitent les habitants à se déplacer hors du territoire pour l'emploi, les achats, les loisirs, …
- Les communes urbaines ont des profils de mobilité variés, en lien avec le profil social et démographique des habitants. Globalement l'usage de la voiture individuelle reste important, malgré une proximité géographique avec Arras (pouvant permettre des déplacements à pied ou à vélo), et la part des transports en commun est faible, bien que la desserte soit relativement conséquente.
- Au sein de la ville d'Arras, les disparités sont fortes d'un quartier à un autre. Néanmoins, la marche à pied est beaucoup utilisée dans les déplacements quotidiens. La part des transports en commun est plutôt faible dans les déplacements, bien que l'offre soit plutôt développée dans Arras.
- Concernant le zoom effectué sur les déplacements liés aux achats, les habitants de la ville d'Arras fréquent plus ou moins le centre-ville, la proportion la plus importante s'observant sur les quartiers les plus centraux. Cette part tombe en dessous de 20% pour les secteurs ruraux les plus périphériques, notamment au sud du territoire.

IV. La desserte et la mobilité dans les quartiers prioritaires

Les Services du Ministère de la Ville et du Secrétariat d'Etat chargés des transports ont publié le 11 mars 2015 une instruction relative à la mobilisation et l'adaptation des politiques de transport en faveur des habitants des quartiers prioritaires de la politique de la ville.
Cette nouvelle Instruction a été incorporée à la démarche de PDU approuvé par délibération du Conseil Communautaire du 28 novembre 2019.
L'objectif de ce complément au PDU est de réaliser un diagnostic de la desserte des quartiers prioritaires.
Pour rappel, la CUA comprend 5 quartiers prioritaires de la Politique de la Ville, à savoir :
- Le secteur des Nouvelles Résidences localisé sur St-Nicolas-Lez-Arras et sur St-Laurent-Blangy,
- Le secteur Arras Ouest,
- Le Quartier St-Michel – Goudemand sur Arras,
- Le Quartier des Cheminots – Jean Jaurès – Moulin Hacart sur Arras et Achicourt,
- Le Quartier des 4 As à Achicourt.

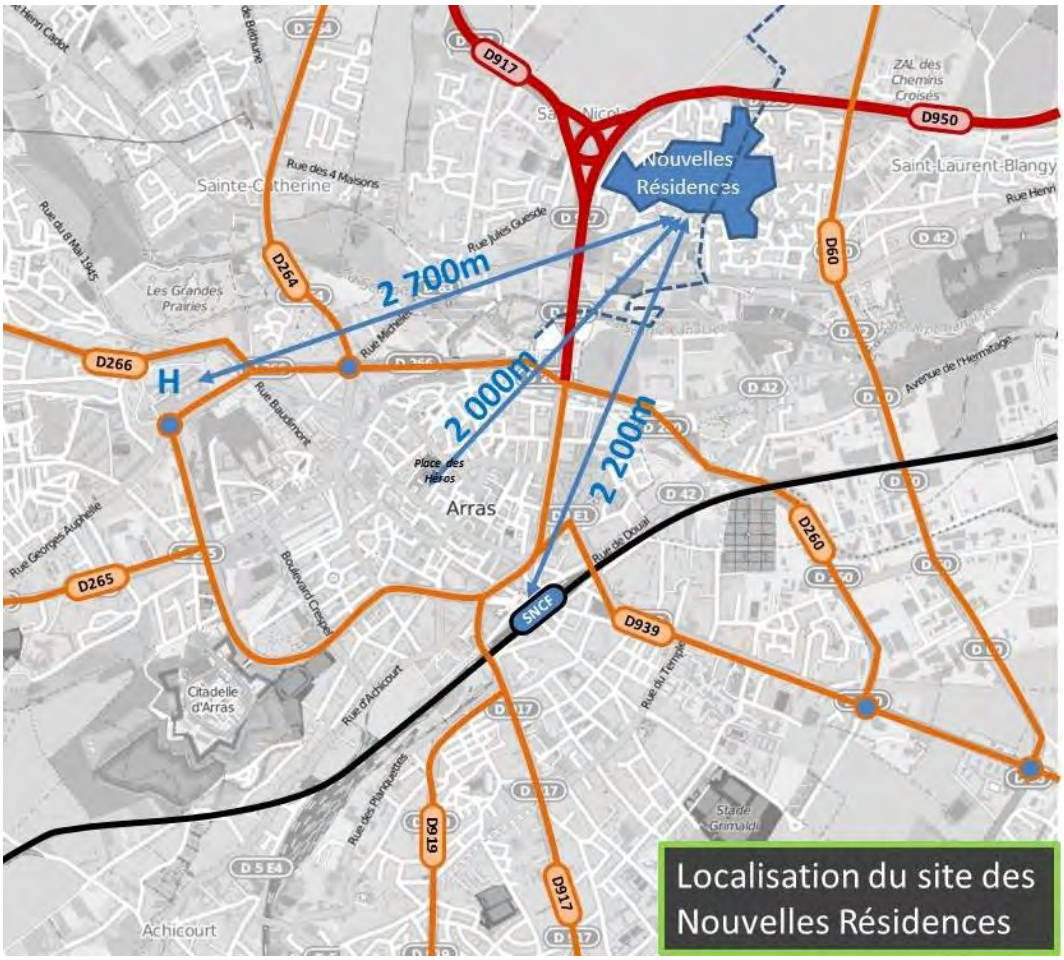
La carte ci-dessous localise les différents quartiers.



A. Le quartier des Nouvelles Résidences

1. LOCALISATION

Le secteur des Nouvelles Résidences se situe au nord de la zone urbanisée arrageoise et s'étale sur deux communes : St-Nicolas-Lez-Arras et St-Laurent-Blangy.
Il est, respectivement, à 2.0, 2.2 et 2.7km, à vol d'oiseau de la Place des Héros, de la gare d'Arras et du Centre Hospitalier.



2. LES PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DU SECTEUR

Le secteur des Nouvelles Résidences compte un peu plus de 2 250 personnes, soit une densité de plus de 100 habitants/ha.
La population est très jeune et le taux de personnes de « plus de 60 ans » est inférieur de moitié aux taux des deux communes.
Le taux d'actif est dans la moyenne des deux communes par contre le taux de chômage est le double des moyennes communales.

Principales caractéristiques du secteur				
	Nouvelles Résidences	St Nicolas	St Laurent	CUA
Population	2 253	4 751	6 242	102 194
Superficie (ha)	22	319	983	26 370
Densité (hab/ha)	102	15	6	4
% moins de 18 ans	28,5%	22,0%	22,3%	20,8%
% plus de 60 ans	11,8%	24,0%	23,7%	22,7%
% actifs	47,1%	45,4%	47,0%	56,8%
% de chomeurs	31,6%	18,1%	13,9%	13,5%

En termes de mobilité, les Nouvelles Résidences se caractérisent par une bonne mobilité, avec un taux de 9.6% de personnes qui ne se déplacent pas, taux dans la moyenne de la CUA et largement inférieur aux taux rencontrés sur des quartiers sensibles de Valenciennes ou de Douai (16% à 18%).
Il est à noter qu'un jour classique de semaine, une personne sur quatre reste dans le secteur (attention le secteur « mobilité » est un peu plus grand que la limite des Nouvelles Résidences) et seulement 8% se rendent dans le centre d'Arras[13]. Cette caractéristique est en mettre en relation avec un taux de chômage important et une population très jeune. Le week-end n'est pas un frein à la mobilité.
Au niveau des modes de déplacement, on peut constater une part assez faible des transports en commun et plus importante des piétons. Le mode Vélo reste à l'image de la CUA.

Principales caractéristiques "Mobilité"			
	Nouvelles Résidences	St Nicolas + St Laurent	CUA
Taux de motorisation	0,47	0,53	0,58
Nbr dépl/jour	3,6	4,19	3,9
Déplacement interne	27%	41%	83%
% vers centre Arras	8%	20%	20%
% Hors CUA	8%	6%	12%
Déplacement après 20h	8%	5%	6%
Déplacement WE	83%	83%	79%
Part modale TC	5%	8%	8%
Part modale 2 roue	1%	1%	1%
Part modale piétons	38%	33%	30%
dont durée >30 min	11%	12%	9,5%

3. ORGANISATION ET STRUCTURE VIAIRE DU QUARTIER

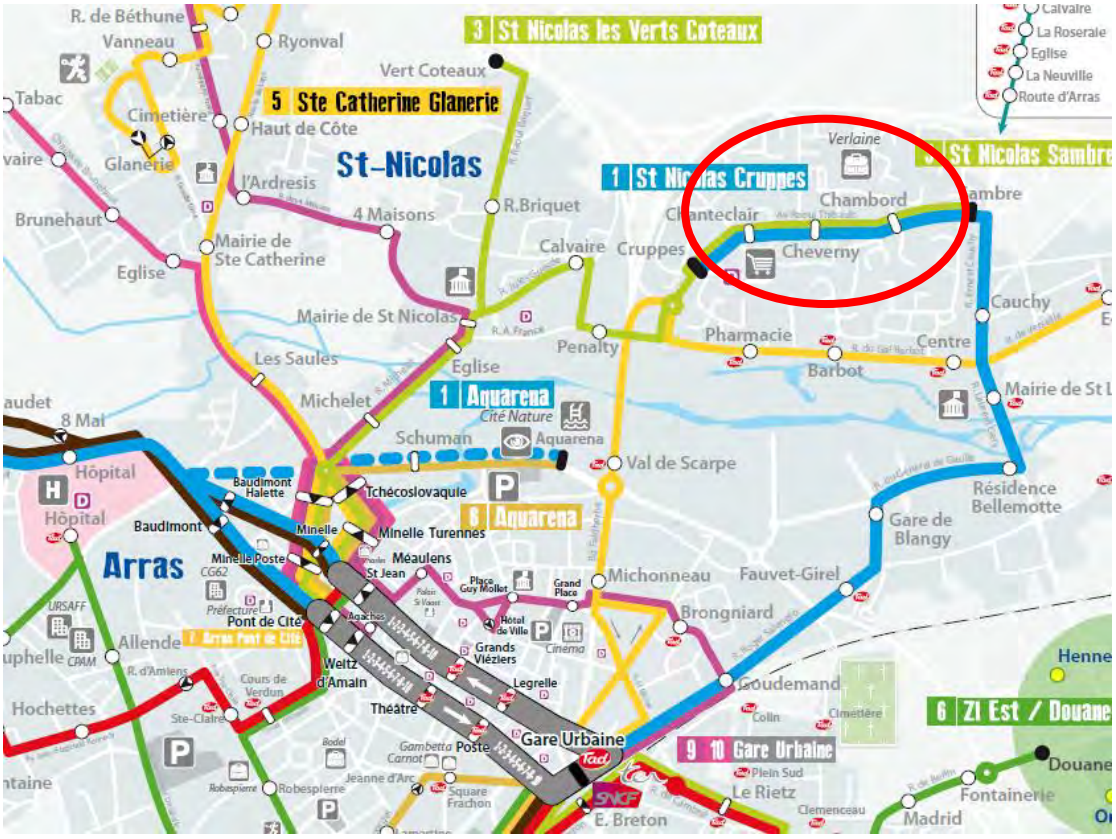
Le quartier connait, depuis 2005, une mutation importante (opération ANRU). Deux éléments structurants sont apparus : une centralité a été créée autour de deux nouvelles places et l'ancienne avenue, traversant le quartier en tranchée, a été remblayée par des nouvelles constructions.
L'ensemble des espaces publics ont été réaménagés à travers des interventions importantes sur la trame viaire, les espaces verts, les équipements ainsi que le mobilier urbain.
La diversification fonctionnelle s'est engagée avec l'implantation de la Maison Département Solidarité par le Conseil Départemental du Pas de Calais et l'introduction de cellules commerciales autour de la place du Marché.

[13] Source : Enquête Ménages Déplacements Villes Moyennes (EDVM) réalisée en 2014 sur le territoire de la CUA.

La mutation n'est pas encore définitive puisqu'un projet de 55 logements devrait être livré en 2016 et le chantier de démolition de 300 logements est en cours pour laisser place à la reconstitution de 4 ilots pour lesquels va démarrer un processus de commercialisation vers les promoteurs privés.

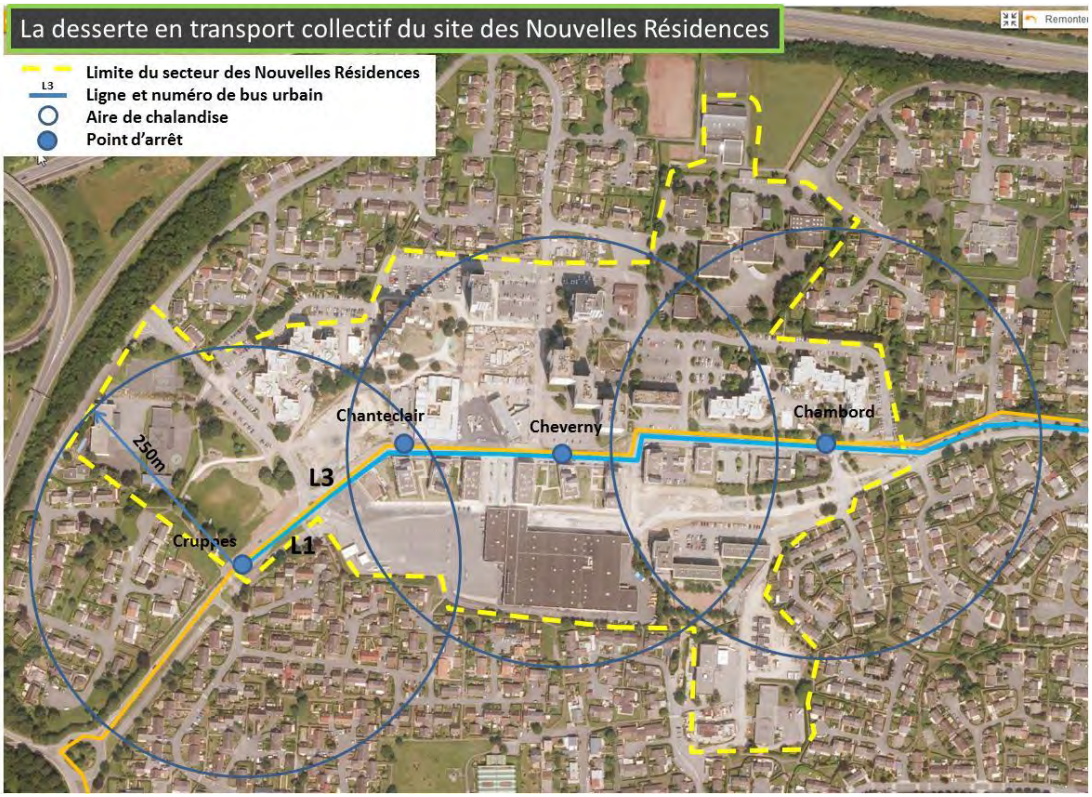
4. LA DESSERTE EN TRANSPORTS COLLECTIFS

Comme le montre le plan ci-dessous, le quartier est directement desservi par deux lignes du réseau Artis, la L1 et la L3.
Le TAD (Transport à la demande) et le réseau Oscar (Conseil Départemental) n'ont pas d'arrêt dans le secteur.
Pour rappel, la L1 est la ligne la plus performante du réseau avec une fréquence d'un bus/15min et une bonne amplitude horaire…mais s'arrête à 20h30.
Le quartier n'est pas liaisonné directement avec les principales zones d'activités, mais la liaison rapide vers le pôle d'échange de la gare permet néanmoins de trouver une connexion aux lignes (ligne classique, dédiée ou Transport à la Demande) qui desservent les principaux pôles (ZI Est, Actiparc, Artoipole, …).



Caractéristiques des lignes qui desservent le Secteur des Grandes Résidences		
	L1	**L3**
Terminus		
	Cruppes	St-Laurent -Sambre
	Centre Commercial Arras Ouest	Tilloy Les Moufflaines
Nombre d'arrêts dans le secteur	4	4
Fréquence		
Heures de pointe	1 bus/15 min	1 bus/30 min
Heures creuses	1 bus/15 min	1 bus/60 min
Temps de parcours		
vers la gare d'Arras	10 min	18 min
vers la Place des Héros	14 min	14 min
Vers le Centre Hospitalier	21 min	20 min dont 10 min à pied via l'arrêt Tchécoslovaquie
Vers la Maire de StNicolas	-	6 min
vers la mairie de St-Laurent	3 min	-
Amplitude horaire	6h20 à 20h40	6h30 à 19h30

En termes de liaison, les deux lignes permettent une très bonne connexion avec le centre d'Arras et la gare SNCF, mais aussi avec le centre hospitalier et les deux mairies (St-Laurent et St-Nicolas).
En termes d'irrigation, les Nouvelles Résidences sont desservies par 4 arrêts situés sur un axe Est-Ouest. L'ensemble du secteur est situé à moins de 250m d'un arrêt, soit une très bonne desserte.
L'ancienne enquête montée/descente, réalisée avant la restructuration du réseau, renseigne un peu plus de 500 montées par jour ouvrable.



5. LES CONTINUITES MODES DOUX SUR LE SECTEUR

Le secteur des nouvelles résidences est encore en pleine mutation et de nombreux travaux sont encore en cours. La carte de la page suivante montre clairement le choix délibéré de favoriser les continuités modes doux dans l'ensemble du quartier.






PLAN DE RÉFÉRENCE 2011
SAINT-NICOLAS LEZ ARRAS - SAINT-LAURENT BLANGY - Quartier Des Nouvelles Résidences
20 février 2013
CRECHE
COLLEGE VERLAINE
GROUPE SCOLAIRE GRENIER
CENTRE COMMERCIAL LECLERC
Espace public minéral
Espace public végétal
Commerces existants
Commerces projetés
Equipements existants
Equipements projetés
Jardin résidentiel
Ilôt constructible projeté
Arcades
Chaussée en plateau

De nombreuses liaisons modes doux (anciennes ou récemment réalisées) irriguent le quartier et permettent aux usagers des modes doux de traverser facilement les différents secteurs.



Exemples de liaisons anciennes et récentes qui assurent la continuité modes doux à l'échelle du quartier

Les déplacements modes doux apparaissent confortables et sûrs : en effet, les aménagements récents réalisés sur l'avenue Raoul Thibault ou la rue de Cheverny intègrent les problématiques de déplacements des modes doux. Ainsi de larges esplanades ont été aménagées, les points d'arrêts de transports en commun sont accessibles aux PMR/UFR, les trottoirs sont larges, confortables et protégés par du mobilier urbain pour empêcher les stationnements illicites…



Les aménagements récents qui garantissent des conditions de déplacements favorables pour les modes doux

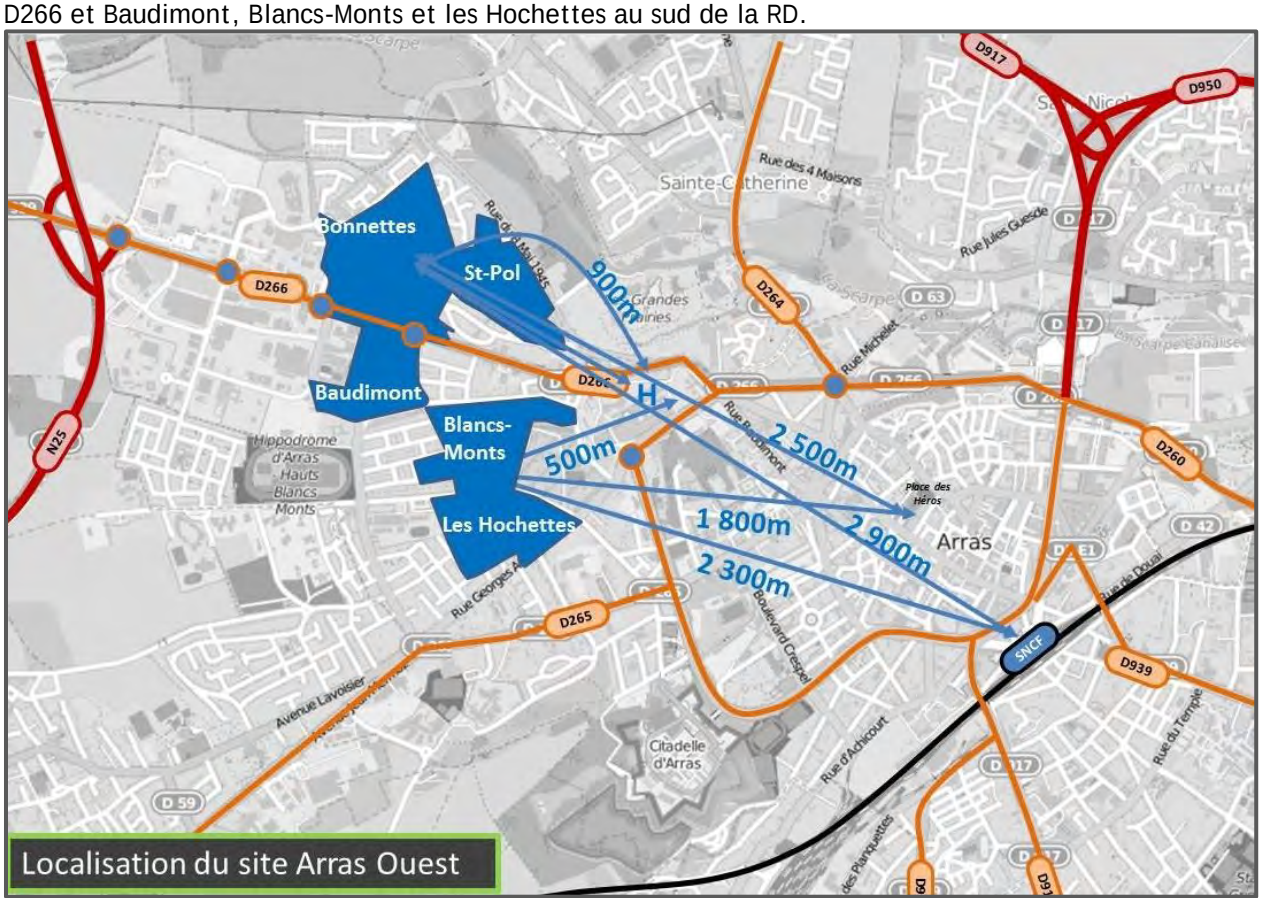
6. CONCLUSION ET ENJEUX

Ce quartier en pleine restructuration bénéficie **d'une excellente desserte** en transport collectif avec une capacité horaire, en heure de pointe, de 550 places.
Malgré cette excellente desserte, la part modale des transports en commun reste assez faible, mais ce taux peut s'expliquer par la faible part des déplacements vers le centre d'Arras, et à l'inverse une part importante de déplacements internes, ou sur les communes de St-Laurent et St-Nicolas qui s'effectue, au regard des échelles, essentiellement à pied.

B. Le quartier Arras Ouest

1. LOCALISATION

Comme son nom l'indique, le secteur se situe à l'ouest de la ville d'Arras et s'étend de part et d'autre de la D266 (route de Saint-Pol).
Arras Ouest est, en réalité, composé de 5 entités différentes : les Bonnettes et St-Pol au nord de la D266 et Baudimont, Blancs-Monts et les Hochettes au sud de la RD.



2. LES PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DU SECTEUR

Le secteur Arras Ouest est le quartier prioritaire le plus peuplé avec près de 7000 habitants, soit 17% de la population totale de la ville d'Arras. La densité est deux fois plus importante que sur la commune.
Le quartier est « jeune », et ce pour une double raison, d'une part par le pourcentage élevé des « moins de 18 ans » (quasiment le double de celle de la ville) et d'autre part par le pourcentage faible des « plus de 60 ans ». Ces caractéristiques accentuent les potentiels de déplacement en transport collectif.
Comme pour le secteur précédent la part des chômeurs dans la population active est très élevée, ceci devrait augmenter la demande de déplacement en dehors des heures de pointe.

Principales caractéristiques du secteur			
	Arras Ouest	Arras	CUA
Population	6 883	41 322	102 194
Superficie (ha)	84	1 163	26 370
Densité (hab/ha)	82	36	4
% moins de 18 ans	30,6%	19,6%	20,8%
% plus de 60 ans	12,1%	20,9%	22,7%
% actifs	44,7%	47,2%	56,8%
% de chomeurs	34,5%	18,4%	13,5%

En termes de mobilité, on note un nombre de déplacements quotidiens du même ordre que celui de la ville, mais un taux de motorisation nettement plus bas.
Ensuite les indicateurs montrent clairement des déplacements de petites distances, puisque seulement 12% se dirigent vers le centre-ville et 5% sortent de la CUA.
Au niveau des modes, près de ½ déplacements s'effectue à pied et le secteur développe le plus gros taux d'utilisation du transport public.
La population du quartier Arras Ouest est donc bien en demande de transport collectif.

Principales caractéristiques "Mobilité"			
	Arras Ouest	Arras	CUA
Taux de motorisation	0,32	0,53	0,58
Nbr dépl/jour	4,0	4,03	3,9
Déplacement interne	22%	33%	83%
% vers centre Arras	12%	21%	20%
% Hors CUA	5%	8%	12%
Déplacement après 20h	4%	6%	6%
Déplacement WE	72%	79%	79%
Part modale TC	12%	7%	8%
Part modale 2 roue	1%	1%	1%
Part modale piétons	46%	40%	30%
dont durée >30 min	8%	8%	9,5%

3. ORGANISATION ET STRUCTURE VIAIRE DU QUARTIER

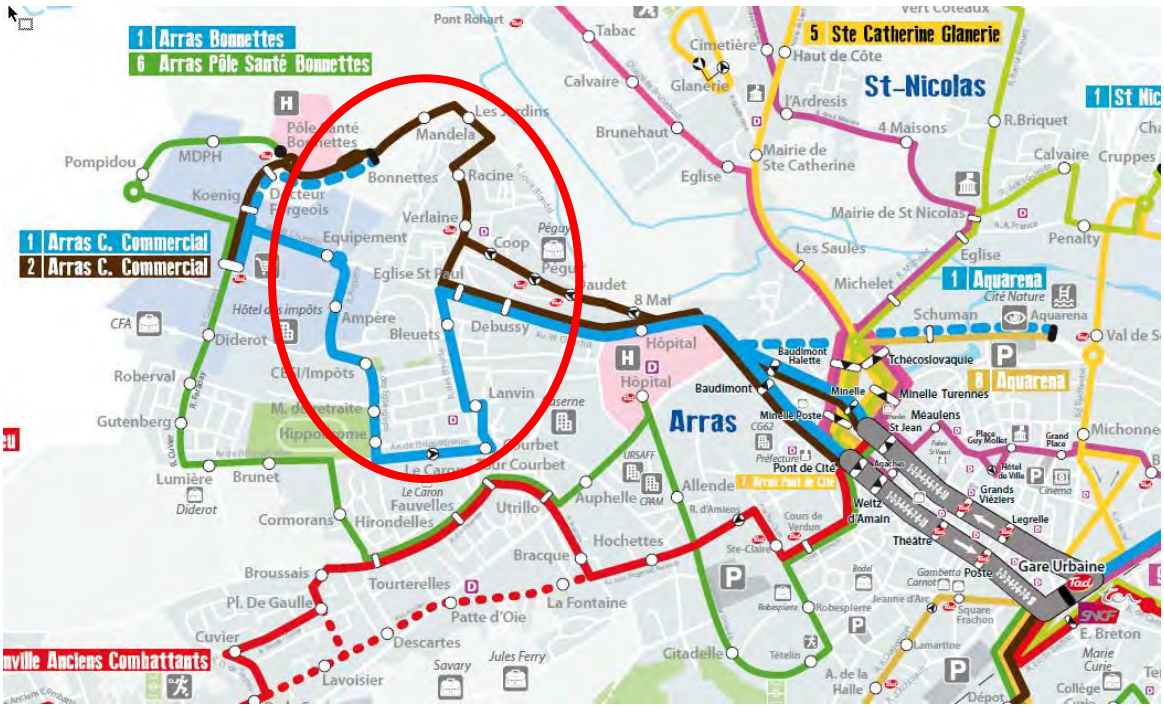
La grande particularité de ce quartier est sa segmentation en plusieurs parties distinctes, et le rôle de coupure urbaine que joue l'avenue W. Churchill (RD 266) ce qui vient renforcer encore un peu plus l'enclavement de la partie nord.
Il existe plusieurs centralités dont la Place Verlaine pour St-Pol (Commerces, marché le dimanche, équipement culturel, maison de service de proximité) ou la Place Lanvin pour Baudimont.
Néanmoins le réseau viaire ne vient pas nécessairement consolider ces centralités.
Au regard des volumes de circulation sur l'axe Churchill, la perméabilité entre les secteurs nord et sud est très peu marquée.

4. LA DESSERTE EN TRANSPORTS COLLECTIFS

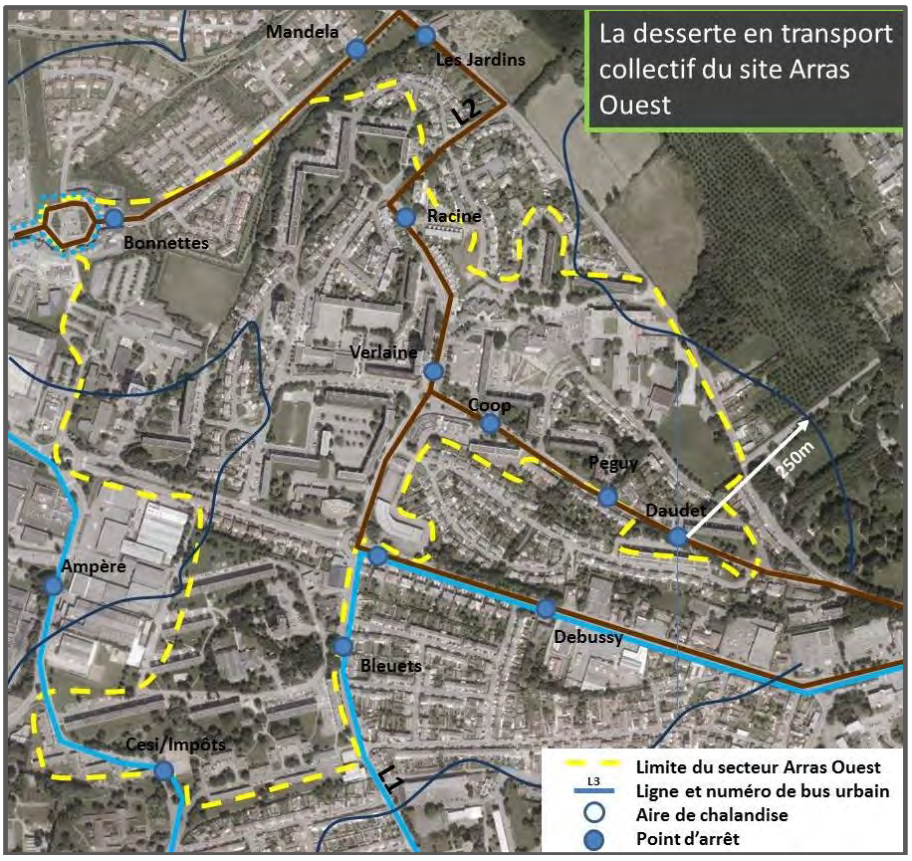
Arras Ouest est desservi par 4 lignes différentes…néanmoins, il vaut mieux analyser la desserte en segmentant le quartier en deux, la partie nord et la parte sud.
La partie nord est desservie par la L1 et la L2, deux lignes structurantes du réseau dont l'une avec une fréquence de 4 bus/heure. Le secteur est du quartier St-Pol est desservi par les deux lignes, ce qui offre une fréquence de 6 bus/heure. L'arrêt Eglise St-Pol est le deuxième plus fréquenté de la

CUA après la gare. Globalement, lors de l'ancienne enquête de fréquentation, c'est près de 800 voyageurs quotidiens qui empruntent le réseau Artis à cet arrêt.
La partie sud est traversée par 3 lignes, les lignes L1 – L4 – L6. Ces deux dernières lignes se complètent bien, puisque l'une est plus directe sur le centre hospitalier, l'autre vers la gare et son pôle de transport.
Le secteur Baudimont est le seul desservi par une seule ligne (L1), mais c'est la plus structurante, ce qui offre une fréquence de 1 bus/15 minutes.
Globalement Arras Ouest est bien desservi avec des temps de parcours vers les polarités principales de l'agglomération inférieurs à 15 min et de bonnes fréquences.
Une des améliorations consisterait à offrir une offre avec une amplitude plus élevée afin de couvrir une plage horaire jusque 22 ou 23h.

Caractéristiques des lignes qui desservent le Secteur Arras Ouest				
	L1	**L2**	**L4**	**L6**
Terminus				
	Cruppes	Beaurains	Beaurains	Arras - Bonnettes
	Centre Commercial Arras Ouest	Centre Commercial Arras Ouest	Dainville	Arras ZI Est
Nombre d'arrêts dans le secteur				
Secteur nord	2	6		
secteur sud	7	2	2	2
Fréquence				
Heures de pointe	1 bus/15 min	1 bus/30 min	1 bus/30 min	1 bus/40 min
Heures creuses	1 bus/15 min	1 bus/30 min	1 bus/30 min	1 bus/40 min
Temps de parcours	p/r Courbet	p/r Racine	p/r Utrillo	p/r Utrillo
vers la gare d'Arras	17 min	15 min	14 min	21 min
vers la Place des Héros	12 min	11 min	10 min	16 min
Vers le Centre Hospitalier	6 min	5 min	-	3 min
Vers la Maire Arras	20 min dont 8 min à pied via l'arrêt Grand Vézier ou Théâtre	19 min dont 8 min à pied via l'arrêt Grand Vézier ou théâtre	18 min dont 8 min à pied via l'arrêt Grand Vézier ou Théâtre	24 min dont 8 min à pied via l'arrêt Grand Vézier ou Théâtre



Le quartier peut également avoir accès aux différents pôles par sa connexion rapide à la gare qui concentre l'ensemble de l'offre en transports en commun de l'agglomération (lignes urbaines, transport à la demande, ligne spécifique, lignes du Conseil Départemental).
En termes de couverture, le quartier prioritaire Arras Ouest est couvert complétement par le positionnement existant des arrêts.





5. LES CONTINUITES MODES DOUX SUR LE SECTEUR

Sur l'ensemble des quartiers prioritaires de la politique de la ville et des zones d'emplois, le secteur Arras Ouest est le plus étendu.
La RD266 traverse d'est en ouest ce quartier et ne facilite pas les échanges modes doux nord-sud entre les différentes entités de ce quartier (traversées piétonnes sur l'axe RD266 peu sécurisées…).
On distingue ainsi à l'échelle de ce quartier, le secteur situé au nord de la RD266, composé des Bonnettes et de la résidence Saint-Pol et le secteur situé au sud de l'axe RD266 qui comprend les grands ensembles de Baudimont, Blancs Monts et Hochettes.
L'analyse modes doux est ainsi distinguée pour ces 2 secteurs.

Secteur Nord
Les voiries qui ceinturent ce secteur ont fait l'objet de travaux d'aménagements récents qui se traduisent notamment sur la rue Nelson Mandela par :
- L'aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle : aménagement qui permet de desservir l'hôpital des Bonnettes et qui connecte les itinéraires cyclables déjà réalisés sur la rue du 8 mai 1945 en direction notamment de la base de loisirs des Grandes Prairies et du Collège Charles Péguy ;
- Des traversées piétonnes aux normes et équipées d'abaissées de trottoir et de bandes podotactiles ;
- Des largeurs utiles de trottoir (c'est-à-dire libre de tous obstacles) confortables ;
Des cheminements d'accès vers les points d'arrêt de transports en commun de bonne qualité.



Illustration des aménagements récents en faveur des modes doux réalisés sur le secteur Bonnettes

Au cœur de ce secteur nord, les cheminements piétons apparaissent globalement de bonnes qualités avec de larges trottoirs en adéquation avec les flux piétons importants observés lors des visites de terrains (nombreuses familles en poussette), des mails piétons aménagés au cœur des places ou des grands ensembles ainsi qu'une série de cheminements/ « voyettes » qui irriguent le quartier relient les différentes entités du quartier et lui assurent une bonne perméabilité piétonne.



Illustration des cheminements piétons confortables à l'échelle du secteur nord : aménagements de chemins, de mails piétons et des largeurs utiles de trottoir en adéquation avec les flux piétons

Les dysfonctionnements relevés lors des visites in situ restent ponctuels et concernent principalement des traversées piétonnes non accessibles (absences d'abaissées), des largeurs utiles ponctuellement plus limitées (emprises insuffisantes et/ou stationnements résidentiels illicites).
Pour les cycles, les aménagements de voirie sont principalement concentrés sur les voiries qui ceinturent le quartier (rue Nelson Mandela et rue du 8 Mai 1945). Un axe nord-sud qui suit l'itinéraire de la ligne n°2 Artis traverse le quartier (bandes cyclables) mais cet itinéraire est ponctuellement interrompu (emprises insuffisantes ou maintien de l'offre de stationnement) et apparaît par ailleurs peu lisible : marquage au sol délavé, emprises limitées de la bande cyclable…



L'axe cyclable nord-sud : exemples de dysfonctionnements relevés qui pénalisent la continuité et la lisibilité de l'itinéraire : interruption de la bande cyclable / marquage au sol délavé / emprises limitées de la bande cyclable

Les équipements pour accueillir le stationnement des deux roues à proximité des pôles générateurs sont peu nombreux à l'échelle du quartier. Ils sont par ailleurs peu visibles et difficilement identifiables dans le paysage urbain.
On note également l'absence de jalonnements modes doux (piétons et cycles) en direction des principaux pôles générateurs et points d'arrêt du secteur.



Secteur Sud

Les cheminements des piétons, PMR (Personnes à Mobilité Réduites) et UFR (Usagers en Fauteuils Roulants) à l'échelle de ce secteur sont globalement satisfaisants (notamment en direction des points d'arrêt) avec des aménagements larges, confortables et répondants aux normes d'aménagements (abaissées de trottoirs, largeur utile des trottoirs importantes, revêtement au sol de bonnes qualités voire même avec un traitement spécifique…).



Illustration des cheminements piétons, PMR et UFR confortables observés à l'échelle du secteur Sud.

Plusieurs mails piétons et cheminements à travers le quartier renforcent ce sentiment et facilitent les déplacements non motorisés entre les différents grands ensembles du quartier et en direction des points d'arrêt.



Les sentiers, chemins et mails qui irriguent le quartier, relient les pôles générateurs et assurent le rabattement piéton vers les points d'arrêt

Pour les cycles, de nombreux aménagements ont été recensés (bandes cyclables principalement) et maillent le quartier. Cependant, ces derniers ne sont pas continus (ou réalisés dans un seul sens). Ils font par ailleurs l'objet de stationnements illicites et présentent des emprises ponctuellement limitées (Rue Utrillo et Place Courbet notamment).

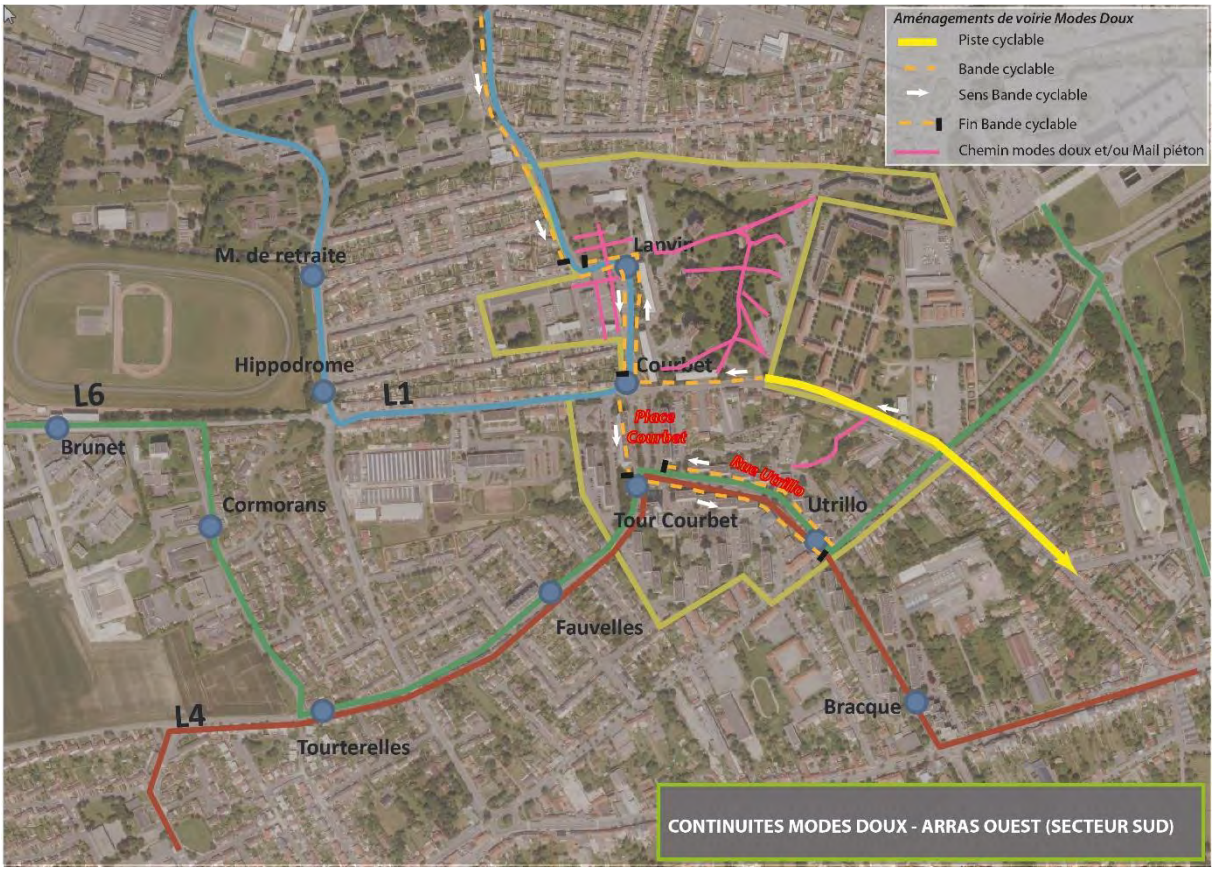


Stationnements illicites et emprises insuffisantes des bandes cyclables

Or ces dysfonctionnements pénalisent la continuité et la sécurité des déplacements cyclistes et peuvent expliquer pourquoi, lors des visites de terrains, de nombreux usagers ne circulaient pas sur ces aménagements.



Des aménagements de voirie en faveur des cycles peu utilisés



Les équipements en faveur du stationnement des deux roues sont peu nombreux à l'échelle du quartier et des principaux pôles générateurs. Ils sont par ailleurs peu visibles et difficilement identifiables dans le paysage urbain.
On note également l'absence de jalonnements modes doux (piétons et cycles) en direction des principaux pôles générateurs et points d'arrêt du secteur

6. CONCLUSION ET ENJEUX

L'offre actuellement déployée sur Arras Ouest est de bonne qualité avec certains secteurs qui bénéficient de trois lignes urbaines. De plus elles se complètent en termes de destination.
Le secteur est bien desservi par les aménagements modes doux, à l'exception de stationnement vélo abords des aux principaux arrêts de transports en commun et des polarités…mais y-a-t-il aujourd'hui une véritable demande au regard des distances relativement courtes, entre les lieux de vie et les arrêts ?
Deux enjeux apparaissent pour ce quartier très peuplé : d'une part améliorer la vitesse commerciale pour minimiser les temps de parcours aux heures de pointe et offrir de la sorte une fréquence d'un bus/ 10 min…(mais cela ne pourra être effectif que si la ligne 1 emprunte un axe plus structurant sur tout son parcours et évite des déviations aux cœurs des quartiers), et d'autre part étendre les plages horaires afin que la population puisse se rendre dans le centre d'Arras et sur les principaux pôles.

C. Le quartier Saint-Michel - Goudemand

1. LOCALISATION

Le quartier est situé à proximité directe de la gare et du centre-ville d'Arras. Il fait partie de la zone dense urbaine de la Communauté Urbaine d'Arras.



2. LES PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DU SECTEUR

Le secteur développe une densité de plus de 130 hab./ha, soit largement au-dessus de la moyenne arrageoise.
Par contre en termes de caractéristiques démographiques, le quartier est légèrement plus jeune que la Ville d'Arras (plus de « -18 ans » et moins de « +de 60 ans »).
En comparaison avec les deux quartiers prioritaires précédents, les contrastes sont moins marqués.

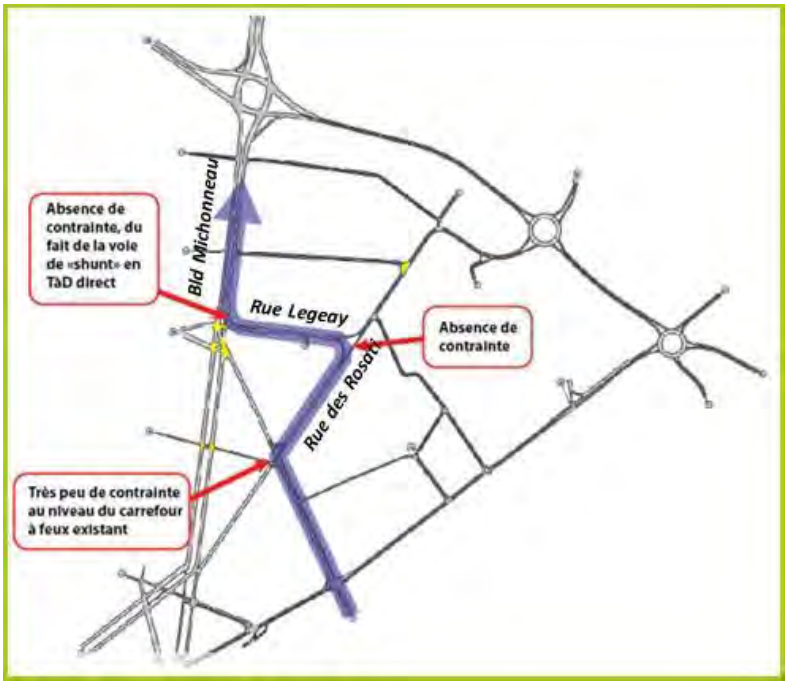
Principales caractéristiques du secteur			
	St Michel	Arras	CUA
Population	1 463	41 322	102 194
Superficie (ha)	11	1 163	26 370
Densité (hab/ha)	133	36	4
% moins de 18 ans	20,8-28,5%	19,6%	20,8%
% plus de 60 ans	12,9-17,0%	20,9%	22,7%
% actifs	>47,1	47,2%	56,8%
% de chomeurs	19,0-25,0%	18,4%	13,5%

En termes de mobilité, on constate une mobilité quotidienne dans la moyenne. Le faible pourcentage de déplacements internes (6%) est bien évidemment induit par la taille modeste du quartier.
Il faut noter un taux de motorisation (plus de 700 voitures) conséquent pour un quartier de la zone urbaine dense.
La situation du quartier à proximité du cœur de l'agglomération impacte sur les caractéristiques de mobilité : des échanges importants avec le centre-ville et seulement 10% d'échanges hors CUA.
La marche est le mode de déplacement principal, le vélo atteint les 2% et les transports en commun sont proche des 10%. Les différences avec la ville d'Arras ne sont pas très marquées.

Principales caractéristiques "Mobilité" du secteur			
	St Michel	Arras	CUA
Taux de motorisation	0,48	0,53	0,58
Nbr dépl/jour	4,0	4,03	3,9
Déplacement interne	6%	33%	83%
% vers centre Arras	15%	21%	20%
% Hors CUA	10%	8%	12%
Déplacement après 20h	7%	6%	6%
Déplacement WE	80%	79%	79%
Part modale TC	9%	7%	8%
Part modale 2 roue	2%	1%	1%
Part modale piétons	44%	40%	30%
dont durée >30 min	8%	8%	9,5%

3. ORGANISATION ET STRUCTURE VIAIRE DU QUARTIER

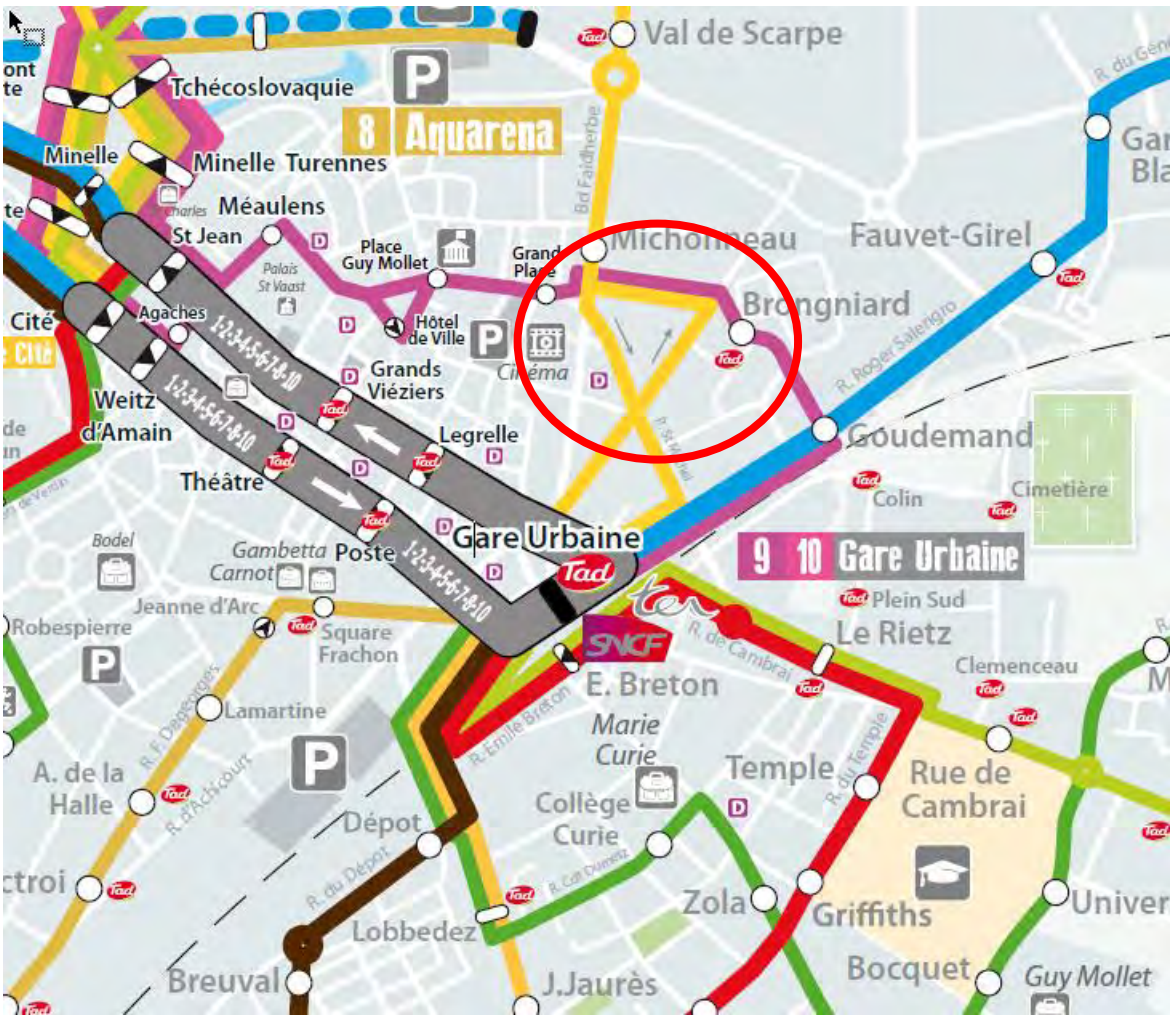
Le quartier est bien impacté par le plan actuel de circulation. En effet, d'une part les flux de circulation provenant de l'est de l'agglomération, pour éviter les saturations de la D260, utilisent un itinéraire qui traverse le quartier, via les rues de Cambrai, des Rosati et Legay, et d'autre part les flux provenant du secteur de la gare sont obligés d'emprunter la rue Dutilleux et de rejoindre le boulevard Michonneau via la rue Legay.
Ces mouvements de trafic viennent pénaliser fortement le quartier puisque tant à la pointe du matin que du soir, on y recense plus de 800 véhicules/heure qui viennent tourner autour de l'ilot St-Michel.
Pour contrer ces effets pervers de la circulation, la CUA mène un projet pour minimiser les flux sur ces axes, en proposant une régulation au niveau du giratoire Renault obligeant les flux d'entrée à emprunter le D260 et remettant les rues St-Michel et des Rosati à double sens. Parallèlement la rue Legay serait réservée aux transports en commun et à la circulation locale.



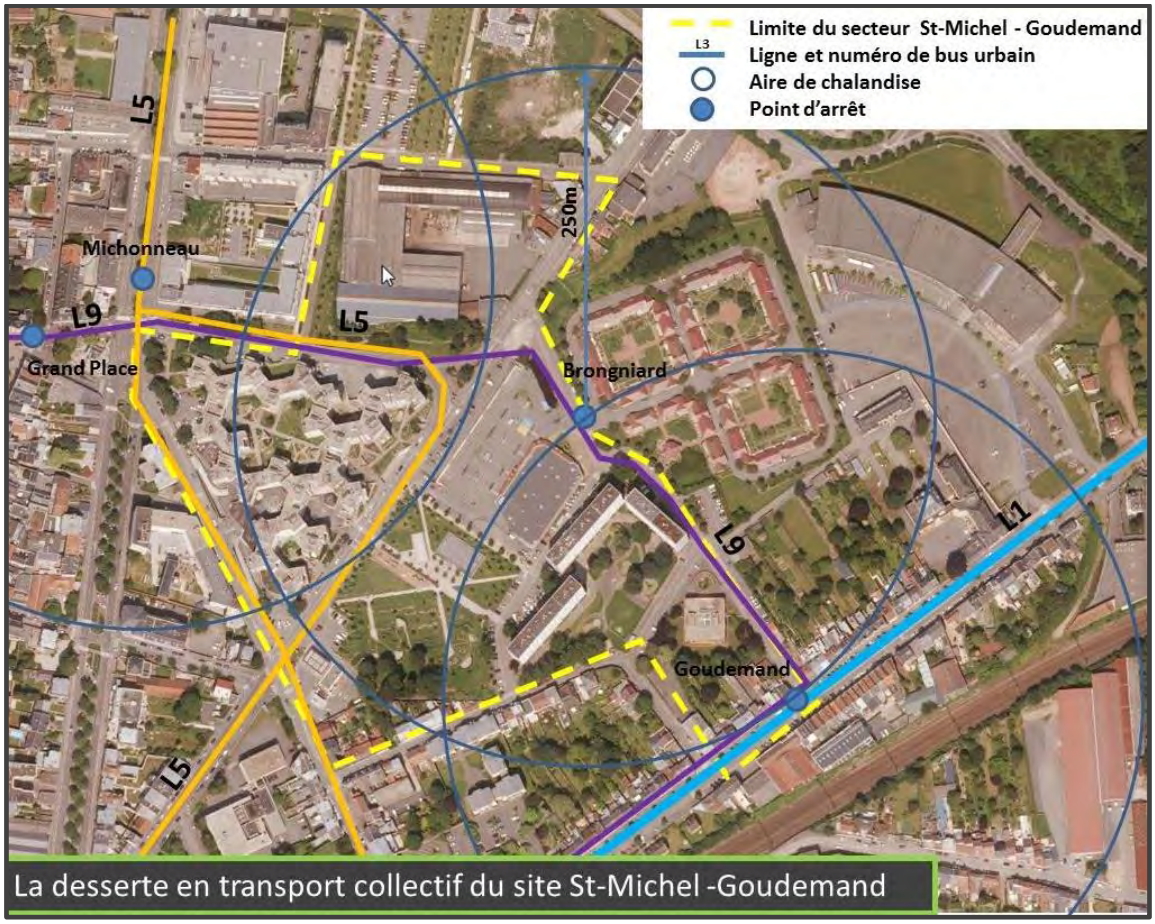
4. LA DESSERTE EN TRANSPORTS COLLECTIFS

La localisation du quartier à proximité du pôle gare (500 à 700m) permet aux habitants d'avoir accès à l'ensemble de l'offre Artis et SNCF à moins de 8 à 10 minutes à pied et d'accéder donc aux pôles d'emploi, de loisirs ou de commerces. Il est difficile de disposer d'une offre aussi complète pour rejoindre l'ensemble des pôles de l'agglomération.
De plus, 3 lignes passent dans le quartier dont la L1 avec une fréquence de 4 bus/heure sur l'ensemble de la journée. Cette offre permet une liaison directe vers le centre hospitalier (L1) et vers la Mairie d'Arras (L9).

Caractéristiques des lignes qui desservent le Secteur de St-Michel - Goudemand			
	L1	**L5**	**L9**
Terminus			
	Cruppes	St-Catherine	Anzin - St-Aubin
	Centre Commercial Arras Ouest	Feuchy	Gare de bus Arras
Nombre d'arrêts dans le secteur	1	1	3
Fréquence			
Heures de pointe	1 bus/15 min	1 bus/30 min	1 bus/60 min
Heures creuses	1 bus/15 min	1 bus/30 min	1 bus/60 min
Temps de parcours			
vers la gare d'Arras	2 min	3 min	7 min
vers la Place des Héros	8 min	8 min	4 min
Vers le Centre Hospitalier	14 min	22 min dont 10 min à pied via l'arrêt Tchécoslovaquie	17 min dont 10 min à pied via l'arrêt Tchécoslovaquie
Vers la Maire Arras	16 min dont 8 min à pied via l'arrêt Grand Vézier	16 min dont 8 min à pied via l'arrêt Grand Vézier	3 min
Amplitude horaire	6h20 à 20h40	6h40 - 19h50	7h10 à 20h00



La carte ci-après montre clairement que l'ensemble du quartier est entièrement couvert par l'offre de transport public. Le seul petit « bémol » pourrait être une dispersion des arrêts qui ne permet pas d'identifier une centralité « transport » dans le quartier. Mais la présence du pôle gare à proximité vient compenser largement cette problématique.



La desserte en transport collectif du site St-Michel -Goudemand

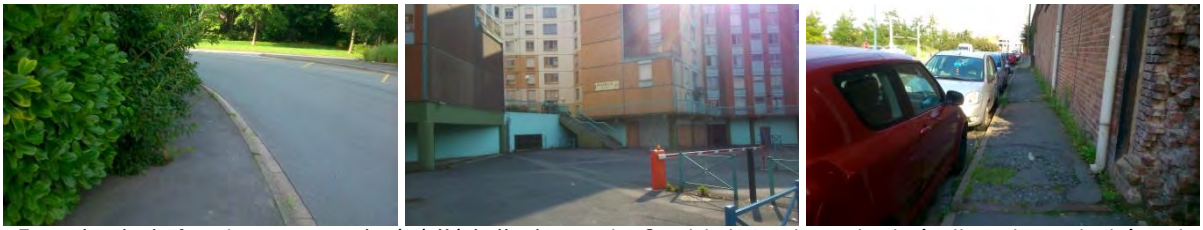
5. LES CONTINUITES MODES DOUX SUR LE SECTEUR

A l'échelle du quartier, aucun aménagement de voirie en faveur des cyclistes de type bandes ou piste cyclables n'a été recensé.

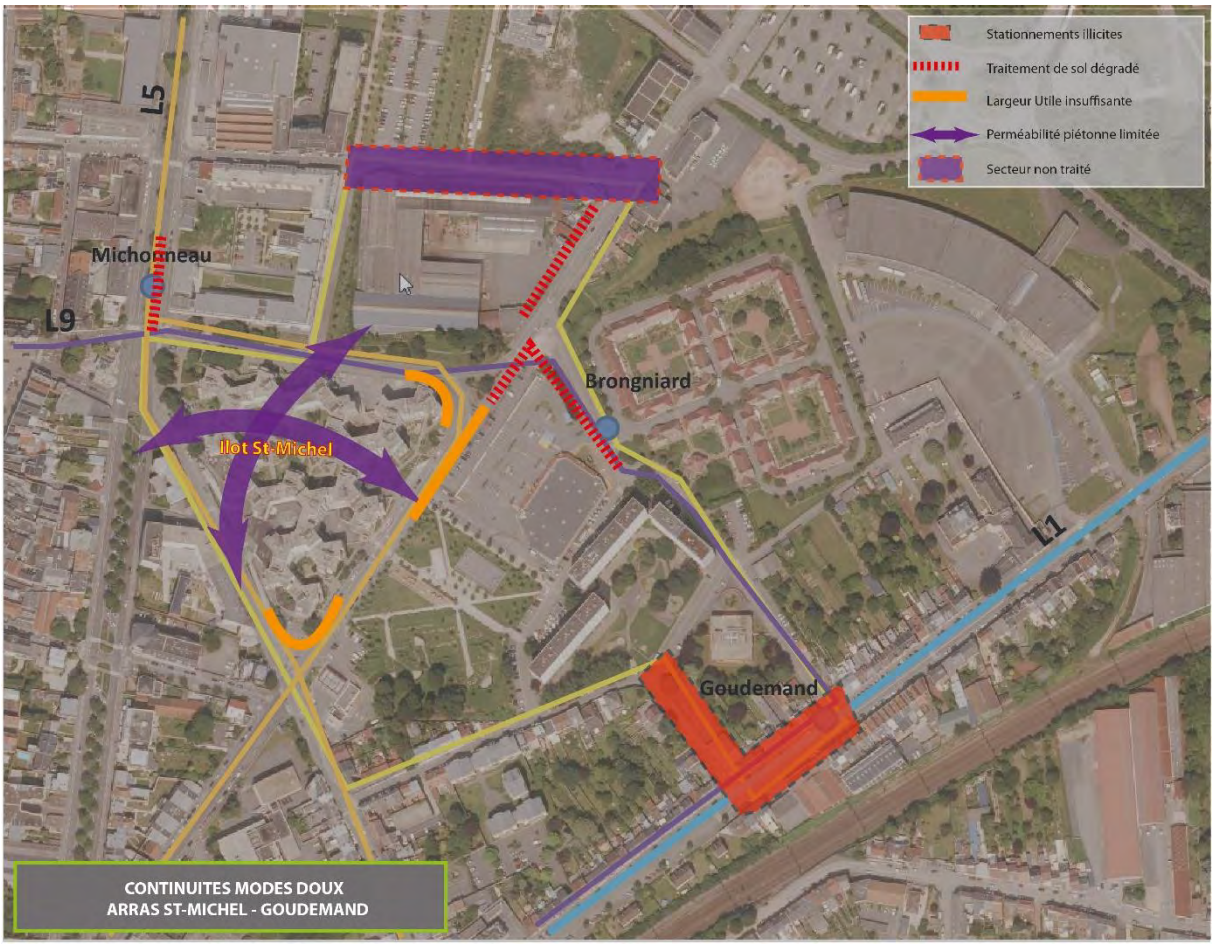
La qualité des cheminements piétons est globalement peu satisfaisante. En effet, de multiples dysfonctionnements se superposent et pénalisent les continuités générales et la sécurité des cheminements :
- Stationnements illicites ;
- Traitement de sol dégradé : notamment en direction des points d'arrêts qui assurent la desserte du quartier ;
- Superposition de mobilier urbain qui réduit la largeur utile des trottoirs ;
- Perméabilité piétonne limitée de l'îlot Saint-Michel : avec peu de liaisons piétonnes à travers cet îlot ou des liaisons piétonnes existantes peu lisibles et accessibles ;
- Des secteurs encore non traités, notamment au nord du quartier (rue Jean Bodel par exemple) dont les trottoirs sont aujourd'hui difficilement praticables.







Exemples de dysfonctionnements relevés à l'échelle du quartier St-Michel- Goudemand qui pénalisent la continuité modes doux et le confort des cheminements piétons (stationnements illicites, traitement de sol dégradé, largeur utile insuffisante, liaisons piétonnes peu lisibles et accessibles….



La ville et la CUA ont fait également ces constats et mènent depuis 2012 une réflexion où les cheminements doux sont une réelle priorité, d'une part pour rejoindre le pôle de loisirs Val de Scarpe dans la continuité du mail mode doux existant et d'autre part la Grand Place via la résidence St-Michel.

6. CONCLUSION ET ENJEUX

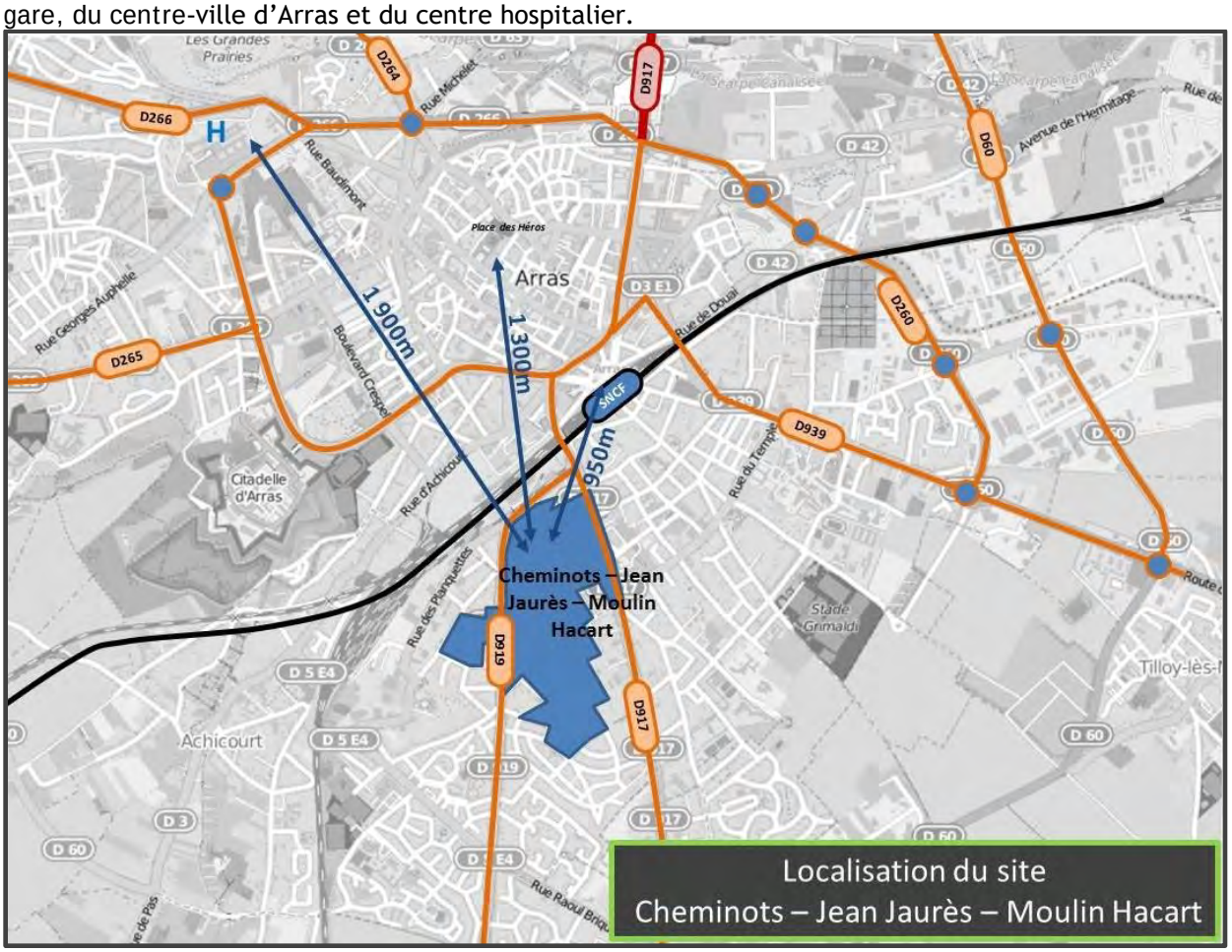
Sa situation à proximité du cœur des transports arrageois, la gare d'Arras, permet aux habitants du quartier St-Michel-Goudemand de disposer d'une excellente offre de transport public pour atteindre l'ensemble des pôles…mais aussi les pôles extérieurs.
Malgré un taux de motorisation conséquent, les habitants utilisent en majorité des modes alternatifs à la voiture, plus en cohérence avec les courtes distances que génère cette situation privilégiée.

Le projet de modification de plan de circulation est nécessaire pour apaiser le quartier et favoriser les liaisons internes.
La détermination d'une centralité transport ne parait pas indispensable.

D. Le quartier Cheminots – Jean Jaurès – Moulin Hacart

1. LOCALISATION

Ce quartier prioritaire, qui s'étend sur les communes d'Arras et d'Achicourt, est situé au sud du sillon ferré. Il est donc impacté par des problématiques de franchissement pour atteindre les pôles de la gare, du centre-ville d'Arras et du centre hospitalier.



2. LES PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DU SECTEUR

La caractéristique qui ressort est une densité faible à comparer aux trois quartiers prioritaires précédents. Ce taux de 39 hab./ha est légèrement plus élevé que la moyenne de la ville d'Arras. Ce manque de densité est toujours un handicap pour implanter des lignes TC structurantes.
La part des « moins de 18 ans » est plus élevée que la moyenne et à l'inverse les « plus de 60 ans » sont moins représentés…néanmoins les cités des cheminots se caractérisent par une grande part de locataires de plus de 55 ans.

Principales caractéristiques du secteur				
	Cheminots - Jaurès - Moulin Hacart	Achicourt	Arras	CUA
Population	1 509	7 717	41 322	102 194
Superficie (ha)	39	594	1 163	26 370
Densité (hab/ha)	39	13	36	4
% moins de 18 ans	>30,6	22,7%	19,6%	20,8%
% plus de 60 ans	12,9-17,0%	23,2%	20,9%	22,7%
% actifs	<44,7	44,0%	47,2%	56,8%
% de chomeurs	19,0-25,0%	13,1%	18,4%	13,5%

En termes de mobilité, ce quartier prioritaire se caractérise par un nombre assez faible de déplacements quotidiens qui atteint à peine les 3.2 dépl/jour/personne…alors que le taux de motorisation est élevé.
Près de 15% des habitants se dirigent au quotidien vers le centre-ville, et 10% sortent de la CUA.
A l'inverse des autres quartiers prioritaires, l'utilisation des transports en commun est faible (4%), la moitié du taux de la CUA.
Même tendance pour la marche à pied qui n'atteint pas les 35%, ce qui est peu pour un quartier situé à proximité du centre-ville.
Cependant, il faut noter une utilisation des 2 roues nettement plus élevée que la moyenne.

Principales caractéristiques "Mobilité"				
	Cheminots - Jaurès - Moulin Hacart	Achicourt	Arras	CUA
Taux de motorisation	0,53	0,58	0,53	0,58
Nbr dépl/jour	3,2	4,29	4,03	3,9
Déplacement interne	9%	29%	33%	83%
% vers centre Arras	14%	9%	21%	20%
% Hors CUA	10%	6%	8%	12%
Déplacement après 20h	5%	5%	6%	6%
Déplacement WE	70%	75%	79%	79%
Part modale TC	4%	4%	7%	8%
Part modale 2 roue	3%	1%	1%	1%
Part modale piétons	34%	21%	40%	30%
dont durée >30 min	9%	7%	8%	9,5%

3. ORGANISATION ET STRUCTURE VIAIRE DU QUARTIER

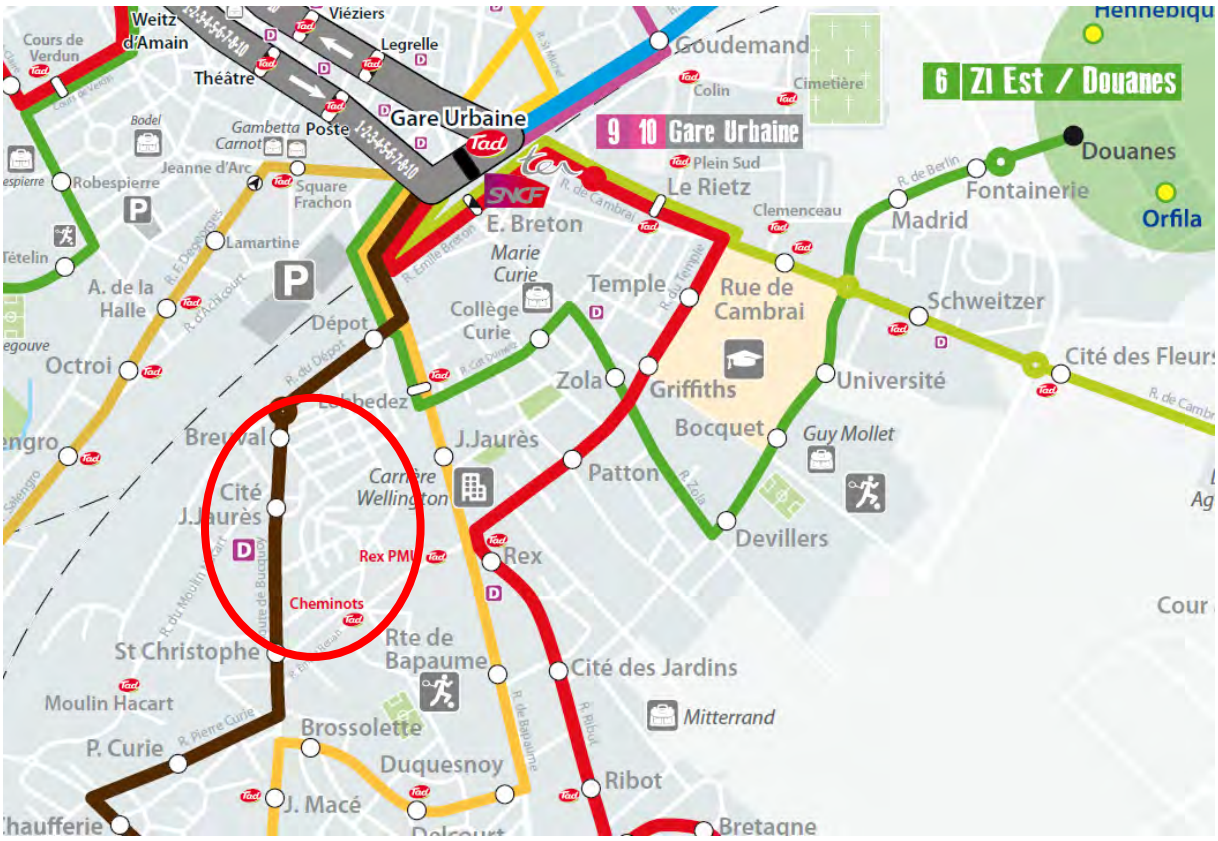
Même si ce quartier prioritaire est compact, il est en réalité composé de plusieurs entités différentes, sans réelle centralité…Au contraire, les différentes cités sont peu ouvertes sur l'extérieur, ce qui renforce le sentiment d'enclavement.

Le quartier est tangent à deux axes routiers structurants les RD 917 et 919, qui sont deux voiries qui irriguent le sud de la CUA.

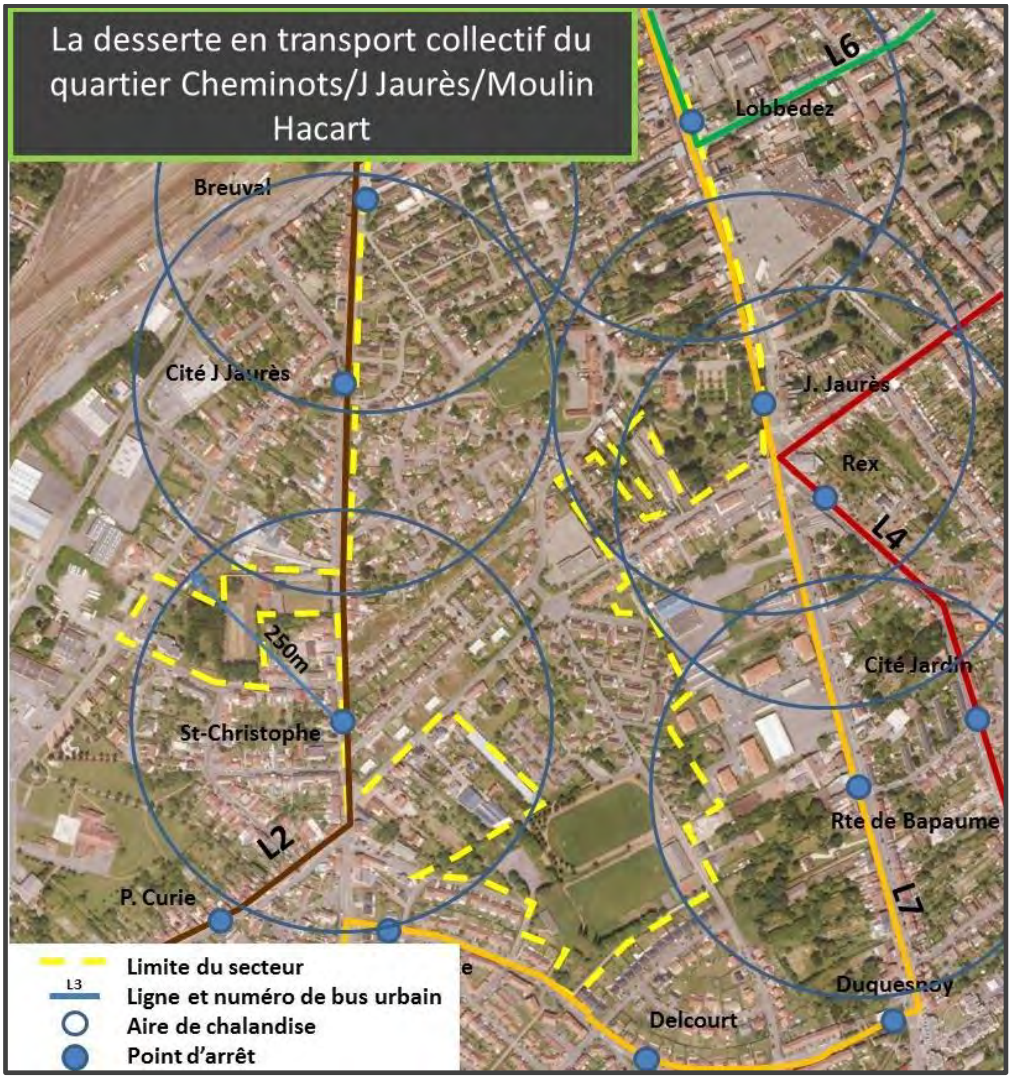
4. LA DESSERTE EN TRANSPORTS COLLECTIFS

Le quartier est desservi par 3 lignes, la L2, la L6 et la L7, soit globalement 5 bus par heure, une très bonne fréquence.
Ces lignes permettent de rejoindre les principaux pôles de la CUA : le centre hospitalier, la gare, la Mairie d'Arras, la ZI Est….
La liaison rapide vers le pôle d'échange de la gare permet de trouver une connexion aux lignes (ligne classique, dédiée ou Transport à la Demande) qui desservent les principaux pôles (Actiparc, Artoipole, …).
La L2 et la L7 offrent plusieurs arrêts et desservent très bien le quartier…Dès lors, la faible utilisation des transports en commun n'est pas induite au manque de desserte.

Caractéristiques des lignes qui desservent le Quartier Cheminots/ J Jaurès/ Moulin Hacart			
	L2	**L6**	**L7**
Terminus			
	Beaurains	Arras - Bonnettes	Beaurains
	Centre Commercial Arras Ouest	Arras ZI Est	Pont de Cité
Nombre d'arrêts dans le secteur	3	1	3
Fréquence			
Heures de pointe	1 bus/30 min	1 bus/40 min	1 bus/30 min
Heures creuses	1 bus/30 min	1 bus/40 min	1 bus/30 min
Temps de parcours	p/r Cité Jaurès	p/r Lobbedez	p/r J Jaurès
vers la gare d'Arras	7 min	4 min	3 min
vers la Place des Héros	13 min	11 min	7 min
Vers le Centre Hospitalier	19 min	24 min	-
Vers la Maire Arras	21 min dont 8 min à pied via l'arrêt Grand Vézier ou théâtre	19 min dont 8 min à pied via l'arrêt Grand Vézier ou Théâtre	15 min dont 8 min à pied via l'arrêt Grand Vézier ou Théâtre
Amplitude horaire	6h30 - 20h00	6h20 à 19h45	6h30 - 19h30



L'ensemble du quartier est bien couvert par les différents arrêts.



5. LES CONTINUITES MODES DOUX SUR LE SECTEUR

Les arrêts de transport collectif qui irriguent le quartier des Cheminots-Jean Jaurès - Moulin Hacart sont implantés sur la RD919 (ouest du quartier) et sur la RD917 (est du quartier).
Sur la RD919, les cheminements piétons vers les points d'arrêt sont sûrs, continus et confortables. Pour les cycles, aucun aménagement de voirie n'est recensé sur cet axe.
Sur la RD917, les trottoirs sont là encore larges et confortables. Des aménagements de voirie en faveur des cycles sont également présents (pistes cyclables). En revanche aucun équipement en faveur du stationnement des cycles n'est recensé : à ce titre de nombreux stationnements sauvages ont été observés lors des visites de site.



Stationnements sauvages deux roues observés sur la RD917

Au cœur du quartier les aménagements de voirie en faveur des cycles sont inexistants : les deux roues sont ainsi inclus dans la circulation générale mais bénéficient de l'aménagement de plusieurs zones 30.




Exemple de tronçons aménagés en zone 30 qui sécurisent les déplacements des modes doux

Par ailleurs le confort et la continuité des cheminements piéton est hétérogène, plusieurs secteurs présentent ainsi des voiries étroites où les trottoirs sont peu confortables voire non aménagés (rue Ernest Renan, secteur situé au nord du quartier entre les 2 axes départementaux…) et de nombreux stationnements illicites sur trottoirs ont été observés (rue des Coccinelles, rue des Cigales…).

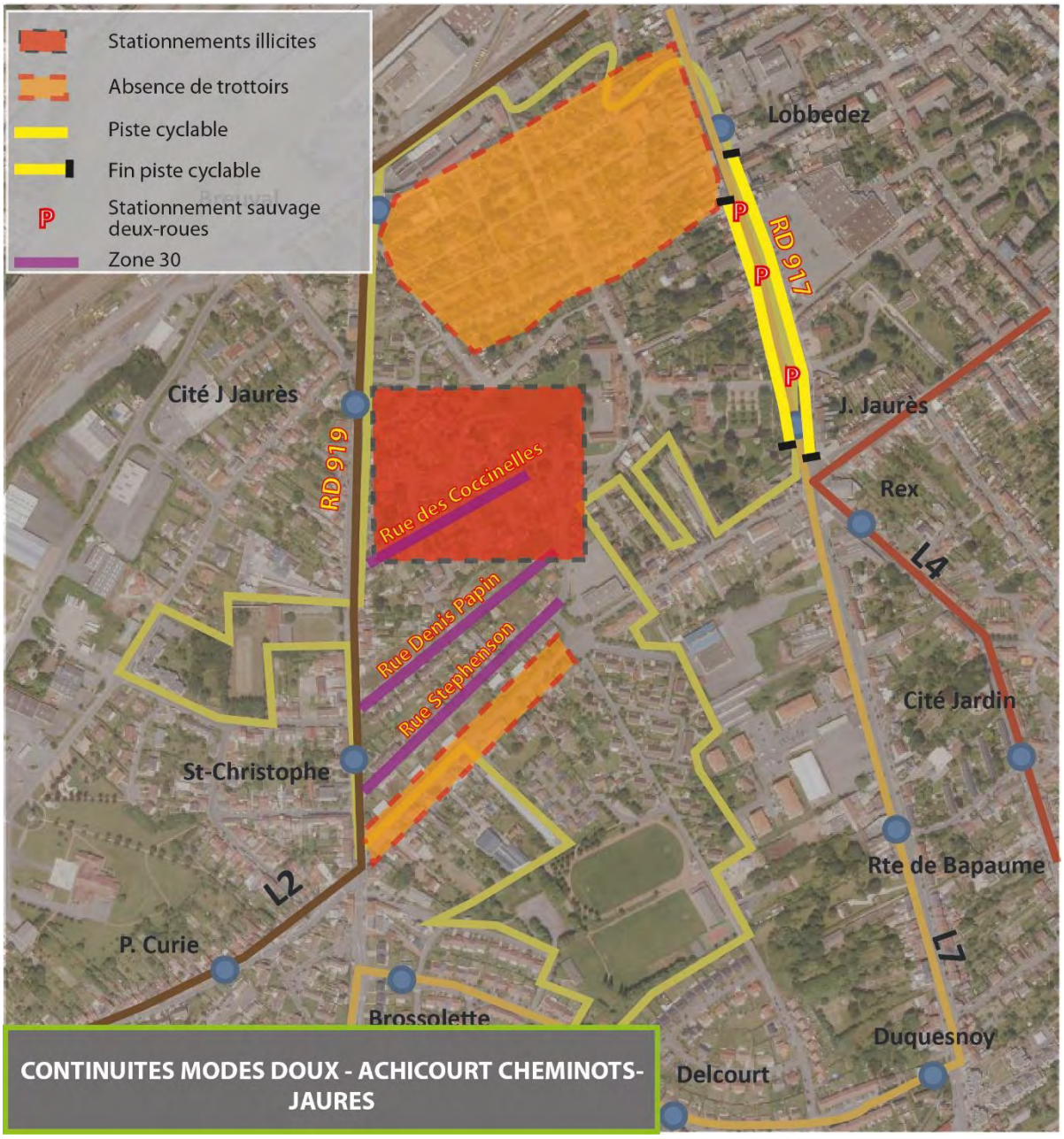




Exemple de tronçons où les cheminements piétons sont peu confortables et non continus




Exemple de stationnements illicites sur trottoir observés qui pénalisent la qualité et la continuité des cheminements piétons



6. CONCLUSION ET ENJEUX

Le faible taux d'utilisation des TC du quartier prioritaire ne peut pas se justifier par une mauvaise offre…En effet, le quartier bénéficie d'une bonne desserte cumulée et ce, vers les différents pôles de la CUA.

En revanche les conditions de rabattement vers les arrêts et la segmentation en plusieurs cités renforcent l'impression d'enclavement.

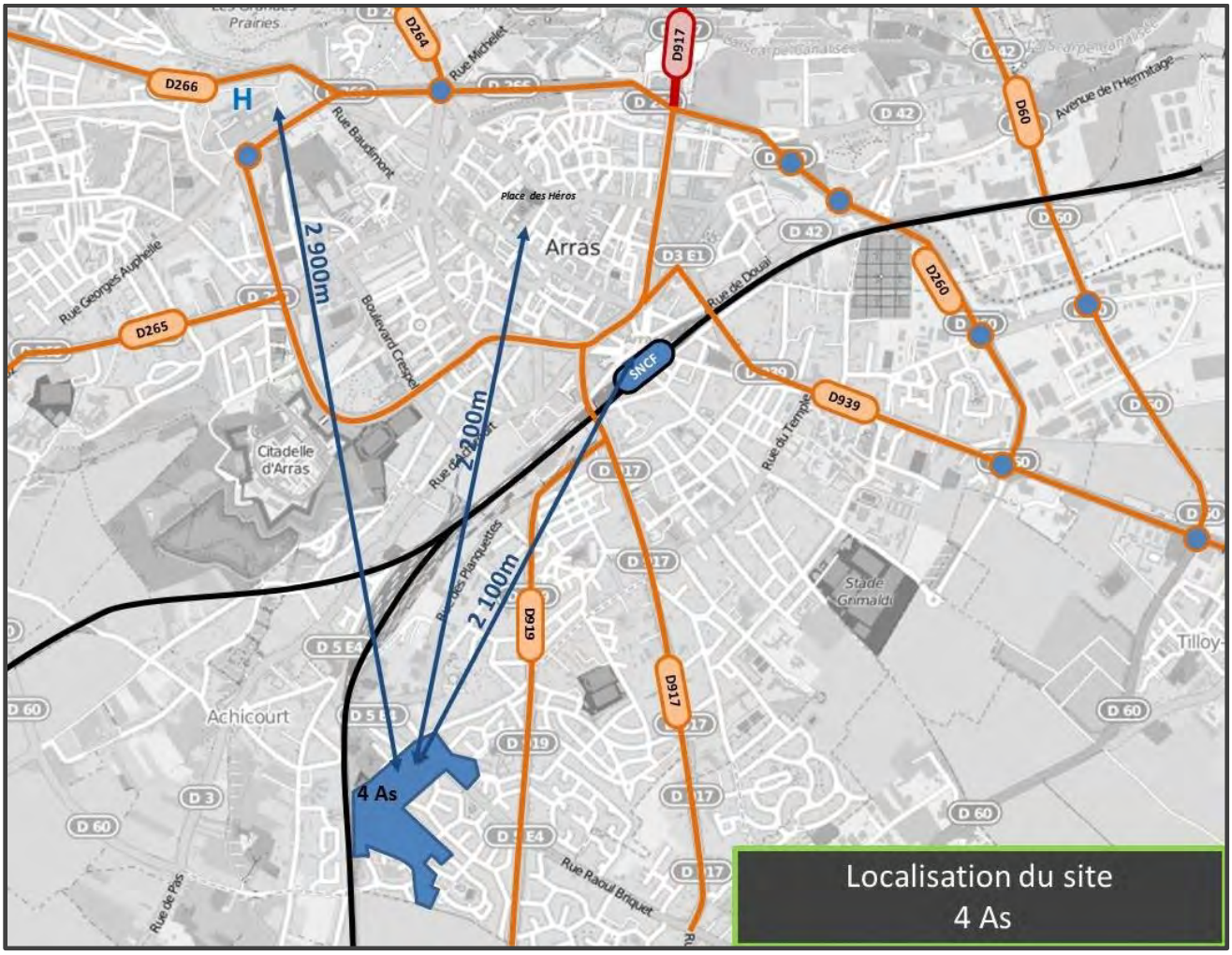
Il existe donc un réel enjeu d'ouverture du quartier pour améliorer la perméabilité et donc une meilleure accessibilité aux différents arrêts de transport collectif.

De plus, aucune centralité ne vient renforcer la visibilité d'un nœud de transport.

E. Le quartier des 4 As à Achicourt

1. LOCALISATION

Ce cinquième quartier est sans doute le plus éloigné du cœur de l'agglomération où la marche à pied devient moins pertinente pour assurer toute une série de relations.
Le quartier des 4 As, situé au sud de la commune d'Achicourt, est quelque peu enclavé, puisque situé le long de l'axe du chemin de fer qui vient rendre imperméable son côté ouest. De plus, il se situe à l'écart d'un axe structurant routier.



2. LES PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DU SECTEUR

Ce quartier est le moins peuplé des quartiers prioritaires. En comparaison avec St-Michel, il possède une densité très faible, mais par contre la structure de la population est du même type et un taux de chômage du même ordre, plus important que la moyenne.

Principales caractéristiques du secteur			
	4 As	Achicourt	CUA
Population	1 002	7 717	102 194
Superficie (ha)	16	594	26 370
Densité (hab/ha)	63	13	4
% moins de 18 ans	20,8-28,5%	22,7%	20,8%
% plus de 60 ans	12,9-17,0%	23,2%	22,7%
% actifs	47,1%	44,0%	56,8%
% de chomeurs	19,0-25,0%	13,1%	13,5%

En termes de mobilité, on constate un taux de motorisation faible…mais un nombre de dépl/jour/pers dans la moyenne de la CUA, soit l'inverse du quartier prioritaire proche (Cheminots/Moulin Hacart/J Jaurès).
La part des personnes qui sortent de la CUA est double de celle d'Achicourt. A noter également, un taux de déplacement lors du week-end nettement inférieur.
Au niveau modal, on retrouve une part d'utilisation des transports en commun 2,5 fois plus importante que celle d'Achicourt et une utilisation du vélo importante.
A l'inverse, le mode pédestre est faible, ce qui peut s'expliquer par un éloignement plus important du cœur de l'agglomération.

Principales caractéristiques "Mobilité"			
	4 As	Achicourt	CUA
Taux de motorisation	0,32	0,58	0,58
Nbr dépl/jour	4,0	4,29	3,9
Déplacement interne	8%	29%	83%
% vers centre Arras	12%	9%	20%
% Hors CUA	13%	6%	12%
Déplacement après 20h	7%	5%	6%
Déplacement WE	63%	75%	79%
Part modale TC	10%	4%	8%
Part modale 2 roue	3%	1%	1%
Part modale piétons	29%	21%	30%
dont durée >30 min	3%	7%	9,5%

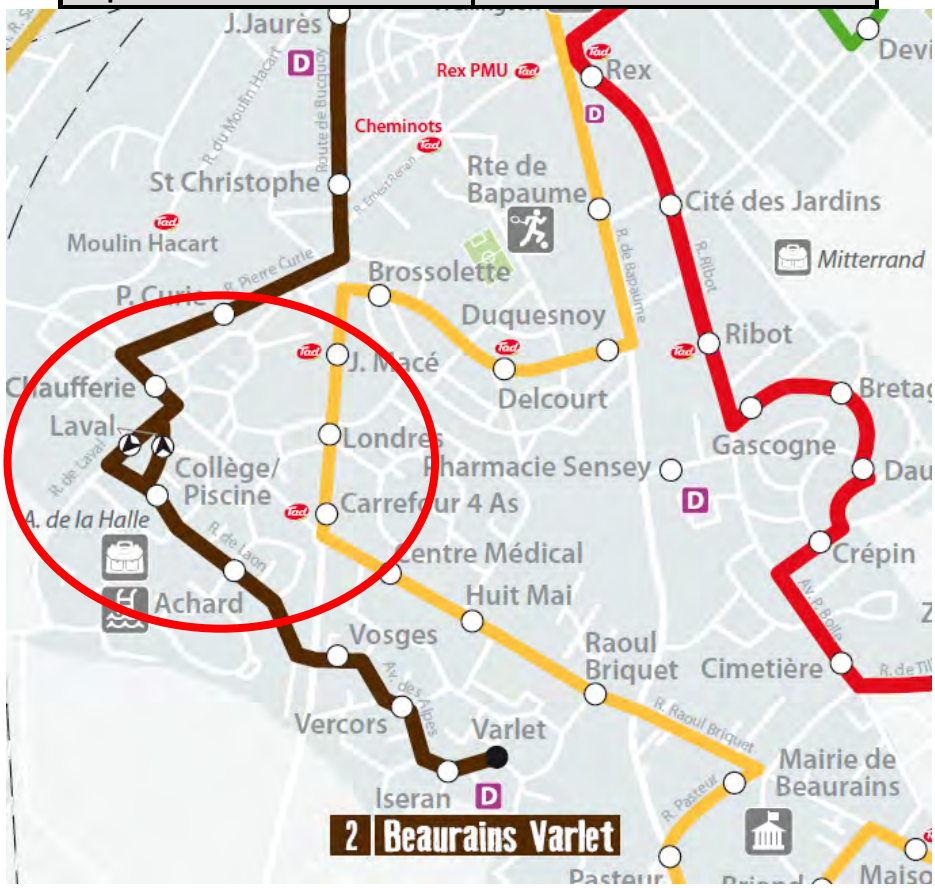
3. ORGANISATION ET STRUCTURE VIAIRE DU QUARTIER

La forme du quartier ne permet pas de développer une véritable centralité. Une des caractéristiques du quartier est l'importance des espaces et des équipements publics
Le seul axe structurant est la rue de Lyon.

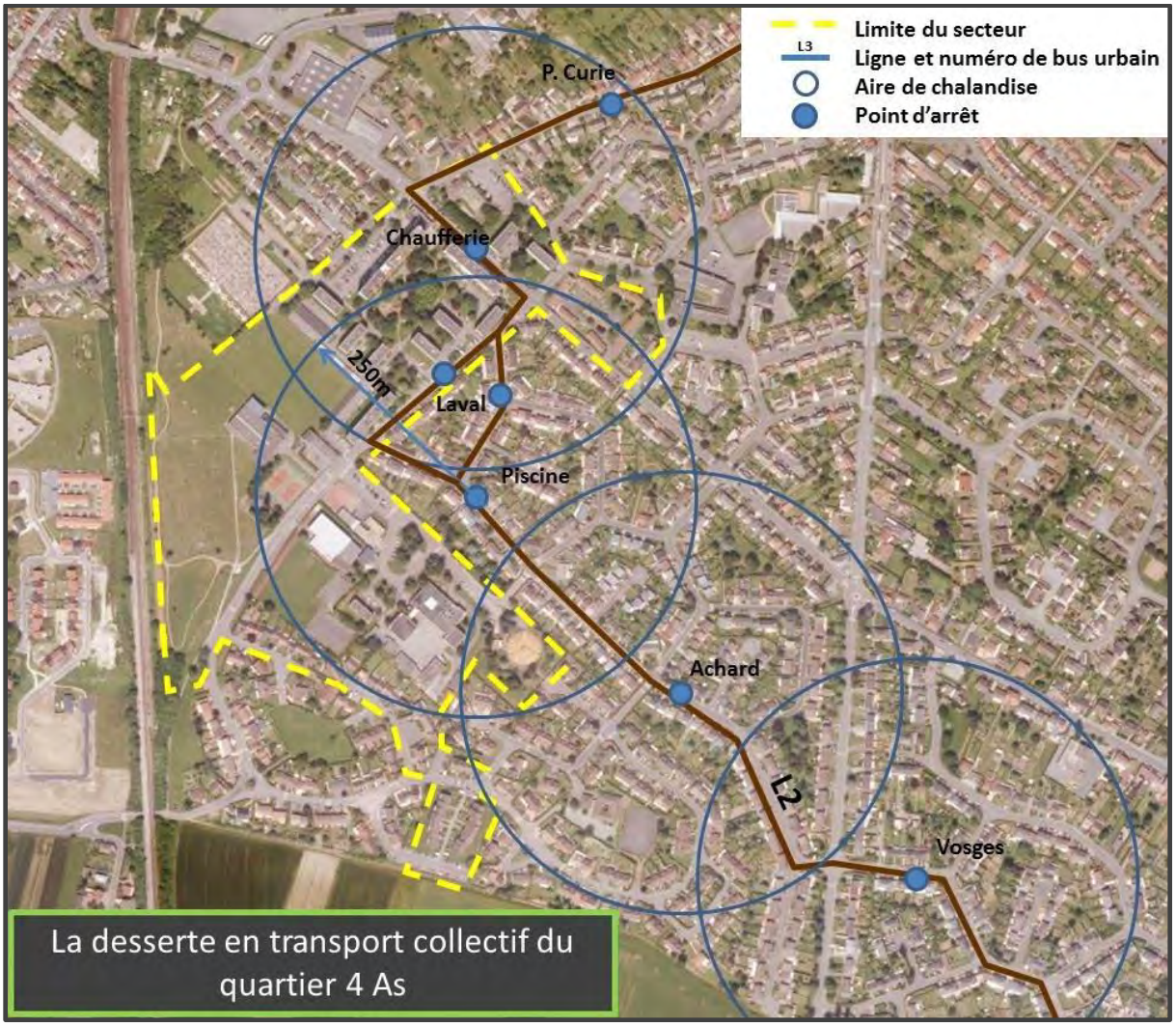
4. LA DESSERTE EN TRANSPORTS COLLECTIFS

Le quartier est desservi par la L2, soit 2 bus par heure.
Cette ligne permet de rejoindre un grand nombre de pôles arrageois dont le centre hospitalier, les places d'Arras et la gare. Cette dernière concentre toute l'offre TC de la CUA et rend possible la connexion vers les différents pôles d'emplois (ZI Est, Actiparc, Artoipole, …)
C'est le seul quartier prioritaire qui n'est desservi que par une seule ligne…néanmoins la L7 n'est pas très éloignée.

Caractéristiques des lignes qui desservent le Quartier 4 As	
	L2
Terminus	
	Beaurains
	Centre Commercial Arras Ouest
Nombre d'arrêts dans le secteur	3
Fréquence	
Heures de pointe	1 bus/30 min
Heures creuses	1 bus/30 min
Temps de parcours	p/r Piscine
vers la gare d'Arras	11 min
vers la Place des Héros	17 min
Vers le Centre Hospitalier	23 min
Vers la Maire Arras	25 min dont 8 min à pied via l'arrêt Grand Vézier ou théâtre
Amplitude horaire	6h30 - 20h00



A l'exception du secteur de la rue des Bouleaux qui n'est pas bien desservi et reste à l'écart des zones d'attractivité du réseau TC, la grande majorité du quartier est couvert par les 3 arrêts de la L2.



5. LES CONTINUITES MODES DOUX SUR LE SECTEUR

Le quartier des 4 as ne compte aucun aménagement de voirie en faveur des cyclistes. Les usagers des deux roues sont ainsi inclus à la circulation générale ou circulent sur les trottoirs. On observe également peu de dispositifs pour accueillir le stationnement des deux roues alors que les pôles générateurs de loisirs sont nombreux à l'échelle du quartier : Piscine, complexe sportif…seuls la bibliothèque et le centre social sont équipés d'arceaux.



Circulation des cyclistes sur la chaussée ou sur les trottoirs



Equipements en faveur du stationnement deux roues

Les cheminements piétons vers le principal point d'arrêt de transport en commun qui irrigue le quartier (arrêt « Chaufferie ») sont confortables et sécurisés : largeur utile des trottoirs satisfaisante, traversées piétonnes aux normes voire même protégées (implantation de mobilier urbain destiné à canaliser les flux piétons vers la traversée piétonne) …



Les cheminements vers le point d'arrêt « Chaufferie » sont facilités par des trottoirs larges, des traversées piétonnes aux normes et sécurisées par du mobilier urbain

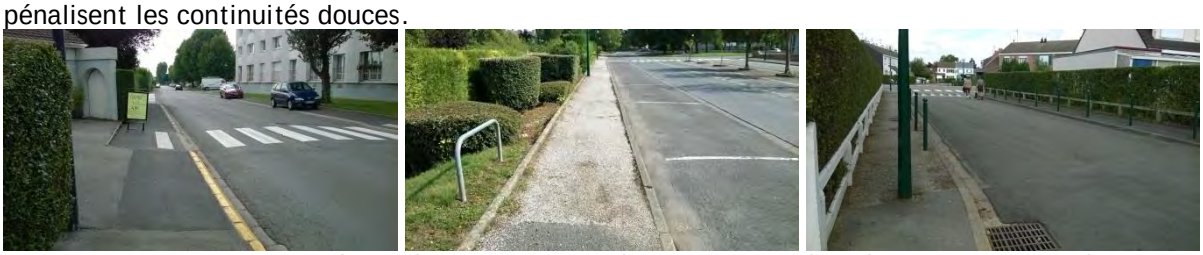
A l'échelle du quartier des 4 As, plusieurs allées, chemins et voyettes relient les différents secteurs du quartier et assurent ainsi la continuité des cheminements ainsi que la perméabilité piétonne du quartier.



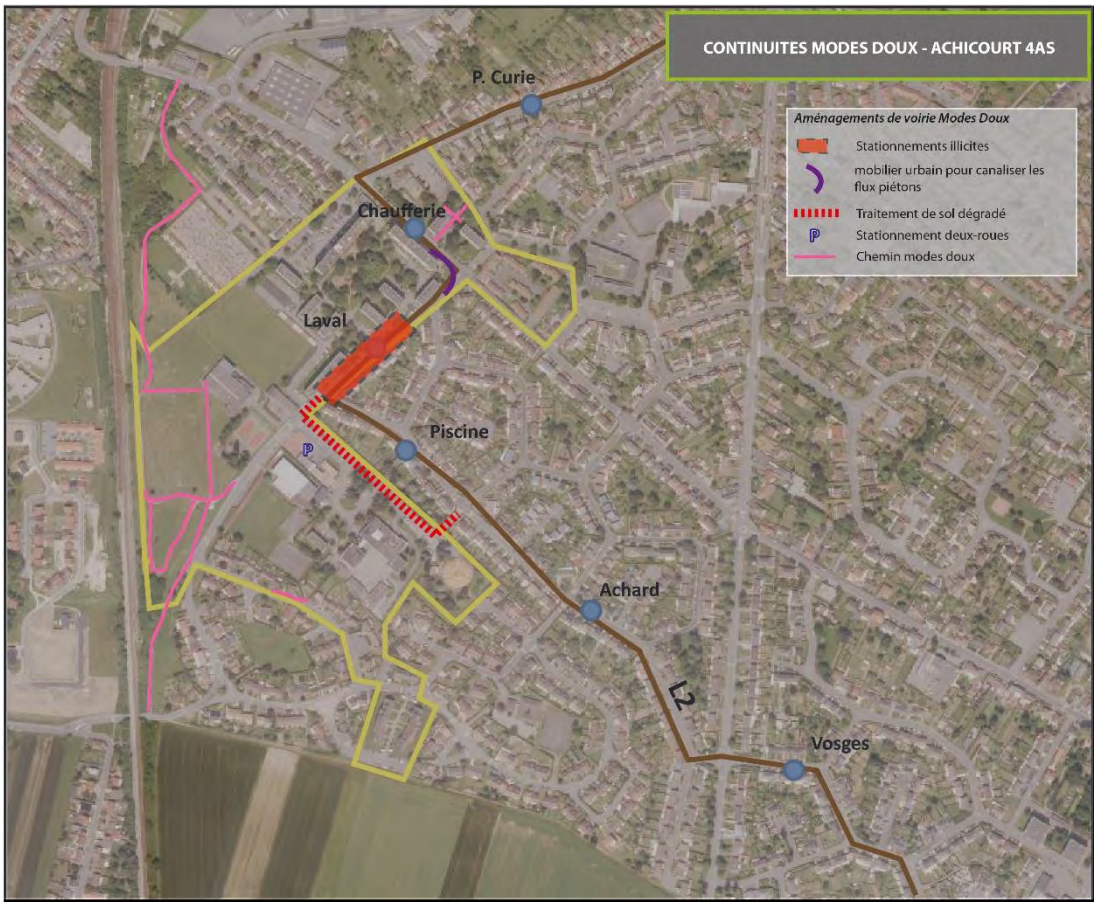
Les aménagements piétons qui assurent la continuité piétonne et la perméabilité du quartier

Cependant, plusieurs dysfonctionnements pénalisent le confort général et la continuité des cheminements piétons tels que :
- les stationnements illicites et/ou tolérés sur trottoirs ;
- les traitements de sol dégradés sur plusieurs tronçons (notamment ceux en direction des pôles générateurs du Collège, du centre social et de la piscine) ;
- des largeurs utiles de trottoir peu confortables.

Ces dysfonctionnements cumulés participent au sentiment général d'inconfort des cheminements et pénalisent les continuités douces.



Dysfonctionnements observés qui pénalisent la continuité, le confort et la sécurité des cheminements piétons : stationnements illicites, traitement de sol dégradé et largeur utile des trottoirs insuffisante



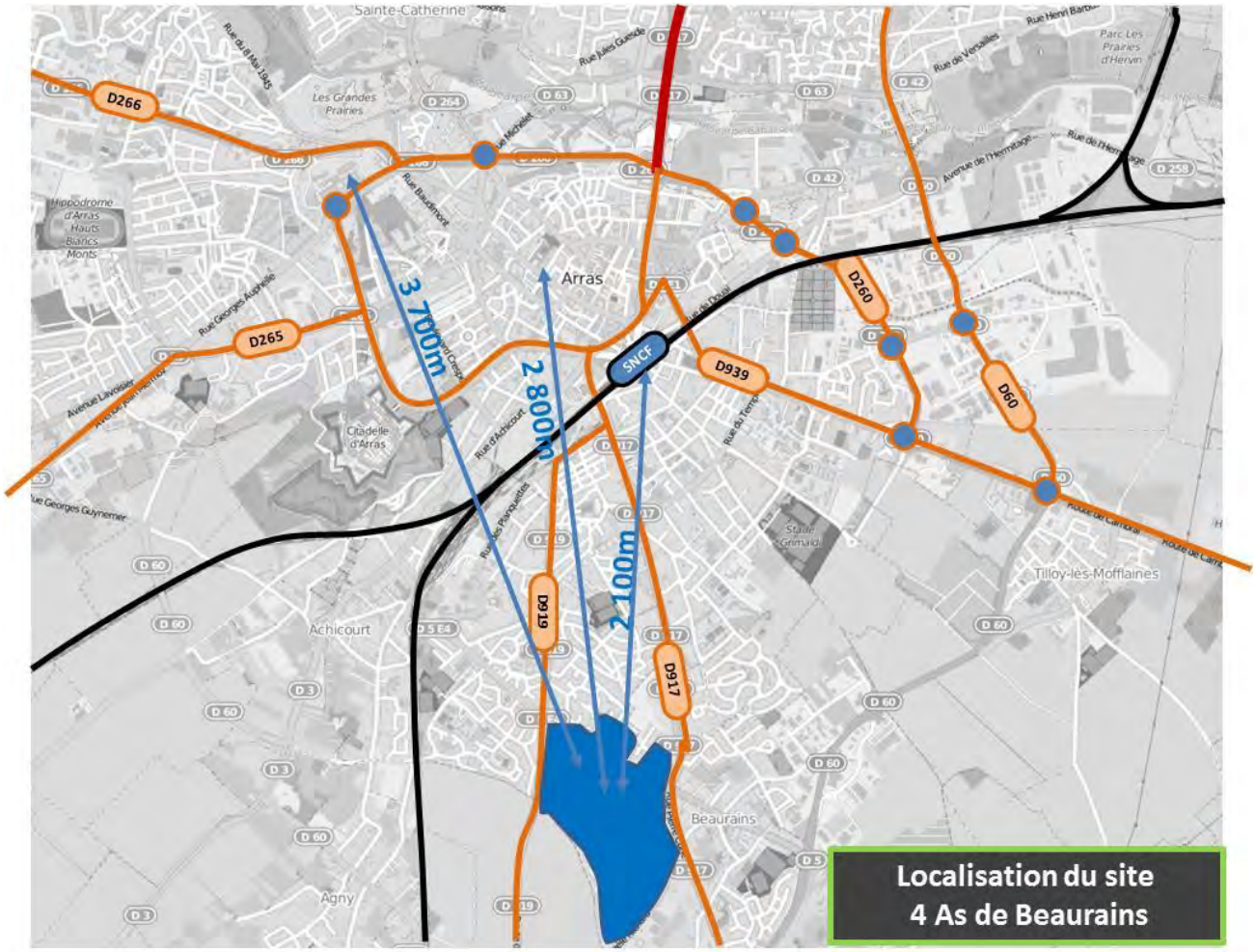
6. CONCLUSION ET ENJEUX

Ce quartier, quelque peu excentré et peu dense, n'est couvert que par une seule ligne de transport en commun, permettant néanmoins d'offrir une fréquence de plus d'un bus toutes les 30 minutes. De plus cette ligne, la L2, permet de rejoindre les principaux pôles de la CUA, dont la gare qui est le nœud TC le plus important de l'agglomération.
La partie sud du quartier est moins bien couverte par l'ensemble des arrêts.
Un des enjeux sera de créer une centralité, qui reprendrait également la fonction transport.

F. Le quartier des 4 As de Beaurains

1. LOCALISATION

Le secteur des 4 As de Beaurains ne fait pas partie des quartiers prioritaires mais il est néanmoins un territoire de veille, intégré au contrat de ville.
Le secteur des 4 As de Beaurains se situe au sud de l'agglomération, à la limite administrative d'Achicourt. Les distances par rapport au centre de la Communauté Urbaine deviennent conséquentes pour envisager des déplacements pédestres.
Comme les 4 As d'Achicourt, ce quartier est quelque enclavé. Il est tangent à deux axes routiers structurants, la RD917 et la RD919.



2. LES PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DU SECTEUR

Ce quartier compte près de 1 250 habitants mais développe une densité très faible (20 hab./ha). Cette valeur masque une grande disparité entre le nord, plus peuplé et plus dense et le sud du quartier. Le quartier peut se caractériser comme « âgé », à l'inverse des autres quartiers prioritaires où la population est plus jeune.

Principales caractéristiques du secteur			
	4 As	Beaurains	CUA
Population	1 248	5 080	102 194
Superficie (ha)	63	599	26 370
Densité (hab/ha)	20	8	4
% moins de 18 ans	<20,8%	20,8%	20,8%
% plus de 60 ans	>22,7%	23,9%	22,7%
% actifs	<44,7%	47,5%	56,8%
% de chomeurs	<13,5%	10,0%	13,5%

En termes de mobilité, on constate un taux de motorisation plus faible que la moyenne communale…mais un nombre de dépl/jour/pers dans la moyenne de la CUA.
La part des personnes qui sortent de la CUA est beaucoup plus importante que celle de Beaurains.
Au niveau modal, on retrouve une part d'utilisation des transports en commun légèrement plus élevée que celle de la commune, mais plus faible que la moyenne de la CUA et une utilisation du vélo anecdotique.
A l'inverse, le mode pédestre est inférieur à la moyenne de la CUA, mais plus élevé que celle de la commune de Beaurains.

Principales caractéristiques "Mobilité"			
	4 As	Beaurains	CUA
Taux de motorisation	0,48	0,61	0,58
Nbr dépl/jour	3,85	3,89	3,9
Déplacement interne	16%	25%	83%
% vers centre Arras	8%	6%	20%
% Hors CUA	15%	9%	12%
Déplacement après 20h	5%	4%	6%
Déplacement WE	76%	80%	79%
Part modale TC	6%	5%	8%
Part modale 2 roue	1%	<1%	1%
Part modale piétons	28%	24%	30%
dont durée >30 min	4%	6%	9,5%

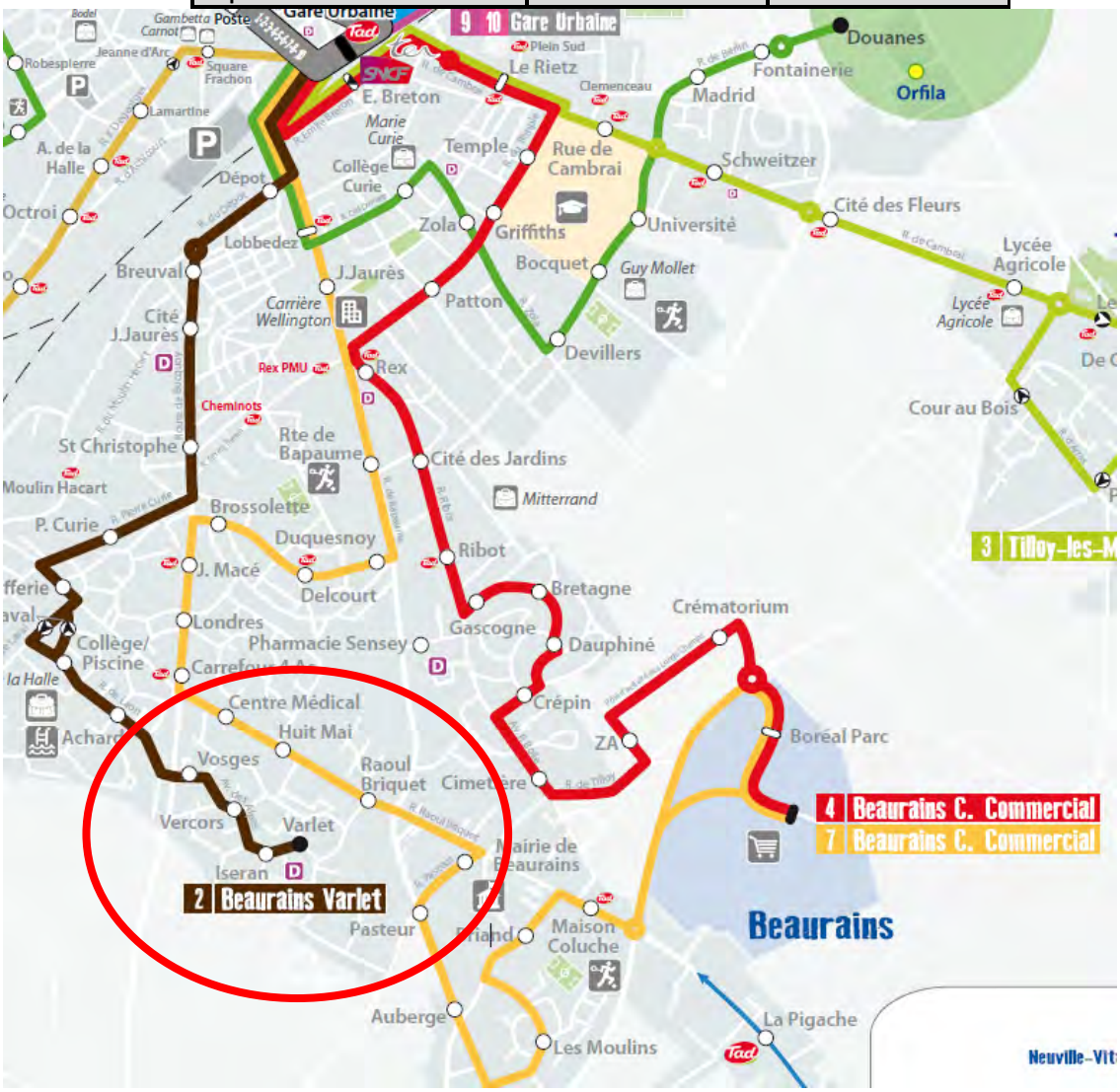
3. ORGANISATION ET STRUCTURE VIAIRE DU QUARTIER

La structure viaire est très différente au nord et au sud du quartier. Au nord, elle développe une structure viaire « hexagonale » qui dessine de véritables ilots, au sud ce sont plus des linéaires, beaucoup plus ouverts, ce qui traduit nettement moins une notion de quartier.
Il existe une petite centralité au nord avec une petite place (ou plutôt un parking) et quelques commerces, par contre pas de centralité particulière au sud.
Le quartier est bordé par les axes structurant, la RD919 et la RD917 au sud.
La rue Raoul Briquet est un axe « inter quartier »

4. LA DESSERTE EN TRANSPORTS COLLECTIFS

Le quartier est desservi par deux lignes la L2 et la L7, soit 4 bus par heure.
Ces lignes permettent de rejoindre un grand nombre de pôles arrageois dont le centre hospitalier (L2), les places d'Arras et la gare.

Caractéristiques des lignes qui desservent le Quartier des 4 As de Beaurains		
	L2	**L7**
Terminus		
	Beaurains	Beaurains
	Centre Commercial Arras Ouest	Pont de Cité
Nombre d'arrêts dans le secteur	4	4
Fréquence		
Heures de pointe	1 bus/30 min	1 bus/30 min
Heures creuses	1 bus/30 min	1 bus/30 min
Temps de parcours	p/r Cité Jaurès	p/r J Jaurès
vers la gare d'Arras	13 min	12 min
vers la Place des Héros	18 min	17 min
Vers le Centre Hospitalier	27 min	-
Vers la Maire Arras	26 min dont 8 min à pied via l'arrêt Grand Vézier ou théâtre	25 min dont 8 min à pied via l'arrêt Grand Vézier ou Théâtre
Amplitude horaire	6h30 - 20h00	6h30 - 19h30



La carte ci-dessous montre clairement une desserte très contrastée entre le nord et le sud du quartier des 4 As de Beaurains. En effet, le secteur des rues Malraux et Mendes France n'est pas irrigué par le réseau. A l'inverse le nord du quartier est desservi par des arrêts avec moins de 150m d'inter distance.



5. LES CONTINUITES MODES DOUX SUR LE SECTEUR

Le quartier des 4 As de Beaurains est en dehors des axes structurant à forte circulation. Les liaisons modes doux sont, en théorie, bien organisées puisqu'il existe un trottoir confortable sur l'ensemble du quartier. Néanmoins, il apparait que l'espace dédié aux piétons est bien souvent utilisé par les automobiles qui interrompent, de la sorte, les continuités piétonnes et rejettent les cyclistes vers le centre de la voirie.
Le problème n'est pas récent, puisque la collectivité a déjà installé sur quelques endroits des barrières pour empêcher cet envahissement, comme par exemple aux abords de la Place Varlet.



Occupation intempestive du trottoir aux abords de la Place Varlet





Les cheminements piétons vers le principal point d'arrêt de transport en commun qui irrigue le quartier (arrêt « Chaufferie ») sont confortables et sécurisés : largeur utile des trottoirs satisfaisante, traversées piétonnes aux normes voire même protégées (implantation de mobilier urbain destiné à canaliser les flux piétons vers la traversée piétonne) ….

A l'échelle du quartier des 4 As, plusieurs allées, chemins et voyettes relient les différents secteurs du quartier et assurent ainsi la continuité des cheminements ainsi que la perméabilité piétonne du quartier, comme par exemple le chemin qui mène à l'arrêt « Centre Médical » ou celui qui irrigue « Pasteur »



Les aménagements piétons qui assurent la continuité piétonne et la perméabilité du quartier

Comme déjà explicité ci-avant, malgré une qualité indéniable au sein du quartier, il existe des dysfonctionnements pour la continuité des cheminements piétons tels que :
- les stationnements illicites et/ou tolérés sur trottoirs ;
- les traitements de sol dégradés ;
- des largeurs utiles de trottoir peu confortables.



Dysfonctionnements observés qui pénalisent la continuité, le confort et la sécurité des cheminements piétons : stationnements illicites, traitement de sol dégradé et largeur utile des trottoirs insuffisante

En revanche il existe très peu d'aménagement en faveur des cyclistes. Il est vrai que la quiétude au sein du quartier ne justifie pas de piste ou bande cyclable, mais cela est moins vrai sur la rue Briquet ou sur les D919 ou D917.
Il serait intéressant de passer l'ensemble des voiries en zone 30 et les quelques voies (ruelle en cul de sac) en zone de rencontre.

En termes de stationnement vélo, très peu d'infrastructures sont présentes sur le quartier, à l'exception de quelques râteliers.



6. CONCLUSION ET ENJEUX

Ce quartier excentré est néanmoins irrigué par deux lignes de transport en commun, proposant 4 bus par heure, les jours de semaine. Ces deux lignes assurent les liaisons vers les principaux pôles arrageois, dont la gare, nœud de transport en commun le plus important de l'agglomération.
Néanmoins, la partie sud du quartier n'est pas bien desservie, notamment par la ligne 7.
Un des enjeux sera de concrétiser la modération des vitesses et la mixité des usagers en créant des zones 30 au sein du quartier.
Pour la part sud, il sera important de maintenir les chemins d'accès direct au travers des ilots pour ne pas venir encore un peu plus pénaliser l'attractivité du réseau urbain.

G. Conclusion

Des quartiers en mutation
Les différents documents et entretiens montrent clairement que les 5 quartiers connaissent des dynamiques différentes, mais que de manière générale ils connaissent des mutations.
La plus spectaculaire est celle du quartier des Nouvelles Résidences qui a transformé sa structure viaire et recréé une centralité qui lui faisait défaut.

Des quartiers prioritaires qui possèdent une bonne desserte TC
A l'échelle d'une agglomération de 100 000 habitants, les différents quartiers prioritaires bénéficient d'une bonne desserte en TC, avec plusieurs lignes différentes pour chaque quartier, à l'exception du site 4 As.
La ligne 1, la ligne la plus structurante du réseau avec une fréquence 1 bus/15 min et une véritable offre le dimanche, dessert 3 des 5 quartiers, et en particulier les deux plus peuplés, Arras Ouest et Nouvelles Résidences.
Le seul bémol est celui de l'amplitude horaire qui ne permet plus une bonne mobilité après 20h00…mais ceci n'est pas propre à Arras. C'est une problématique qui se retrouve dans toutes les villes moyennes où il est toujours très difficile de trouver un nombre suffisant de voyageurs pour alimenter plusieurs services de nuit.

Une taille d'agglomération qui favorise la marche à pied
Une des particularités de la CUA est son taux important de déplacement à pied. Cette caractéristique est encore plus marquée dans les quartiers prioritaires, à l'exception de celui des Cheminots/Moulin Hacart.
Les distances relativement courtes par rapport aux pôles d'attractivité urbains permettent une utilisation quotidienne de la marche, à la place des autres modes, d'autant plus que les fréquences des bus impliquent systématiquement plusieurs minutes d'attente.

Une bonne utilisation des TC
La part modale des transports collectifs est largement au-dessus de la moyenne, sauf pour le quartier Cheminot/Moulin Hacart.

Il existe donc une bonne relation entre l'offre et la demande.

Un rabattement à améliorer

Le gros effort doit se concentrer sur les itinéraires de rabattement vers les arrêts de transport collectif pour les modes actifs. Une meilleure perméabilité des quartiers prioritaires permettrait également de minimiser les distances aux arrêts.

Des centralités à trouver

Enfin, il faut noter que peu de centralité existent, ce qui est toujours pénalisant pour le transport public qui ne peut obtenir une bonne visibilité.
Il est donc nécessaire, lors des transformations des quartiers, d'introduire la notion de centralité de transport.

V. *Des lieux d'emplois regroupés en pôles et générateurs de trafic, notamment dans Arras*

A. Des pôles générateurs de déplacements dispersés sur le territoire

La Communauté urbaine d'Arras concentre ses principaux pôles d'emplois sur Arras et les communes de la première couronne. Néanmoins, les deux sites d'activités d'Artoipole et d'Actiparc font figure d'exception puisqu'ils sont déconnectés des centres urbains et ont une localisation plus ciblée sur le réseau structurant routier.
Les plus gros employeurs publics sur le territoire sont le Conseil Départemental du Pas-de-Calais (près de 4 000 emplois), la Ville d'Arras, le centre hospitalier (près de 2 000 emplois) et le Service Départemental d'Incendie et Secours (près de 320 emplois). Ces structures sont toutes situées au sein du pôle urbain de l'agglomération.
Dans le secteur privé, il n'y a pas de très grosses unités. Seule l'entreprise ENERSYS emploie près de 700 salariés. Les autres structures ne dépassent pas 350 emplois[14].

En terme de pôles générateurs de déplacements, il faut noter (voir carte page suivante) :

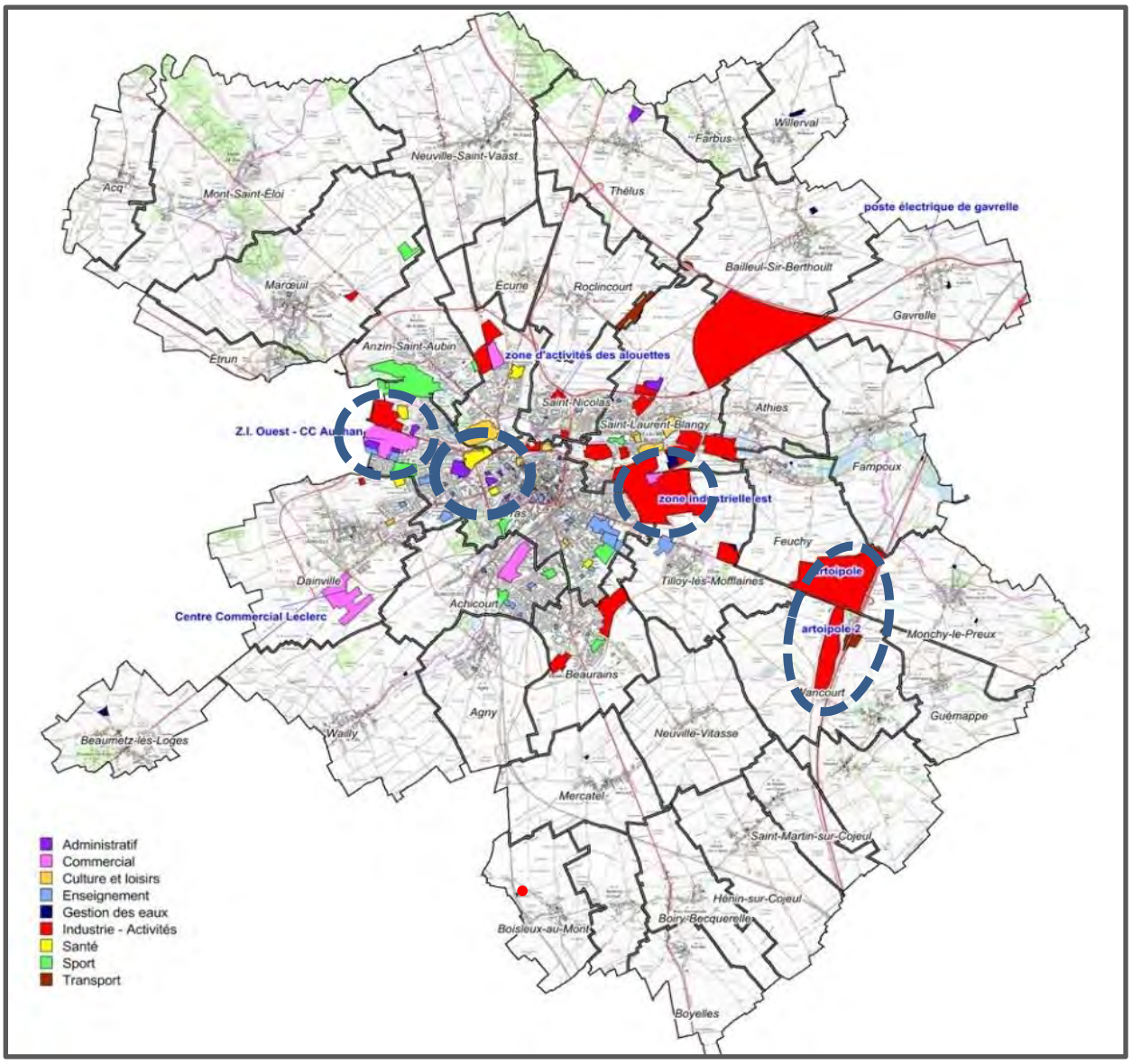
- Une forte concentration le long des boulevards nord-est d'Arras avec la présence du centre hospitalier, du Conseil Départemental du Pas-de-Calais, de la Préfecture et de la Communauté urbaine d'Arras, de la Caisse Primaire d'Assurance Maladie et de la Caisse d'Allocations Familliales. Ce secteur compte près de 7 000 emplois ;
- La ZI Est qui compte plus d'une centaine d'entreprises et 2 000 emplois (données CCI 2010) ;
- Le secteur ouest de la ville d'Arras, avec le parc des Bonnettes et la ZA Arras Ouest qui cumulent près de 2 000 emplois ;
- Artoipole avec près de 2 750 emplois ;
- L'université d'Artois : située au sud de la gare d'Arras, ce pôle unversitaire concentre près de 4 000 étudiants ;
- Le centre-ville d'Arras : qui concentre les commerces, restaurants et équipements culturels et touristiques, à proximité immédiate de la gare d'Arras.

Ces différents pôles permettent de structurer l'espace urbain mais peuvent créer des problèmes de congestion liés aux déplacements domicile-travail aux heures de pointes et de stationnements illicites. En effet, une desserte en transports en commun insuffisante et des distances domicile-travail conséquentes amènent un grand nombre de salariés à se déplacer en voiture individuelle.

Il est à noter que les différents pôles situés dans Arras forment une continuité est-ouest, de la ZA Arras Ouest jusqu'à la gare d'Arras et l'université, organisée autour d'axes routiers structurants, qui permetteraient de mutualiser et d'optimiser l'usage des transports collectifs.
A l'inverse, les pôles plus excentrés ont une configuration et une localisation qui favorisent l'usage de la voiture particulière et ne permettent pas de développer du transport collectif compétitif.

[14] Pour plus de détails sur l'emploi au sein de la Communauté urbaine d'Arras, consulter le volet Agriculture-Economie

Les différents pôles d'emplois de la Communauté urbaine d'Arraas

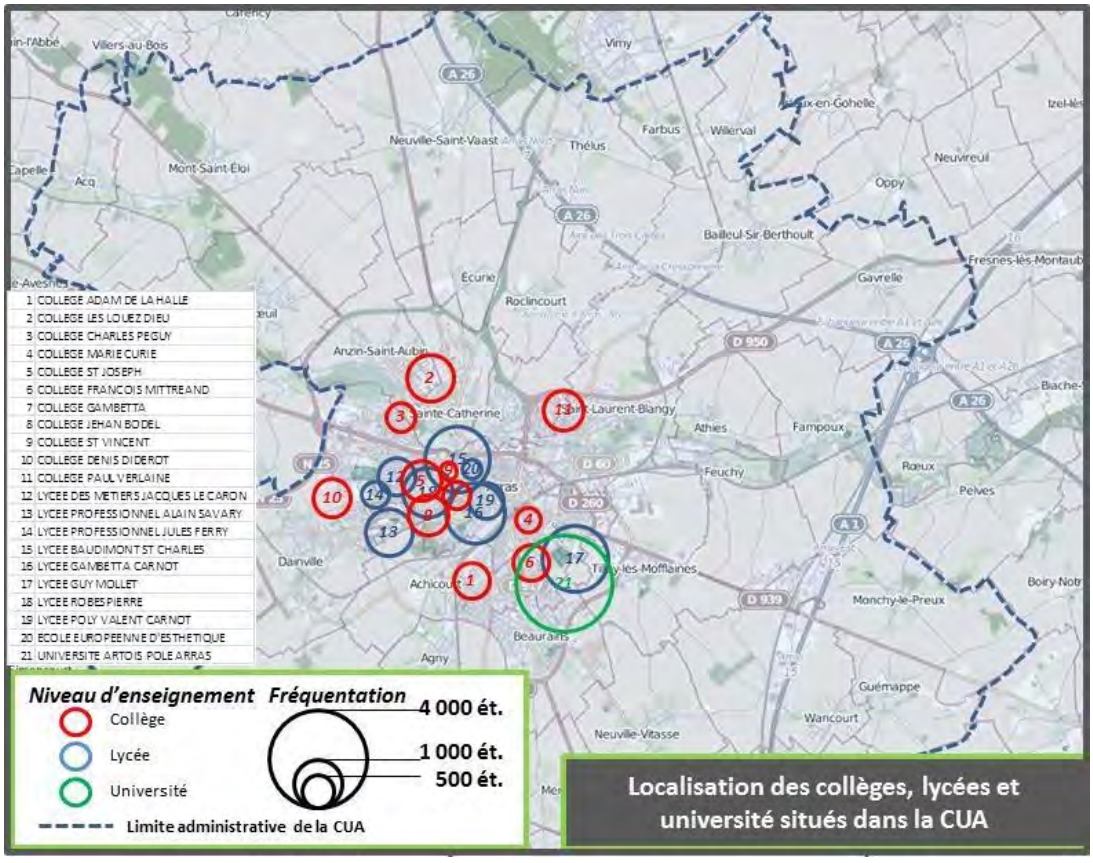


Source : OCSOL – réalisation Communauté urbaine d'Arras

B. Une concentration des lieux d'enseignement dans le centre-ville d'Arras

La Communauté urbaine d'Arras compte 24 550 personnes scolarisées alors que les différents établissements scolaires du territoire absorbent près de 35 440 scolaires. La Communauté urbaine d'Arras est donc très attractive, également pour le secteur de l'éducation et attire un nombre conséquent d'élèves en provenance de l'extérieur du territoire (+ de 10 000).

L'offre d'enseignement du second degré (collèges et lycées) est concentrée sur Arras, et notamment aux abords du boulevard Carnot. Cette concentration permet de trouver de véritables solutions en desserte de transport collectif, notamment grâce à la proximité du pôle de la gare (gare SNCF, gare urbaine et gare interurbaine).
L'université d'Artois, située au sud-est du centre-ville d'Arras est également facilement accessible à pied depuis ce pôle ferré, malgré des conditions de confort des cheminements piétons ponctuellement difficiles. En effet, la largeur utile des trottoirs est insuffisante pour absorber les importants flux de piétons entre la gare et le pôle universitaire. Par ailleurs, ce secteur est caractérisé par une pression forte en demande de stationnements qui se traduit notamment par du stationnement illicite sur trottoir, pénalisant encore davantage le confort et la continuité des cheminements piétons.



VI. Une offre en transports collectifs qui irrigue bien le territoire

A. Un réseau de transports urbains plutôt attractif qui s'est beaucoup développé depuis quelques années

1. UN RESEAU STRUCTURE, ORGANISE EN ETOILE

Le Périmètre de Transports Urbains (ou PTU) regroupe les 39 communes de la Communauté urbaine d'Arras et concentre 107 345 habitants en 2015 (source Insee). C'est sur ce territoire que le réseau de transports en commun urbain est développé, sous le nom commercial d'ARTIS.

Le réseau est organisé en étoile et assure ainsi un rabattement optimal vers la principale polarité de transport de l'agglomération : le pôle de la gare d'Arras, qui regroupe la gare SNCF et les gares urbaines et interurbaines. Ainsi, toutes les lignes du réseau desservent la gare de bus urbaine, qui comprend 11 quais, où se situe l'espace de vente d'ARTIS. Il n'existe pas de lignes circulaires, dans Arras ou entre les communes urbaines (par exemple, pour relier Beaurains à Dainville sans passer par Arras). Pour autant, cette organisation ne pénalise pas la couverture générale du réseau puisque la majorité des zones urbanisées du territoire sont desservies et se trouvent à moins de 200mètres d'un point d'arrêt, soit à moins de 4 minutes à pied (cf. carte ci-après).
Néanmoins, le réseau est pénalisé par plusieurs autres aspects :

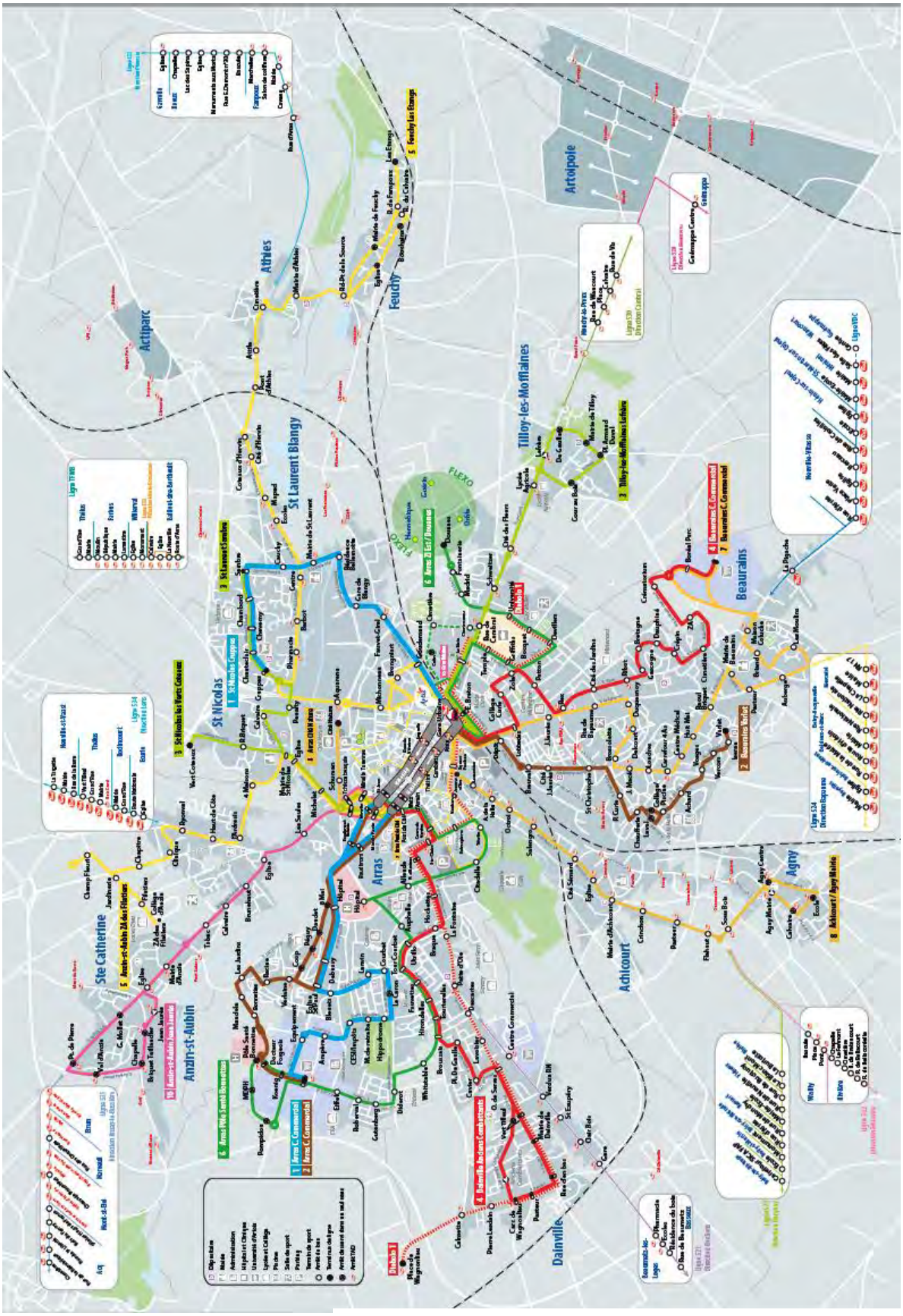
- Il n'existe pas de ligne de bus à haut niveau de service (BHNS)[15] ;
- Il existe peu de voies en site propre et les bus sont donc soumis aux aléas de la circulation, notamment aux heures de pointe, ce qui a des incidences directes sur la vitesse commerciale moyenne ;
- L'organisation du réseau en étoile oblige de passer par le centre-ville ce qui peut allonger les temps de parcours, ne permettant pas d'être compétitif en termes de temps par rapport à la voiture particulière.

La majorité des lignes du réseau empruntent deux axes forts du centre-ville d'Arras :

- Baudimont/Saint-Aubert/Gambetta (axe 1);
- Pasteur/Paul Doumer/Alexis Halette (axe2).

[15] Bus à Haut Niveau de Service : ligne de bus structurante circulant partiellement ou totalement sur une voie dédiée (site propre) avec d'éventuels systèmes de priorités aux carrefours et bénéficiant d'une fréquence et d'un cadencement élevés.

Le réseau Artis en 2018



Source : site internet Artis - juin 2018

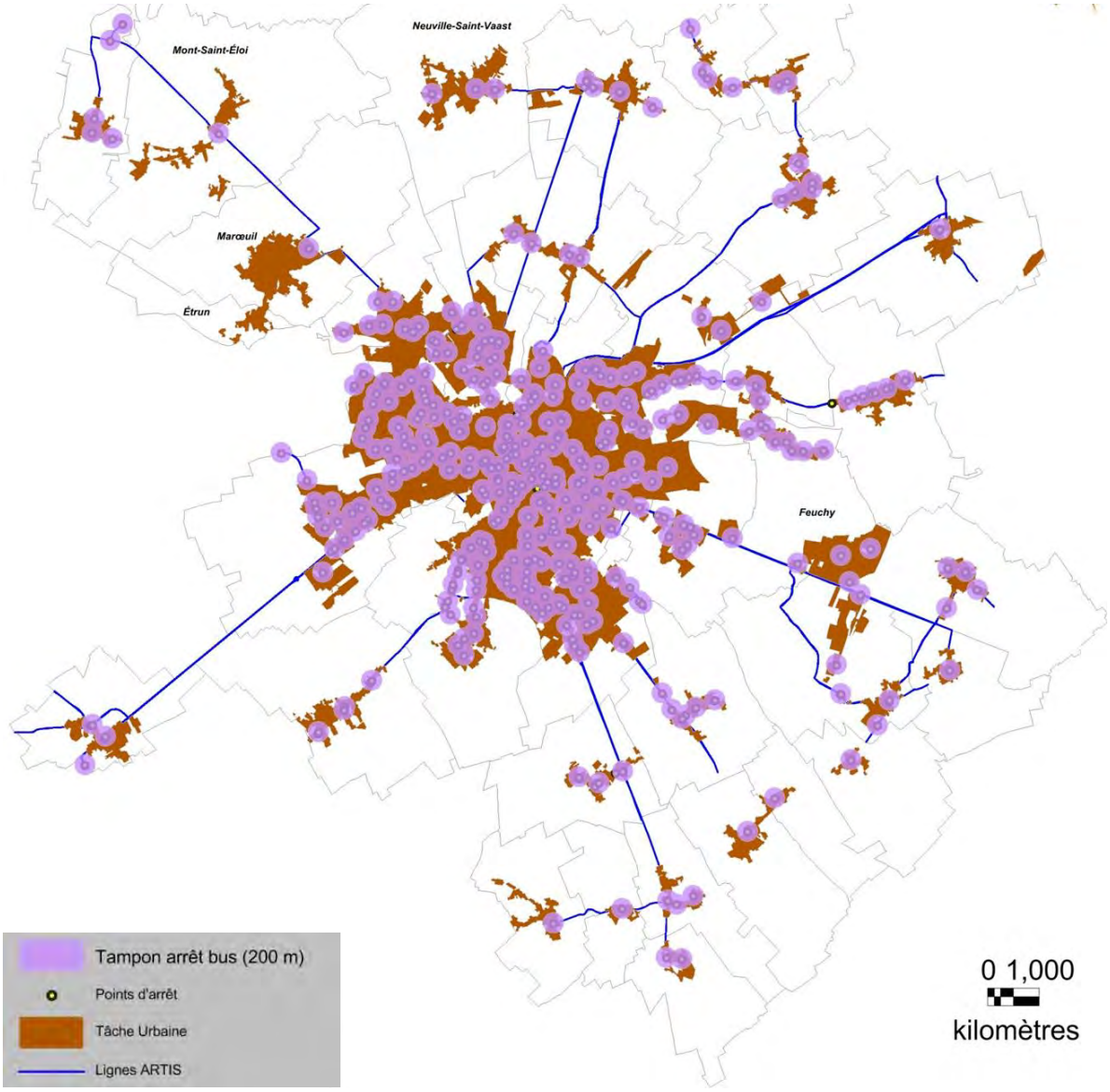
Circuits de la Citadine



Circuit de l'Hospitadine qui fut testée en 2014-2015



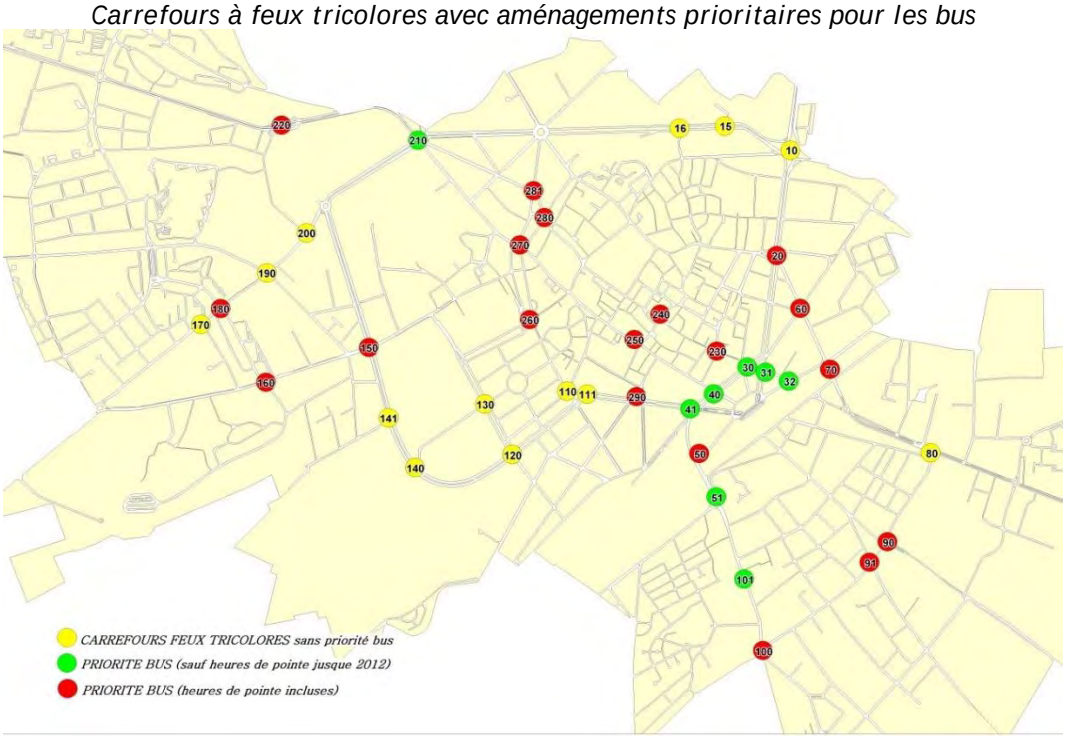
La desserte du territoire par le réseau Artis (en 2014)



Depuis le 1er janvier 2015, toutes les communes du territoire sont desservies par le réseau Artis, soit en bus, soit en Transport à la Demande (TAD).

Le réseau bénéficie d'une vingtaine de carrefours à feux tricolores équipés d'une priorité bus mais compte peu d'aménagements de voirie, de types couloirs bus. Plusieurs lignes passent par des axes fortement fréquentés, ce qui nuit à la rapidité et la fluidité de la desserte dans la mesure où les bus sont soumis aux aléas de la circulation. C'est le cas sur les boulevards urbains, l'avenue Churchill ou la route de Cambrai à Arras, sur l'avenue Kennedy à Dainville, sur les liaisons depuis Anzin-Saint-Aubin, Saint-Catherine et Saint-Laurent vers Arras, etc.

Carrefours à feux tricolores avec aménagements prioritaires pour les bus



Source : Ville d'Arras - 2012

2. DES LIGNES HIERARCHISEES ET CADENCEES

Le Périmètre de Transport Urbain (PTU) regroupe les 46 communes de la Communauté Urbaine d'Arras et concentre 110 000 habitants en 2017. C'est sur ce territoire que le réseau de transports en commun urbain est développé, sous le nom commercial d'ARTIS.
Le réseau actuel est composé de :

- 10 lignes régulières urbaines, qui relient Arras et les communes de la 1ere couronne en desservant plusieurs grands pôles générateurs de trafic (centre-ville, Aquarena, équipements scolaires, …) ;
- 12 lignes suburbaines, reliant les communes rurales à la gare interurbaine et organisées en complémentarité avec le Conseil Général du Pas-de-Calais ;
- Plusieurs lignes de Transport à la Demande (TAD) pour les communes urbaines et rurales : cette offre est disponible sur des itinéraires précis correspondant aux lignes régulières et à des horaires déterminés à l'avance. Le système fonctionne sur réservation (au moins une heure avant l'horaire de passage) et la course est effectuée par un taxi ;
- 2 lignes navettes vers les zones d'activités d'Actiparc et Artoipole fonctionnant du lundi au vendredi toute l'année ;
- Une navette de centre-ville gratuite toutes les 10 min : « Ma Citadine » qui améliore la desserte en transports collectifs du centre-ville d'Arras et relie les principaux parkings périphériques (Crinchon, Citadelle, Place de Marseille…) ;
- Il faut souligner qu'une navette gratuite spécifique, l'Hospitadine, a été testée pendant quelques mois (septembre 2014 – février 2015). Elle effectuait toutes les 10-15 minutes la liaison entre le centre hospitalier d'Arras (dont l'offre de stationnement est saturée) et le parking « Citadelle », en s'arrêtant également en face de l'URSAFF et de la Caisse Primaire d'Assurance Maladie (CPAM) pour desservir le pôle administratif. Face à la faible fréquentation quotidienne, cette offre n'a pas été pérennisée.

- Une offre de service spécifique TPMR (Mobia) destinée au transport des personnes à Mobilité Réduite. Ce service est accessible de droit aux titulaires d'une carte d'invalidité en cours de validité. Il est assuré par la société VORTEX pour des courses ayant obligatoirement une origine et une destination dans le PTU de la CUA.

En 2016, le réseau produit annuellement plus de 2,5 millions de kilomètres en compte propre. Il est organisé en étoile et assure ainsi un rabattement optimal vers la principale polarité de transport de l'agglomération : le pôle de la gare d'Arras, qui regroupe la gare SNCF et la gare routière. Ainsi, toutes les lignes du réseau desservent la gare de bus urbaine où se situe l'espace de vente d'ARTIS.

Par ailleurs, la majorité des lignes du réseau empruntent 2 axes forts du centre-ville d'Arras :

- Baudimont/St-Aubert/Gambetta (axe 1);
- Pasteur/Paul Doumer/Bérégovoy/Jules Ferry/Alexis Halette (axe2).

La mise en œuvre du nouveau réseau s'est traduite par le développement de l'offre kilométrique et l'introduction du cadencement des horaires. (Passage des lignes de transport à des horaires réguliers tout au long de la journée).

Néanmoins, cette offre n'est pas homogène pour toutes les lignes du réseau, comme le démontre le tableau et la carte qui suivent. En se basant sur l'offre développée par chaque ligne, il est ainsi possible d'établir une typologie des différentes lignes urbaines et suburbaines du réseau ARTIS :

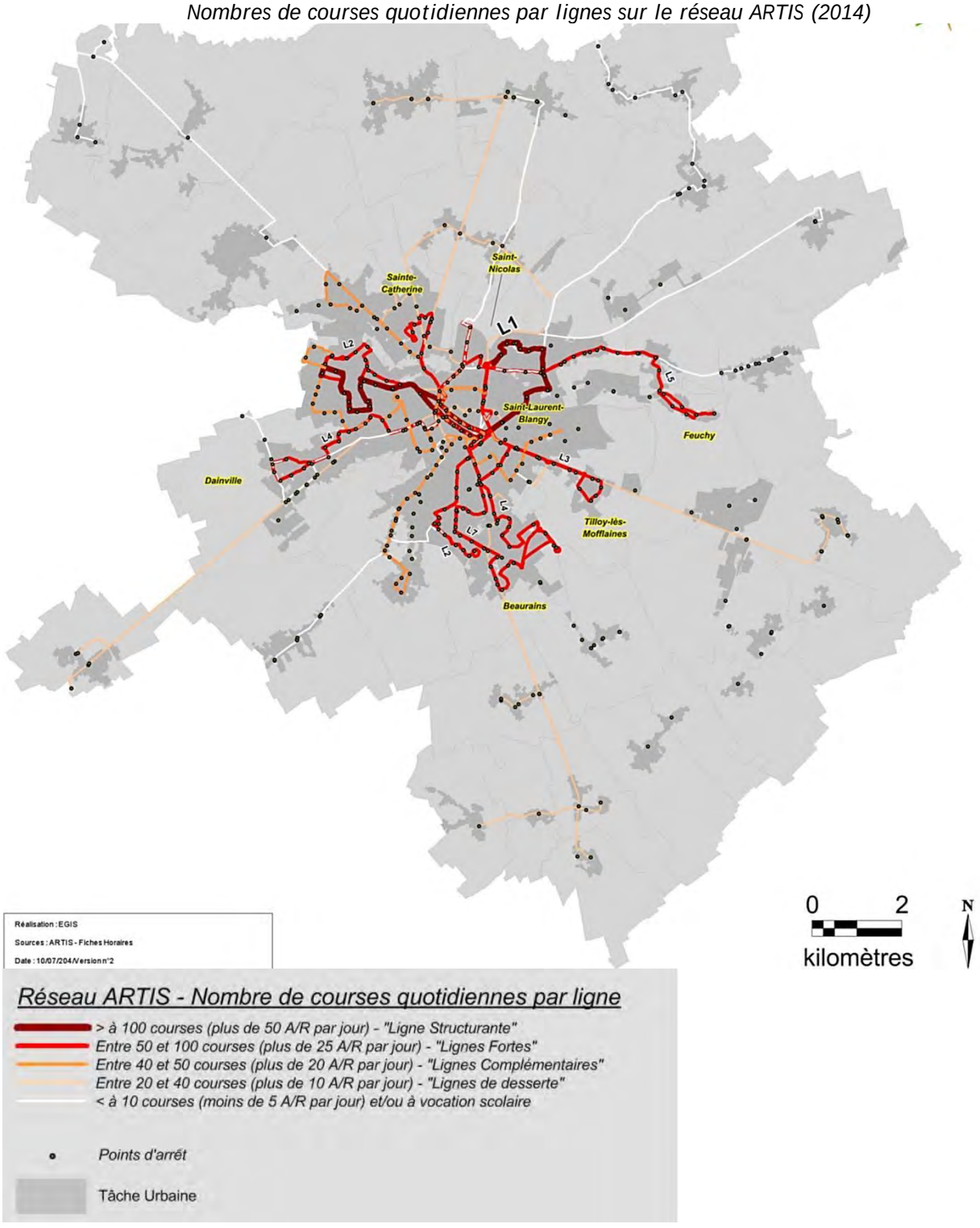
- Une ligne structurante, la ligne 1 : Saint-Nicolas « Cruppes » / Arras « Centre Commercial ». Seule ligne du réseau à offrir plus de 50 allers-retours quotidiens, elle bénéficie d'une offre cadencée entre 06h11 et 20h41 avec des fréquences de passages toutes les 15 minutes.
  En heure de pointe, cette ligne est soumise à des pics de fréquentation importants et ne parvient pas à absorber complètement la demande.

- 3 lignes structurantes desservant Arras et sa 1ère couronne urbaine dense. Elles offrent un cadencement de 30 minutes tout au long de la journée :
  - La L2 : Beaurains « Varlet » / Arras « Centre Commercial »,
  - La L4 : Dainville « Anciens Combattants » / Beaurains « C. Commercial »,
  - La L6 : Arras « Docteur Forgeois » / Arras ZI Est « Douanes »,

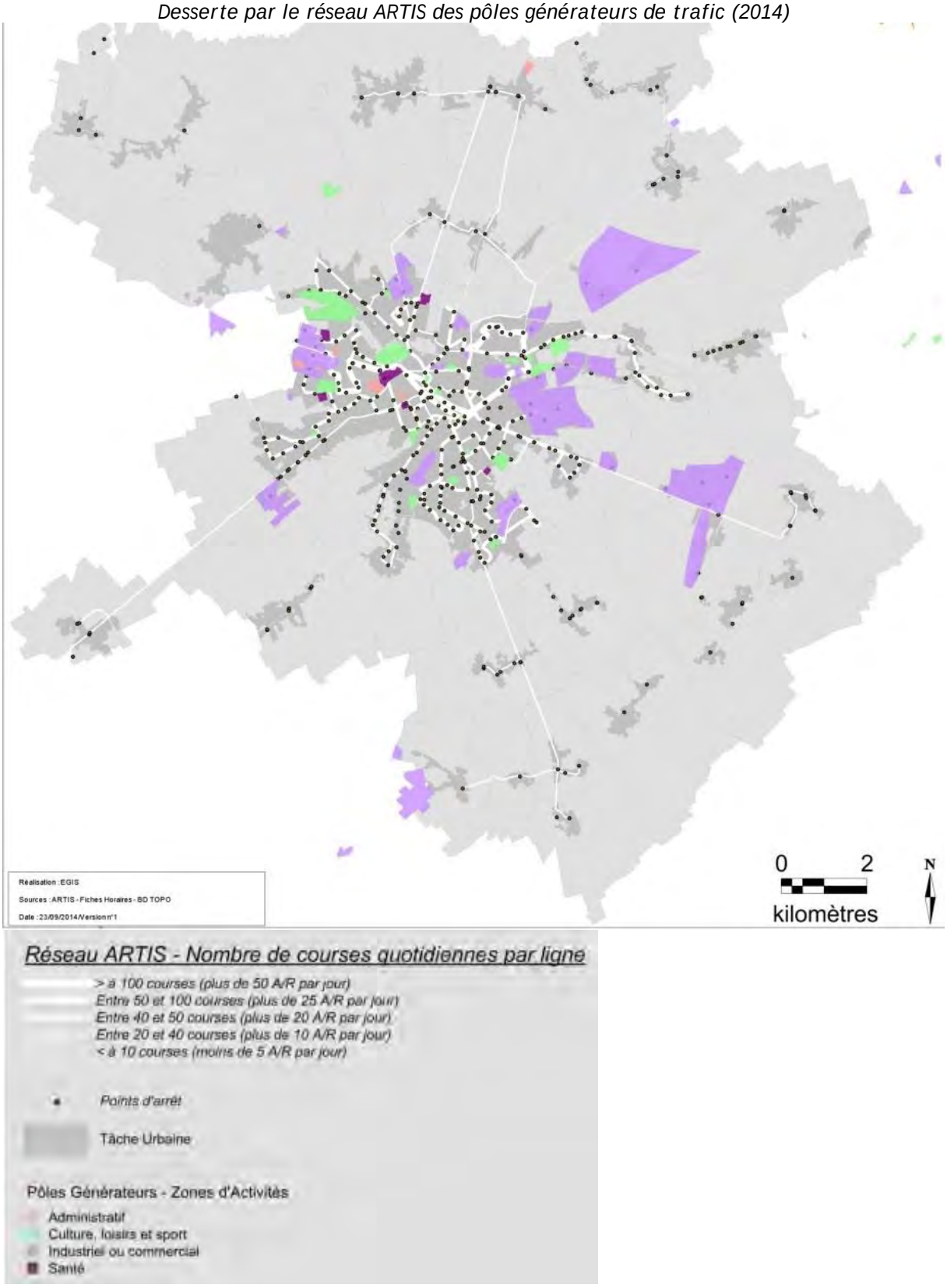
- 6 lignes complémentaires : il s'agit de lignes radiales de 1ère couronne qui circulent avec des fréquences de 40 à 60 minutes :
  - La L3 : Tilloy-lès-Mofflaines « Cour au bois » / Saint-Nicolas « Cruppes »,
  - La L5 : Anzin-St-Aubin « ZA les Filatiers » / Feuchy « les Etangs »
  - La L7 : Beaurains « Centre Commercial » / Arras « Gare de bus ».
  - La L8 : Agny « Centre » / Arras « Aquarena »,
  - La L9 : Dainville « Centre commercial » / Arras « Cimetière »
  - La L10 : Anzin-St-Aubin « Jean-Jaurès » / Arras « Gare de bus ».

- 11 lignes interurbaines, dont les lignes T (Thélus), FWB (Farbus, Willerval, Bailleul-Sire-Berthoult) et VDC (Villages du Cojeul). Ces lignes (moins de10 allers-retours quotidiens) complètent le maillage du territoire et assurent le rabattement des usagers vers les zones urbaines. La desserte des pôles-relais (Thélus, Bailleul-Sire-Berthoult, Maroeuil et Beaumetz-les-loges) est identique à celle des autres communes rurales.
  La Communauté urbaine d'Arras a passé une convention avec le Conseil Départemental du Pas-de-Calais sur ces lignes (prolongé par le Conseil Régional depuis la reprise du réseau), afin que les usagers commerciaux et scolaires puissent monter à bord des cars.

Nombres de courses quotidiennes par lignes sur le réseau ARTIS (2014)



Desserte par le réseau ARTIS des pôles générateurs de trafic (2014)



5 arrêts concentrent 30% des montées/descentes : ils sont tous situés sur la commune d'Arras et un seul n'est pas situé en centre-ville. Le point d'arrêt « Gare Urbaine » apparaît comme le premier lieu d'échanges et de correspondances du réseau ARTIS avec près de de 5 000 montées/descentes

quotidiennes, soit 16% de la fréquentation. Par ailleurs, les arrêts à forte fréquentation sont concentrés à Arras sur les axes :
- Baudimont/Saint-Aubert/Gambetta ;
- Pasteur/Paul Doumer/Alexis Halette.

Points d'arrêts les plus fréquentés du réseau ARTIS

Fréquentation des arrêts suivant l'OD 2016				
	Montée	Descente	Mont+Desc	%
Gare urbaine	2468	2400	4868	16%
Arras C. Commercial	676	709	1385	5%
Poste	636	727	1363	4%
Pont de Cité	332	459	791	3%
Théâtre	289	439	728	2%
Legrelle	492	224	716	2%
Grands Vieziers	472	223	695	2%
Eglise St-Paul	395	300	695	2%
Courbet	274	291	565	2%
Gambetta	244	297	541	2%
Hôpital	236	264	500	2%
Chanteclair	238	249	487	2%
St-Jean	312	174	486	2%
Wetz d'Amain	264	192	456	2%
Total tous arrêts	15176	15176	30352	
Arrêt localisé au centre-ville				

Source : comptages montées/descentes Artis en 2016

Malgré le cadencement des horaires et la desserte des principaux pôles du territoire, générateurs de déplacements, les fréquences développées aux heures de pointes et la rapidité des liaisons restent encore insuffisantes pour proposer une réelle alternative aux déplacements motorisés et répondre aux besoins spécifiques des trajets domicile-travail. Les fréquences les plus importantes ainsi observées aux heures de pointes concernent la seule ligne 1, avec un passage toutes les 15 minutes par sens entre 7h et 9h et entre 17h et 19h.

Par ailleurs, plusieurs communes ont fait ressortir certaines faiblesses dans la desserte, lors d'entretiens réalisés par le bureau d'études EGIS en 2014 :

- En journée pour les communes rurales : faiblesse de la desserte en dehors de la desserte liée aux scolaires, par exemple à Roclincourt, Boisleux-St-Marc ou Fampoux, Bailleul-Sire-Berthoult. L'extension de l'offre de Transport à la Demande au 1er janvier 2015 a permis de pallier partiellement à ce problème ;
- Le soir : seules 2 lignes assurent des départs après 20h ;
- Rapidité et fluidité insuffisante de certaines lignes urbaines, malgré une fréquence de desserte satisfaisante : Dainville, Anzin-Saint-Aubin, Beaurains ;
- L'irrigation de plusieurs pôles d'emplois de l'agglomération pourrait être encore améliorée comme la ZI Est par exemple (desserte renforcée et adaptée aux horaires spécifiques tels que les postes) ;
- Plusieurs communes du nord du territoire soulignent que la desserte vers le bassin minier est inexistante, alors que de nombreux habitants s'y rendent pour des motifs de travail, d'études, … En effet, le nord de la Communauté urbaine d'Arras est fortement polarisé par l'extérieur, comme l'ont montré les résultats de l'Enquête Ménages Déplacements ;

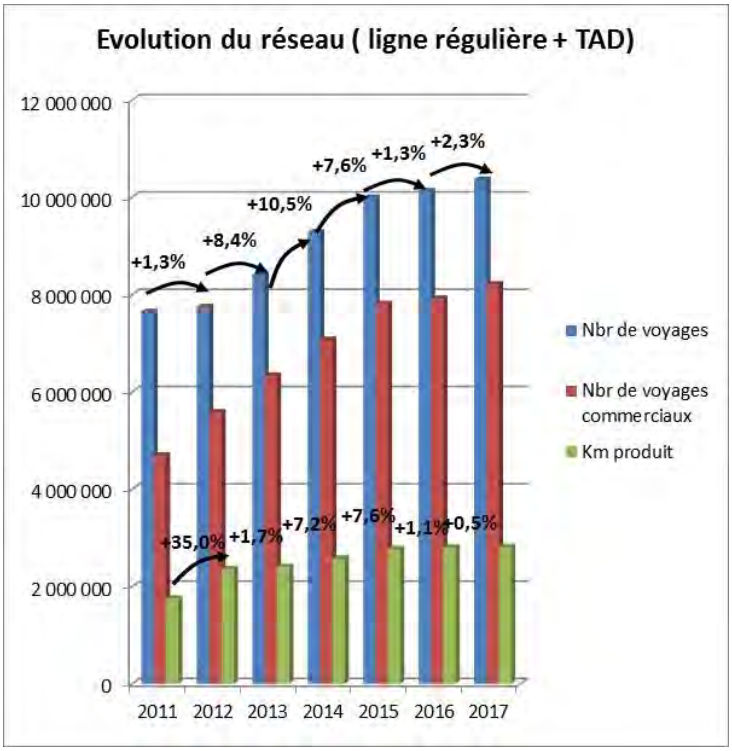
- Du fait de l'absence de liaisons circulaires et de l'organisation en étoile, il faut systématiquement passer par la gare d'Arras pour se rendre d'une commune à une autre, ce qui allonge les temps de parcours et ne permet pas au bus d'être compétitif par rapport à la voiture. Il faut par exemple trois fois plus de temps en bus pour relier le centre-ville de Saint-Laurent-Blangy à l'Université (30 minutes en bus contre 6-7 minutes en voiture).

3. UNE OFFRE KILOMETRIQUE EN CONSTANTE AUGMENTATION

Selon l'Enquête Ménages Déplacements (réalisée en 2014), les transports en commun urbains représentent 6% des déplacements des habitants effectués sur le territoire de la Communauté urbaine d'Arras. Les bus du réseau ARTIS sont principalement utilisés pour les déplacements scolaires et étudiants. Le temps moyen d'un déplacement domicile-travail ou domicile-études effectué en bus est d'environ 30 minutes (contre une moyenne de 17 minutes en voiture)[16].
L'enquête OD de 2016 a recensé 30 350 montées/descentes quotidiennes sur le réseau, soit une augmentation de près de 25% par rapport aux résultats de 2009.
En 2015, les bus ARTIS ont réalisé 2,8 million de kilomètres.

Le réseau a bien évolué depuis 2011 :

- En termes de fréquentation, l'augmentation entre 2011 et 2017 est de 35%, avec un taux record entre 2013 et 2014.
- En comparaison, l'augmentation moyenne annuelle, pour les agglomérations de 100 000 à 200 000 habitants, est de l'ordre de +1% et de +3% pour celle de 50 000 à 100 000 habitants.
- Parallèlement, la totalité des km produits (lignes régulières+ TAD+ services scolaires+…) a augmenté de manière plus conséquente : + 60%. Cette forte augmentation fut le fruit de la restructuration de 2012, indispensable pour dynamiser le réseau.



4. UN RESEAU RENDU PROGRESSIVEMENT ACCESSIBLE AUX PERSONNES A MOBILITE REDUITE

La Communauté urbaine d'Arras assure dans le cadre d'un marché public actuellement confié à la société Vortex, l'exécution d'un service spécifique de Transport de Personnes à Mobilité Réduite (TPMR) sur son territoire. Ce service est accessible de droit aux titulaires d'une carte d'invalidité en cours de validité et concerne des courses ayant obligatoirement une origine et une destination dans le territoire de la Communauté urbaine d'Arras.

[16] Source : moyennes observées dans chaque secteur issu de l'enquête ménages déplacements



La loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées impose la réalisation, par les Autorités Organisatrices des Transports (AOT), avant le 11 février 2008, d'un Schéma directeur d'accessibilité des services de transport (article 46 de la loi), ainsi qu'une obligation d'accessibilité complète des services de transport collectif, quel que soit le mode de transport (ferré ou routier), comprenant les infrastructures, le matériel roulant et les services à l'usager. Cette exigence d'accessibilité institue en particulier une obligation de résultat, dans un délai maximum de 10 ans.
La loi a été précisée par le décret n° 2006-138 du 9 février 2006, qui définit par ailleurs les dispositions relatives à l'accessibilité du matériel roulant affecté aux services de transport public terrestre de voyageurs.
L'ensemble des services de transport routier de voyageurs devaient donc inscrire leurs activités dans ce cadre réglementaire et ainsi s'engager à :

- Produire un Schéma directeur d'accessibilité des services de transport (SDA), approuvé par l'Autorité organisatrice de transport (AOT) avant le 12 février 2008 ;
- Atteindre l'objectif d'une accessibilité généralisée de l'ensemble du service pour le 13 février 2015, incluant si nécessaire un service de substitution ;
- Acquérir uniquement du matériel roulant accessible à l'occasion de son renouvellement.

Cependant, face à la complexité de l'objectif d'accessibilité totale du réseau, l'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2009 a introduit deux nouveautés :

- L'obligation d'accessibilité du service de transport ne concerne plus la totalité des points d'arrêts mais uniquement les points d'arrêts jugés prioritaires (au regard d'un certain nombre de critères),
- La mise en place d'un outil d'application volontaire, le Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'accessibilité programmée (ou Sd'AP), qui permettra de simplifier la mise en œuvre et la performance de la mise en accessibilité. Il permet de disposer d'un délai de 3 ans supplémentaires pour atteindre les objectifs en matière d'accessibilité du transport public.

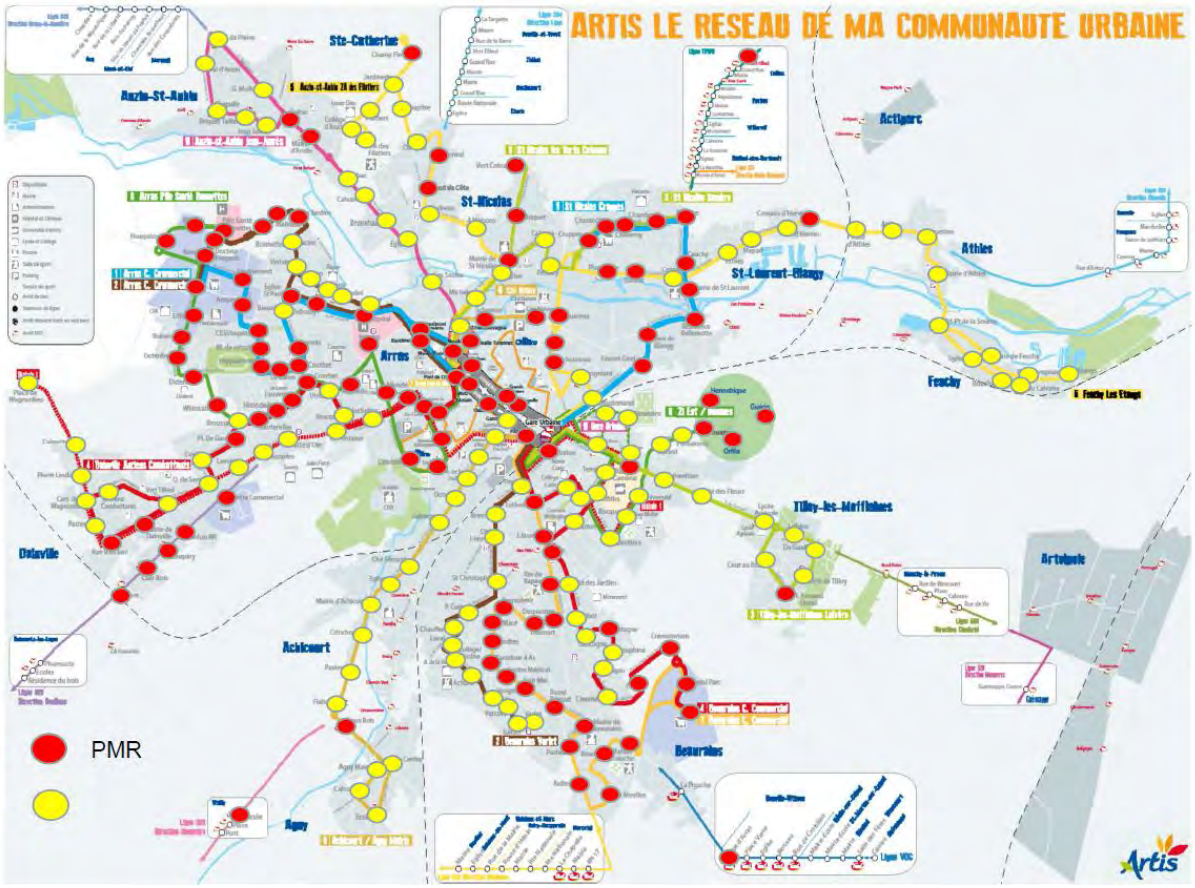
La Communauté urbaine d'Arras a réalisé un premier Schéma Directeur d'Accessibilité en 2011, conformément à la Loi de 2005. Sa mise en œuvre se fait via des aménagements progressifs.
En septembre 2015, sur les 50 bus que compte la CUA, 31 disposent de rampes pour personnes à mobilité réduite et 19 sont équipés d'écrans embarqués (en intégrant les 4 nouveaux bus qui seront livrés au dernier trimestre 2015).[17]
Quant aux points d'arrêts, sur les 556 arrêts desservis par les 10 lignes urbaines, 55% sont accessibles pour les personnes à mobilité réduite. Les lignes les plus accessibles sont la ligne 7 (96% de la ligne est accessible), la ligne 1 (89% de la ligne accessible) et la ligne 6 (72% d'accessibilité).

Par ailleurs, la Communauté urbaine d'Arras a réalisé en 2015 son Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmé (SD'AP) qui permet de bénéficier d'un délai supplémentaire de 3 ans pour mettre en accessibilité le service de transports publics.
Ce schéma priorise les aménagements à réaliser, en définissant une liste des arrêts qui doivent être rendus accessibles de façon prioritaire, correspondant aux arrêts qui répondent à l'une au moins des conditions suivantes (selon art D1112-10 du Code des Transports) :

- Il est situé sur une ligne structurante d'un réseau de transport public urbain ;
- Il est desservi par au moins deux lignes de transport public ;
- Il constitue un pôle d'échanges ;
- Il est situé dans un rayon de 200 mètres autour d'un pôle générateur de déplacements ou d'une structure d'accueil pour personnes handicapées ou personnes âgées.

[17] Source : SD'AP de la CUA – septembre 2015

Sur les 582 arrêts de bus que compte le réseau Artis, 560 sont considérés comme « prioritaires » au regard de ces critères.
352 arrêts ne sont donc pas en conformité au regard du SD'AP.



Etat des lieux de l'accessibilité PMR du réseau de bus Artis - septembre 2015

Le Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmé prévoit : – la mise aux normes, sur la période 2016-2018, de 128 quais afin de porter à 336 le nombre de quais accessibles (soit un taux d'accessibilité de 60 %). Les quais qui seront rendus accessibles dans le cadre de ce programme seront ceux qui présentent le moins de risque d'être supprimés à moyens terme ;
– la mise aux normes PMR progressive des bus, dans le cadre du plan de renouvellement du parc de véhicules, ce qui devrait permettre de porter à 90 % le taux de bus accessibles en procédant à l'acquisition de 14 bus sur la période 2016 – 2018.

5. DE NOMBREUSES CAMPAGNES D'INFORMATION, DE COMMUNICATION ET DE SENSIBILISATION

ARTIS a récemment développé l'information distillée aux usagers à travers la mise en place de plusieurs outils, permettant une information clientèle adaptée, ciblée et simplifiée tels que :

- Un nouveau site Internet incorporant un calcul d'itinéraire et l'intégration d'un service de covoiturage ;
- Un plan de réseau plus lisible et le développement de fiches quartiers au niveau des arrêts (permettant aux usagers de se repérer plus facilement) ;
- La mise en place d'une centrale de mobilité[18] sur le site internet d'ARTIS, avec un calcul d'itinéraire regroupant tous les modes de transports existant au niveau régional (bus urbains, cars, trains, vélos en libre-service, mais aussi voiture personnelle ou marche à pied)[19] ;
- Le développement des horaires d'ouverture de l'agence commerciale ARTIS (7h30-18h30 du lundi au vendredi, 14h00-18h00 le samedi) ;
- L'augmentation du nombre de dépositaires (revendeurs de titres de transports) ;
- …

Parallèlement, ARTIS a multiplié les campagnes de sensibilisation et de communication auprès des usagers et habitants de la Communauté urbaine d'Arras (une vingtaine en 2012 par exemple), qui ont pris différentes formes :

- Campagne de communication à destination des seniors ;
- Jeux concours ;
- Publicités ;
- Animations dans le cadre de différentes opérations (Semaine du développement durable, fête de la musique, Main Square Festival…)
- ….

6. UNE TARIFICATION ACCESSIBLE EN TERMES DE PRIX MAIS PAS DE BILLETTIQUE

Contrairement à plusieurs réseaux de transport en commun d'agglomérations voisines (Calais, Lille, Amiens, …), le réseau ARTIS ne possède pas de billettique[20]. La billettique est outil automatisé de gestion des titres de transport, tel que la carte Pass-Pass au niveau de la région Nord-Pas-de-Calais ou le Pass Navigo en Ile-de-France. Ce type de billettique est souvent mis en œuvre sous forme de carte à puce, permettant de charger des titres de transports de façon rapide et optimisée. Pour le gestionnaire, il permet d'avoir un suivi de la fréquentation du réseau, via un suivi des titres achetés, un enregistrement des montées des utilisateurs, …
La Communauté urbaine d'Arras et Keolis mènent actuellement des réflexions pour la mise en place d'une billettique, en intégrant le réseau Pass-Pass.

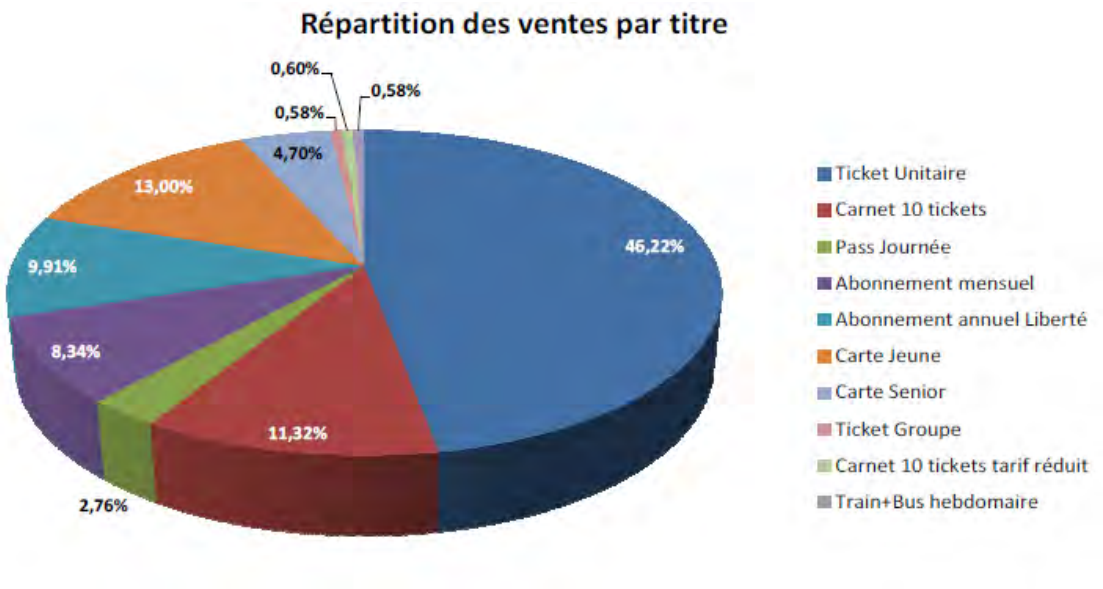
Actuellement le système de titres de transports du réseau Artis se présente donc sous forme papier (tickets unitaires, cartes d'abonnements avec coupons à acheter, …).
La gamme tarifaire mise en place sur le réseau ARTIS est développée : allant du ticket unitaire aux abonnements mensuels et annuels.

[18] Centrale de mobilité : regroupement de toutes les informations en matière de mobilité sur un territoire sur un point donné (site internet, plate-forme téléphonique, …), permettant de renseigner l'usager (horaires, tarifs, correspondances, …). Un projet de centrale de mobilité unique au niveau régional est en cours de création via le Syndicat Mixte Intermodal Régional des Transports (SMIRT).
[19] Permet de calculer un itinéraire dans la Communauté urbaine d'Arras mais aussi au-delà.

Titre de Transport	Prix	Observations
Ticket Unitaire	1 €	
Pass'Journée	2,50 €	nombre de voyages illimité sur une journée
Carnet de 10 tickets	7 €	
Carnet de 10 tickets tarif réduit	5 €	Tarif réservé aux familles nombreuses (au moins 3 enfants) et personnes invalides
Abonnement mensuel	25 €	
Abonnement annuel	25€/mois pendant 10 mois	Juillet et Août gratuits
Ticket Groupe	5,50 €	un seul ticket pour 10 personnes maximum
Carte Jeune	20€/an	réservée aux 4/25 ans, voyages illimités pendant 12 mois
Carte Scolaire CUA	Gratuite	Un aller-retour domicile/école gratuit chaque jour
Carte Elan	Gratuite	réservée aux habitants de la CUA inscrits au Pôle Emploi - coupon trimestriel - voyages illimités
Carte Séniors	20€/an	réservée aux retraités de plus de 60 ans - voyages illimités

Tarifs Artis 2016

Pourtant, malgré cette diversité de titres de transports, le ticket unitaire reste majoritaire dans les achats de titre, traduisant la fréquentation du réseau en forte proportion par des usagers ponctuels. Il représente près de la moitié des titres de transports vendus.



Source : Artis 2017

Via cette gamme tarifaire, le réseau joue également un rôle social important, notamment en direction des personnes âgées (carte Sénior à 20€/an pour des voyages illimités), des étudiants et des jeunes (carte Jeune à 20€/an pour des voyages illimités) ainsi que vers les personnes en difficultés et en recherche d'emplois (Carte Elan).
La gamme tarifaire est peu chère comparée aux agglomérations de taille similaire (entre 50 000 et 100 000 habitants) pour lesquelles en moyenne le prix du ticket unitaire est de 1,09 (contre 1,00€ pour ARTIS), le prix du titre journée est de 2,84€ (contre 2,50€ pour ARTIS). Le prix des abonnements (mensuels et annuels) est en revanche dans la moyenne des prix des agglomérations de même taille.

Les prix moyens des titres de transport par taille d'agglomération

111 réseaux	Titre unitaire	Titre en carnet	Titre journée	Titre hebdomadaire	Abonnement mensuel	Abonnement annuel
Moins de 50 000 habitants	1,00 €	0,76 €	3,08 €	9,85 €	22,86 €	206,35 €
Entre 50 000 et 100 000 habitants	1,09 €	0,83 €	2,84 €	8,83 €	24,87 €	254,29 €
Entre 100 000 et 200 000 habitants	1,20 €	0,97 €	3,32 €	10,84 €	31,85 €	290,23 €
Plus de 200 000 habitants	1,21 €	0,93 €	3,66 €	9,80 €	32,05 €	315,25 €
Avec TCSP lourd en 2013	1,43 €	1,20 €	4,16 €	13,91 €	43,35 €	432,53 €

Source : « Tarification des réseaux de transports urbains » - GART/UTP

Par ailleurs, la gamme tarifaire d'ARTIS a peu évolué ces dernières années : ainsi, le prix du ticket unitaire et de l'abonnement mensuel reste fixe et inchangé depuis 2006 et l'abonnement annuel est même moins cher depuis 2011.

Evolution de la gamme tarifaire du réseau ARTIS entre 2003 et 2013

Réseau ARTIS	2003	2006	2009	2013	2016
Titre Unitaire	1 €	1 €	1 €	1 €	1 €
Abonnement Mensuel	24,80 €	25 €	25 €	25 €	25 €
Abonnement Annuel	-	268,40 €	268,40 €	250 €	250 €

Source : « Tarification des réseaux de transports urbains » - GART/UTP

Cette gamme tarifaire abordable n'est pas sans conséquences sur le budget de la politique transports en commun de la Communauté urbaine d'Arras. Celle-ci est en effet en déficit, car les recettes ne compensent pas les frais d'investissements et de fonctionnement lié au service rendu. Le Transport à la Demande est notamment très déficitaire.

Les données peuvent évoluer : étude CUA en cours (2015) pour mener une réflexion sur l'évolution des tarifs.

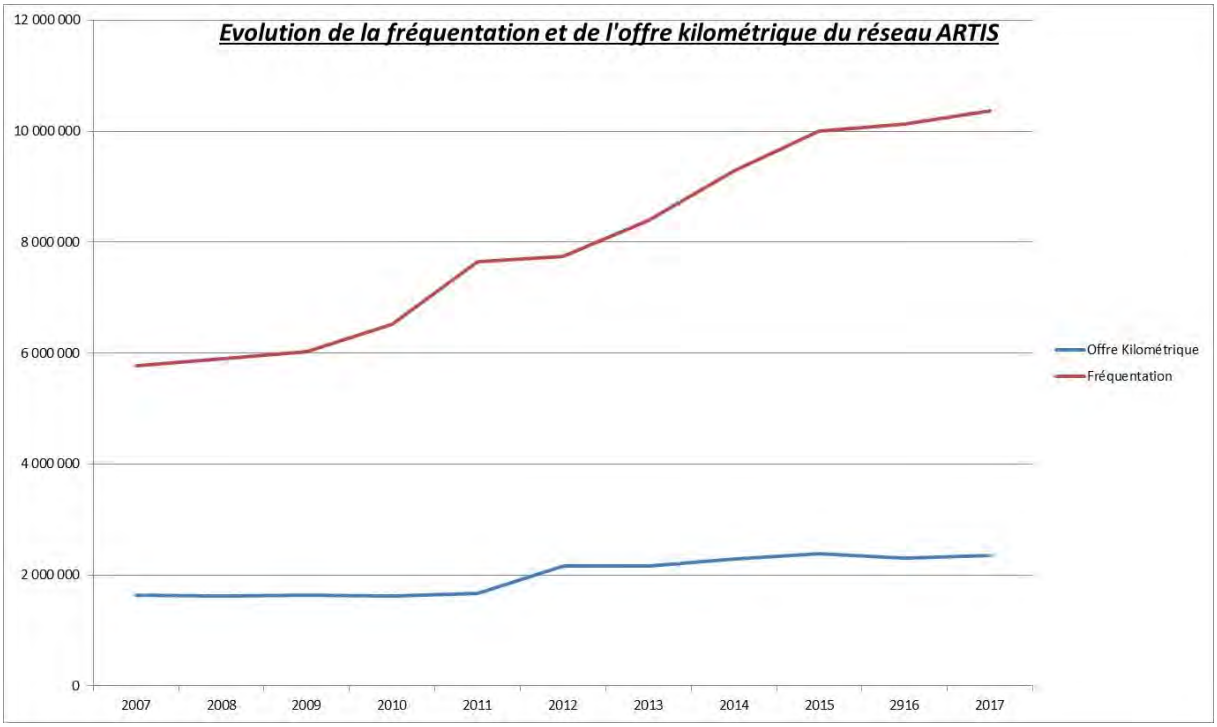
7. UN RESEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN URBAIN PLUTOT ATTRACTIF ET PERFORMANT

a. Un réseau attractif

Les chiffres de fréquentations exprimés ici en nombre de voyages résultent de ratios de mobilité calculés à partir des ventes de titre de transport (un titre unitaire correspond à un voyage, un abonnement mensuel à 80 voyages…). A ce jour, il n'existe pas de données de fréquentation issues par exemples de comptages montées/descentes ou résultant du nombre de validations des titres de transports (quelques bus disposent de marches compteuses seulement depuis janvier 2015).

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Total fréquentation	6 023 000	6 514 000	7 648 900	7 750 800	8 402 900	9 287 080	9 996 200	10 130 700	1 036 700

Le graphique suivant illustre l'augmentation constante de la fréquentation générale du réseau depuis 2007. L'offre kilométrique est restée plutôt stable entre 2007 et 2011 avant d'augmenter de façon significative en 2012 (mise en service du nouveau réseau ARTIS qui s'est traduit par une augmentation de l'offre offerte aux usagers et donc des kilomètres parcourus).



Source : rapports d'activités ARTIS 2007 à 2017

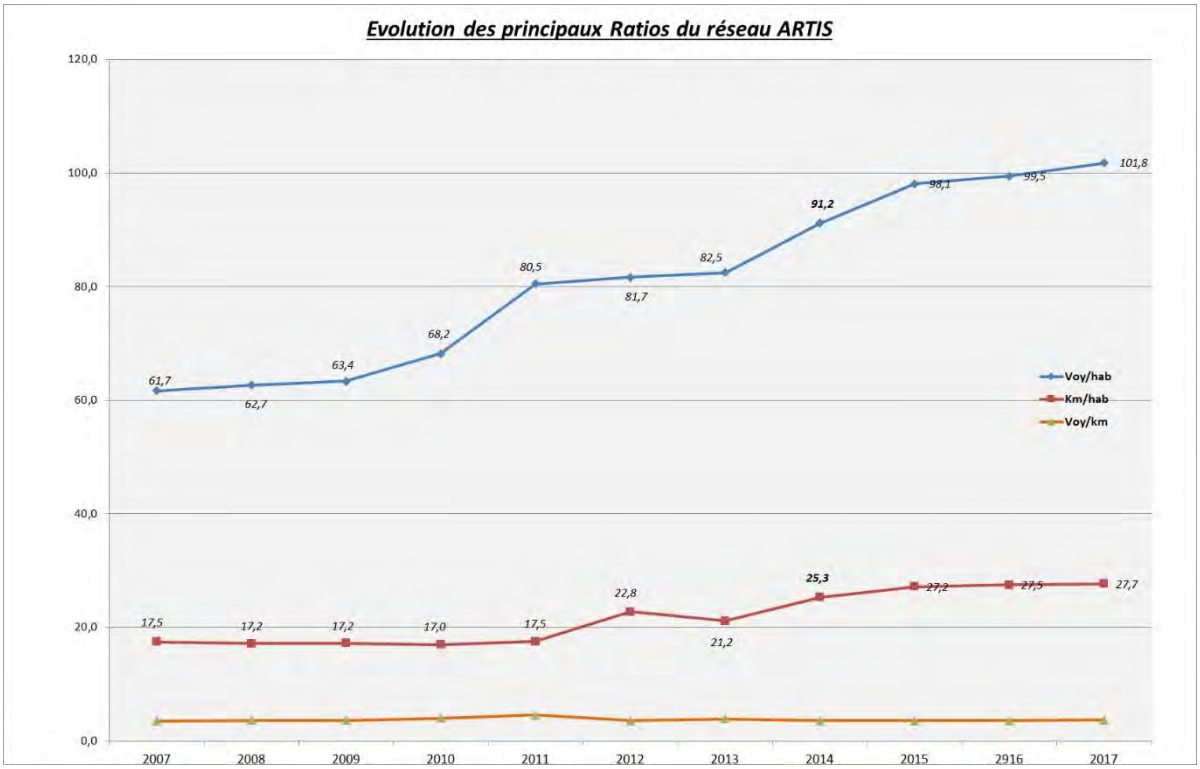
b. Un réseau performant

Afin de mesurer et comparer les performances générales des réseaux urbains, plusieurs ratios existent :

- Les voyages/habitant (voy/hab.) qui expriment l'attractivité générale du réseau (fréquentation) ;
- Les kilomètres/habitant (km/hab.) qui mesurent l'offre développée et offerte aux usagers sur le périmètre de transports urbains (offre produite) ;
- Les voyages/kilomètre (voy/km) qui donnent des indications de « productivité » générale du réseau (en rapportant la fréquentation sur les kilomètres produits).

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Voy/hab	63,4	68,2	80,5	81,7	82,5	91,2	98,1	99,5	101,8
Km/hab	17,2	17	18,5	22,8	23,6	25,3	27,2	27,5	27,7
Voy/KM	3,7	4	4,4	3,3	3,5	3,6	3,6	3,6	3,7

Source : rapports d'activités ARTIS 2007 à 2017



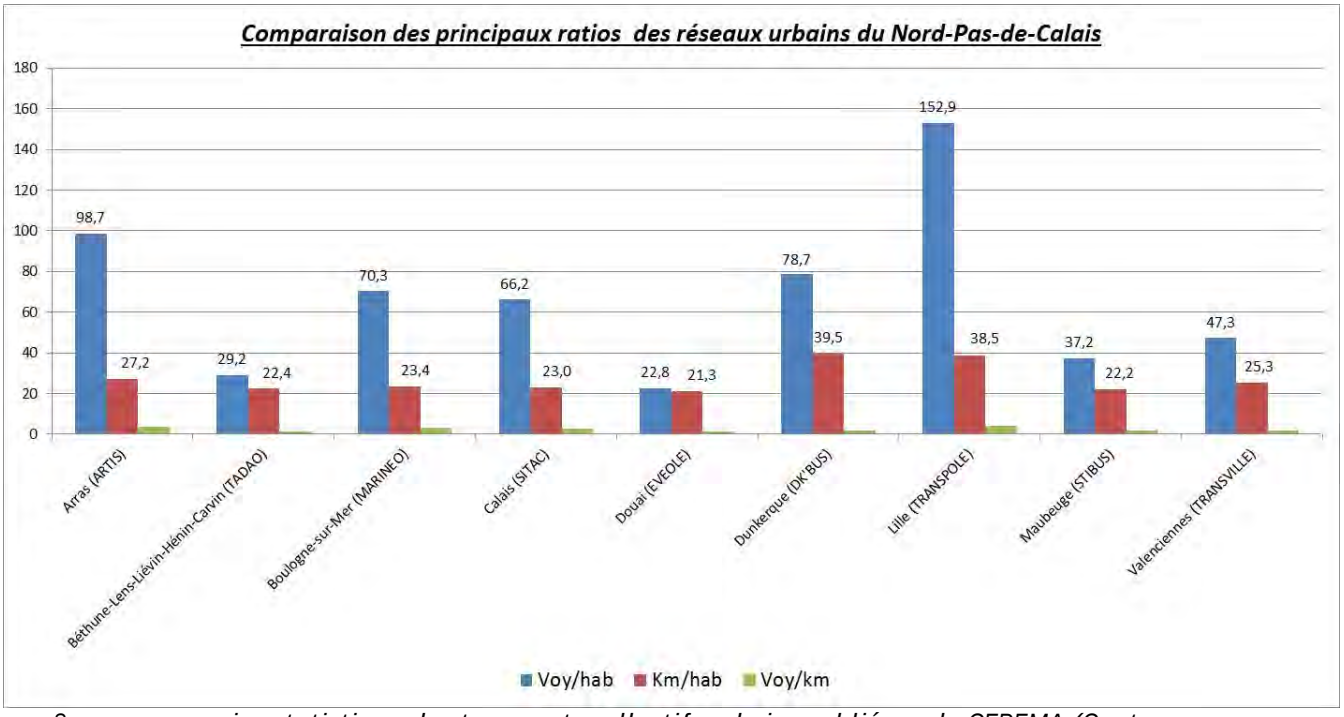
Source : rapports d'activités ARTIS 2007-2017

Depuis 2007, l'attractivité du réseau (voy/hab.) est en augmentation constante, notamment depuis 2010 où une forte hausse est observée (résultat notamment du développement de l'offre, mais aussi de la politique tarifaire attractive et des différentes opérations de communication mises en place par l'exploitant). Dans le même temps, l'offre offerte aux usagers s'est stabilisée entre 2007 et 2011, avant de connaître une forte hausse en 2012 puis une légère baisse en 2013. Cette dernière baisse est liée à l'extension du périmètre de transports urbains (passage de 24 à 39 communes en janvier 2013, augmentant le nombre d'habitants potentiels à desservir).

c. Comparaisons locales

En comparaison avec d'autres agglomérations, le réseau ARTIS apparaît comme un des réseaux de transports urbains les plus performants et attractifs de toute la région Nord-Pas-de-Calais grâce à un ratio voyages par habitants élevé. Il est en revanche en léger retrait par rapport à l'offre kilométrique développée par habitant.

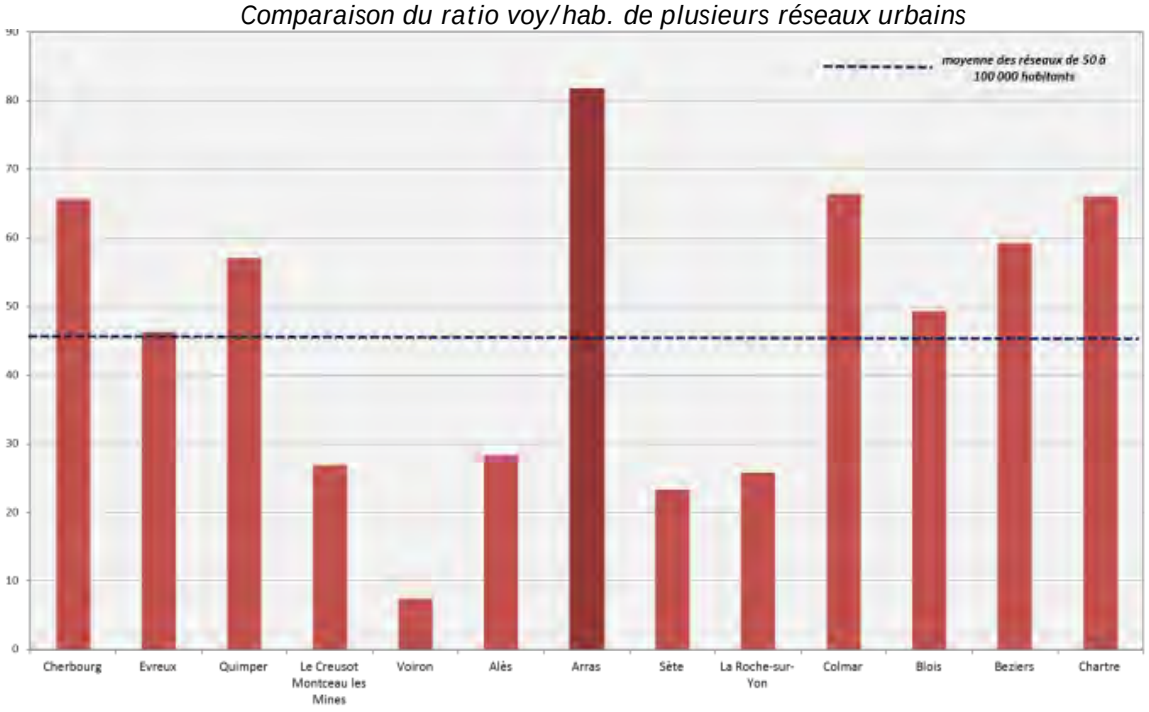
Indicateurs 2015 - Région NPDC	Pop PTU	Voy/hab	Km/hab	Voy/km
Arras (ARTIS)	105 639	98,7	27,2	3,6
Béthune-Lens-Liévin-Hénin-Carvin (TADAO)	598 634	29,2	22,4	1,3
Boulogne-sur-Mer (MARINEO)	119 237	70,3	23,4	3,0
Calais (SITAC)	102 879	66,2	23,0	2,9
Douai (EVEOLE)	193 802	22,8	21,3	1,6
Dunkerque (DK'BUS)	202 285	78,7	39,5	2,0
Lille (TRANSPOLE)	1 145 501	152,9	38,5	4,0
Maubeuge (STIBUS)	128 393	37,2	22,2	1,7
Valenciennes (TRANSVILLE)	352 600	47,3	25,3	1,9
Source : Transport collectif de Province - Evolution 2010-2015 - CEREMA 08/2017				



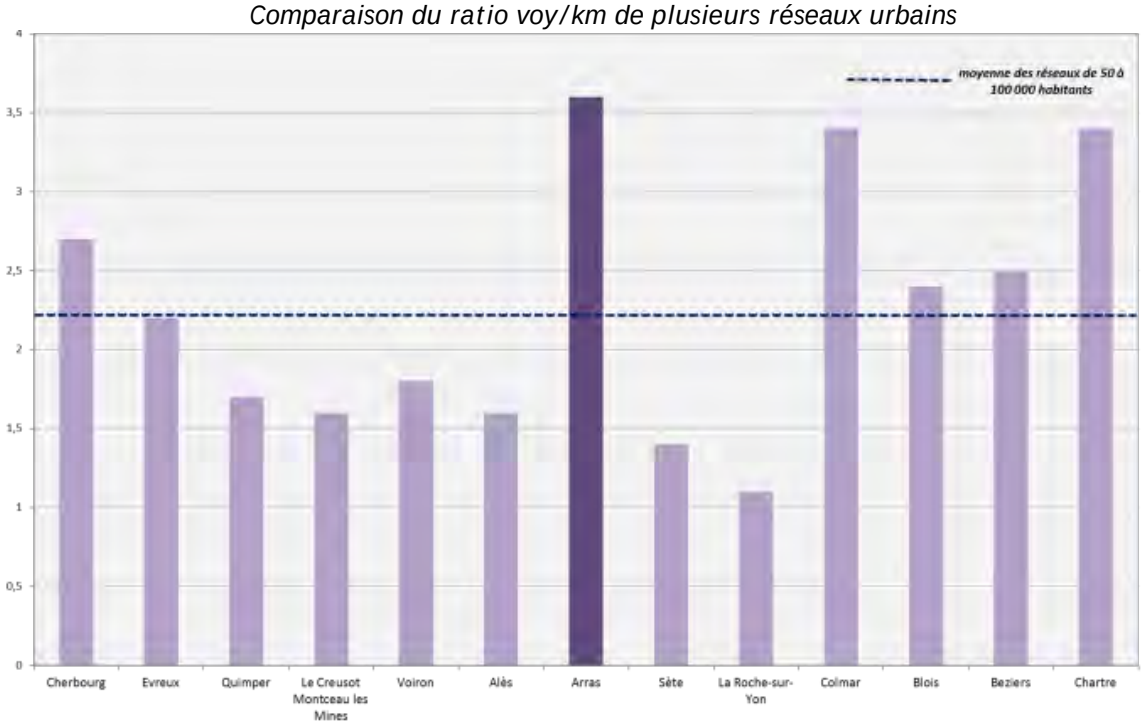
Source : annuaire statistique des transports collectifs urbains publié par le CEREMA (Centre d'Etudes et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement).

d. Comparaisons nationales

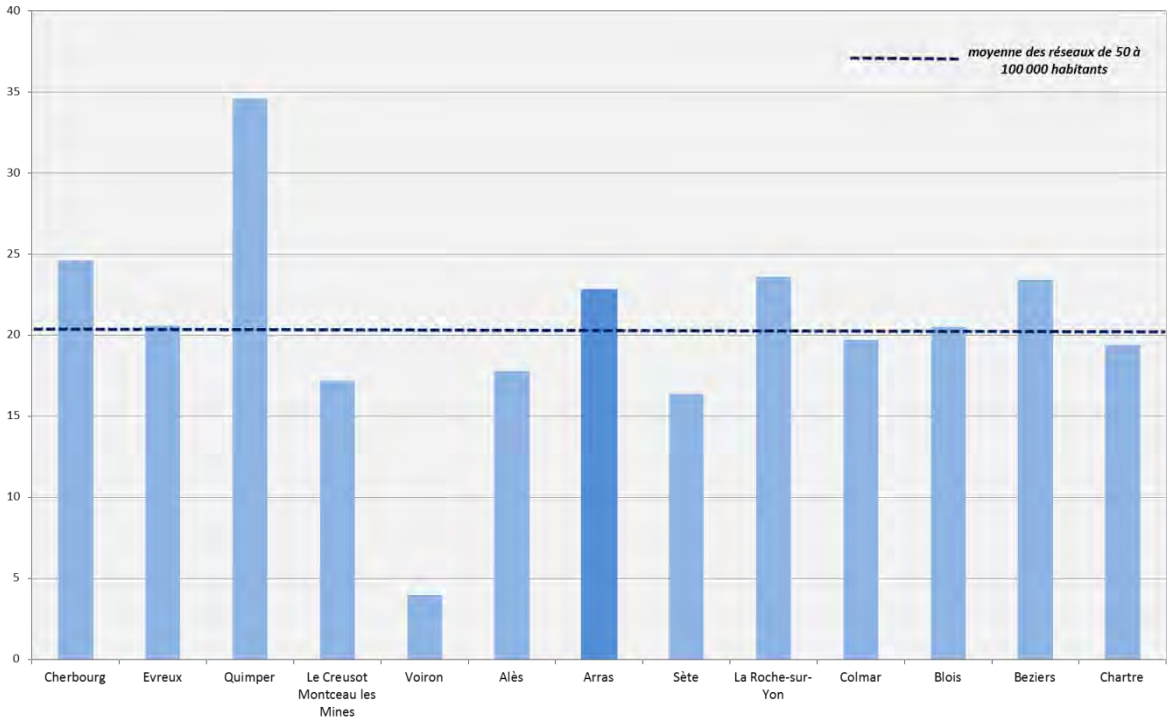
Comparaison du ratio voy/hab. de plusieurs réseaux urbains



Comparaison du ratio voy/km de plusieurs réseaux urbains



Comparaison du ratio km/hab. de plusieurs réseaux urbains



Source : annuaire statistique des transports collectifs urbains publié par le CEREMA (Centre d'Etudes et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement).

Pour l'ensemble des indicateurs, le réseau ARTIS présente des ratios supérieurs aux moyennes nationales des réseaux de taille identique. Il est ainsi très nettement aux dessus des moyennes nationales pour la fréquentation et la productivité du réseau et légèrement au-dessus de la moyenne pour l'offre offerte aux usagers du Périmètre de Transports Urbains.

B. Le réseau régional « OSCAR » qui complète efficacement le réseau de transports urbains, notamment vers les communes rurales

L'année 2017 a bouleversé quelque peu le transport interurbain. En effet depuis le 1/09 la Région succède aux Départements pour la gestion du transport scolaire et interurbain.
Néanmoins, l'offre desservant la CUA a gardé son nom d'exploitation à savoir OSCAR (anciennement Colvert). Il vient compléter le maillage et l'offre des lignes régulières d'ARTIS. En effet, le territoire de la Communauté urbaine d'Arras est desservi par 9 lignes départementales organisées en radiales et destinées à assurer des liaisons entre les communes périphériques et la Ville d'Arras.
La gare routière interurbaine (point d'entrée majeur du territoire via le réseau Colvert) est implantée à l'ouest de la gare SNCF et offre une capacité d'accueil de 12 quais. Elle est implantée au pied du Pont Leclerc et apparaît relativement enclavée, à l'écart du pôle gare (gare SNCF et gare urbaine des bus Artis). Par ailleurs la signalétique et le jalonnement entre ces deux pôles sont peu développés et l'itinéraire nécessite de traverser l'avenue Leclerc qui n'est pas sécurisée.

Le réseau répond encore essentiellement à des besoins scolaires avec des courses structurées par rapport à la desserte des établissements scolaires de l'agglomération et une offre concentrée aux heures de pointes. Ainsi, près de ¾ des courses sont réalisées aux heures de pointes du matin ou du soir.

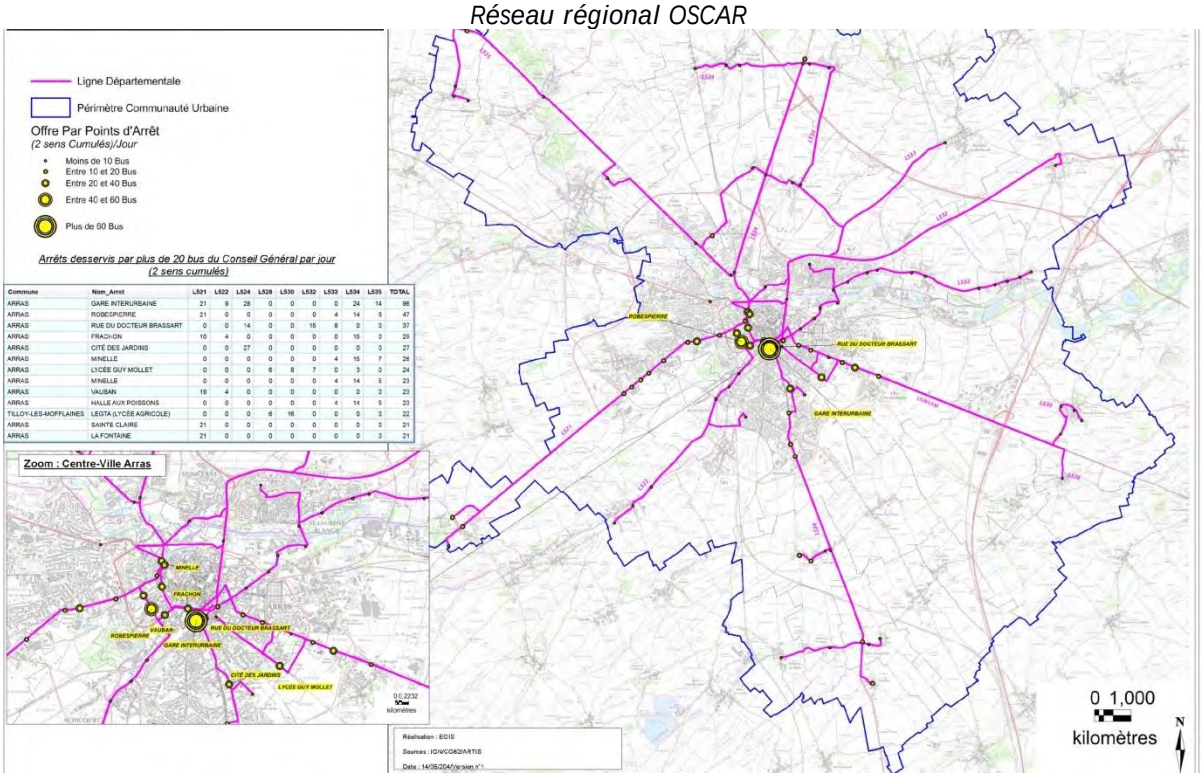
Lignes de cars départementaux desservant le territoire de la Communauté urbaine d'Arras

	SENS 1 NBRE DE COURSES	SENS 2 NBRE DE COURSES	NBRE DE COURSES (deux sens confondus)	Amplitude SENS 1 PREMIER	Amplitude SENS 1 DERNIER	Amplitude SENS 2 PREMIER	Amplitude SENS 2 DERNIER	Fréquences SENS 1 7h-9h	Fréquences SENS 1 17h-19h	Fréquences SENS 2 7h-9h	Fréquences SENS 2 17h-19h	TOTAL FREQUENCES Heures de Pointes
LIGNE 534 : Arras "Gare interurbaine"/Thélus - Neuville	16	15	31	07:05	19:04	07:00	18:25	13	1	2	9	25
LIGNE 524 : Arras "Gare interurbaine"/Boyelles "Mairie"	13	13	26	06:45	18:04	07:17	18:35	7	3	2	7	19
LIGNE 521 : Arras "Gare interurbaine"/Beaumetz-les-Loges "Résidence du Bois"	10	11	21	07:07	17:50	12:00	18:55	7	1	0	7	15
LIGNE 530 : Arras "Gare urbaine"/Monchy-le-Preux "Rue de vis"	11	9	20	07:12	19:37	06:20	18:30	9	1	1	6	17
LIGNE 532 : Arras "Docteur Brassart"/Fampoux - Gavrelle	7	8	15	07:08	13:38	12:05	18:25	5	0	0	4	9
LIGNE 535 : Arrass "Gare interurbaine"/Acq "Bois du Perroy"	8	7	15	07:06	13:20	13:40	18:35	6	0	0	4	10
LIGNE 522 : Arras "Gare interurbaine"/Wailly "Pont"	5	5	10	07:18	13:40	12:15	18:25	4	0	0	3	7
LIGNE 533 : Arras "Docteur Brassart"/Bailleul-Sir-Berthoult "Route d'Arras"	4	4	8	07:09	13:44	12:20	18:17	3	0	0	2	5
LIGNE 528 : Arras "Emile Breton"/Guemappe "Centre"	3	3	6	07:20	13:20	12:20	18:25	2	0	0	2	4
TOTAL			152					56	6	5	44	111

Aux heures creuses, le réseau offre peu d'alternatives aux déplacements motorisés puisque la majorité des courses basculent en transport à la demande (mis en place par la Communauté urbaine d'Arras et géré par Artis) et nécessitent une réservation préalable.

Les fréquences de passage des lignes départementales sont peu élevées pour les communes périphériques. En effet, les 10 points d'arrêt les plus desservis par les lignes départementales sont tous situés sur Arras, ce qui est lié à la convention signée avec la Communauté urbaine d'Arras, les cars du Conseil Départemental remplaçant les bus Artis sur certains arrêts et lignes (notamment sur la desserte scolaire entre communes rurales et établissements situés en centre-ville d'Arras).

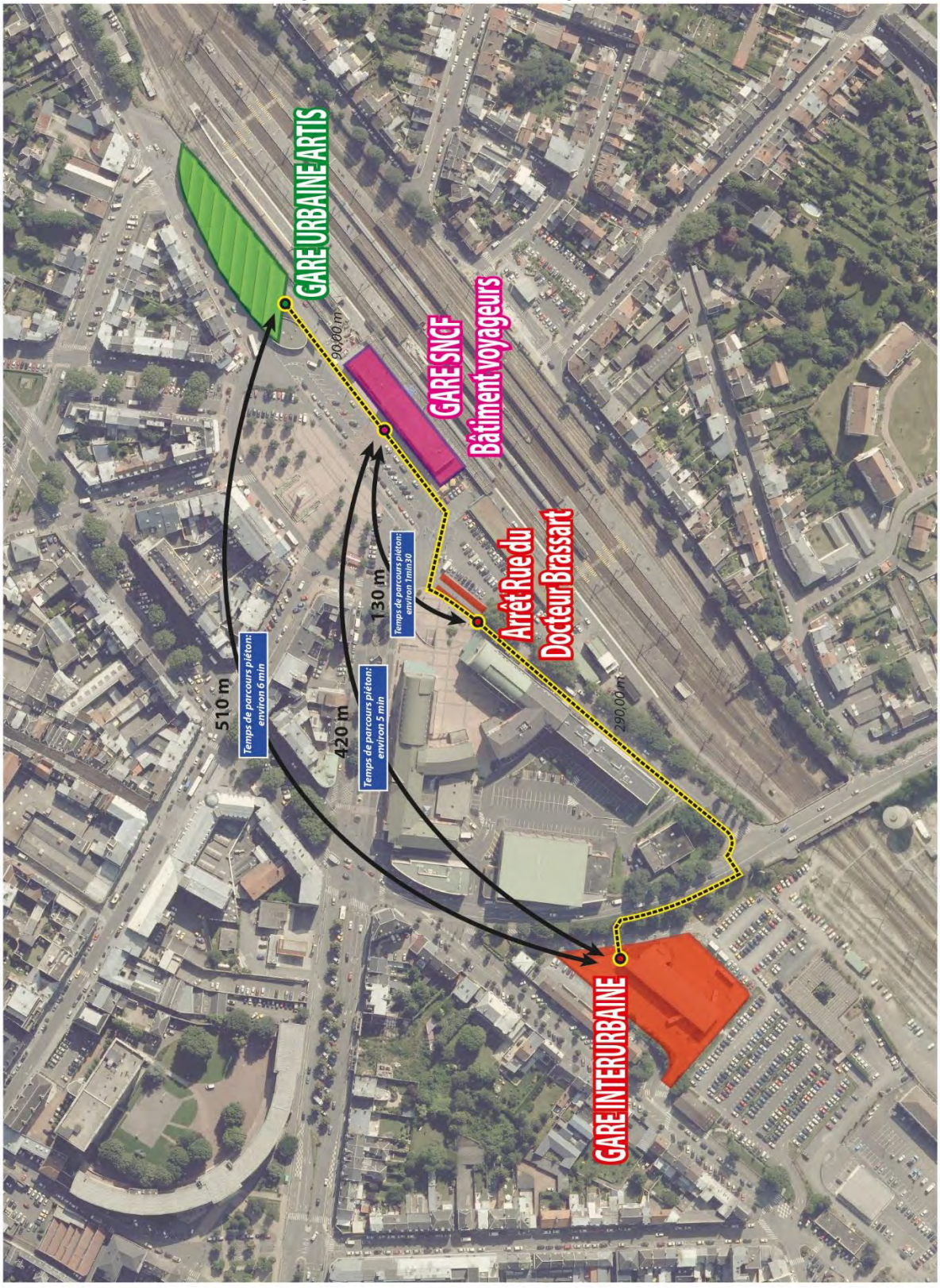
Réseau régional OSCAR



Commune	Nom_Arret	L521	L522	L524	L528	L530	L532	L533	L534	L535	TOTAL
ARRAS	GARE INTERURBAINE	21	9	28	0	0	0	0	24	14	96
ARRAS	ROBESPIERRE	21	0	0	0	0	0	4	14	8	47
ARRAS	RUE DU DOCTEUR BRASSART	0	0	14	0	0	15	8	0	0	37
ARRAS	FRACHON	10	4	0	0	0	0	0	15	0	29
ARRAS	CITÉ DES JARDINS	0	0	27	0	0	0	0	0	0	27
ARRAS	MINELLE	0	0	0	0	0	0	4	15	7	26
ARRAS	LYCÉE GUY MOLLET	0	0	0	6	8	7	0	3	0	24
ARRAS	MINELLE	0	0	0	0	0	0	4	14	5	23
ARRAS	VAUBAN	19	4	0	0	0	0	0	0	0	23
ARRAS	HALLE AUX POISSONS	0	0	0	0	0	0	4	14	5	23
TILLOY-LES-MOFFLAINES	LEGTA (LYCÉE AGRICOLE)	0	0	0	6	16	0	0	0	0	22
ARRAS	SAINTE CLAIRE	21	0	0	0	0	0	0	0	0	21
ARRAS	LA FONTAINE	21	0	0	0	0	0	0	0	0	21

La vocation scolaire du réseau se confirme avec la présence dans ces 10 arrêts de nombreux établissements : Lycées Robespierre et Guy Mollet, Lycée Agricole de Tilloy-lès-Mofflaines… On trouve également les arrêts « gare interurbaine » et « rue du docteur Brassart » dans les principaux arrêts desservis, témoignant de l'attractivité du pôle gare (même si ces arrêts sont excentrés du pôle gare et entrainent des cheminements piétons relativement importants).
Néanmoins, l'éloignement de ces 2 arrêts par rapport à la gare SNCF ainsi que l'éclatement des 2 gares routières (urbaines et interurbaines) de part et d'autre de la gare SNCF sont des éléments qui ne favorisent pas les correspondances entre les différents modes de transports et donc l'intermodalité (cf. carte page suivante).

Organisation du secteur de la gare d'Arras



C. Un territoire avec une bonne desserte ferrée, qui mérite néanmoins d'être confortée

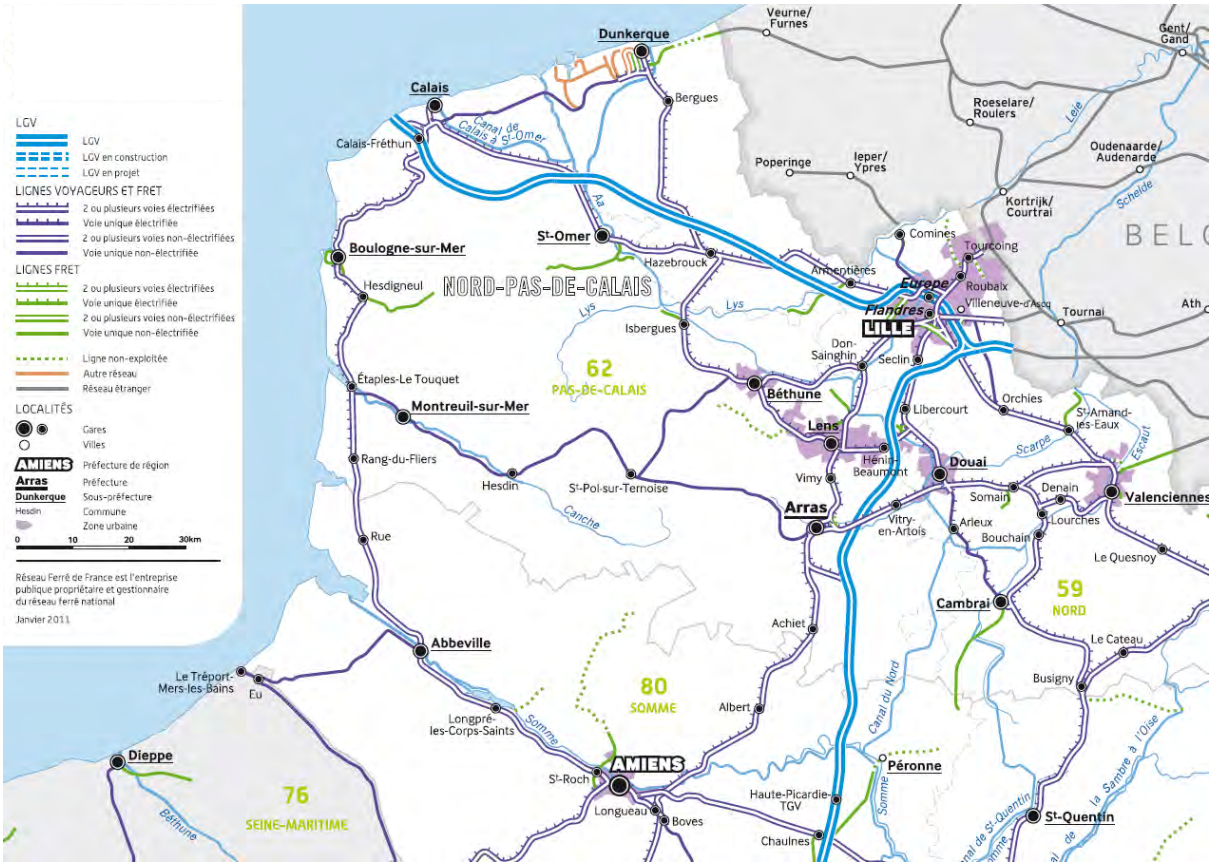
1. UNE BONNE DESSERTE FERREE DU TERRITOIRE, QUI SERA FORTEMENT AMELIOREE D'ICI A 2030

Le territoire bénéficie d'une très bonne accessibilité ferrée avec une desserte TGV vers Paris et Lille et 4 lignes TER :

- Ligne 2 : Lille/Douai/Arras/Amiens/Rouen ;
- Ligne 6 : Arras/Lens/Hazebrouck/Dunkerque ;
- Ligne 7 : Arras/Lens/Hazebrouck/Calais ;
- Ligne 14 : Arras/Saint-Pol-sur-Ternoise/Etaples/Boulogne.

Ces 4 lignes convergent vers le nœud ferroviaire majeur du territoire : la gare d'Arras, pour constituer l'étoile ferroviaire arrageoise.

Le réseau ferré en Nord-Pas-de-Calais et Picardie



Source : Réseau Ferré de France (2015)

Le réseau ferré régional



Source : Région Nord-Pas-de-Calais

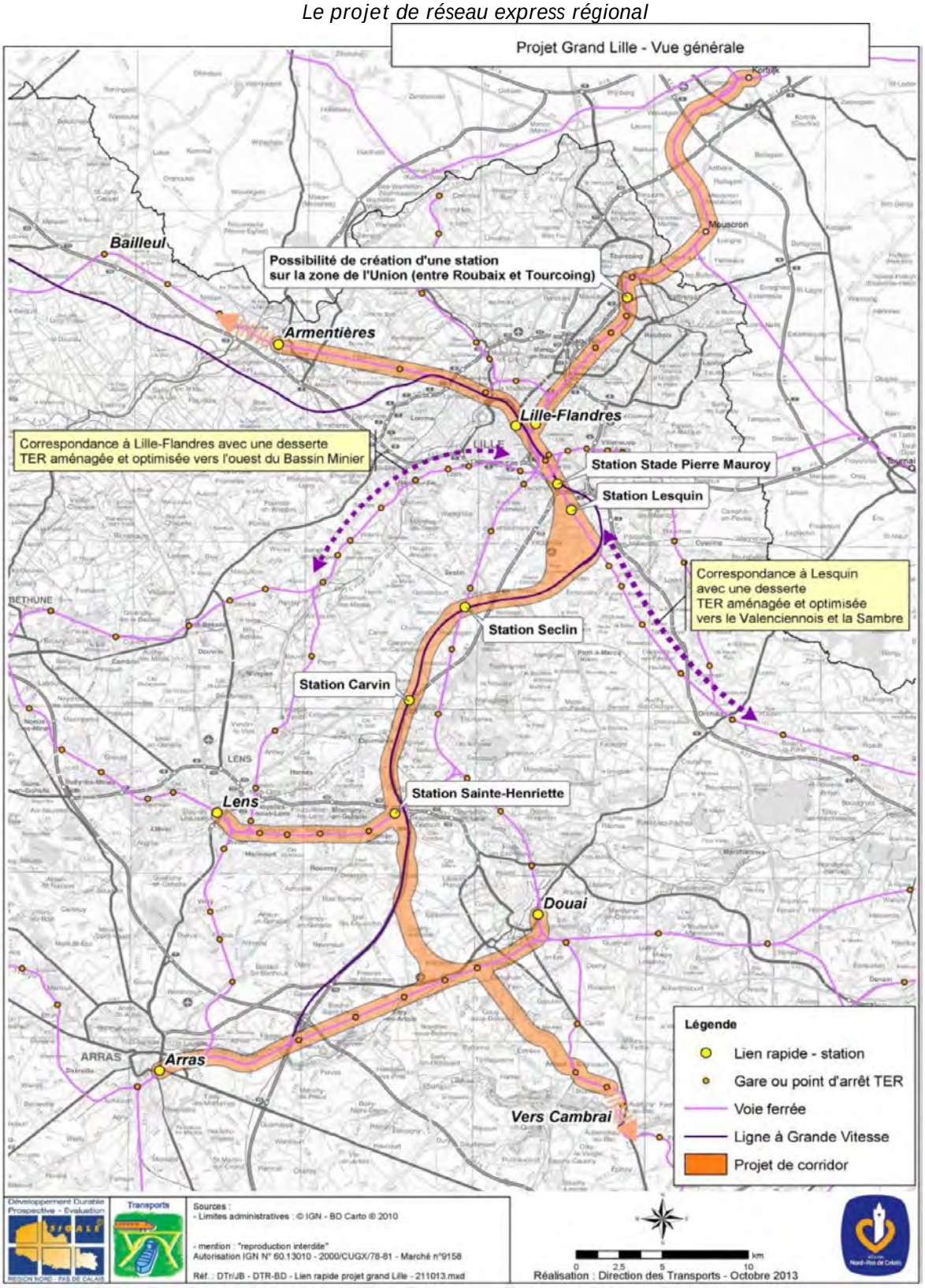
Le réseau ferré régional est très fortement utilisé et souvent même saturé. La Région Nord-Pas-de-Calais mène actuellement une réflexion importante pour la réalisation d'un nouveau mode de transport ferroviaire express (de type RER) interconnecté au TER. Ce réseau express Grand Lille (REGL) reliera Lille (via une gare souterraine sous la gare Lille-Flandres) au sud de la région et sera doté de multiples lieux d'échanges avec les territoires et leurs transports collectifs. L'objectif est d'améliorer la desserte ferrée (en termes de temps et de fréquence) sur cet axe nord-sud, afin de permettre le report modal et notamment de diminuer la congestion de l'autoroute A1.

Ce projet prendrait la forme d'un tronçon central entre Lille et Sainte-Henriette (réalisation prévue pour 2025) et de quatre branches à aménager sur le réseau ferroviaire existant : Armentières et Roubaix-Tourcoing-Courtrai au nord, Lens et Douai-Arras au sud.
Des trains de type TER circuleraient sur ce réseau selon le mode de fonctionnement du RER parisien, avec des départs cadencés (un train toutes les cinq minutes en période de pointe sur le tronçon central). Arras serait relié au Grand Lille en 36 minutes avec une fréquence de 3 à 4 trains par heure et par sens.
Le coût du projet est estimé à 2.11 milliards d'euros (valeur janvier 2015), dont 600 millions d'euros pour le tronçon central (liaison Lille-Flandres – Hénin-Beaumont) et 820 millions d'euros supplémentaires pour les prolongements nord et sud avec tunnels (dont Arras-Sainte-Henriette). La mise en œuvre est prévue pour 2025[21].

Près de 50 000 voyageurs par jour sont attendus à l'horizon 2030 sur le réseau, dont 16 000 montées à la période de pointe du matin.

[21] Source : site du conseil national du débat public associé au projet : www.regl.debatpublic.fr

Le projet de réseau express régional



Source et réalisation : Région Nord-Pas-de-Calais

Un autre projet structurant est inscrit au Schéma Régional des Transport du Nord-Pas-de-Calais : le projet de liaison ferroviaire Arras-Cambrai. La création de cette liaison (fret et voyageurs) avec la

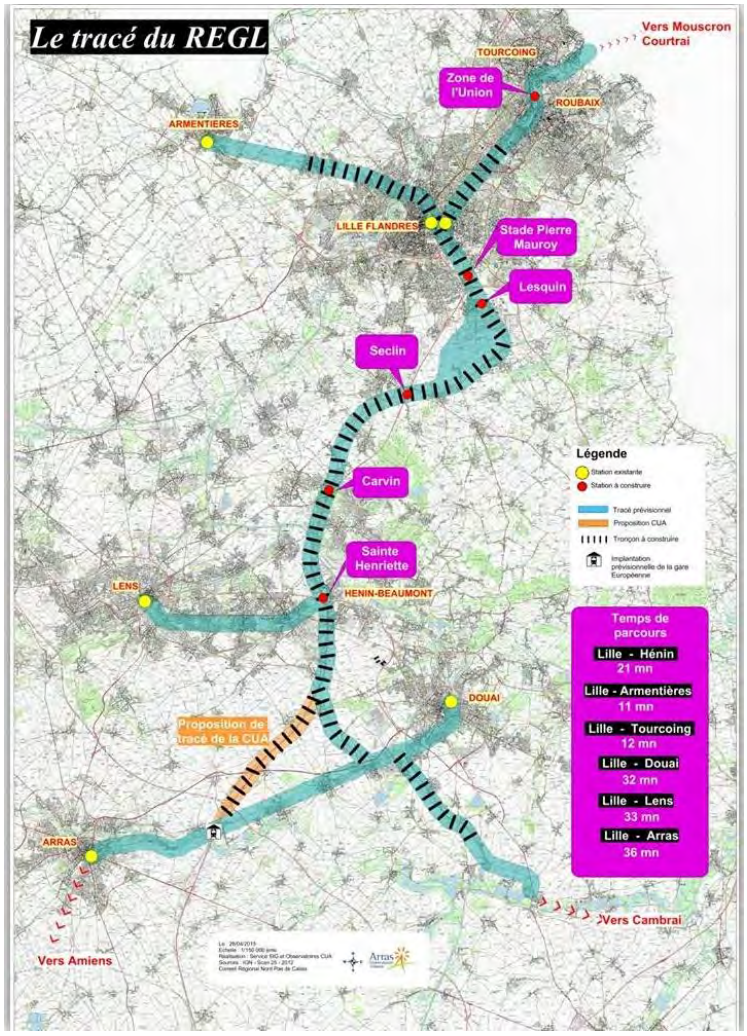
plate-forme multimodale de Marquion et le Canal Seine-Nord pourrait être stratégique pour capter de nouvelles implantations à valeur ajoutée. Aucune échéance n'est prévue à ce jour pour ce projet.

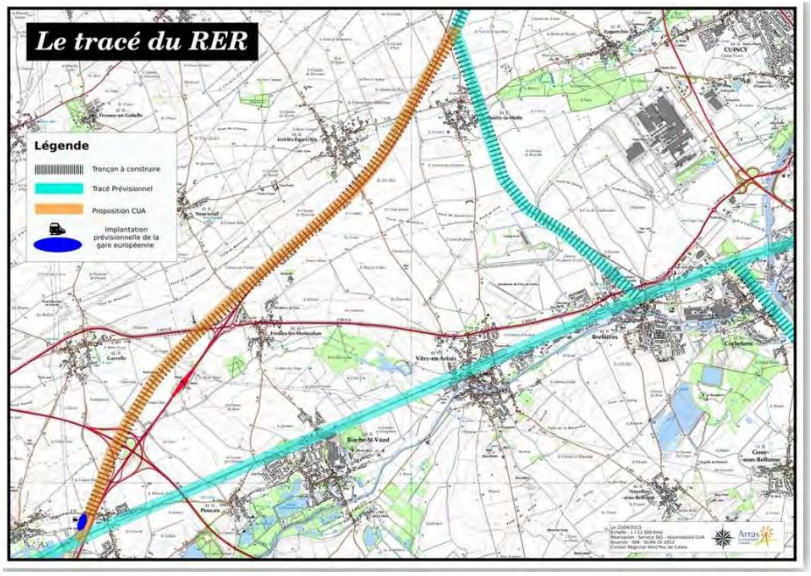
Enfin, une réflexion est menée à l'échelle régionale pour l'implantation d'une nouvelle gare TGV européenne[22], dans l'objectif de renforcer les liaisons internationales entre la région et le nord de l'Europe, à mi-chemin entre les gares parisiennes au sud (Gare du Nord et Charles-de-Gaulle) et Lille-Europe au nord.

Cette nouvelle gare est inscrite comme projet structurant dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du Schéma de Cohérence Territoriale qui met en avant le secteur de la Petite Vitesse, au cœur de la zone urbaine d'Arras, entre la gare et la Citadelle. Cette localisation permettrait de renforcer le pôle gare existant et le rôle du centre-ville, d'optimiser le foncier à proximité immédiate de la gare et de renforcer les activités tertiaires et de services entre la gare et le centre-ville.

Une seconde hypothèse est envisagée, le long de l'actuelle ligne à grande vitesse à proximité immédiate de la zone d'activité Artoipole ou en connexion avec le REGL, au niveau de Roeux et Fampoux. Sous le même format que la gare TGV Haute-Picardie (à mi-chemin entre Amiens et Saint-Quentin), cette gare pourrait constituer une alternative intéressante, en lien avec la possible extension d'Artoipole et avec des liaisons de qualité entre la gare et le centre-ville d'Arras.

[22] Extrait du Schéma de Cohérence Territoriale : une gare européenne est un hub-ferroviaire, c'est-à-dire un espace qui organise les correspondances des trains entre les différentes destinations du Nord de l'Europe, dont l'Ile-de-France (Cologne/Londres, Paris/Berlin…) et offre dans ou à sa proximité un service adapté aux voyageurs d'affaire, aux touristes et aux personnes en transit.





Source et réalisation CUA

2. UN NŒUD FERROVIAIRE MAJEUR : LA GARE D'ARRAS

La gare d'Arras aujourd'hui est une centralité de transport forte, permettant l'accessibilité au réseau ferré majeur de la Région. Avec son environnement proche (gares routières urbaine et interurbaine), elle constitue le pôle d'échanges majeur du territoire. La gare est située en périphérie de l'hyper centre d'Arras, au-delà de la ceinture de boulevards et accessible à pied depuis les places en moins de 10 minutes.

La gare d'Arras présente une offre forte avec quotidiennement, 12 allers-retours en TGV vers Paris et plus de 145 TER reliant les différentes villes de la région (Douai, Lens, Saint-Pol-sur-Ternoise, …) et au-delà (Amiens, Rouen).
Cette offre est complétée par des liaisons TER-GV (liaison ferrée rapide, au prix d'un trajet TER) entre Arras et Lille (3 allers et 2 retours quotidiens) concentrées aux heures de pointes du matin et du soir et qui relient ces 2 agglomérations en 20 minutes, créant ainsi une véritable offre de transport alternative et concurrentielle à la voiture particulière.
Il faut noter qu'il est possible de voyager avec un vélo dans la plupart des TER et TER-GV, sans coût supplémentaire. Les wagons sont équipés d'espaces dédiés et connaissent un certain succès.

Les chiffres de fréquentation confirment la fonction de polarité de la gare puisqu'elle est la seconde gare de la Région Nord-Pas-de-Calais la plus fréquentée avec plus de 11 500 montées/descentes quotidiennes recensées. Cette fréquentation est de plus en plus forte, puisqu'elle a progressé de 28% entre 2001 et 2012.
Malgré cela, Réseau Ferré de France (RFF) et la SNCF ont supprimé le TGV Paris (Gare du Nord) - Arras et 17h22 et envisagent de supprimer le TGV de 18h22, ce qui pénaliserait les nombreux navetteurs qui se rendent à Paris quotidiennement pour travailler.

La gare SNCF est composée de 11 voies, dont 8 à quai. L'ensemble des quais est accessible aux personnes à mobilité réduite (ascenseur, bandes podotactiles, …). Au sein du bâtiment de la gare, sont disponibles :

- Un espace de vente SNCF,
- Un point presse,
- Un espace de restauration rapide/café.

Cette offre est relativement restreinte et les commerces et services situés sur la place de la gare (hôtels, restaurants principalement) ne répondent pas forcément aux besoins des usagers quotidiens.

L'insertion urbaine du pôle gare est relativement contrainte (typologie traditionnelle du bâti extrêmement fort au sud de la gare) et le sillon ferroviaire constitue une coupure urbaine majeure qui limite les échanges (notamment modes doux) entre les espaces situés au nord et au sud de cette gare. Autour de la gare, le potentiel foncier est important sur des terrains appartenant à Réseau Ferré de France (RFF) : site de la Petite Vitesse, gare de triage, …. Une reconversion de ces sites (en activités, habitat, …) pourrait permettre de conforter et renforcer l'attractivité du pôle gare et de travailler sur les perméabilités nord-sud.
Le secteur sud de la gare est par ailleurs colonisé par de nombreux stationnements directement liés aux usagers de la gare (Cf. partie VIII-D liée au stationnement). Plus globalement, l'espace occupé par la voiture dans l'environnement opérationnel de la gare pose la question de la gestion et de la politique de stationnement dans un périmètre de 1 kilomètre autour de la gare, l'efficacité du rabattement en transport collectif ainsi que celle de la place accordée aux autres modes de déplacements et notamment, les modes doux.

3. QUATRE HALTES FERREES PLUS ANECDOTIQUES

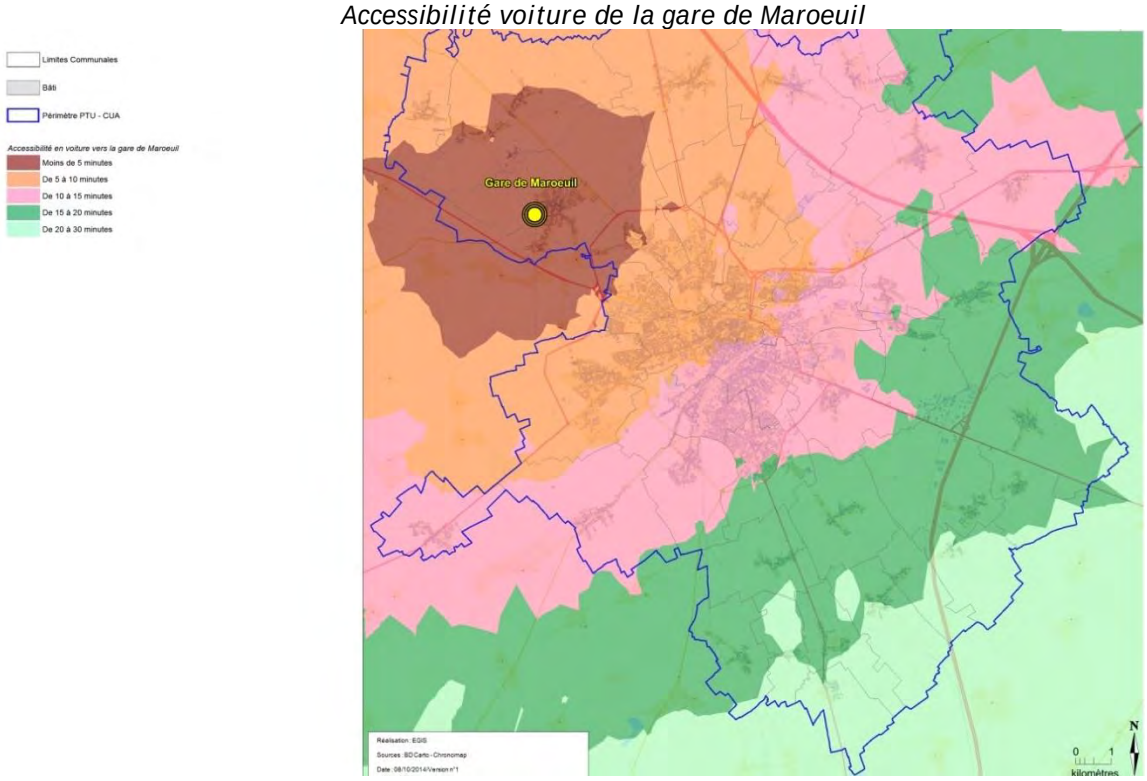
Hormis la gare d'Arras, le territoire de la Communauté urbaine bénéficie de 4 autres points d'accès ferroviaires avec les haltes ferroviaires de

- Maroeuil (ligne Arras-Boulogne via Saint-Pol-sur-Ternoise),
- Boisleux-au-Mont (ligne Arras-Amiens),
- Bailleul-Sire-Berthoult et Farbus (ligne Arras-Lens).

Ces haltes ferroviaires ne disposent plus d'espace d'accueil et de vente. Elles doivent en outre faire face à de faibles dessertes et des niveaux de fréquentation très bas : les gares de Bailleul-Sire-Berthoult et de Farbus comptent ainsi respectivement 2 et 8 montées/descentes quotidiennes. Elles sont également confrontées à des problématiques d'accessibilité (exemple de la gare de Bailleul-Sire-Berthoult qui est située à l'extrémité du bourg, en périphérie de la zone urbanisée). De même, la gare de Boisleux-au-Mont compte en moyenne une seule montée/descente quotidienne en 2012 et n'est plus desservie que par 9 trains/jour.

Seule la halte de Maroeuil (qui permet de rejoindre Arras en 10 minutes) dispose encore d'une desserte de plus de 20 TER par jour (axe Arras-Saint-Pol-sur-Ternoise) et d'une fréquentation supérieure à 60 montées/descentes par jour. Cette fréquentation est même en hausse de 30% depuis 2009 et de +45% entre 2001 et 2012. En outre, cette halte bénéficie d'une accessibilité voiture relativement aisée et rapide, complétée par un espace de stationnement conséquent aux abords de la gare (voiture et vélo), permettant de s'y stationner facilement.

Accessibilité voiture de la gare de Maroeuil



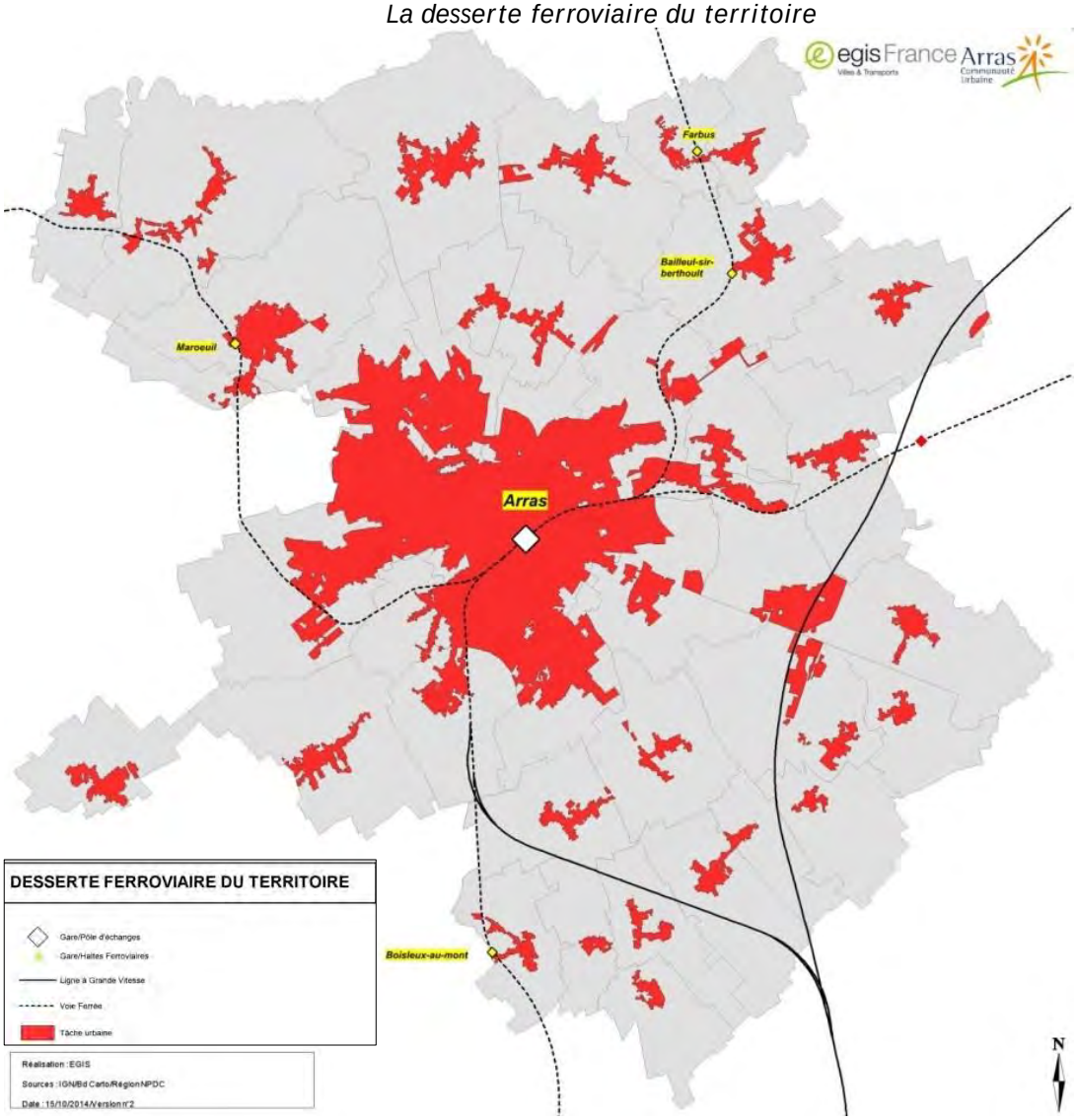
Au vu de la faible fréquentation de ces haltes ferrées, le maintien de la desserte peut se poser à moyen terme, surtout à Bailleul-Sire-Berthoult, Boisleux-au-Mont et Farbus qui ont vu leur fréquentation fortement baisser depuis 2001.
La halte ferrée de Bailleul-Sire-Berthoult est pourtant essentielle pour conforter le rôle de pôle relais de cette commune.

Montées/Descentes (MD) quotidiennes des gares et haltes ferrées du territoire

GARES	MD 2015	MD 2009	MD 2001	Nbre TER+TER-GV	Evolution Fréquentation 2001-2015
ARRAS	11 154	9 232	9 036	144	23%
MAROEUIL	70	47	42	25	67%
BAILLEUL-SIRE-BERTHOULT	2	3	13	6	-85%
BOISLEUX-AU-MONT	2	39	16	8	-88%
FARBUS	7	14	36	6	-81%

Source : Région Nord-Pas-de-Calais

La desserte ferroviaire du territoire



4. LE FRET FERROVIAIRE

Un rapport du Sénat de 2010[23] a mis en avant plusieurs chiffres marquants concernant le fret ferroviaire au niveau national :
- une marchandise sur 10 est transportée par le fer, contre plus de huit sur dix par la route,
- le volume transporté diminue : 82.9 millions de trains-kilomètres en 2009, contre 148.5 en 2002,
- l'entreprise publique Fret SNCF a enregistré un déficit de 464 millions d'euros en 2009.

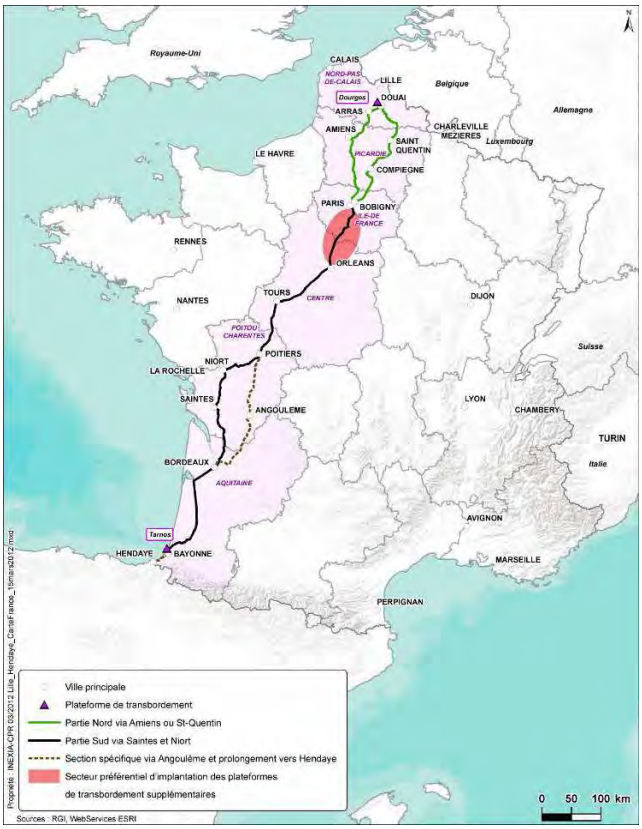
Ces chiffres sont liés à plusieurs facteurs :
- une forte désindustrialisation économique et une faiblesse des grands ports maritimes français,
- la concurrence du transport routier est forte,
- un mauvais état du réseau ferré, lié à un sous-investissement de l'Etat depuis le début des années 1980.

Le fret ferroviaire est en difficulté depuis des années. Le Grenelle de l'environnement souhaitait que le transport de marchandises ferroviaire et fluvial représente 25% du transport de marchandises en 2022 (en y allouant une enveloppe de 7 milliards d'euros). Entre 2000 et 2012, la part du fret ferroviaire est passée de 17% à 8% des transports de marchandises.

[23] Groupe de travail sur l'avenir du fret ferroviaire en France – rapport de M. Francis GRIGNON – octobre 2010

Un projet d'autoroute ferroviaire, devant relier Dourges (Nord) à Tarnos (Landes) devait voir le jour en janvier 2016 et transporter 85.000 poids lourds par an. Cette autoroute aurait traversé le territoire de la Communauté urbaine d'Arras.

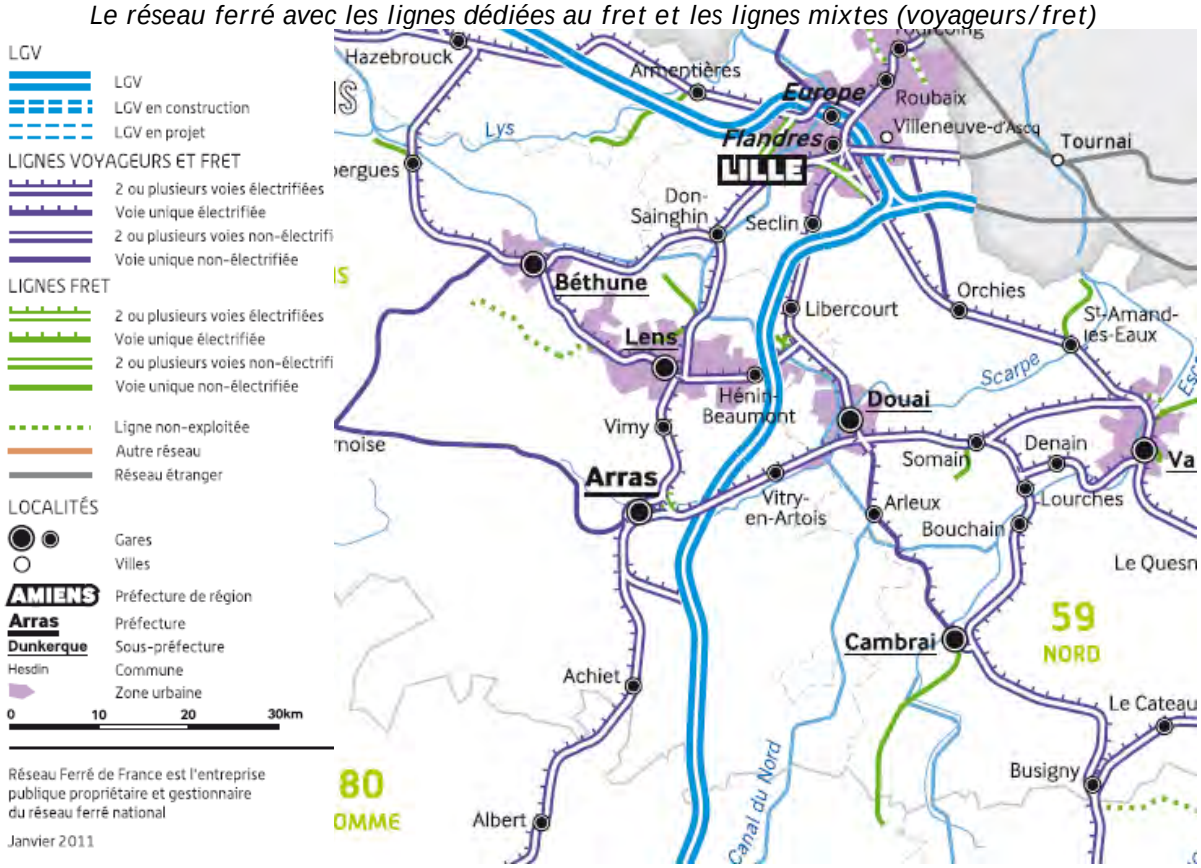
Malgré ses nombreux avantages (réductions d'émissions de CO2, moins de poids-lourds sur les routes, …), sa mise en œuvre a été abandonnée en avril 2015, du fait de problèmes d'équilibre budgétaire et de rentabilité financière.



La majorité des voies ferrées régionales et françaises sont mixtes, c'est-à-dire qu'elles sont dédiées au transport de voyageurs et au fret. Le territoire de la Communauté urbaine d'Arras ne possède pas de voies ferrées dédiées uniquement au fret, à l'exception d'un tout petit tronçon au niveau de Fampoux.

Le transport par fret est important au niveau régional, du fait :
- de l'activité portuaire (ports de Dunkerque, Calais et Boulogne),
- de la plate-forme multimodale de Dourges,
- de la présence de grands établissements industriels (Toyota, Roquette, …),
- d'un trafic national et international sur les axes Paris-Amiens-Lille et Paris-Saint-Quentin-Maubeuge.

Le réseau ferré avec les lignes dédiées au fret et les lignes mixtes (voyageurs/fret)



Source et réalisation : Réseau Ferré de France

VII. Les modes doux : une place à valoriser

A. Un réseau cyclable, principalement urbain, qui mérite d'être développé pour encourager les pratiques

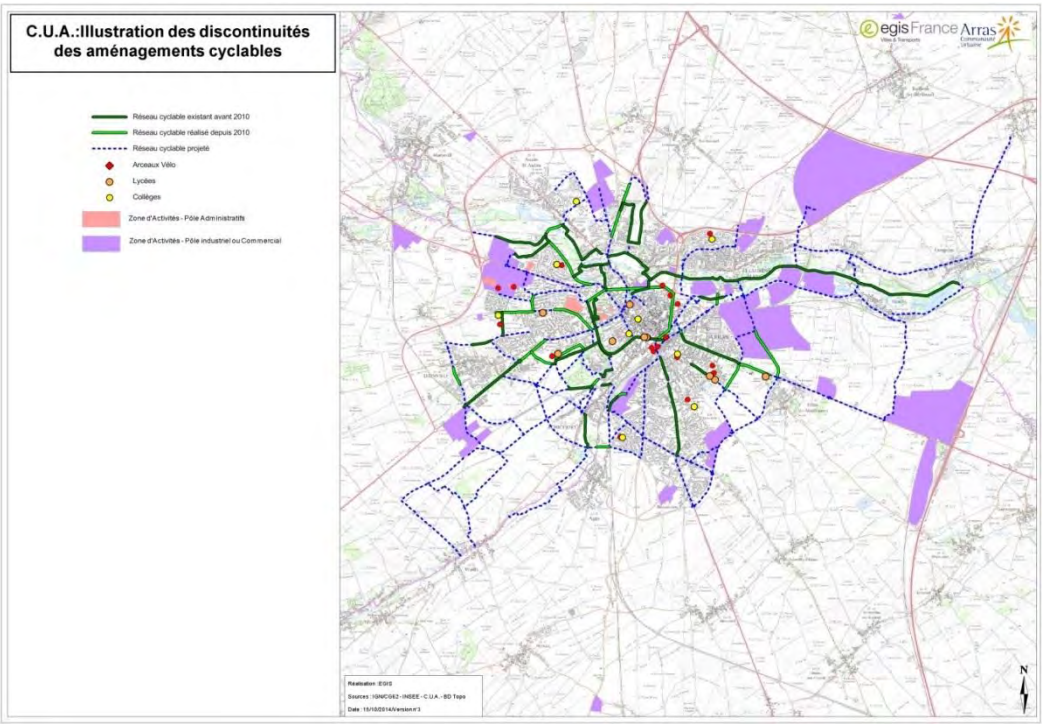
1. DES OUTILS ET AMENAGEMENTS EXISTANTS, SOCLE DE LA POLITIQUE CYCLABLE, QUI DOIT CEPENDANT ETRE DEVELOPPEE

Selon l'Enquête Ménages Déplacements de 2014, la pratique du vélo est marginale sur le territoire, puisqu'elle représente 1% des déplacements des habitants du territoire. Pourtant, la relative compacité du centre-ville arrageois et sa topographie relativement plane sont autant d'éléments pouvant concourir à inciter au développement de ce mode de déplacement pour les courtes-moyennes distances en milieu urbain.

a. Le réseau de pistes et voies cyclables

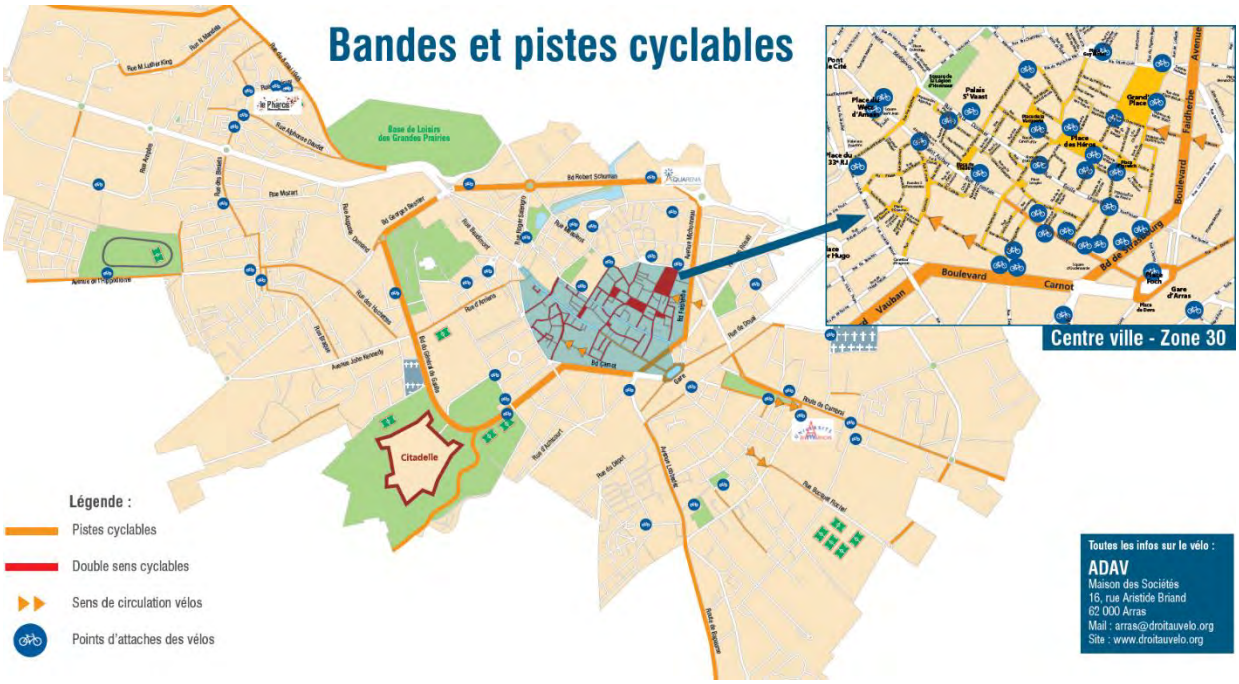
Le Plan de Déplacements Urbains de 2000 avait identifié plusieurs actions à développer en faveur des cyclistes, qui ont été complétées en 2010 par un schéma directeur des déplacements cyclables à l'échelle de la Communauté urbaine d'Arras. Ce schéma vise à déployer le réseau cyclable, sur les pénétrantes et axes structurants. Il prévoit la réalisation d'environ 95 kilomètres de voies cyclables (qui s'ajouteraient au 35 kilomètres déjà existants).
Plusieurs réalisations ont vu le jour : réalisations de bandes et pistes cyclables, passerelle modes doux à Achicourt, contribution à la réalisation du parking vélo sécurisé place de la Gare à Arras, la mise en place de cédez-le-passage cyclistes aux feux dans Arras, …
En 2013, 13,5 des 95 kilomètres prévus au schéma directeur ont été réalisés soit 14% du programme et de nombreux « chaînons manquants » subsistent (pointillés bleus).

Le réseau modes doux communautaire en 2014



Au-delà du réseau communautaire, il existe des aménagements sur certaines voiries communales, et notamment dans le centre-ville d'Arras. En effet, sur ce secteur, il existe de nombreuses bandes ou pistes cyclables. Les contre-sens cyclables sont importants (et sont généralisés en zone 30), permettant de mailler le territoire et optimiser les itinéraires, en complément des cédez-le-passage aux feux.

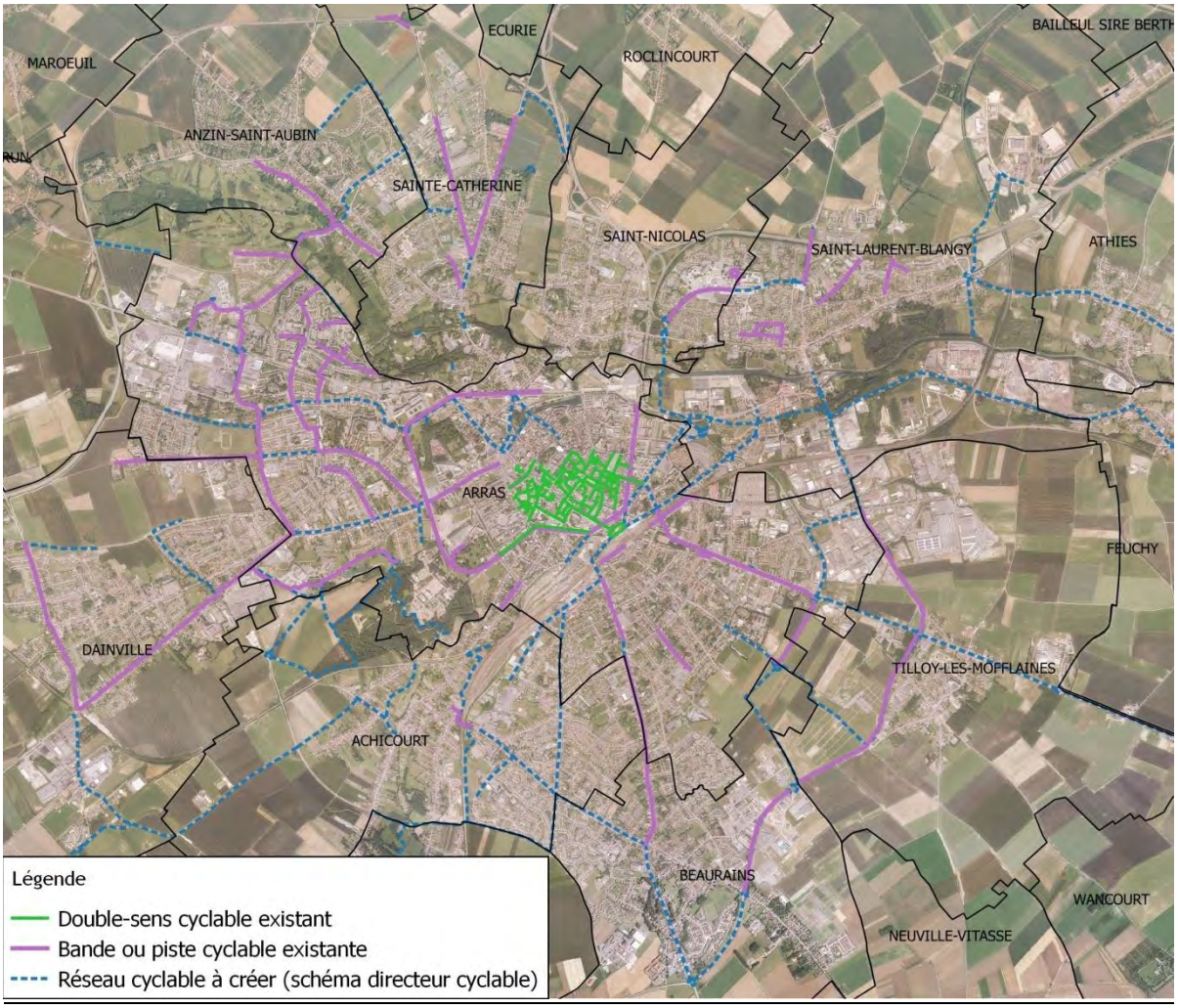
Bandes et pistes cyclables sur la commune d'Arras en 2054 (source : www.arras.fr)





Exemples d'aménagements cyclables réalisés depuis le Plan de Déplacements Urbains de 2000 : passerelle modes doux à Achicourt et itinéraire cyclable à proximité du site de la Citadelle.

Au final, le réseau cyclable en milieu urbain est le suivant :



Le réseau cyclable urbain existant et prévu au Schéma Directeur cyclable (données 2015 - réalisation CUA)

Au-delà des communes urbaines, il n'existe que très peu d'aménagements cyclables en zone urbanisée (dans les villages).

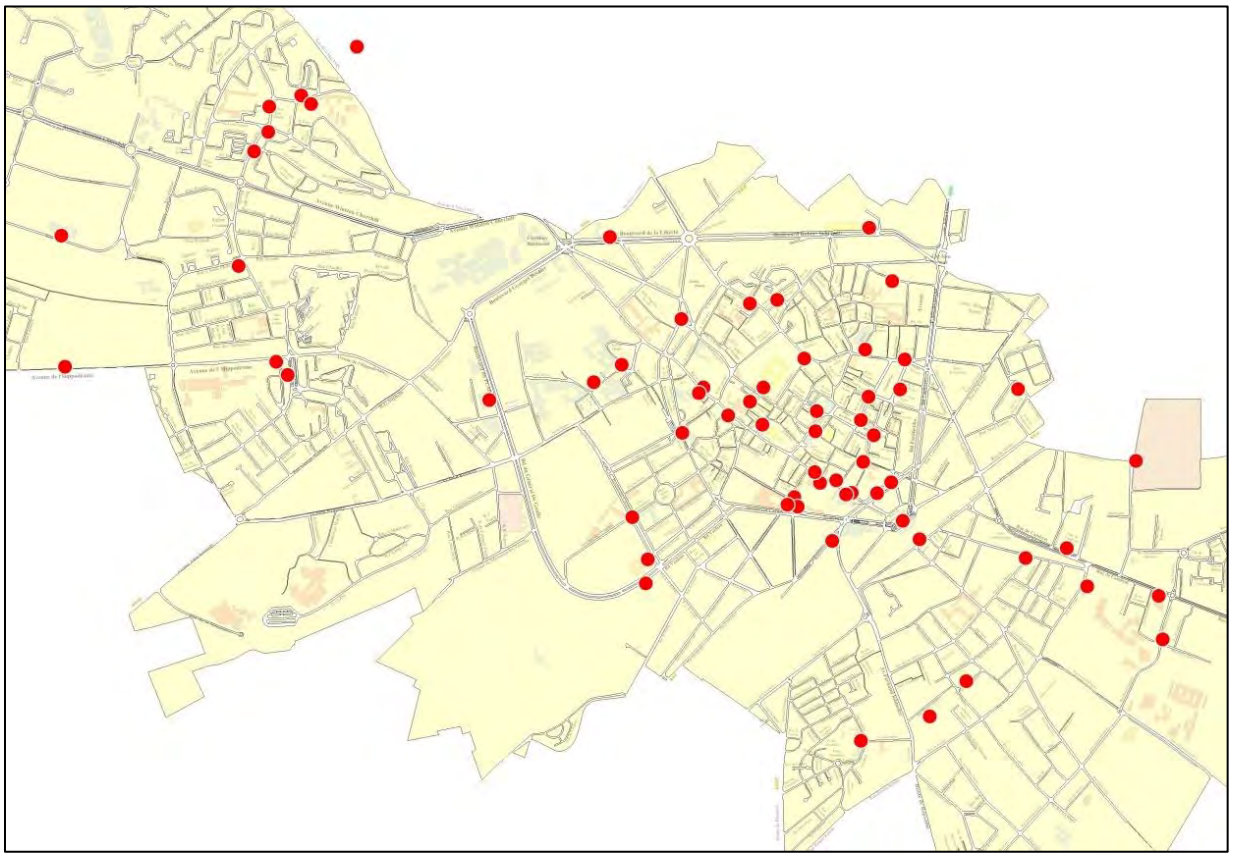
Il faut noter que de nombreux axes présentent des « sas vélos » aux feux tricolores, permettant d'améliorer la sécurité et la visibilité des cyclistes.

b. Le stationnement

Il existe également un certain nombre d'arceaux destinés au stationnement des vélos mais ceux-ci restent en nombre insuffisant, notamment à proximité des sites générateurs de trafic et des commerces (Place de Héros ou gare d'Arras par exemple). Cette problématique est néanmoins primordiale car une offre de stationnement développée renforce le sentiment de sécurité des cyclistes et permet donc de favoriser l'usage de ce mode de déplacement.

En 2018, 9 garages à vélo ont été implantés, comblant de la sorte la lacune de la CUA dans le domaine.

Points d'attaches vélos sur la commune d'Arras en 2014



Source et réalisation : Ville d'Arras

c. Les voies vertes

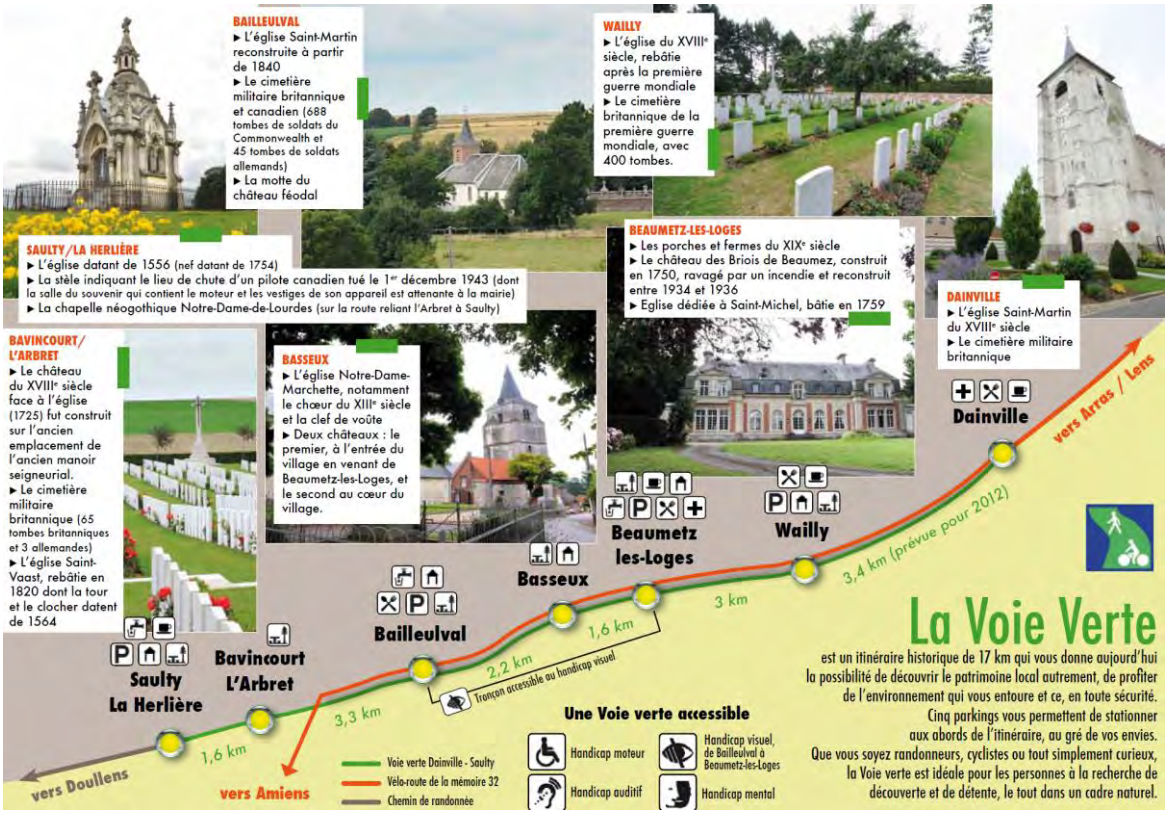
La politique des Véloroutes Voies Vertes (VVV) est portée par la Région Nord-Pas-de-Calais dans l'objectif de répondre à l'enjeu de développement des modes doux.
Le Schéma Régional des Véloroutes Voies Vertes comprend 1 200 kilomètres d'itinéraires, dont seulement 23% existaient à proprement parler en 2012. Les itinéraires sont définis afin que les retombées touristiques et économiques soient optimisées.
Le territoire de la Communauté urbaine d'Arras est concerné par deux itinéraires :
- le véloroute de la Mémoire, en lien avec les sites commémoratifs de la première guerre mondiale, s'étend du sud du bassin minier à la Picardie,
- le véloroute Au fil de l'eau, (longeant la Canche, la Ternoise et la Scarpe) entre la côte d'Opale et la frontière belge.

Le schéma régional des Véloroutes en 2014



Source et réalisation : Région Nord-Pas-de-Calais

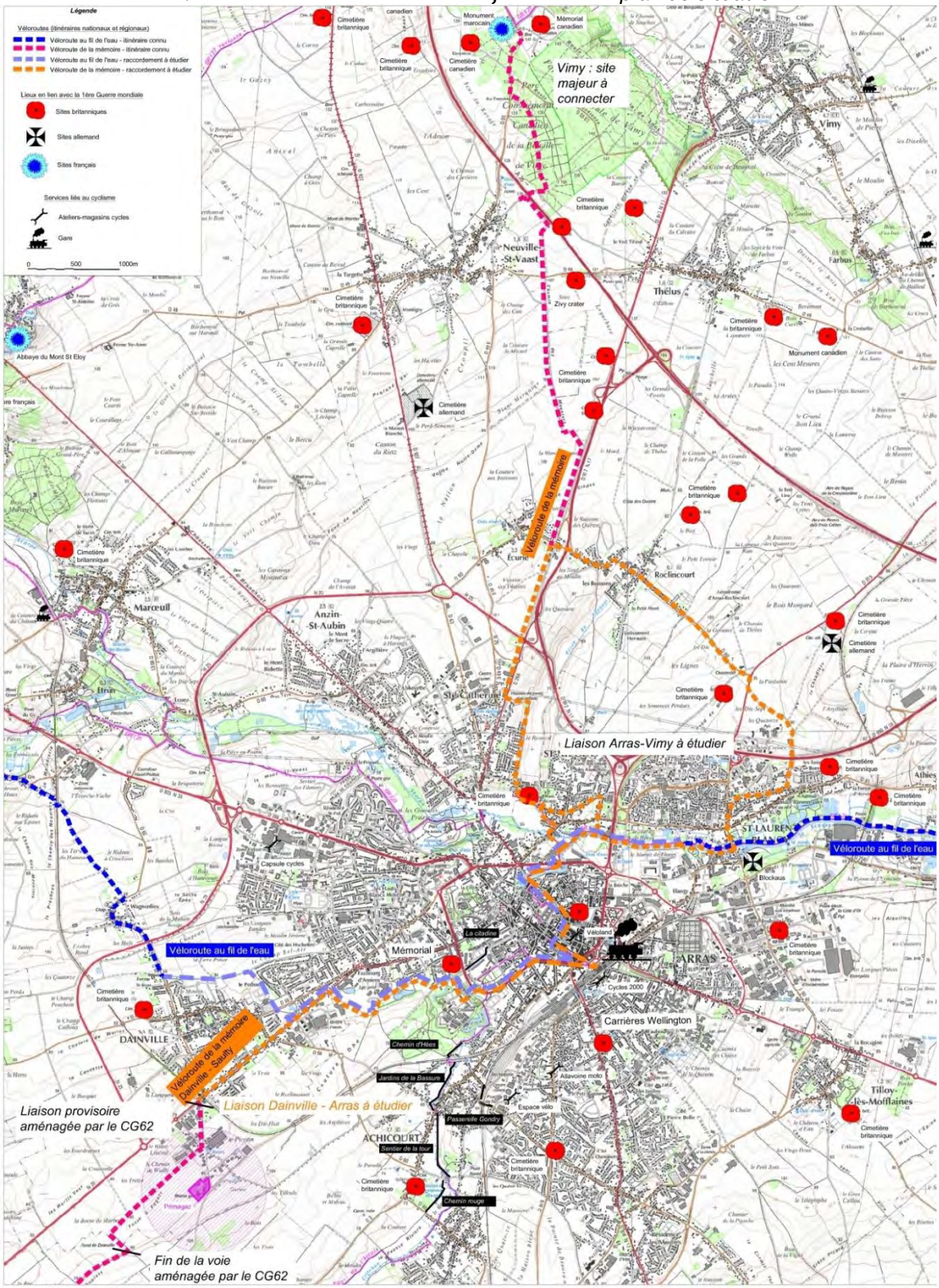
Le Véloroute de la Mémoire est partiellement aménagé sur la Communauté urbaine d'Arras, entre Dainville et Saulty (au sud du territoire) sur le tracé d'une ancienne voie ferrée (itinéraire de 17 km).



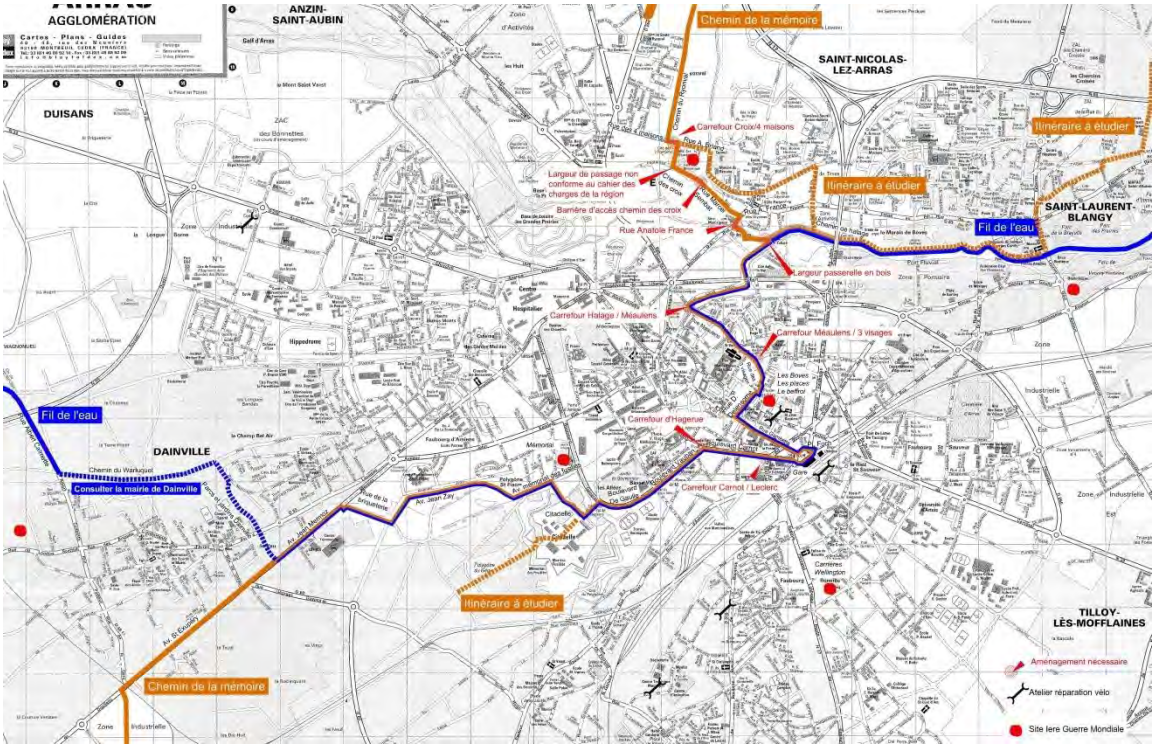
La Véloroute de Dainville à Saulty

La prolongation de ce tronçon existant, ainsi que le Véloroute Au fil de l'eau doivent être aménagés sur le territoire de la Communauté urbaine d'Arras. Certains tronçons doivent encore être définis, notamment au sein de la zone urbaine. Une étude de faisabilité est en cours afin de préciser les itinéraires envisageables (cf. cartes ci-après).

Véloroutes de la mémoire et au fil de l'eau - plan de situation



Source : Région Nord-Pas-de-Calais



Source : Région Nord-Pas-de-Calais

Les actions de communication

Depuis septembre 2012, la Communauté urbaine mène une politique volontariste pour encourager à la pratique du vélo. Cela se traduit par une participation financière pour l'achat d'un vélo à assistance électrique, à hauteur de 30% du montant TTC plafonné à 400 €, à la condition que le vélo soit acheté dans un magasin du territoire.

Un premier bilan réalisé en juin 2014 a permis de mettre en évidence plusieurs éléments :

- un budget annuel de 40 000 € est consacré à cette opération, initiée dans le cadre du plan climat territorial du Pays d'Artois,
- 245 subventions ont été accordées entre septembre 2012 et juin 2014 pour un montant total de 71 718 €. Ainsi le montant moyen de subvention est de 293 €, soit 30% d'un vélo à 980€,
- les acheteurs ont 54 ans de moyenne d'âge, sont à 55% des actifs et très majoritairement des arrageois,
- le vélo acheté est majoritairement utilisé pour des activités de loisirs, seules ¼ des personnes l'utilisent dans le cadre des déplacements domicile-travail.



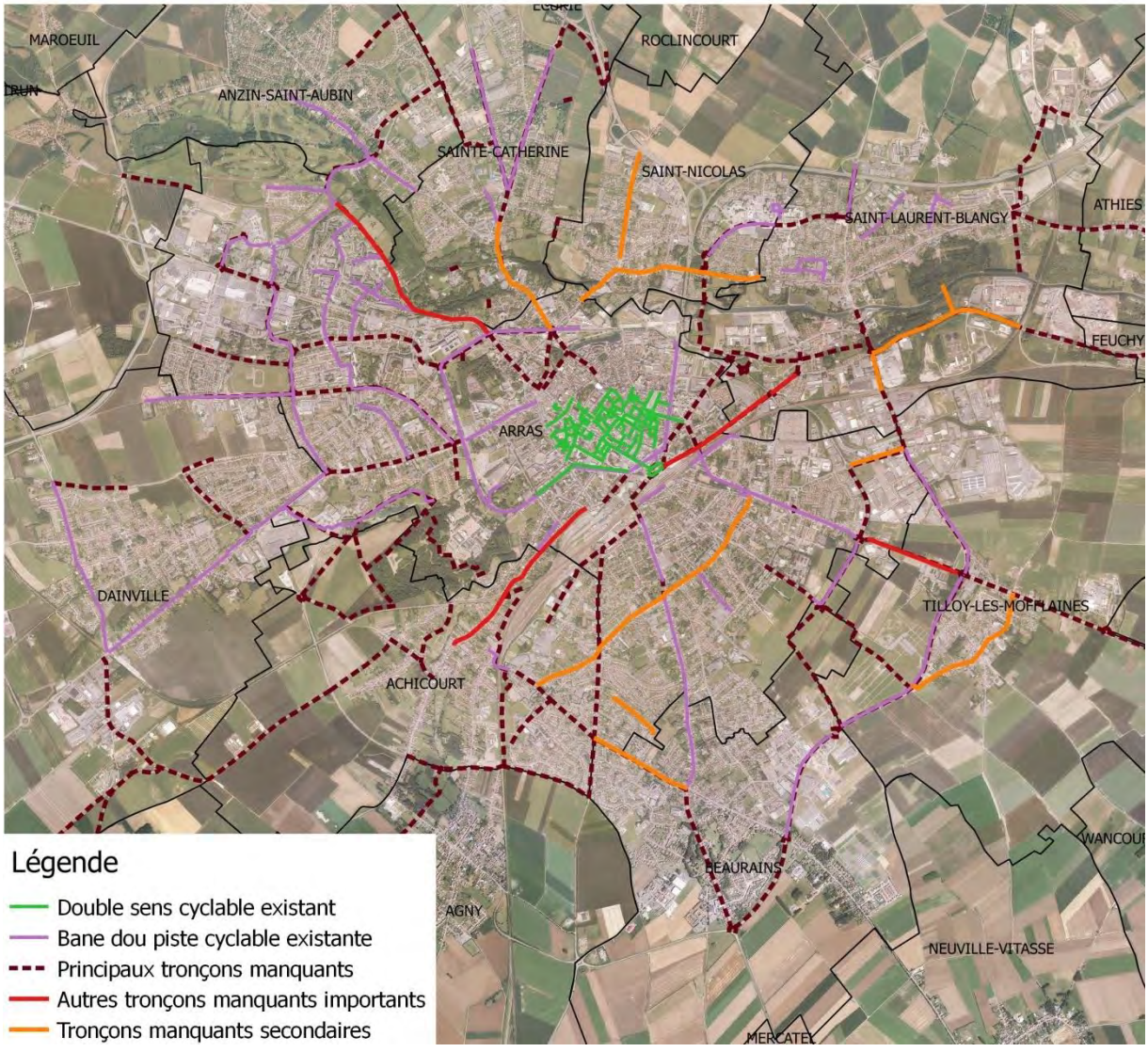
V'Electric est le service de location longue durée de vélo à assistance électrique de la Communauté Urbaine d'Arras. Pour 3, 9 ou 12 mois, Artis propose de louer un vélo et de découvrir le plaisir de vivre la ville en toute liberté tout en bénéficiant de déplacements 100% pratiques, économiques et durables !

2. DES DYSFONCTIONNEMENTS MULTIPLES

a. Des discontinuités **d'itinéraires** et de gros chaînons manquants

Le réseau présente des discontinuités dans les itinéraires à laquelle les usagers doivent faire face. Ce constat a été fait par de nombreuses communes avec des problèmes de connexions entre les communes rurales (liaison Boiry-Becquerelle-Boisleux-au-Mont par exemple), ou depuis les communes rurales vers le pôle urbain (liaison Mercatel-Beaurains ou Roclincourt-St-Laurent par exemple).
De plus, d'importants pôles générateurs (collèges/lycées) ou zones (ZI Est, Parc des Bonnettes, Boréal Parc…) ne sont pas desservis aujourd'hui par un aménagement cyclable. L'absence d'aménagements cyclables sur un axe n'empêche pas la pratique du vélo mais peut néanmoins freiner des usagers potentiels (lisibilité des itinéraires, sécurité, …).
En hyper-centre-ville d'Arras, une éventuelle extension de la zone 30 à tout le secteur intra-boulevards avec généralisation des contre-sens cyclables pourrait permettre de palier à certaines discontinuités. Malgré tout, la lisibilité des itinéraires (notamment les itinéraires les plus directs vers les pôles générateurs de trafic) devra être étudiée.

En milieu urbain, les principaux tronçons manquants sont les suivants :



b. Un manque de lisibilité des aménagements

Par ailleurs le réseau est également confronté à de multiples dysfonctionnements tels que le manque de lisibilité, l'inconfort voire même l'insécurité des itinéraires. Dans le cadre du Schéma Directeur,

les principaux couloirs de déplacements deux-roues ont été identifiés et des aménagements ont été réalisés dans ce cadre, en concertation avec l'Association pour le Droit au Vélo (ADAV). Malgré cela, certains aménagements présentent quelques dysfonctionnements (emprises des itinéraires cyclables insuffisantes, revêtement inconfortable, stationnements illicites, axes ou carrefours dangereux à pratiquer, …) qui pénalisent fortement la sécurité des usagers du vélo.

Par ailleurs, aucune commune n'a autorisé de tourne-à-droite aux feux[24] alors que ce type d'aménagement renforce la sécurité et la fluidité des déplacements cyclistes.



Des itinéraires cyclables avec des emprises insuffisantes qui pénalisent la sécurité des deux-roues



Problème de revêtement de l'itinéraire cyclable qui pénalise le confort des deux roues / des stationnements illicites qui pénalisent la sécurité des deux roues et la continuité de l'aménagement

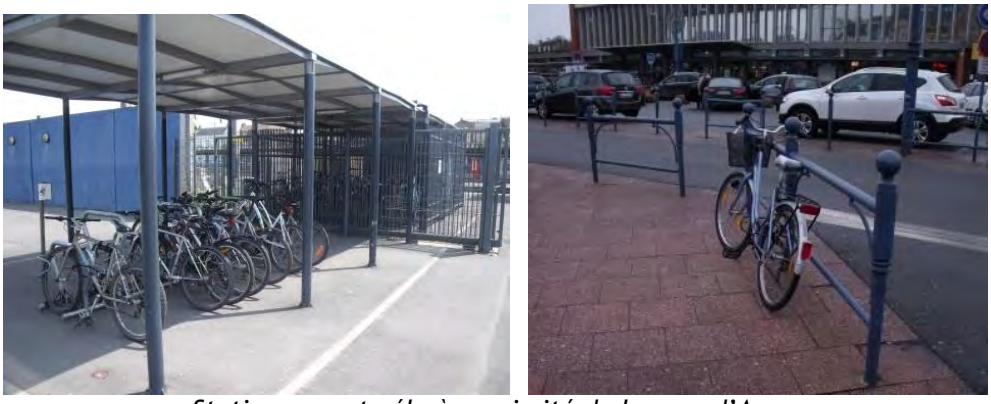
c. Une offre de stationnements vélos insuffisante

Bien qu'un certain nombre d'arceaux vélos soient implantés sur le territoire (cf. carte p.86 sur la ville d'Arras par exemple), certains espaces importants sont dépourvus d'espaces de stationnement sécurisés et conséquents : la Place des Héros, les abords d'Aquarena, haltes ferrées de Boisleux, Bailleul-Sire-Berthoult et Farbus, …

En lien avec les transports en commun, aucun dispositif de stationnement pour deux-roues n'est implanté sur les arrêts de transports en commun urbains structurants. Le territoire ne compte qu'un seul parking public sécurisé, entre la gare SNCF et la gare urbaine. Ce parking est réservé aux détenteurs d'un abonnement de train, via la carte Pass-Pass[25], et cible donc un public limité. Malgré tout, la demande est importante et, du fait de sa faible capacité (18 places soit le même nombre qu'à la gare de Maroeuil), cet espace est fréquemment saturé. Il est complété par un dispositif de 9 emplacements eux aussi tous occupés, entrainant de multiples stationnements deux-roues sauvages aux abords de la gare d'Arras.

[24] Signalisation autorisée depuis 2010, donnant la possibilité aux cyclistes, à un feu de circulation, de tourner à droite ou d'aller tout droit alors que le feu est rouge, tout en cédant le passage à tous les autres usagers.

[25] Carte à puce servant de support pour la plupart des titres de transport des différents réseaux de transports en commun (dont TER) de la région Nord-Pas-de-Calais depuis juin 2011. ARTIS n'est pas couvert par ce système de billettique.



Stationnement vélo à proximité de la gare d'Arras

Par ailleurs, dans l'espace privé, peu de bâtiments de logements collectifs ou d'entreprises prévoient des espaces de stationnements vélos. Afin de pallier à ce constat, certains Plans Locaux d'Urbanisme communaux prévoient une obligation de réalisation pour toute nouvelle construction
Exemple :
Extrait de l'article UA12 du Plan Local d'Urbanisme de Saint-Laurent-Blangy :
« Stationnement des deux-roues :
Pour les nouvelles constructions à destination d'habitation de plus de 200m² de SHON, de bureaux, de commerces de plus de 200m² de SHON et de services publics ou d'intérêt collectif, il est exigé la réalisation de stationnement couvert pour les deux roues d'une superficie de 1% minimum de la SHON arrondi à l'entier supérieur, sans être inférieure à 5m². »

d. **Peu d'interactions avec les transports collectifs**

Le réseau cyclable offre peu de connexions avec le réseau structurant de transports collectifs, et plus globalement, le vélo est peu pris en compte comme maillon de la chaîne intermodale. Pourtant, le vélo peut s'avérer pertinent sur de courtes distances ou pour du rabattement vers les transports collectifs (gares, arrêts de bus, parkings-relais, …).

e. Une absence de jalonnement/signalétique

Les pôles générateurs de trafic (établissements scolaires, lieux d'emploi, commerces, …) accessibles en vélo et les aménagements cyclables existants sont difficilement identifiables par les usagers compte tenu de l'absence de jalonnement ou de lisibilité dans les itinéraires. Il n'existe pas non plus de communication sur les itinéraires continus aménagés.

f. Une multiplicité de collectivités intervenant sur cette thématique

La politique « vélo » implique le développement de nombreuses actions de communications et ce à plusieurs échelles (Etablissement Public de Coopération Intercommunale, Commune, Département…) et nécessite l'amélioration de la coordination entre tous les acteurs intervenants sur cette thématique, afin de s'assurer de la cohérence et de la continuité des aménagements et des itinéraires notamment.

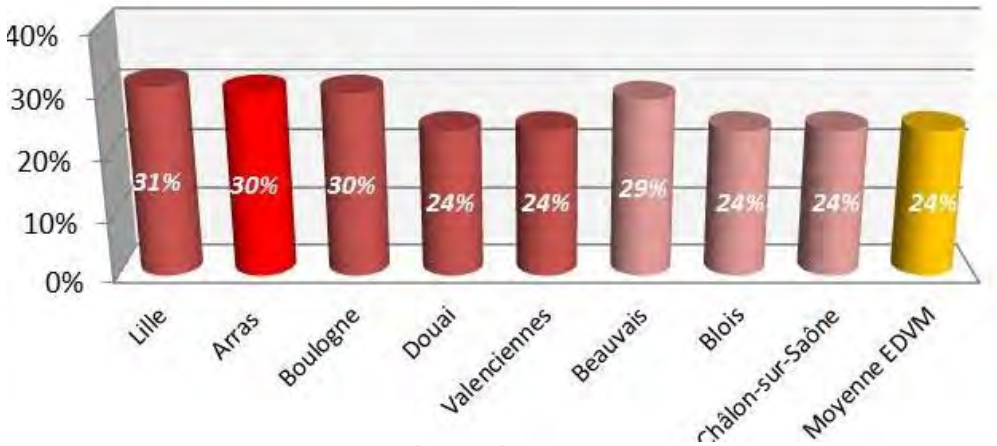
L'ensemble de ces problématiques constituent les principales raisons de la faible part modale des deux roues recensées sur le territoire (1% d'après les résultats de l'Enquête Ménage Déplacements).

B. Un territoire propice à la marche à pied

1. LA MARCHE : UN MODE DE DEPLACEMENT MAJEUR POUR LES HABITANTS DU TERRITOIRE

Selon l'Enquête Ménages Déplacements de 2014, la marche à pied représente 30% des déplacements des habitants du territoire. La Communauté urbaine d'Arras est ainsi une agglomération où cette part modale est très forte et où elle est même bien supérieure aux moyennes observées généralement dans les agglomérations de taille similaires (24% de part modale).
Même s'il subsiste des différences entre les différentes communes de la Communauté urbaine d'Arras (en fonction de la proximité des équipements, de la densité, des distances à parcourir, …), ces chiffres illustrent une certaine pratique vertueuse dans la façon de se déplacer pour les habitants du territoire. Par ailleurs, le territoire dans sa globalité dispose de nombreux atouts pour encourager et développer la marche à pied (richesse du cadre de vie, topographie favorable…).

Part de la marche à pied dans le total des déplacements



Source : Enquêtes Ménages Déplacements (standard CERTU)

La marche est ainsi le second mode de déplacement utilisé par les habitants, après la voiture. C'est en effet un des maillons essentiels de la chaîne de déplacements puisque tous les autres modes nécessitent au moins un déplacement à pied au préalable ou au final (pour rejoindre son véhicule en stationnement, se rendre aux points d'arrêt des réseaux de transports collectifs, …). D'où l'importance d'aménager des itinéraires confortables et sécurisés, notamment aux abords des arrêts de transports collectifs et des principaux pôles générateurs de déplacements du territoire.

2. L'ACCESSIBILITE DES PERSONNES A MOBILITE REDUITE AUX VOIRIES ET ESPACES PUBLICS

L'accessibilité aux espaces publics est une problématique systématiquement prise en compte dans les nouveaux projets d'aménagements, depuis la loi sur l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées de 2005. Mais de nombreuses actions sont encore à réaliser pour respecter les normes prescrites facilitant les déplacements des usages de fauteuils roulants et les personnes à mobilité réduite (PMR) tels que :
- mise en œuvre des abaissés de trottoirs et des bandes podotactiles au droit des traversées piétonnes,
- largeurs utiles de trottoirs suffisantes,
- développement d'une politique de signalétique et de jalonnement des pôles générateurs…

Les Personnes à Mobilité Réduite (ou PMR) regroupe toutes les personnes qui connaissent des difficultés à se déplacer (de façon permanente ou temporaire) : les enfants, personnes accidentées, femmes enceintes, personnes âgées, personnes transportant des valises ou des poussettes sont concernés.

Il convient donc de renforcer l'accessibilité aux pôles générant d'importants trafics piétons (écoles, gares, arrêts de transports en commun, centres commerciaux…) pour que les personnes à mobilité réduite gagnent en confort dans leurs déplacements quotidiens. Il convient également de veiller à ce que les stationnements illicites ne pénalisent pas la sécurité et la continuité des cheminements piétons. Ce phénomène est relativement important sur le territoire et certains pratiques ont même été légalisées, via la réalisation de marquages au sol, au détriment du respect des normes imposées pour la circulation des piétons et des personnes à mobilité réduite (trottoir utilisé pour du stationnement, induisant une largeur restante pour les piétons inférieure aux normes).
Ces problématiques vont s'amplifier à l'avenir, puisque, d'après l'INSEE, en 2030, près de 30% de la population nationale aura plus de 65 ans et le nombre des + de 80 ans sera multiplié par 2.



Exemple d'aménagements en faveur des PMR et des modes doux





Exemples de stationnements illicites qui pénalisent la continuité et la sécurité des cheminements piétons

Comme l'a imposé la loi sur l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées de 2005, plusieurs communes et la Communauté urbaine d'Arras ont réalisé leur Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics (ou PAVE). La loi a en effet imposé la réalisation de ce document avant le 22 décembre 2009 pour toutes les communes de plus de 500 habitants.

Pour les voiries communautaires et les voiries communales des 24 communes de l'ancien périmètre de la CUA, ce document a été réalisé en 2010 par le bureau d'étude « IDP Consult ».
Il a permis d'établir un diagnostic sur l'état initial de l'accessibilité des voiries et des espaces publics sur le territoire. De plus, il précise la nature et les coûts prévisionnels des travaux de mise aux normes en vigueur en termes d'accessibilité et s'articule autour de 6 thématiques qui sont : les trottoirs, le mobilier urbain, les passages piétons, les cheminements, les escaliers et le stationnement.
Ainsi, on recense 4 822 anomalies sur l'ancien périmètre de 24 communes de la CUA pour un budget total de la mise en accessibilité estimé à 5 597 271 € H.T. (variation possible depuis 2010).

Ville	Estimation de coût global (2010)
AGNY	114 755 €
ACHICOURT	368 042 €
ANZIN	227 214 €
ARRAS	2 740 271 €
ATHIES	106 639 €
BAILLEUIL	37 341 €
BEAUMETZ	99 156 €
DAINVILLE	150 944 €
BEAURAINS	189 234 €
FAMPOUX	108 972 €
FARBUS	78 070 €
FEUCHY	71 832 €
GAVRELLE	57 791 €
MERCATEL	74 753 €
MONCHY-LE-PREUX	33 758 €
NEUVILLE-VITASSE	88 483 €
SAINTE-CATHERINE	264 375 €
SAINT-LAURENT-BLANGY	143 570 €
SAINT-NICOLAS	201 954 €
THELUS	65 511 €
TILLOY-LES-MOFFLAINES	78 258 €
WAILLY	145 203 €
WANCOURT	117 133 €
WILLERVAL	35 672 €
TOTAL CUA 24 COMMUNES	5 597 **842 €**

Trottoir	Passage piéton	Mobilier Urbain	Cheminement	Stationnement	Escalier
3 509 653 €	1 471 054 €	361 750 €	189 266 €	42 148 €	23 970 €
63%	26%	7%	3%	1%	0,5%

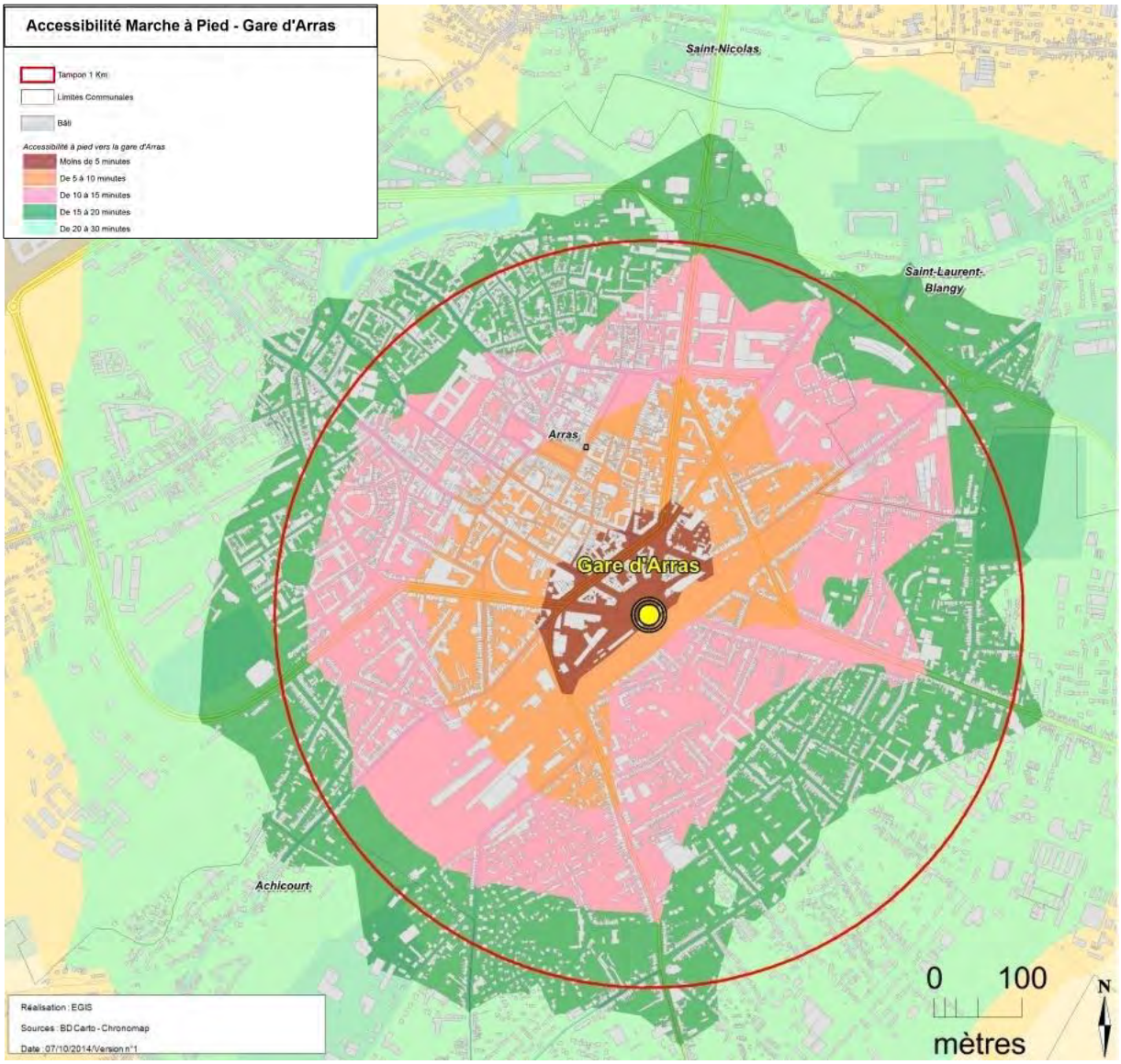
En 2013, la CUA s'élargie avec l'entrée de quinze nouvelles communes. Seules six d'entre-elles ont aujourd'hui plus de 500 habitants, dont la moitié ont un PAVE.

Cependant, bien qu'une date d'échéance de réalisation des PAVE ait été fixée par la Loi de 2005, dans les faits, les communes ne sont pas soumises à sanction dans le cas de non-réalisation du document ou des aménagements préconisés. Concrètement, la mise en accessibilité se fait donc plutôt lors d'aménagements ou de réaménagements plus globaux.

3. ZOOM SUR ARRAS : UN POTENTIEL IMPORTANT POUR LE DEVELOPPEMENT DE LA MARCHE A PIED

La gare d'Arras est accessible à pied en moins de 30 minutes au sein de la ceinture des boulevards. Il est ainsi très facile et très rapide de traverser à pied le centre urbain dense et de rejoindre les principales polarités (équipements, commerces, établissements scolaires, …).
Ainsi au départ de la gare d'Arras, il est possible de rejoindre en moins de 15 minutes le pôle universitaire au sud et, au nord, de traverser l'ensemble du secteur commerçant de l'axe Gambetta/rue Saint-Aubert. De même, la place des Héros se situe à moins de 10 minutes à pied. Compte tenu de sa configuration et de sa taille, la Ville d'Arras bénéficie ainsi de nombreux atouts pour développer le concept de la ville des courtes distances[26].

[26] Ville des courtes distances : ville conçue pour minimiser les besoins de déplacements, en encourageant la mixité des fonctions (trouver logement, commerces, services et emploi dans un même secteur).


Accessibilité Marche à Pied - Gare d'Arras
Tampon 1 Km
Limites Communales
Bâti
Accessibilité à pied vers la gare d'Arras
Moins de 5 minutes
De 5 à 10 minutes
De 10 à 15 minutes
De 15 à 20 minutes
De 20 à 30 minutes
Saint-Nicolas
Saint-Laurent-Blangy
Arras
Gare d'Arras
Achicourt
Réalisation : EGIS
Sources : BD Carto - Chronomap
Date : 07/10/2014/Version n°1
0
100
mètres
N

C. L'identification d'un réseau urbain à aménager et à rendre plus lisible pour favoriser la pratique des modes doux

Pour les cyclistes et les piétons, le réseau de déplacements est infini, chaque trottoir, chemin ou voie étant un élément du réseau.
De ce fait, identifier l'ensemble du réseau mode doux n'a pas de sens et il convient plutôt de travailler sur les axes stratégiques. En effet, les déplacements piétons et cyclistes sont favorisés par plusieurs facteurs :
- sécurité et praticabilité de l'itinéraire,
- trajet le plus direct possible (que le trajet réel soit le plus proche du trajet à vol d'oiseau).
L'identification d'un réseau modes doux est donc basée sur les pôles générateurs de trafic (centre-ville d'Arras, pôles d'emplois, établissements scolaires majeurs, …) et les axes structurants du réseau mode doux qui irriguent au mieux des centralités.

Cinq niveaux ont été renseignés :

- Niveau 1 des couloirs magistraux, c'est-à-dire les axes majeurs pour les modes doux, reliant les principaux générateurs de trafic aux grandes zones d'habitat ou d'équipements. Ils sont identifiés, visibles et praticables dans leur quasi-intégralité ;
- Niveau 2 des itinéraires de rabattement, à savoir les axes radiaux reliant les quartiers périphériques d'Arras et les communes urbaines au cœur du centre-ville d'Arras ;
-Niveau 3, regroupant les liaisons entre quartiers (couronnes urbaines d'Arras, comprises en dehors de la ceinture des boulevards et la marge de la tâche urbaine) et entre les communes urbaines ;
- Niveau 4, désignant le réseau de desserte locale interne aux quartiers ;
- Niveau 5, avec les tracés internes aux espaces de nature en ville (Citadelle, Parc des Grandes Prairies, …).

De ces cinq niveaux, les 3 premiers sont les plus significatifs pour l'identification et la projection d'un réseau modes doux à l'échelle communautaire.

1. NIVEAU 1 : LES COULOIRS MAGISTRAUX

Il s'agit des linéaires essentiels pour la pratique des modes doux. Ce niveau regroupe :
- le réseau de ceinture des boulevards d'Arras,
- la fourche entre la Scarpe et le Crinchon,
- quelques radiales communales majeures (sud gare, Dainville, …),
- les grandes voies traversant le tissu urbain,
- les cheminements principaux du cœur de ville d'Arras.

Ce sont des cheminements d'ores et déjà confortables, au gabarit suffisant pour la pratique des modes doux. Certains axes ou carrefours présentent néanmoins quelques problèmes de sécurité pour les vélos ou de praticabilité dans le centre-ville d'Arras.
Dans la constitution du futur réseau modes doux, il s'agit des axes sur lesquels travailler en priorité, notamment sur la lisibilité et le jalonnement.

2. NIVEAU 2 : LES ITINERAIRES DE RABATTEMENT

Il s'agit des linéaires permettant le rabattement vers le niveau 1. Ce niveau regroupe :
- les pénétrantes d'entrées de ville et d'agglomération (ambiance très routière),
- les éléments de liaison des communes urbaine (1ère couronne) à la tâche urbaine centrale d'Arras, permettant des déplacements moyenne distance.

Sur ce niveau, les aménagements sont souvent manquants ou peu sécurisés. Les aménagements sur ces axes sont donc prioritaires.

3. NIVEAU 3 : LES COURONNES URBAINES

Il s'agit des linaires de liaisons entre quartiers ou entre communes urbaines. Ce niveau regroupe :
- les liaisons de quartiers secondaires,
- les liaisons entre communes urbaines.

Pour les liaisons classées dans ce niveau, les problématiques majeures concernent les franchissements de grands axes, qui sont souvent compliqués et les continuités parfois interrompues du fait d'ilots de constructions importants sans axe viaire qui les traverse.
Ces axes ont une assez forte dimension routière, donnant une image peu sécurisée, n'incitant pas à la pratique.

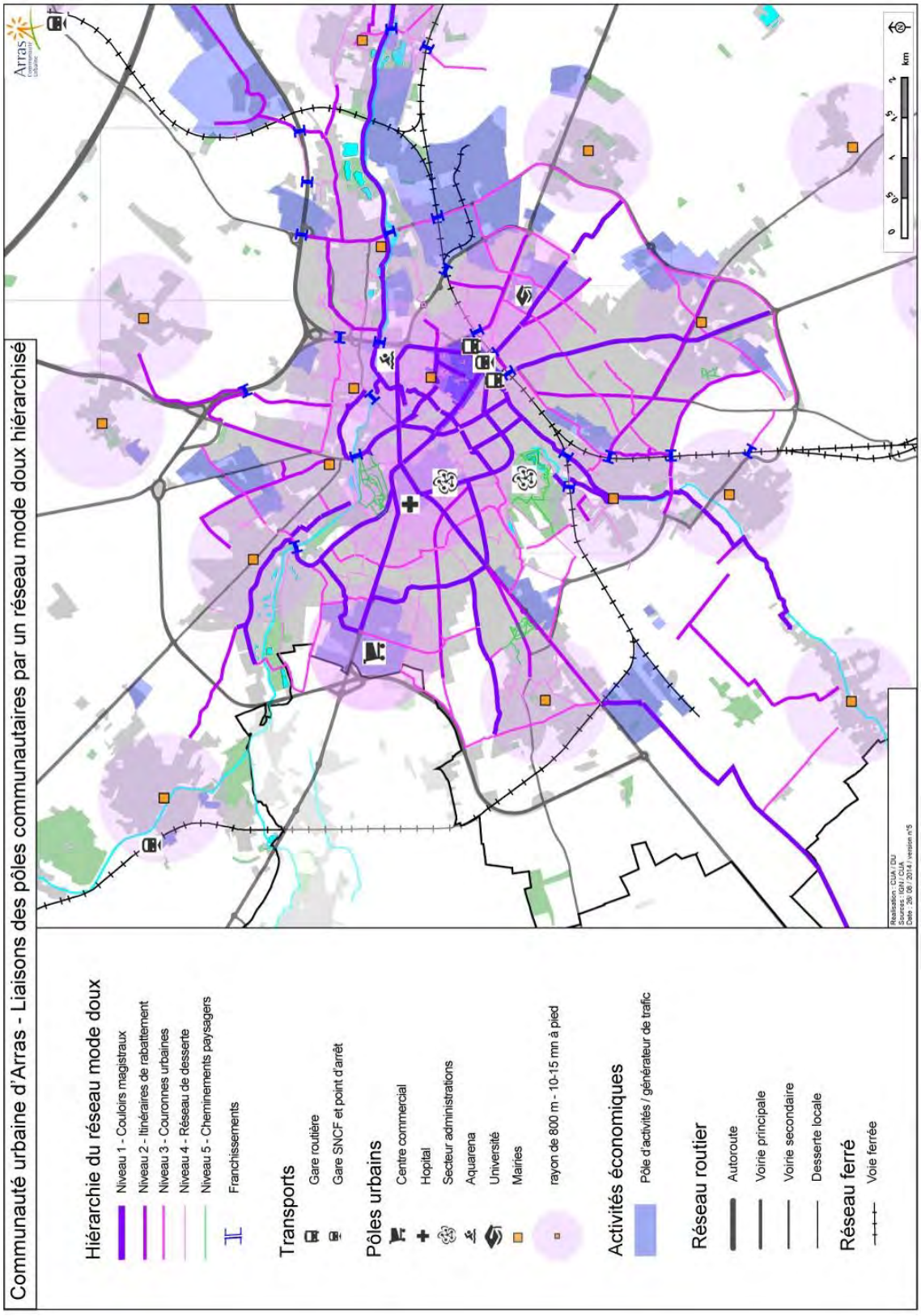
4. NIVEAU 4 : LA DESSERTE LOCALE

Ce niveau regroupe l'ensemble des cheminements de quartiers dans les quartiers pavillonnaires résidentiels. Il s'agit donc du réseau du quotidien pour les habitants mais ne desservant pas de points ou de pôles stratégiques.

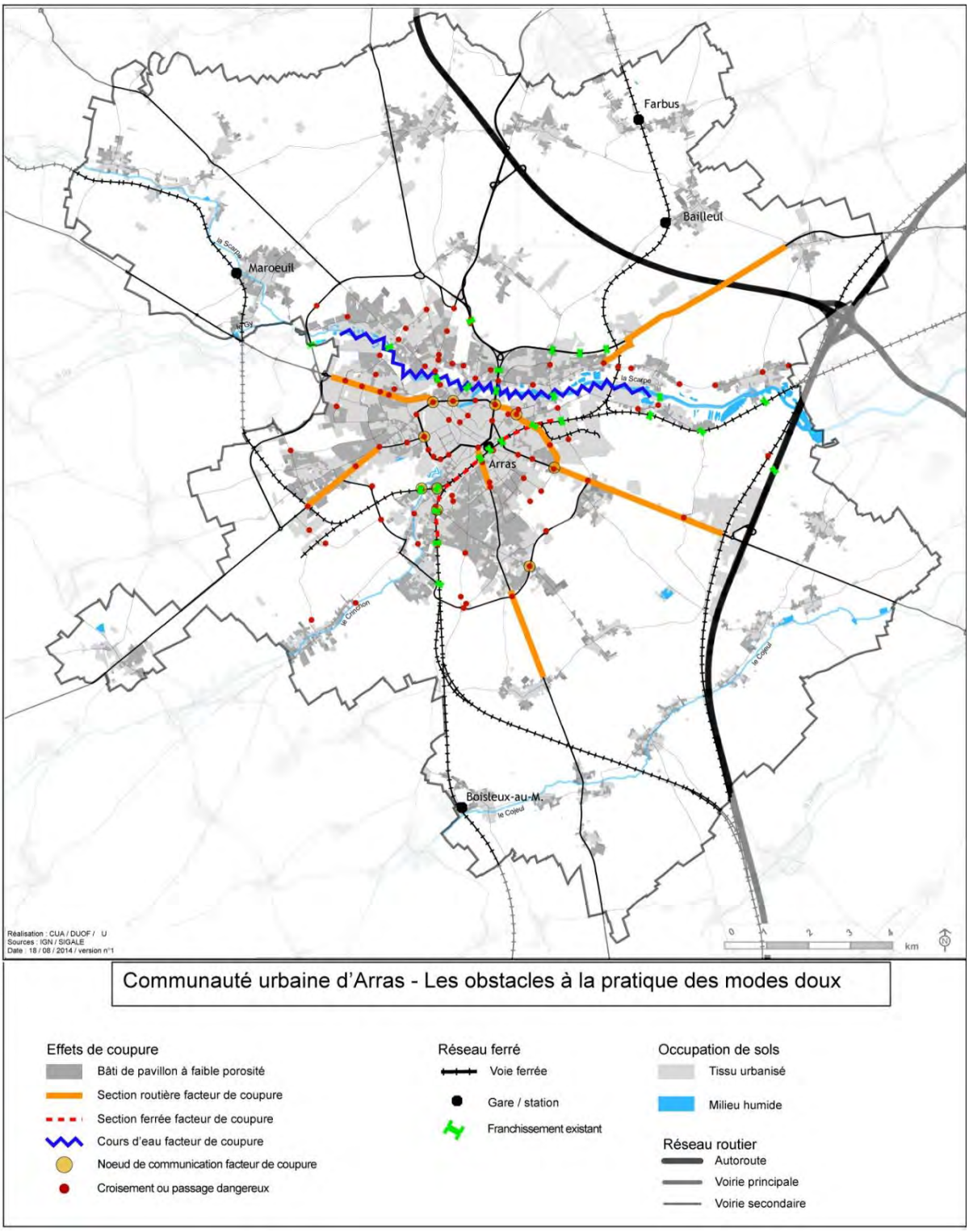
Dans ce niveau du réseau, les obstacles sont fréquents (traversées, continuité bâtie, …).

5. NIVEAU 5 : LES CHEMINEMENTS PAYSAGERS

Ce dernier niveau est un peu spécifique, dans la mesure où il regroupe les cheminements qui traversent les espaces de cœurs de nature, avec une vocation de loisirs. Il est donc moins identifié pour les déplacements du quotidien même si rien, dans les faits, n'empêche ce type de pratique. Ces espaces sont de qualité et plutôt bien aménagés mais le revêtement et l'éclairage ne sont pas toujours adaptés à une pratique du quotidien.



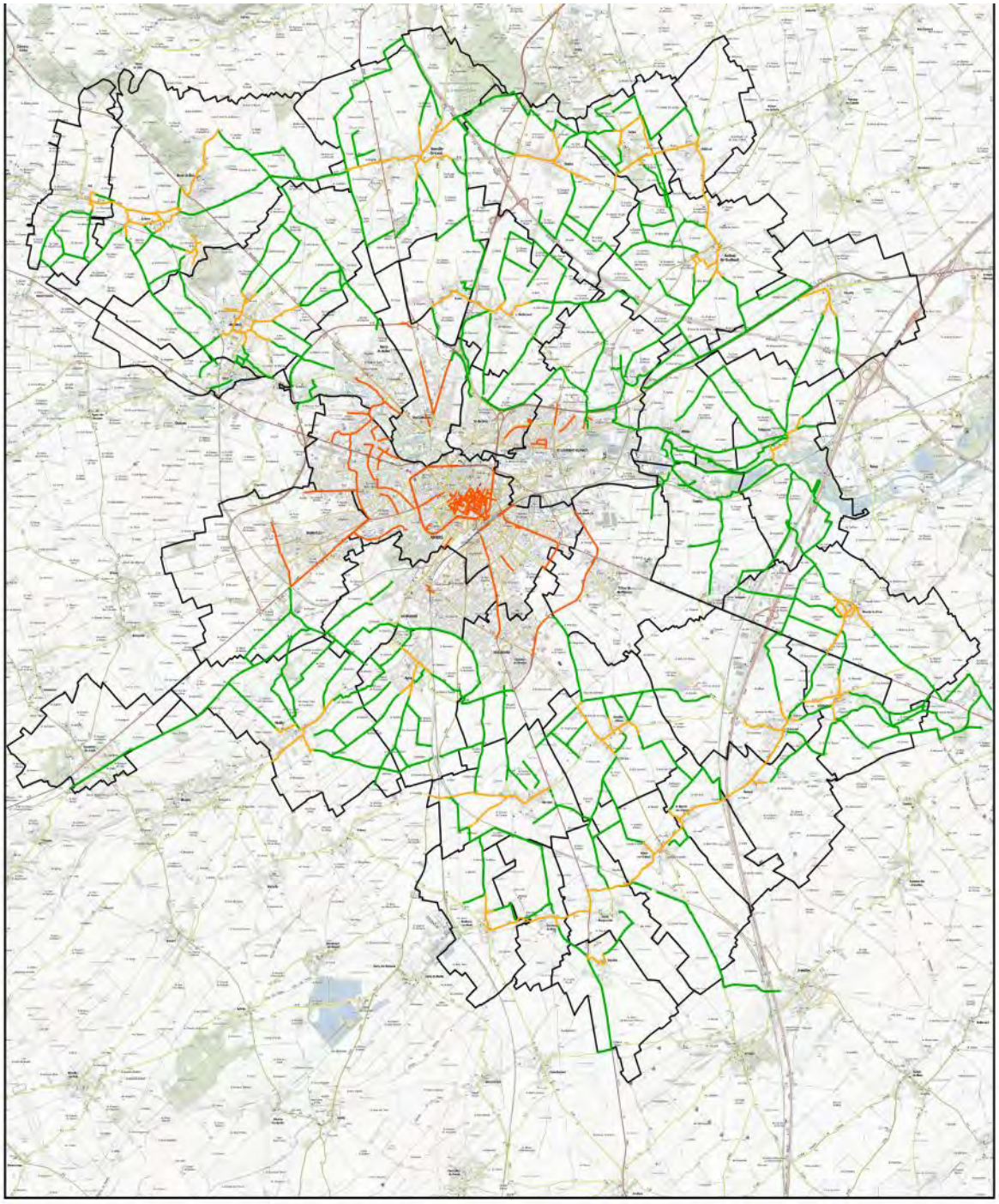
NB : Il faut noter que la liaison entre Saint-Laurent et Arras, via la création d'une passerelle sur la Scarpe a été identifiée comme existante. Sa réalisation est prévue dans le cadre du Programme de Rénovation Urbaine des Nouvelles Résidences mais le projet est actuellement reporté pour des questions budgétaires.


Farbus
Bailleul
Maroeuil
Arras
Boisleux-au-M.
la Scarpe
le Crinchon
le Cojeul
Réalisation : CUA / DUOF / U
Sources : IGN / SIGALE
Date : 18 / 08 / 2014 / version n°1
km
Communauté urbaine d'Arras - Les obstacles à la pratique des modes doux
Effets de coupure
Bâti de pavillon à faible porosité
Section routière facteur de coupure
Section ferrée facteur de coupure
Cours d'eau facteur de coupure
Noeud de communication facteur de coupure
Croisement ou passage dangereux
Réseau ferré
Voie ferrée
Gare / station
Franchissement existant
Occupation de sols
Tissu urbanisé
Milieu humide
Réseau routier
Autoroute
Voirie principale
Voirie secondaire

L'identification de ce réseau met en évidence plusieurs points :
- Une grande majorité des pôles urbains et pôles d'activités centraux est desservie par le réseau magistral de niveau 1, de même que le pôle de la gare d'Arras,
- Les parcs d'activités plus périphériques (tels la ZI Est, la zone de Dainville, …) sont plutôt desservis par le réseau de niveau 2 et de façon assez faible, ce qui peut limiter les déplacements domicile-travail vers ces pôles d'emplois,
- Certains secteurs sont peu maillés, principalement dans les zones pavillonnaires où les perméabilités/porosités sont plus limitées (nombreuses voies en impasse par exemple). Ces secteurs sont principalement localisés au sud de la zone urbaine, sur les secteurs d'Achicourt/Beaurains.
- La Scarpe et la voie ferrée créent des coupures importantes dans les itinéraires et dans les liaisons nord-sud. Les distances sont parfois importantes entre deux franchissements (par exemple entre Achicourt – point Salengro – et Arras – pont Leclerc).
- De nombreux axes ou croisement sont identifiés comme dangereux (peu d'aménagements, faiblesse d'éclairages, traversée du carrefour difficile, …).

D. En milieu rural, un réseau propice aux déplacements doux

De nombreux cheminements et aménagements propices aux déplacements doux existent en milieu rural. Il s'agit soir de chemins ruraux, de chemins de randonnée ou de voies de circulation apaisées qui permettent une pratique de façon relativement sécurisée.
L'ensemble créé un réseau plutôt conséquent (cf. carte ci-après), permettant de relier les communes entre-elles (liaisons circulaires), mais également de relier les villages à la zone urbaine (radiales).
La configuration de ce réseau présente quand même quelques limites dans la mesure où les types d'aménagements (chemins de terre, …) et l'absence fréquente d'éclairage ne permet pas une pratique continue dans l'année (nuit, temps de pluie, …). Ce réseau est donc aujourd'hui principalement utilisé à vocation de loisirs.



Le maillage mode doux en Communauté urbaine d'Arras

VIII. Les déplacements motorisés

A. Un réseau viaire historique radial

1. UN RESEAU EN ETOILE HERITE DE L'HISTOIRE

La configuration radiale des infrastructures majeures du territoire, qui aboutit sur les boulevards urbains d'Arras, est héritée des routes historiques, comme le montre le plan ci-dessous. A l'exception du réseau autoroutier, on constate que les sillons des différentes routes actuelles sont toujours les mêmes.



*Source : **Extrait de la carte d'État-major** - IGN 1880*

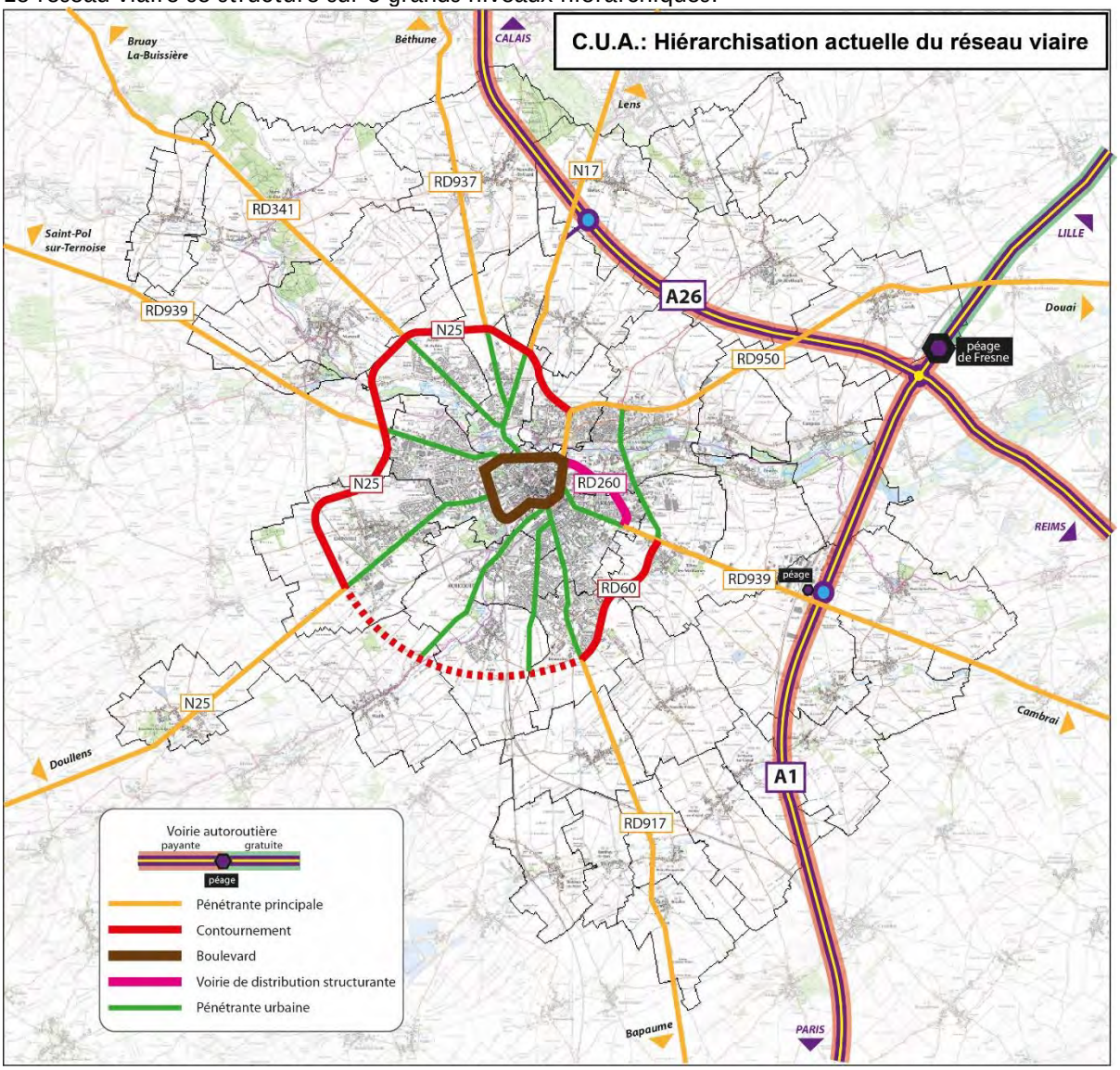
Par la suite, ce réseau fut complété par le développement du réseau autoroutier :

- L'A1 (Paris-Lille) fut mise en service dans le milieu des années 1960,
- L'A26 (Calais-Reims) à la fin des années 1970.

Parallèlement, pour faire face à la demande croissante des échanges, des barreaux routiers se sont construits pour mettre en relation les différents axes historiques, tout en évitant les boulevards d'Arras.

2. AUJOURD'HUI, UNE HIERARCHIE VIAIRE PLUTOT LISIBLE

Le réseau viaire se structure sur 5 grands niveaux hiérarchiques.



- Le réseau autoroutier : celui-ci est constitué de deux axes, l'A1 (Paris – Lille) et l'A26 (Calais-Reims). Il est important de signaler que le réseau devient payant au niveau de Fresnes, soit juste au nord du diffuseur A1#A26. Cette caractéristique induit un mouvement de transit important qui reste sur le réseau primaire (RD939Est ⇔ RD939 Ouest, RN17 ⇔ RD939 Est), au lieu d'emprunter le réseau autoroutier pour contourner l'agglomération.
  De ce fait, le réseau autoroutier n'assure qu'une fonction d'échange moyenne et longue distance.

- Les pénétrantes principales / réseau primaire structurant : ce réseau est constitué des principales voiries radiales ancestrales qui assurent :
  - Les échanges entre le pôle urbain d'Arras et le reste des communes de la Communauté Urbaine d'Arras
  - Les échanges avec les agglomérations voisines (RN17 vers Lens et Liévin ; RN25 vers Amiens ; RD939 Est vers Cambrai ; RD950 vers Douai)
  - Des liens vers le réseau autoroutier (RD939 et RD950 vers l'A1, RN17 vers l'A26).

  Néanmoins, il est important de signaler le rôle très structurant de la RD939 Ouest pour le sud et l'ouest du département du Pas-de-Calais. Dès lors Arras est une véritable porte d'entrée du Département.

- Le contournement : cette voirie a une fonction très importante de « diffuseur et de tampon » pour la circulation qui arrive sur le territoire par les pénétrantes. Elle regroupe la RD 60 (tronçons sud-est et sud en projet), la RN 25 (tronçons ouest et nord-ouest), la RD 917 (tronçons nord). Elle devrait pouvoir absorber l'ensemble du trafic de transit de l'agglomération et mieux distribuer le trafic d'échanges. Malheureusement son barreau manquant à l'est pose des problèmes de continuités ayant pour conséquence une présence importante de trafic de transit sur les boulevards est d'Arras, à quelques mètres seulement des Places, en traversée urbaine de Saint-Laurent-Blangy (RD 60 et RD 260 notamment) et au niveau de l'entrée nord de la ville. Ce trafic de transit n'est absolument pas productif pour l'agglomération, créé des nuisances importantes (pollution, bruit, …) et est source de congestions fréquentes.
  La réalisation de ce barreau manquant est aujourd'hui notamment freinée par la présence d'un périmètre de Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) lié à l'usine CECA située le long de la Scarpe sur la commune de Feuchy. Toutefois les études sont en cours et ce barreau devrait voir le jour à moyen-long terme.

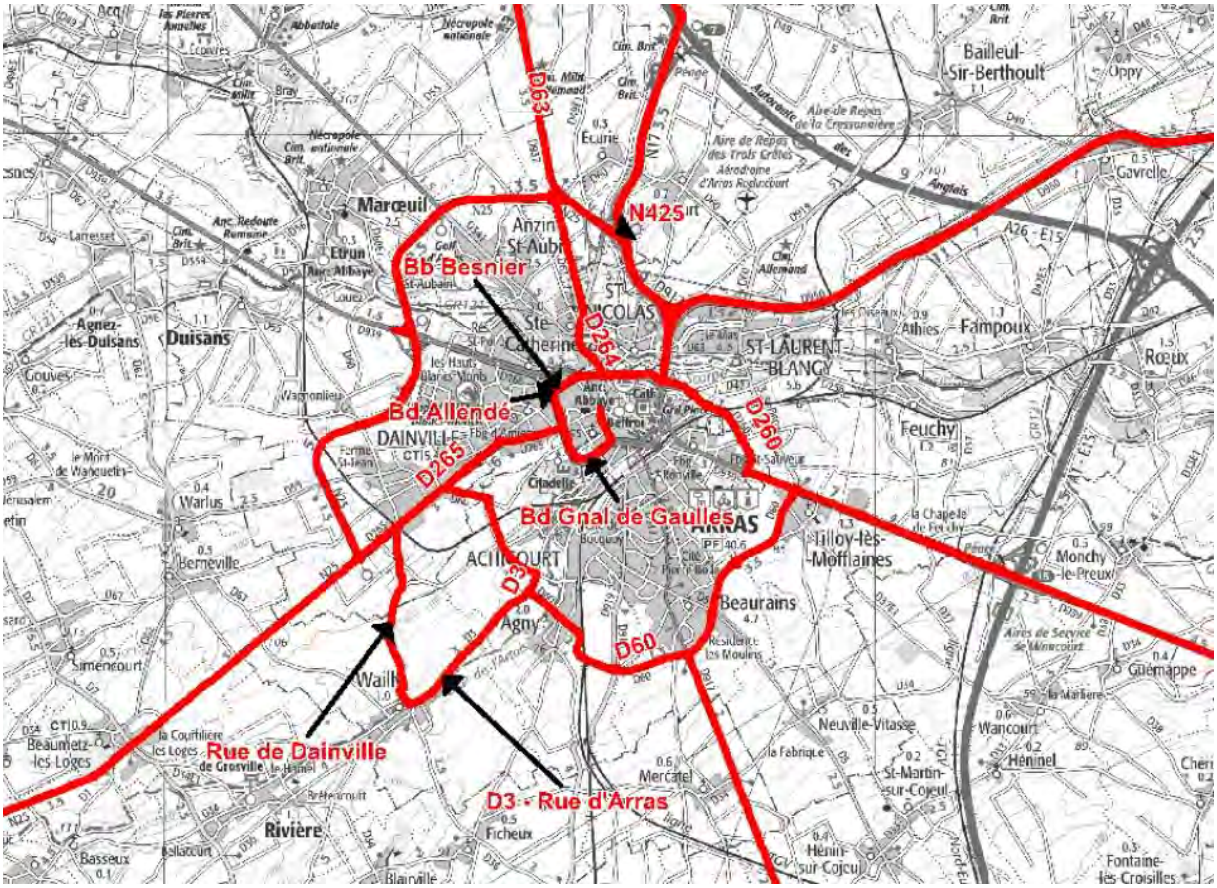
- Les pénétrantes urbaines : ce sont les tronçons des pénétrantes ancestrales entre la rocade et les boulevards qui correspondent principalement au prolongement du réseau primaire structurant en milieu urbain (route de Cambrai, route de Bapaume, route de Saint-Pol, …). Elles ont d'une part un rôle d'acheminer les trafics d'échanges vers les destinations du centre de l'agglomération, et d'autre part de réseau structurant pour les quartiers avoisinants. Dès lors leurs carrefours sont souvent des carrefours régulés ou giratoires.

- Les boulevards d'Arras : ils ont comme fonction première de distribuer le trafic à destination du centre-ville mais aussi en relation avec les communes de la première couronne. Ces boulevards sont continus et constituent un véritable lieu de référence lisible pour le territoire arrageois.
  Il faut ajouter un axe, la RD260, un peu « inclassable » dénommé dans la carte comme « voirie de distribution structurante » qui absorbe actuellement une grande partie du trafic à destination de la ZI Est et qui facilite la liaison non payante entre l'A26 et l'A1.

- Le réseau de desserte : ce réseau est principalement utilisé pour les échanges de proximité ou pour rejoindre le réseau hiérarchiquement supérieur. Ce sont des axes à vitesses limitées où les aménagements de sécurité doivent apaiser les circulations et redonner de la place aux usagers des modes doux.

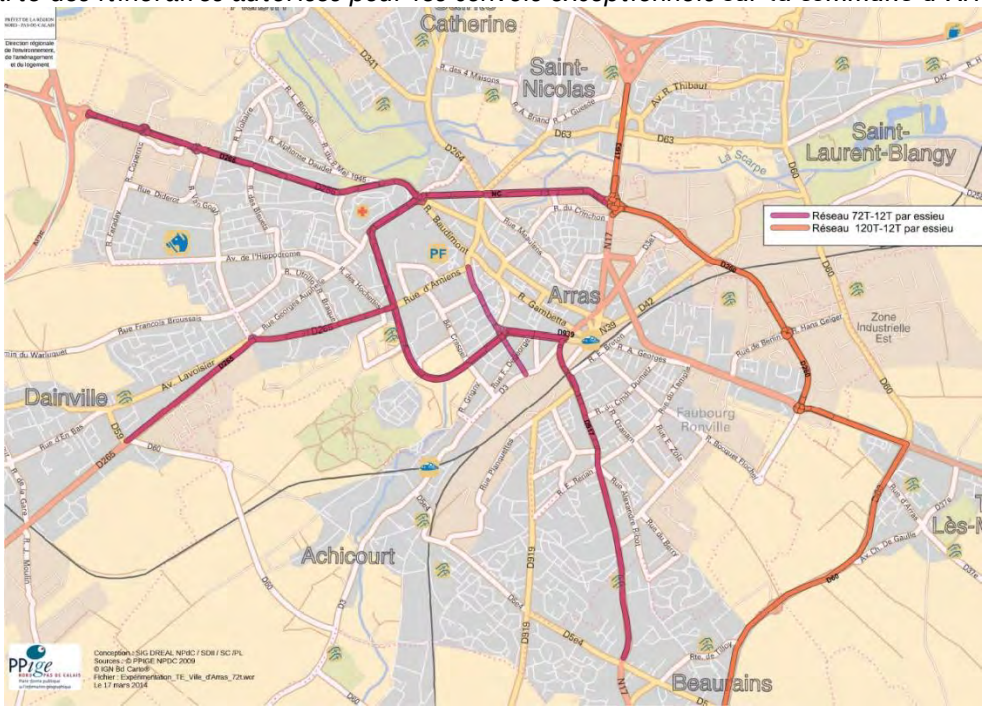
Plusieurs axes routiers sont classés comme « routes à grande circulation » (RGC), dans la mesure où ils « permettent d'assurer la continuité des itinéraires principaux et, notamment, le délestage du trafic, la circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires et la desserte économique du territoire, et justifient, à ce titre, des règles particulières en matière de police de la circulation » (article L 110-3 du code de la route).

Routes classées à grande circulation - Décrets du 03 juin 2009 et 09 mai 2010



Source et réalisation : Direction Départementale des Territoires et de la Mer 62 - mai 2013

Carte des itinéraires autorisés pour les convois exceptionnels sur la commune d'Arras



Source et réalisation : DREAL

Selon l'article R 411-8-1 du code de la route, les aménagements de voiries classées à grande circulation sont limités puisque « les projets ou les mesures techniques de nature à modifier les caractéristiques géométriques ou mécaniques de la route classée à grande circulation ou de l'une de ses voies, en particulier, en affectant les profils en travers, les rayons en plan ou le gabarit ou en prévoyant la mise en place de dispositifs empiétant sur la chaussée » doivent au préalable obtenir l'aval du Préfet de Département.

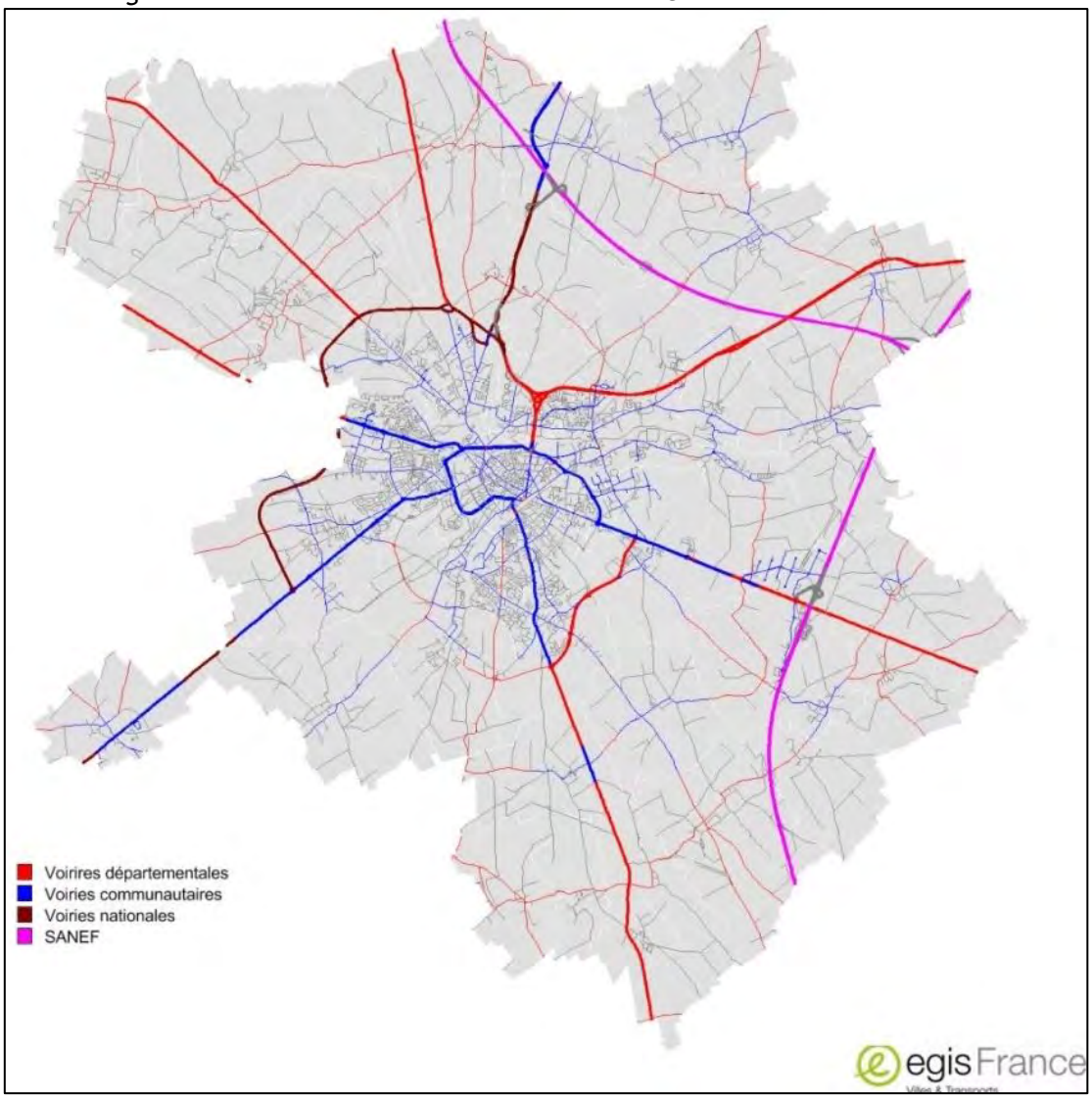
3. DE MULTIPLES GESTIONNAIRES DU RESEAU VIAIRE

Différents gestionnaires agissent sur la voirie du territoire. La majorité du réseau est directement gérée par la Communauté urbaine d'Arras avec 195 kilomètres de voirie dont :

- 100 kilomètres d'accotements de routes départementales et nationales en agglomération (trottoirs et stationnements),
- 95 kilomètres de voies communautaires en pleine largeur (trottoirs, stationnements et chaussée).

Le Conseil Départemental du Pas-de-Calais est également un acteur important puisque la majorité des pénétrantes du territoire sont sous sa maîtrise d'ouvrage.

Les gestionnaires de voirie sur le territoire de la Communauté urbaine d'Arras



4. DES EFFETS BARRIERES QUI IMPACTENT LE RESEAU

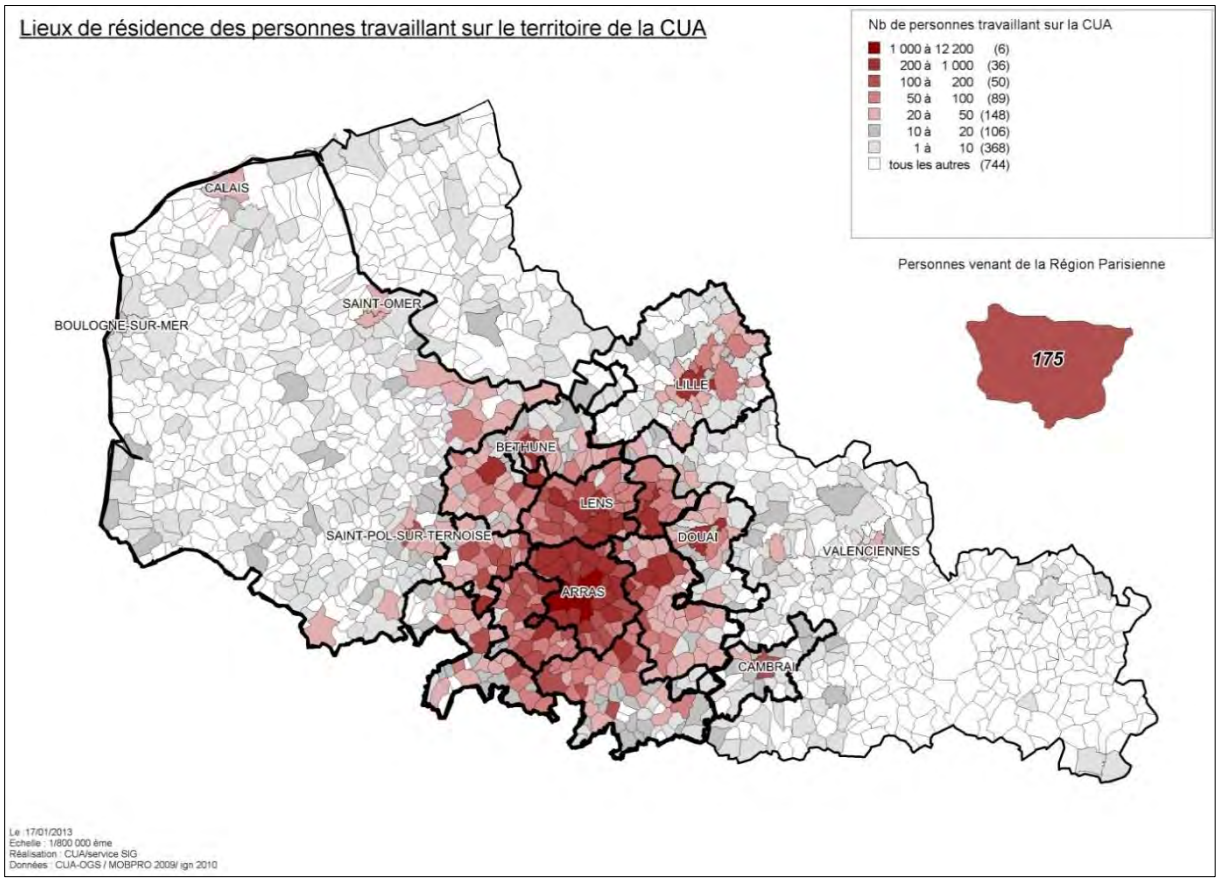
Le territoire arrageois possède deux grandes coupures pour les déplacements qui obligent des franchissements : la Scarpe et le réseau ferroviaire. Ces deux éléments impactent assez fortement le réseau.
Le couloir écologique de la Scarpe impacte particulièrement les mouvements nord-sud et est une des contraintes fortes (en plus du classement SEVESO de l'usine CECA à Feuchy) dans la recherche d'une liaison pour la finalisation du barreau est de la rocade (liaison entre RD939 et RD950)
Le sillon ferré pose des problématiques de liaison est-ouest, en particulier au sud de la gare.

B. Des volumes de trafics importants sur le réseau viaire

1. UN STATUT DE VILLE-PREFECTURE QUI INDUIT DE NOMBREUX DEPLACEMENTS PENDULAIRES

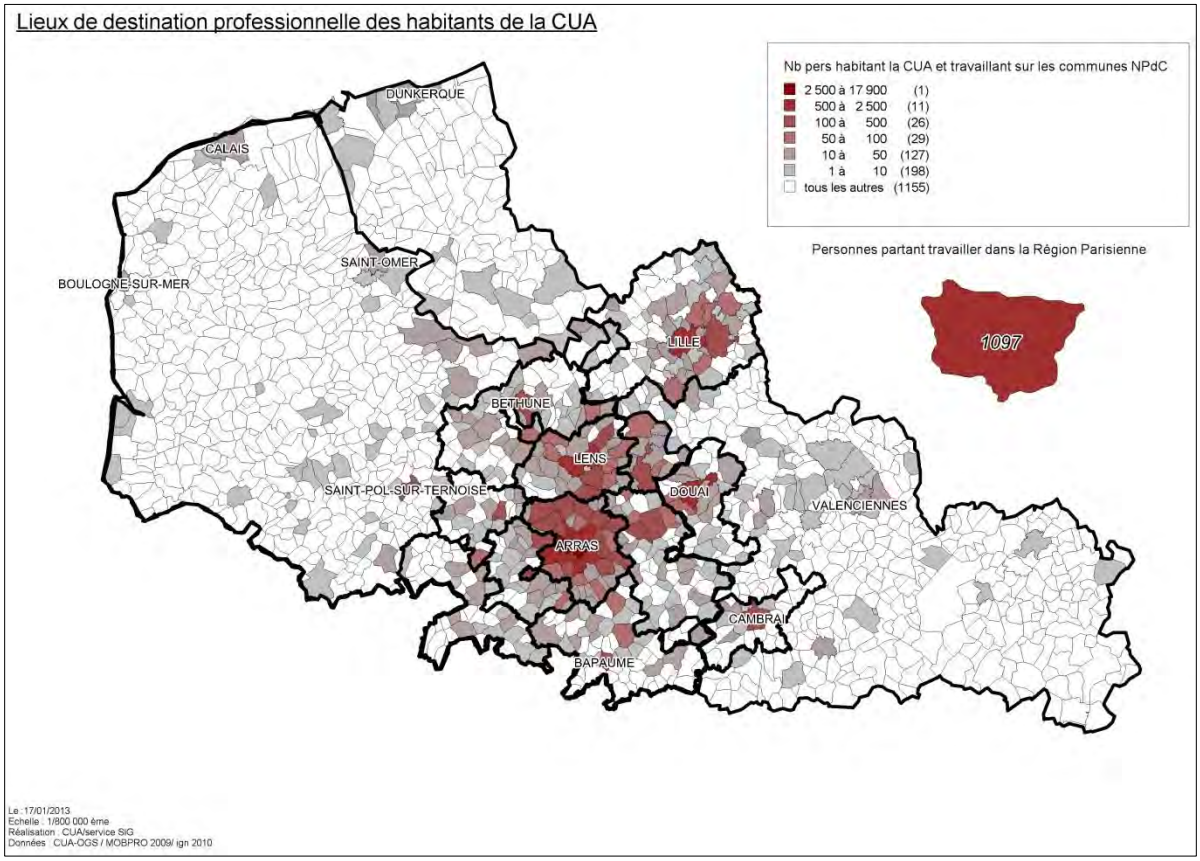
Le statut de ville préfecture d'Arras, associé au grand nombre de zones d'activités à proximité et à la forte densité de population dans la région Nord-Pas-de-Calais, induit un nombre important de déplacements domicile-travail vers la Communauté urbaine d'Arras.
Les principaux lieux de résidence des actifs venant travailler sur le territoire sont :

- Le bassin minier (Douai, Lens, Béthune),
- Le reste du Pays d'Artois.



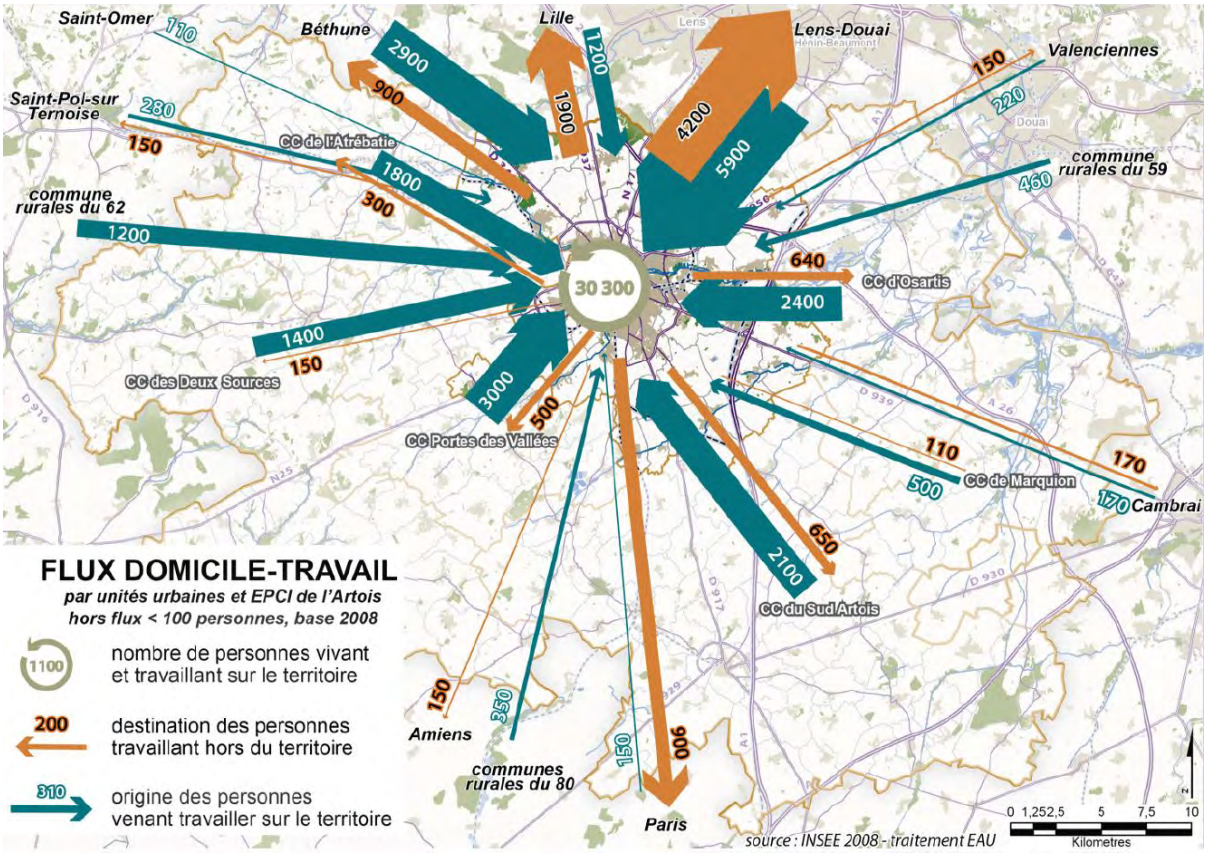
Source : INSEE 2009 - Réalisation : CUA

Dans une moindre mesure, une partie des habitants de la Communauté urbaine d'Arras quitte le territoire dans le cadre de déplacements domicile-travail. Les villes de Lens, Douai et Lille, ainsi que la région parisienne, concentrent la plus grande partie de ces flux.



Source : INSEE 2009 – Réalisation : CUA

Les rapports avec certains territoires sont assez disproportionnés, notamment les territoires ruraux. D'après l'étude réalisée à l'échelle du Pays d'Artois, le rapport entre la Communauté de Communes d'Osartis et la Communauté urbaine d'Arras est par exemple de plus de 3 pour 1 (3 actifs viennent sur le territoire de la CUA pour un actif qui en part).



Source : Etude Pays d'Artois – données INSEE 2008

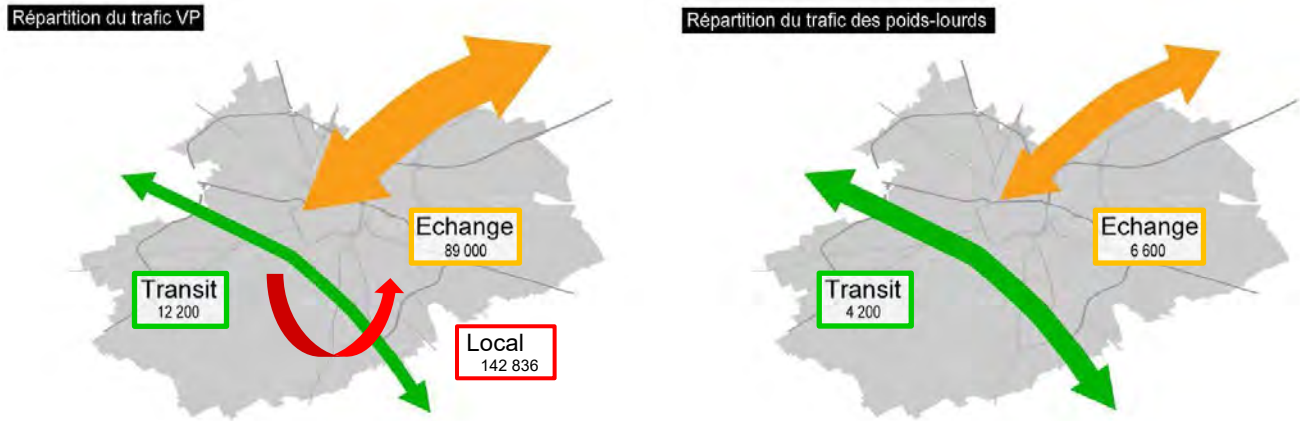
2. LES PRINCIPAUX FLUX D'ECHANGE ET DE TRANSIT

L'enquête cordon[27] réalisée par le Conseil Départemental du Pas-de-Calais en 2011, en partenariat avec la Communauté urbaine d'Arras, a permis de bien distinguer les trafics d'échanges et de transit sur le territoire. L'enquête ménage déplacements (2014) a, quant à elle, apporté des éléments sur le trafic local (des habitants de la Communauté urbaine d'Arras).
Globalement, le territoire de la Communauté urbaine d'Arras absorbe près de 400 000 véhicules par jour ouvré, dont 74% ne quittent pas les limites du territoire et 3% ne s'y arrêtent pas (transit).
Sur les 89 000 mouvements d'échanges, un peu plus de 36% sont réalisés par des usagers résidents ou ayant une activité dans la Communauté urbaine d'Arras.

Les mouvements globaux des trois grands types de trafic				
	Local	Echange	Transit	Total
Tous véhicules	294 840	89 000	12 200	396 040
%	74%	22%	3%	
Poids Lourds		6 600	4 200	10 800

[27] Enquête de comptages routiers et de sondage permettant de connaître l'origine et la destination des véhicules

Répartition du trafic sur le territoire



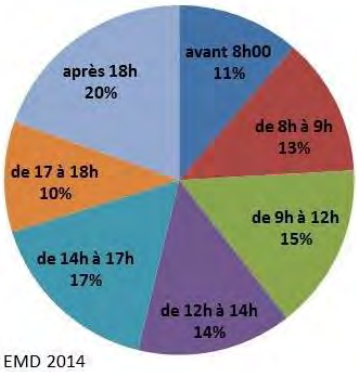
Source : traitement des données de l'enquête cordon - MVA octobre 2011

En termes de modulation sur la journée, l'Enquête Ménage Déplacements indique que les heures de pointe du matin (8-9 heures) et du soir (17-18 heures) représentent respectivement 13 et 10% du trafic de la journée.

L'enquête du Conseil Départemental du Pas-de-Calais met en évidence des résultats quelque peu différents, puisqu'ils ne sont pas axés uniquement sur la population résidente mais sur l'ensemble des flux du territoire. La variation du trafic en fonction des heures est contrastée en fonction du rôle de l'axe routier considéré.

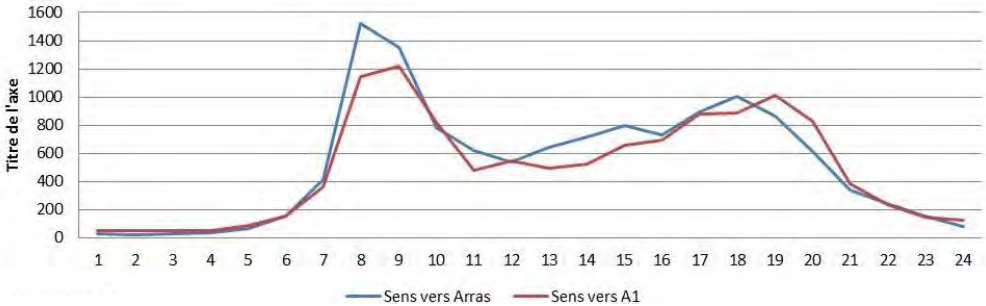
En effet, un axe de liaison vers le réseau autoroutier, la RD950 par exemple (qui relie l'entrée nord d'Arras à l'échangeur de l'A1 de Fresnes-les-Montauban), marque peu de différences entre les sens de circulation, et la pointe du soir est très « aplatie ». Il en résulte donc que la période de pointe pour le soir qui s'étend de 16h à 20h.

Répartition des trafics suivant la période de la journée



Source: EMD 2014

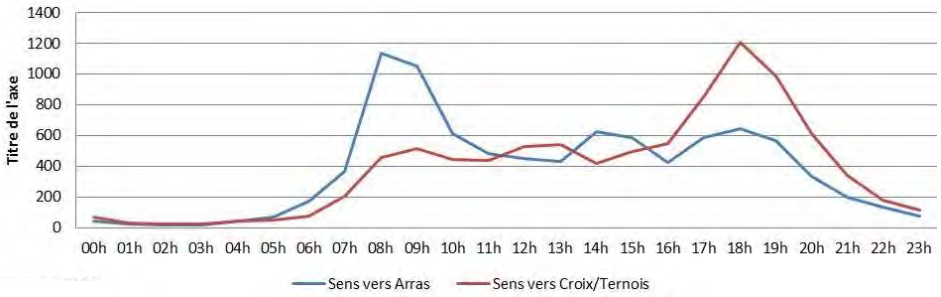
Modulation horaire du trafic de la RD 950, le mardi 16 mai 2011



Source : Conseil Départemental *du Pas-de-Calais*

Par contre sur un axe à fonction plus locale, la RD939 ouest par exemple (reliant Arras à Saint-Pol), les deux pointes de la journée, matin et soir, et les deux sens de circulation « inverses » apparaissent très clairement. Concrètement, de nombreux automobilistes entrent dans Arras le matin et sortent le soir par cet axe.

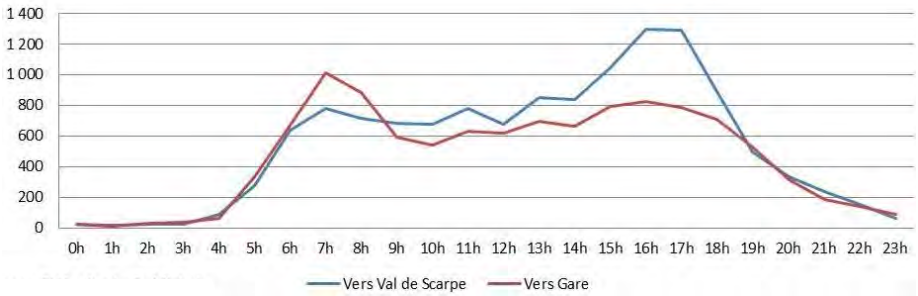
Modulation horaire du trafic de la RD 950, le mardi 16 mai 2011



Source : Conseil Départemental *du Pas-de-Calais*

Enfin, sur un axe urbain comme le boulevard Michonneau, le clivage est nettement moins marqué, particulièrement en pointe du matin. Il existe bien une inversion des volumes les plus importants aux périodes de pointe (avec un trafic entrant dans Arras le matin et sortant le soir), mais il n'existe plus réellement de période creuse en journée.

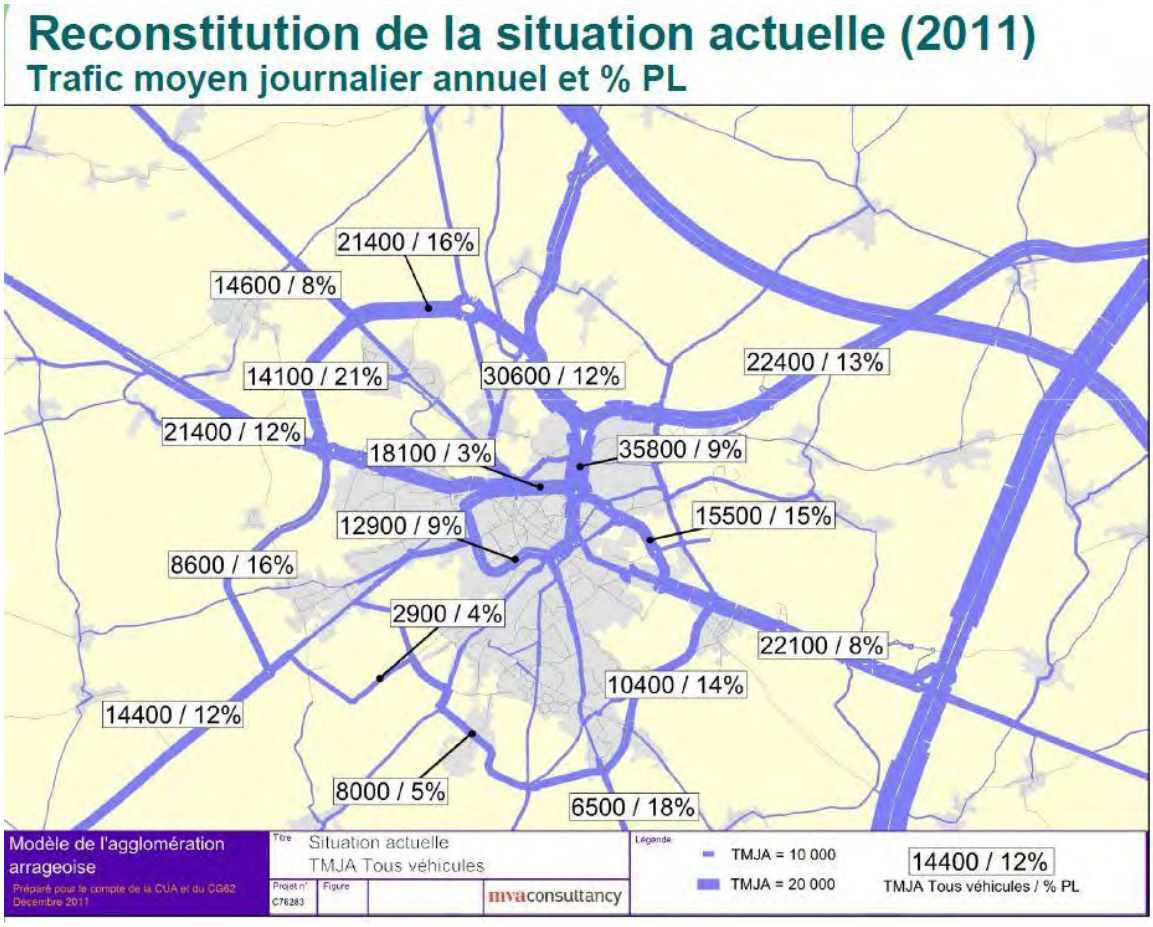
Modulation horaire du trafic de la RD 950, le mardi 16 mai 2011



Source : CUA - étude quartier Saint-Michel

3. SITUATION DU TRAFIC ROUTIER EN 2011

a. Le trafic sur les grands axes



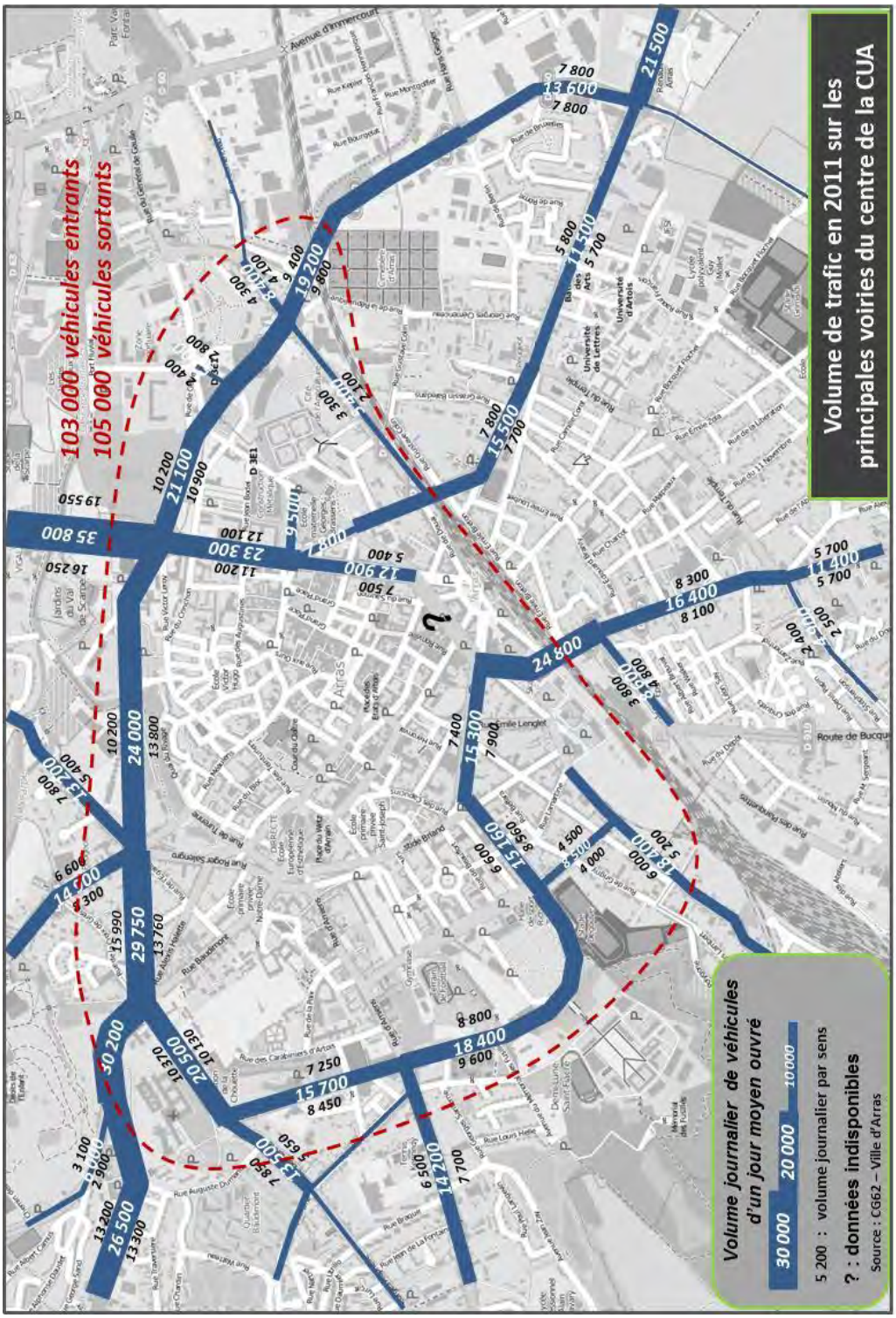
Source : Etude mobilité Conseil Départemental *du Pas-de-Calais / Communauté urbaine d'Arras*

La carte de répartition des flux à l'échelle de l'agglomération, extraite de l'étude du Conseil Départemental du Pas-de-Calais et de la Communauté urbaine d'Arras sur la mobilité arrageoise, montre clairement que les principaux flux se localisent sur la partie nord-est du territoire, en connexion avec le réseau autoroutier. L'axe le plus emprunté est la RD 917 en partie urbaine (Avenue Jules Catoire ou entrée Nord), avec 35 800 véhicules/jour.
Les deux axes de liaison de/vers l'A1 absorbent les plus gros flux : 22 400 véhicules/jour pour la RD 950 et 22 100 pour la RD939 Est.
La rocade nord est très utilisée sur ses tronçons situés entre la RD341 (route de Mont-Saint-Eloi – Bruay-la-Buissière) et l'entrée nord. Cette dernière reste l'entrée principale d'Arras.
Au regard de la structure viaire, un fonctionnement de la distribution des circulations nord suivant 3 « rocades » pourrait être imaginé ainsi :

- Un premier contournement autoroutier, constitué de l'A1 et l'A26 qui absorberait le trafic de transit et d'échange de grande portée,
- La rocade pour la desserte d'agglomération et les échanges entre communes
- Les boulevards d'Arras pour la desserte urbaine.

Malheureusement l'usage du contournement autoroutier est contraint par le péage, et n'est donc pas actuellement une réalité locale. Par ailleurs, ce contournement n'est pas complet et ne joue donc pas pleinement son rôle de desserte d'agglomération.
Le rôle de la rocade nord devrait pouvoir se prolonger à l'est vers la deuxième pénétrante de l'agglomération, à savoir la RD939 Est (route de Cambrai). Actuellement cette absence de barreau

induit un trafic important sur la RD260 (avenue des Droits de l'Homme), sur la RD 917 (Avenue Catoire) et sur la RD60, en traversée de Saint-Laurent-Blangy, axe qui ne devrait avoir qu'un usage très local.



b. Plus de 100 000 véhicules pénètrent chaque jour dans le centre de la Communauté Urbaine **d'Arras**

Avant l'avènement de la rocade nord, l'ensemble des pénétrantes aboutissait sur les boulevards d'Arras qui avait une fonction de redistribution de la circulation, y compris pour le trafic de transit. Depuis la création de la rocade nord, une grosse partie du trafic de transit est déviée du centre-ville, mais pas la totalité du fait de l'absence de bouclage à l'est. Les boulevards ont gardé ce rôle de distributeurs de circulation, et le niveau de trafic est un bon indicateur de l'état général des circulations dans l'agglomération.

Quotidiennement, plus de 100 000 véhicules aboutissent sur les boulevards urbains. L'entrée principale est bien évidemment l'entrée nord, avec près de 36 000 véhicules/jour, puis viennent l'avenue Churchill et la RD 939 Est (route de Cambrai) avec plus de 21 000 véhicules. De tels volumes ont progressivement transformé ces rues en routes, dédiées exclusivement à l'automobile, créant de la sorte des coupures urbaines importantes, notamment à Saint-Nicolas, à Sainte Catherine et Saint-Laurent-Blangy.

Au niveau des boulevards, ce sont donc forcément les tronçons nord les plus chargés, en particulier les boulevards de la Liberté, Schuman, et Michonneau. A titre de comparaison, les volumes de trafics de ces trois boulevards sont plus importants que ceux de l'A26 aux abords d'Arras.
Une analyse plus fine permet également de comprendre les différentes habitudes des arrageois. Il apparait clairement que le « raccourci » via le centre de Saint-Nicolas pour rejoindre le rond-point Tchécoslovaquie est utilisé essentiellement en entrée de ville depuis l'entrée nord, ce qui provoque une dissymétrie des flux sur le boulevard Schuman, sur l'entrée nord et sur la rue Anatole France.
Le giratoire d'entrée de ville de la RD939 Est (au croisement avec la RD 260, ou giratoire Renault) joue un rôle d'éclatement de la circulation, la moitié se dirige vers la rocade sud-est, l'autre continue vers le pont de Cambrai. Dès lors, il existe encore un trafic de transit qui utilise l'axe urbain de la rue de Cambrai, qui est très peu contraint.

4. EVOLUTION DE CES TRAFICS

a. Des trafics en hausse en entré**e d'agglom**ération

Il existe peu de séries statistiques représentatives en matière de trafic routier. Les données utilisées dans ce chapitre proviennent du recensement de la circulation établi par la Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement (DREAL), en association avec le Conseil Départemental du Pas-de-Calais à partir de postes de comptages permanents.

En moyenne, sur les principaux axes de transport du territoire, le trafic a augmenté de 7% entre 2005 et 2015 soit d'environ de 0,6%/an, avec des écarts très importants d'un axe à l'autre. Ces chiffres sont bien inférieurs aux moyennes observées à la fin des années 1990, qui étaient de l'ordre de 1 à 2% par an. Les données de 2012 marquent clairement une baisse de trafic sur tous les axes repris.

Plus localement, il est constaté sur la période 2005-2015 :

- Les deux sillons autoroutiers sont encore en progression, et particulièrement l'A1 ;
- La RD950, la rocade nord et la RN25 connaissent de fortes augmentations depuis 2035 ;
- A l'inverse, le RD939 ouest et la RN17 connaissent de fortes baisses de trafic.

Il est difficile d'établir si les baisses sont dues à un report de trafic vers un autre axe plus attractif (de la RD939 vers l'A26, de la RN17 vers l'A1 par exemple) ou simplement à une modification des origines – destinations des usagers.

Evolution des trafics moyens journaliers sur les principales voiries, hors centre ville, entre 2005 et 2015											
Route	2005	2006	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Evolution 2005 - 2015	Evolution 2014-2015
A1	41 696	42 610	43 052	43 674	44 207	42 958	42 899	44 400	44 700	7%	1%
A26	15 064	15 305	15 018	15 651	15 702	15 291	15 372	15 800	16 100	7%	2%
N17 nord (Tellus)	17 968	17 930	17 930	14 762	16 033	15 919	16 358	17 280	17 955	0%	4%
RD917 sud (Boyelles)	6 809	6 718	6 783	6 746	6 890	6 693	6 740	6 439	6 468	-5%	0%
N25 (Wagnonlieu)	7 525	7 927	8 544	9 418	9 785	9 265	9 321	9 995	10 158	35%	2%
RD939 Est	12 142	12 612	12 169	12 759	12 834	12 611	12 362	12 743	13 034	7%	2%
RD939 Ouest (Aubigny)	13 528	13 409	12 169	12 267	12 464	11 837	11 694	12 036	12 183	-10%	1%
RD950 (Gavrelle)	25 815	26 713	27 738	27 589	28 350	27 906	27 893	28 318	29 045	13%	3%
Rocade Nord (Anzin)	17 050	17 525	19 276	18 069	18 685	18 068	17 926	18 202	18 653	9%	2%
Total	157 597	160 400	162 679	160 935	164 950	160 548	160 565	165 213	168 296	7%	2%

Source : DREAL

Cette baisse de trafic est encore plus forte dans les trafics poids-lourds où le niveau de 2015 est équivalent aux volumes existants en 2010. Pour les poids-lourds, les variations sont également très contrastées, avec notamment -7% pour l'A26 entre les deux dates, alors que pour l'ensemble des véhicules elle connait une augmentation de +7% sur ce même axe.

Evolution des trafics moyens journaliers des Poids Lourds, sur les principales voiries, hors centre ville, entre 2005 et 2015											
Route	2005	2006	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Evolution 2003 - 2012	Evolution 2011-2012
A1	11377	11586	10563	11043	11088	10 629	10 615	10 800	11 000	-3%	2%
A26	3539	3509	2942	3044	3098	3 064	3 102	3 200	3 300	-7%	3%
N17 nord (Tellus)	1365	1578	1577	1402	1539	1 560	1 570	1 640	1 598	17%	-3%
RD917 sud (Boyelles)	578	719	918	912	687	928	914	873	865	50%	-1%
N25 (Wagnonlieu)	1444	1482	1529	1705	1742	1 640	1 706	1 770	1 524	6%	-14%
RD939 Est	1320	1350	1365	1409	1426	1 405	1 327	1 434	1 451	10%	1%
RD939 Ouest (Aubigny)	1447	1395	1284	1528	1618	1 494	1 425	1 475	1 528	6%	4%
N50 (Gavrelle)	2607	2778	3238	3372	3093	3 064	3 367	3 393	3 509	35%	3%
Rocade Nord (Anzin)	3335	3190	3296	3289	3457	2 981	2 779	2 759	2 779	-17%	1%
Total	27 012	27 587	26 712	27 704	27 748	26 765	26 805	27 344	27 554	2%	1%

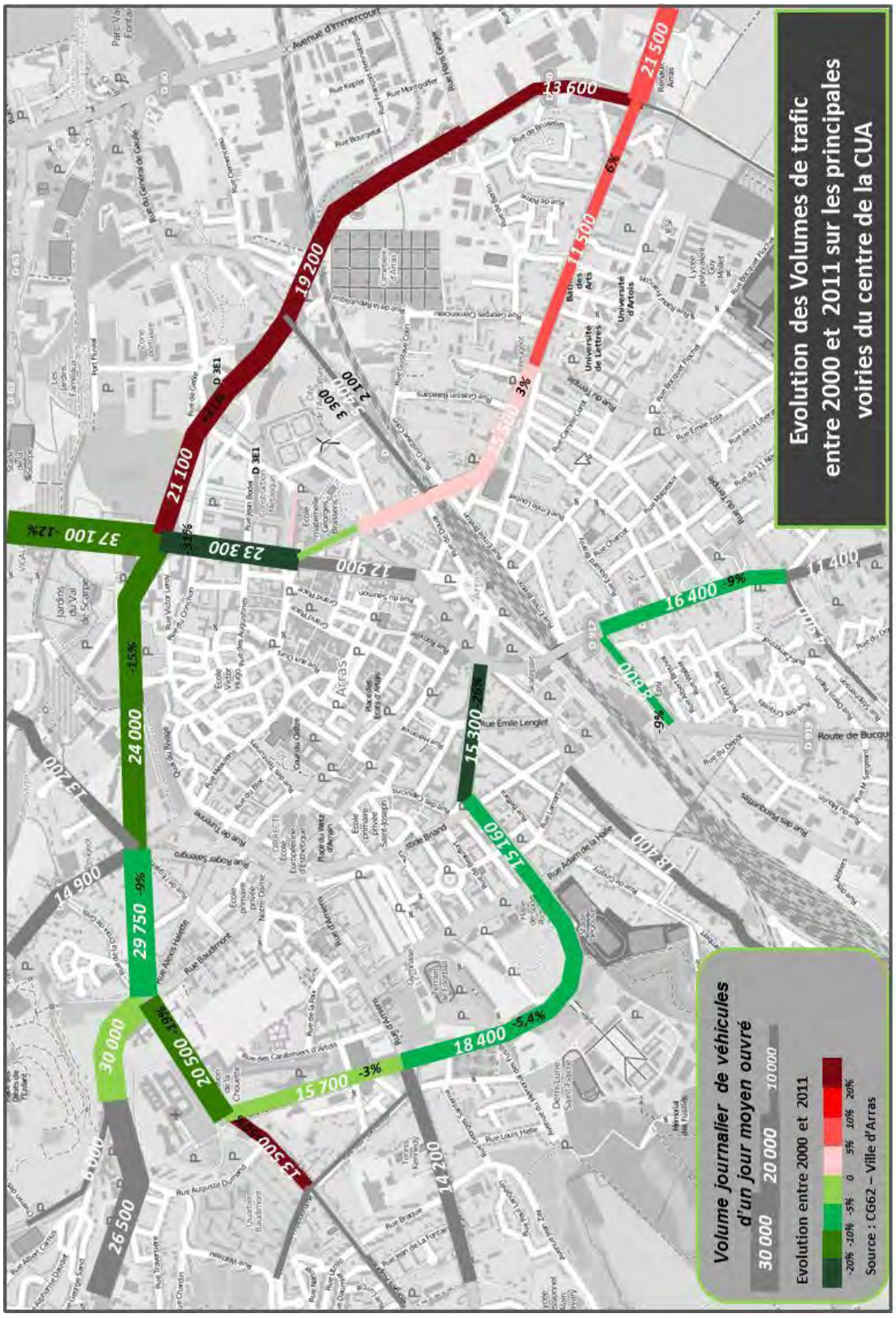
Source : DREAL

b. Une baisse de trafic marquée sur les boulevards

En reprenant les données du premier Plan de Déplacements Urbains (2000) et les derniers comptages disponibles (2011), il est très clairement constaté que l'évolution de la circulation se segmente en deux territoires :

- Sur les boulevards, la baisse de la circulation est généralisée de 5 à 15%, en fonction des tronçons. Une partie du phénomène est induite par la montée en puissance de la rocade nord, mais aussi par l'évolution négative des emplois au centre d'Arras depuis 2006.
- Sur la partie est de l'agglomération, l'augmentation de la circulation se situe entre 6 et 25% suivant les tronçons. Celle-ci est due, notamment à l'intensification de l'activité dans la ZI Est depuis 2000.

Il est difficile d'affirmer que la baisse de trafic est induite simplement par des effets structurels. La mutation de certains espaces, des congestions récurrentes ou des difficultés plus subjectives sont sans doute également responsables des modifications constatées.

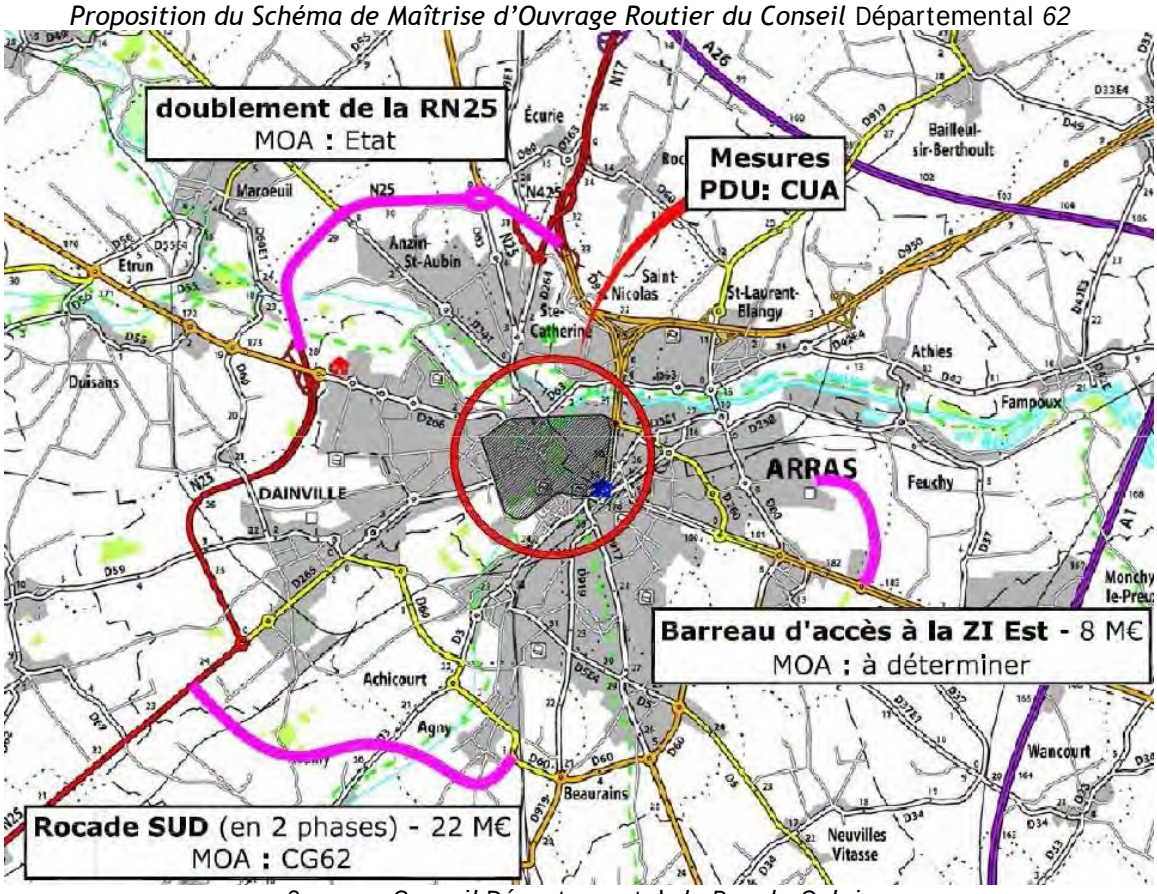

Evolution des Volumes de trafic entre 2000 et 2011 sur les principales voiries du centre de la CUA
Volume journalier de véhicules d'un jour moyen ouvré
30 000
20 000
10 000
Evolution entre 2000 et 2011
-20% -10% -5% 0 5% 10% 20%
Source : CG62 – Ville d'Arras
13 600
21 500
19 200
11 500
6%
3%
21 100
37 100 -12%
23 300
12 900
16 400 -9%
-9%
24 000
-15%
15 300
15 160
14 900
29 750 -9%
18 400 -5,4%
30 000
20 500 -18%
15 700 -3%
26 500
Avenue d'Immercourt
Rue Emile Legrelle
Route de Bucquoy
Rue Roger Salengro
Rue Baudimont
Rue Adam de la Halle
Rue Louis Heile
Rue Braque
Rue Jean de La Fontaine
Rue Auguste Dumont
Rue Albert Camus

5. PLUSIEURS MAILLONS MANQUENT OU DOIVENT ETRE REAMENAGES POUR OPTIMISER LES DEPLACEMENTS ROUTIERS DANS L'AGGLOMERAITON

Le réseau de rocade autour d'Arras est aujourd'hui partiel puisqu'il n'existe une voie qu'à l'Ouest et au Nord de l'agglomération.
Cependant, suite aux réflexions de l'étude de mobilité de l'arrageois, le Conseil Départemental du Pas-de-Calais a élaboré un schéma de maitrise d'ouvrage routier qui reprend :

- La mise à 2X2 voies de la rocade nord-ouest (RN25), avec une réflexion sur la dénivellation des points d'échanges. Ce projet serait de maîtrise d'ouvrage Etat puisqu'il s'agit d'une route nationale. Néanmoins, la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) n'estime pas ces travaux comme prioritaires.
- La réalisation de la rocade sud en 2 phases : liaison RD3 (Wailly) – RD60 (Agny) dans un premier temps et liaison RN25 (Dainville) – RD3 (Wailly) dans un deuxième temps. L'ensemble sera réalisé pour 2020.
- La déviation de la RD60 pour mise en sécurité du passage à niveau 83 (PN83) à Saint-Laurent-Blangy.
- La réalisation d'un barreau d'accès à la ZI Est depuis la RD939 Est, permettant de pallier partiellement à l'absence de rocade Est en désengorgeant la RD 60.

Proposition du Schéma de Maîtrise d'Ouvrage Routier du Conseil Départemental *62*



Source : Conseil Départemental *du Pas-de-Calais*
(Attention, le tracé de la rocade Sud a été modifié depuis l'élaboration de ce schéma – ci-après)

a. La rocade sud

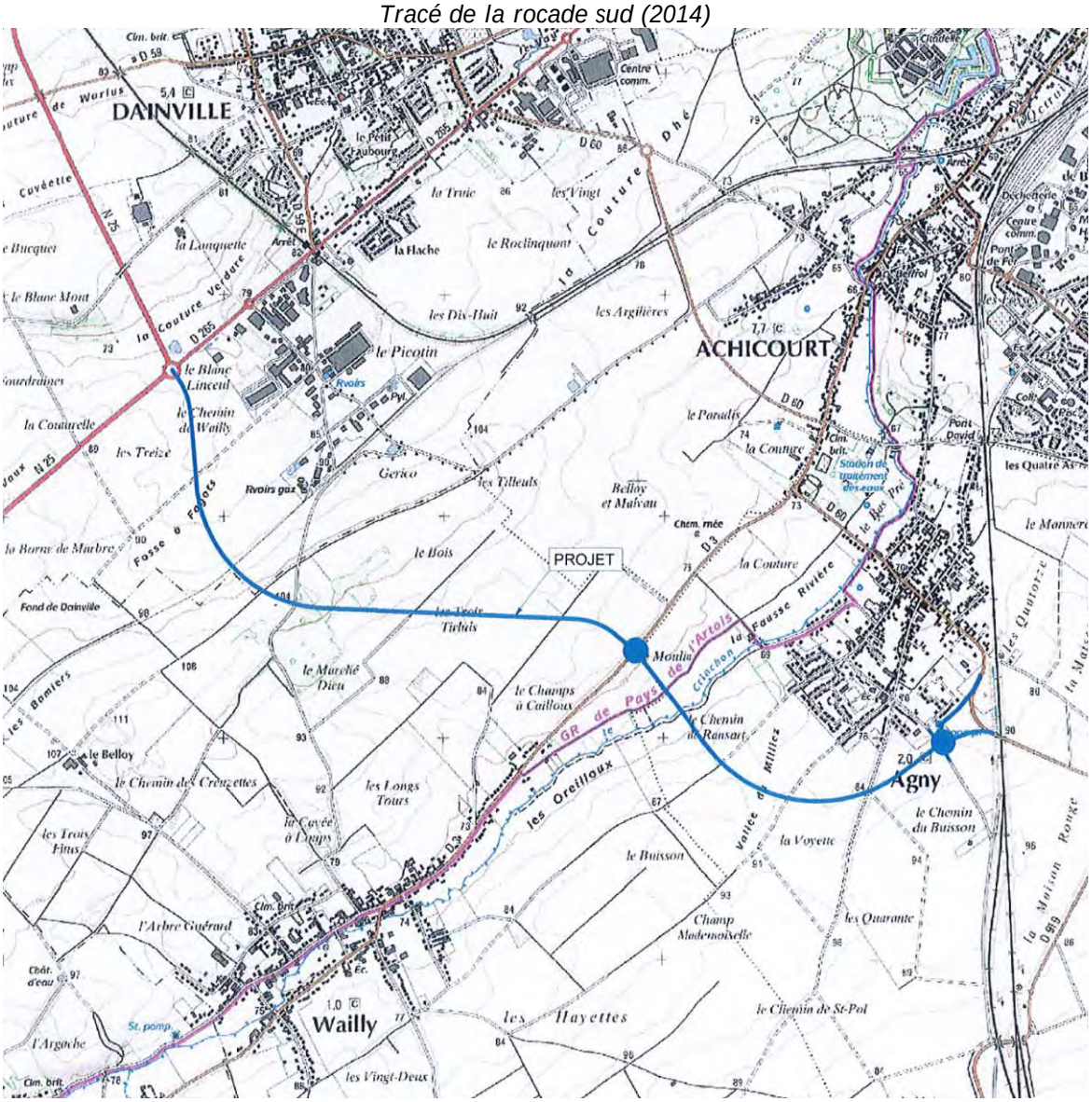
Située entre la RD 60 (en entrée est du village d'Agny) et la RN25 (axe Dainville - Beaumetz-les-Loges) une rocade sud sera réalisée à partir de 2016 par le Conseil Départemental du Pas-de-Calais, pour un coût estimé à 19M€. Il s'agira d'une route en 2 x 1 voie longue de 4.6 km et reliée aux axes existants via des giratoires. Sa mise en œuvre est prévue pour 2020.

Ce nouvel axe permettra de :

- Contribuer à l'amélioration des conditions de circulation dans l'agglomération arrageoise, par la prise en charge du trafic de transit Nord-Sud (RD 917 – RN 17) et Est-Ouest (RD 939 Est - RD 939 Ouest) et du trafic d'échange empruntant la RD 60,
- Délester la traversée d'Agny du trafic de transit et d'échange, notamment des poids-lourds, particulièrement importants lors de la campagne des betteraves,
- Améliorer le cadre de vie d'Agny,
- Améliorer la desserte de la ZI Dainville-Achicourt.

Elle permettrait de délester les voiries urbaines d'environ 2 400 véhicules par jour, par rapport à la situation actuelle. A l'horizon 2030, le trafic estimé est évalué à environ 11 000 véhicules par jour dont 10% de poids-lourds.

Tracé de la rocade sud (2014)



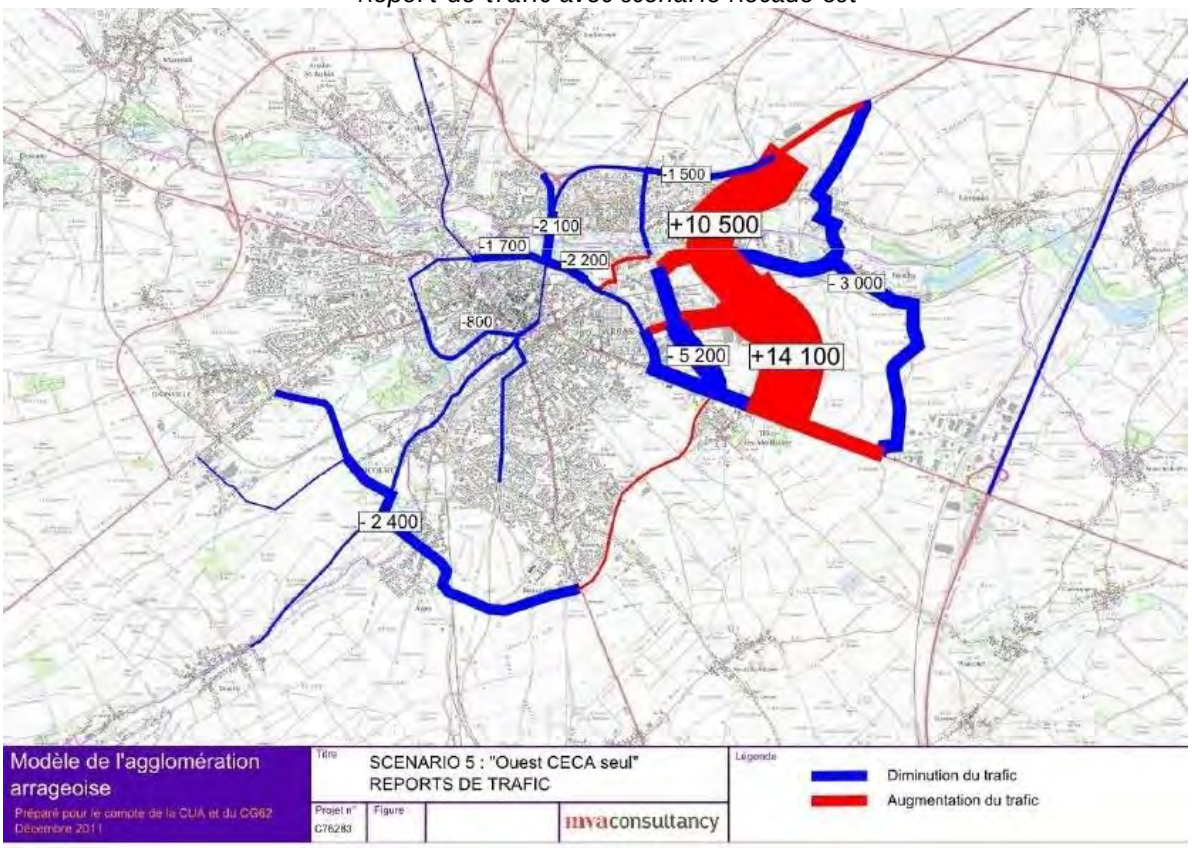
Source : Dossier d'étude d'impact du projet



b. La rocade est

La difficulté de trouver une solution pour créer une rocade complète, via la création de la rocade Est complète (entre la RD950 et la RD 939 Est), induit des difficultés sur un secteur où il existe une forte demande (ZI Est). La carte ci-dessous, extraite de l'étude de mobilité de l'arrageois du Conseil Départemental du Pas-de-Calais et de la Communauté urbaine d'Arras, montre que la réalisation de ce maillon manquant aurait des impacts positifs sur de nombreuses voiries urbaines puisque le volume pris en charge par ce nouveau barreau varierait entre 10 000 et 14 000 véhicules par jour et le trafic diminuerait sur les axes parallèles.

Report de trafic avec scénario Rocade est



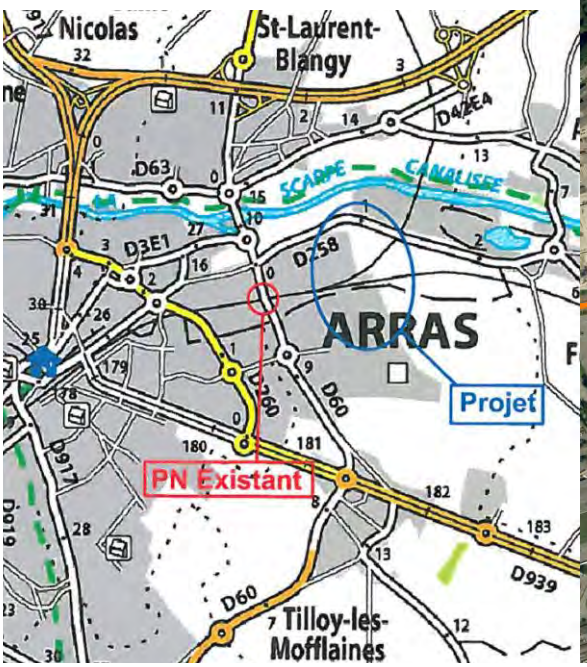
Source : Etude mobilité Conseil Départemental *du Pas-de-Calais / Communauté urbaine d'Arras*

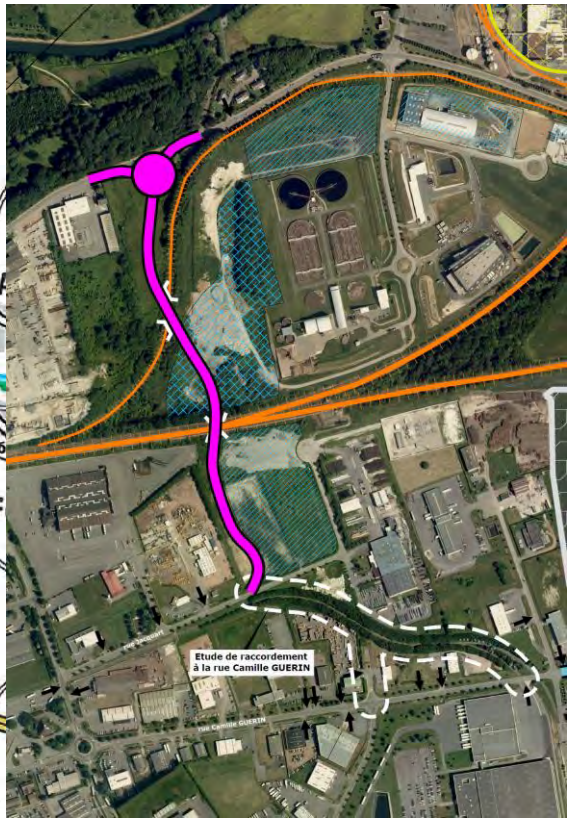
Différentes investigations sont en cours afin de concilier les contraintes topographiques et réglementaires (périmètre SEVESO[28] lié à l'usine CECA) et de trouver une solution acceptable actuellement. De nouvelles pistes de réflexion doivent donc être envisagées car ce barreau manquant est important pour le fonctionnement de l'agglomération. Le barreau d'accès à la ZI Est, prévu par le Conseil Départemental du Pas-de-Calais ne constitue pas une alternative probante, dans la mesure où il s'agit d'une impasse, ne permettant que d'améliorer l'accès à la ZI Est via la route de Cambrai. La problématique de la RD 260 et de l'entrée nord d'Arras ne sera pas résolue via ce projet.

c. Le passage à niveau 83

Ce passage à niveau, situé au croisement de la voie ferrée Arras-Douai et de la RD 60 dans la ZI Est, est considéré comme « préoccupant » par le Bureau d'Enquête sur les Accidents de Transport Terrestre (BEATT). Aujourd'hui, 4 400 véhicules passent par ce passage à niveau quotidiennement, dont 15% de poids-lourds. Un accident a eu lieu en 2005 sur ce passage à niveau, où un camion transportant des bouteilles de gaz a été percuté par un TER causant de nombreux dégâts.

Le projet porté par le Conseil Départemental du Pas-de-Calais visait à créer une nouvelle voie de 800 mètres de long environ, entre l'avenue de l'Ermitage à Saint-Laurent-Blangy et la rue Jacquart à Tilloy-lès-Mofflaines.
Les aménagements prévoient un passage de la voirie sous la voie ferrée, permettant de supprimer le risque lié à la traversée de la voie ferrée.
Ce projet est néanmoins remis en cause par un coût de dépollution très important sur certains terrains concernés par le tracé.
Le Conseil Départemental réfléchit donc à de nouvelles opportunités, avec l'objectif d'arrêter un tracé pour la fin de l'année 2015.



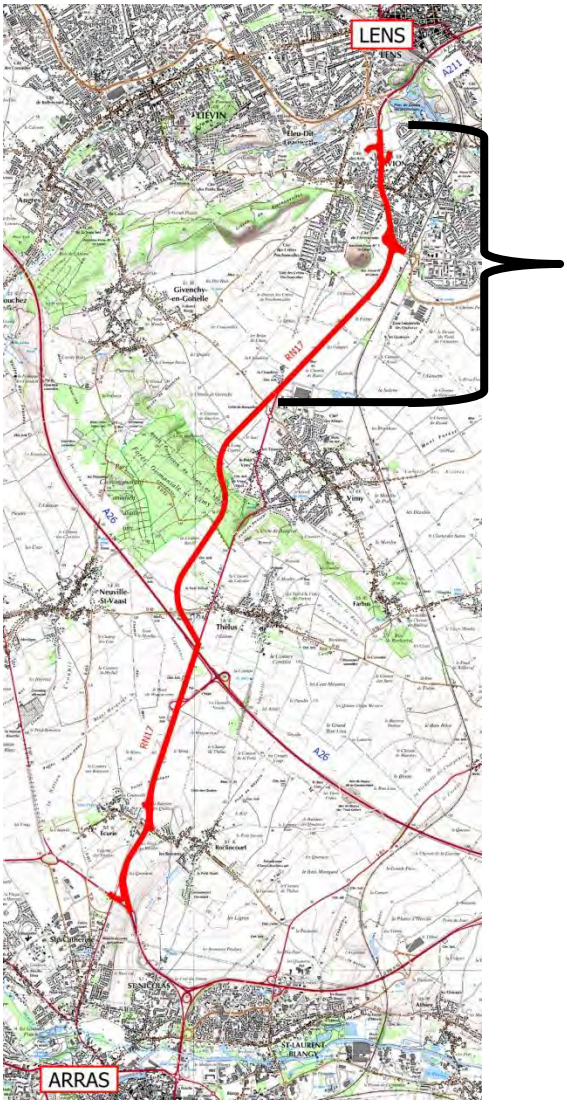


d. Les autres projets

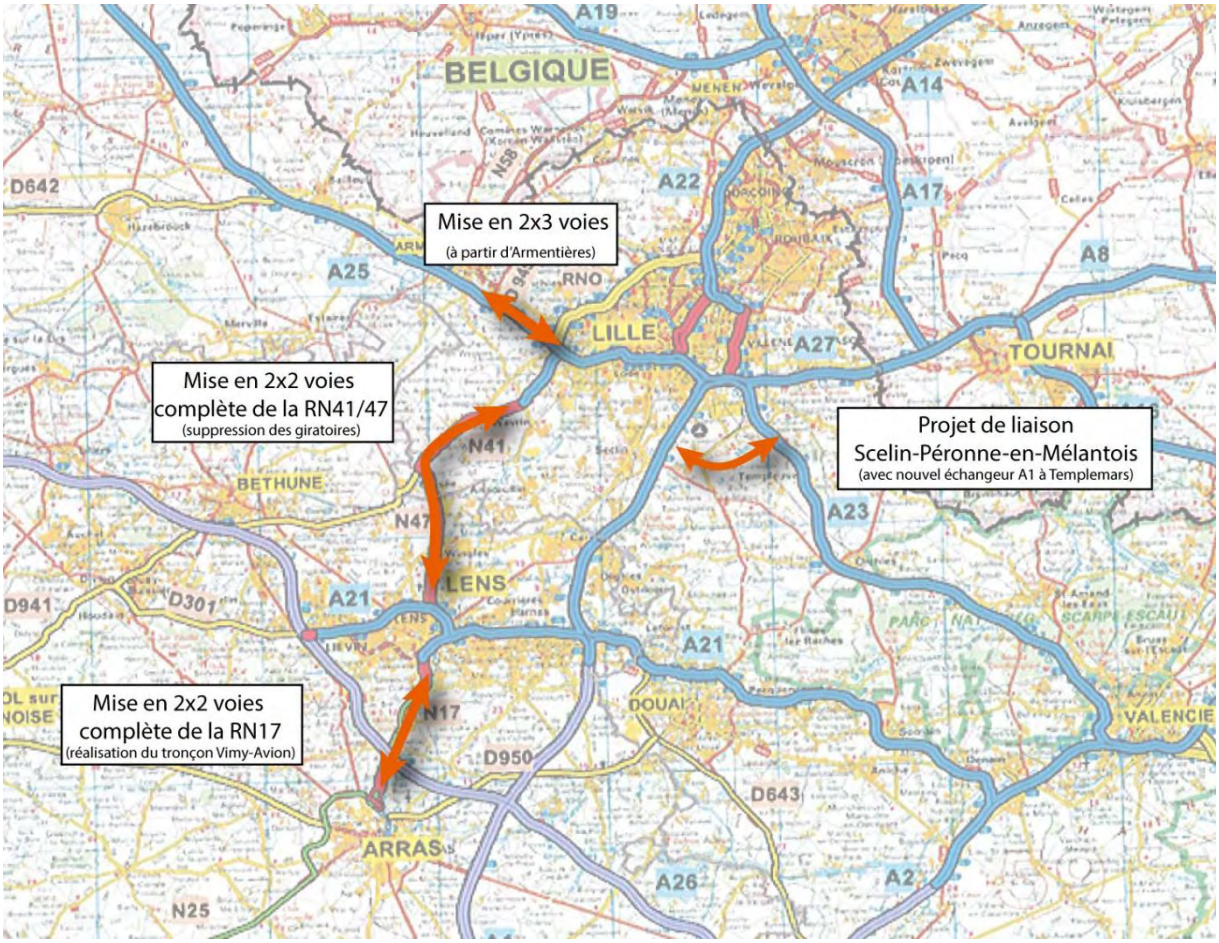
[28] Le périmètre SEVESO est un périmètre de risques technologiques dans lequel il est interdit, au niveau des aléas les plus forts, de construire maison et route à plus de 2 000 véhicules/jour.

Au-delà des projets portés ou prévus par le Conseil Départemental du Pas-de-Calais, l'Etat poursuit la mise en 2x2 voies complète de l'axe Arras-Lens (RN17-RD 917). Après la déviation de Thélus-Vimy en 2012, le tronçon Vimy-Avion sera mis en service en 2017, avec l'objectif d'une finalisation jusqu'à Lens pour 2018-2019.

Bien que situé hors du territoire communautaire, ce projet a néanmoins des impacts sur l'accessibilité du territoire et ses liens avec le territoire du bassin minier.



Plusieurs autres projets routiers sont portés par l'Etat à l'échelle régionale. Ils concourent tous à l'amélioration de l'accessibilité à la métropole lilloise, ce qui permet de renforcer les liens entre Arras et ce premier pôle régional.



6. LES DYSFONCTIONNEMENTS HORS DU CŒUR DE L'AGGLOMERATION

L'ensemble des entretiens et questionnaires réalisés auprès des élus des communes du territoire et des différents partenaires en 2014 a permis de mettre en avant un certain nombre de dysfonctionnements sur le territoire.
En effet, 6 grands types de problèmes apparaissent régulièrement :

- Des circulations avec des vitesses excessives, notamment dans les traversées de village. Cette problématique a été identifiée par les communes d'Acq, Achicourt, Agny, Bailleul-Sire-Berthoult, Boiry-Becquerelle, Boisleux-Saint-Marc, Ecurie, Fampoux, Farbus, Gavrelle, Guémappe, Hénin-sur-Cojeul, Héninel, Maroeuil, Mercatel, Monchy-le-Preux, Neuville-Saint-Vaast, Roclincourt, Saint-Martin-sur-Cojeul, Tilloy-lès-Mofflaines, Wailly, et Wancourt. Certaines communes ont mis en place des aménagements pour faire ralentir les voitures (stops à Willerval, zone 30 à Bailleul-Sire-Berthoult, …) mais un grand nombre de communes (Ecurie, Boiry-Becquerelle,…) sont confrontées à une impossibilité d'intervention lorsqu'il s'agit d'une voie gérée par le Conseil Départemental (qui refuse souvent les aménagements pour des questions de sécurité).

- Le développement de shunts (itinéraires empruntés en alternative à l'itinéraire principal, dans le but d'éviter des points de congestion, mais empruntant souvent des axes secondaires) :

Commune concernée	Axe emprunté	Axe évité
Saint-Nicolas	RD 63 – rue Anatole France Rue Raoul Briquet	Entrée Nord Entrée Nord
Anzin-Saint-Aubin	Chaussée Brunehaut	Rocade nord-ouest
Beaurains	RD 60	A1

- Un trafic poids-lourds important : c'est particulièrement le cas aux abords de la ZI Est, mais aussi dans le centre-ville de Beaurains, d'Agny, sur la RD 260 et dans le centre-ville de Saint-Laurent-Blangy, …

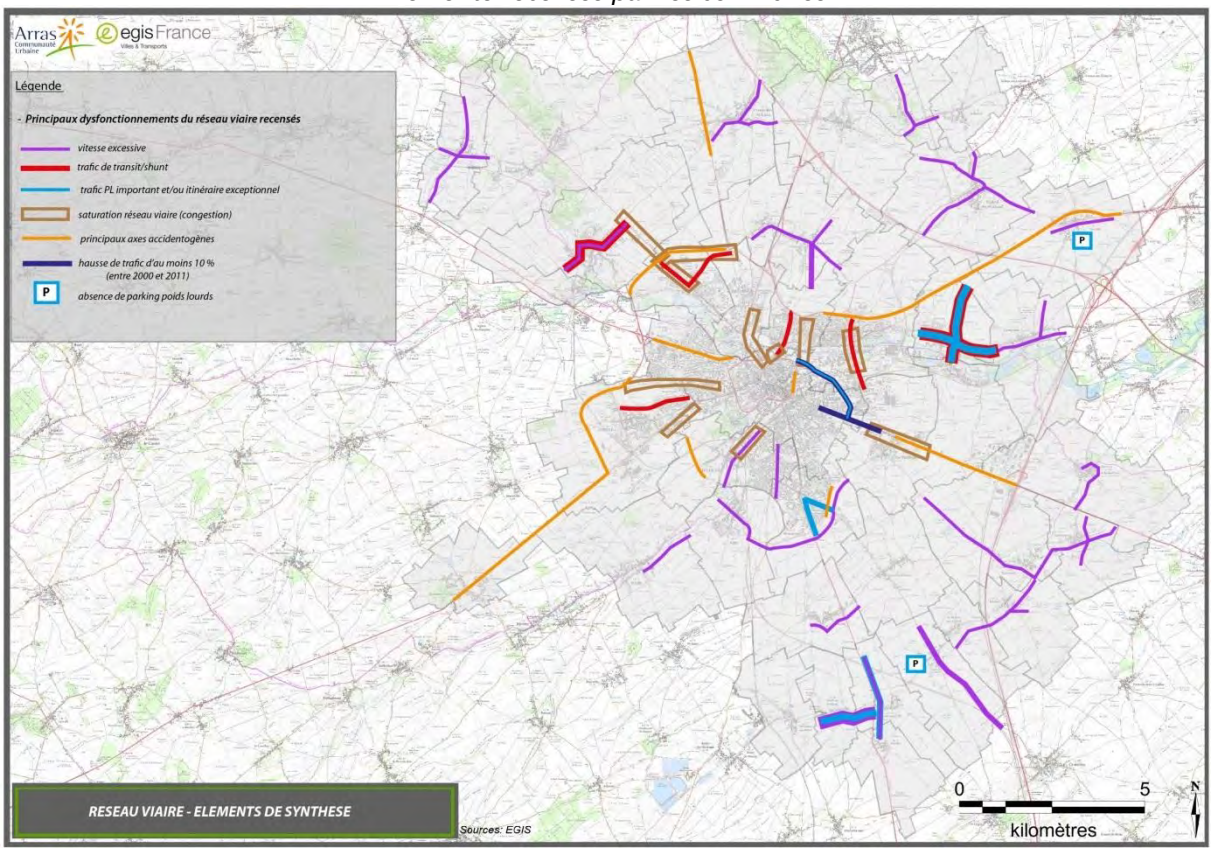
- La saturation du réseau viaire, notamment aux principaux points d'entrée/sortie aux heures de pointe : entrée nord d'Arras, RD917 à Beaurains, carrefours RN25/RD341 et RN25/RD63 à Anzin-Saint-Aubin, rue Salengro à Achicourt, …

- Des axes ressentis comme accidentogènes. Le chapitre suivant, qui aborde l'accidentologie dans la Communauté urbaine d'Arras apporte des précisions sur ce sujet,

- L'absence de parkings Poids Lourds, particulièrement identifié sur la commune de Gavrelle,

- Des problèmes de circulation d'engins agricoles (cf. suite du document).

Eléments recensés par les communes



C. Une accidentologie élevée, témoignant de problèmes de sécurité routière importants

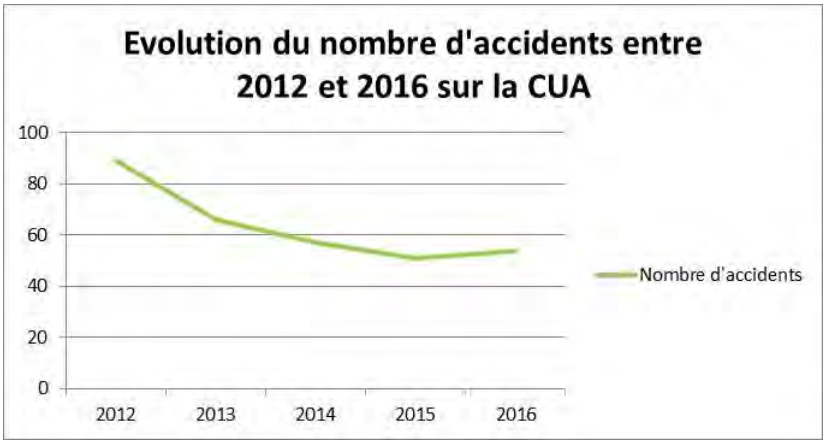
1. LES DONNEES STATISTIQUES

a. Données générales

L'analyse concernant la sécurité routière est réalisée sur la base des données accidents transmises par l'Observatoire Départemental de la Sécurité Routière (ODSR 62).
Globalement, entre 2012 et 2016, 317 accidents ont été comptabilisés sur le territoire de la Communauté urbaine d'Arras.

Année	2012	2013	2014	2015	2016
Nombre **d'accidents**	89	66	57	51	54

Entre 2012 et 2016, l'évolution est à la baisse.



b. Le taux de gravité

	Accidents	Accidents mortels	tué(s)ou blessés hospitalisés
Nb / période étudiée: 01/01/2012 au 31/12/2016	317	14	239

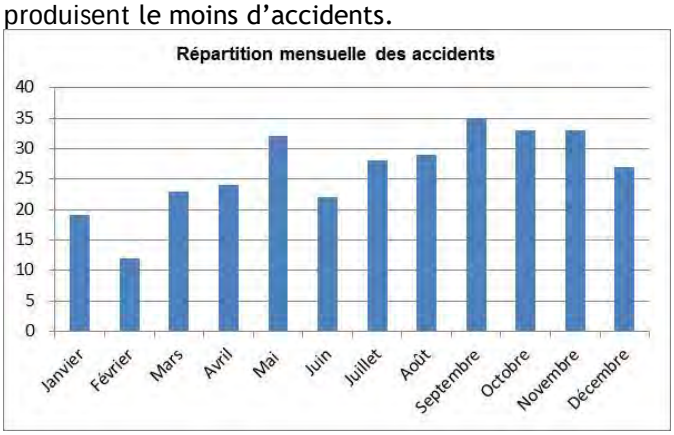
Ces 317 accidents ont induit 421 victimes dont 58,4% ont été hospitalisées et 3,6% ont été tuées.

	Nb	%
Tués	15	3,6
Blessé hospitalisé	246	58,4
Blessé non hospitalisé	160	38,0
Total	421	100,0

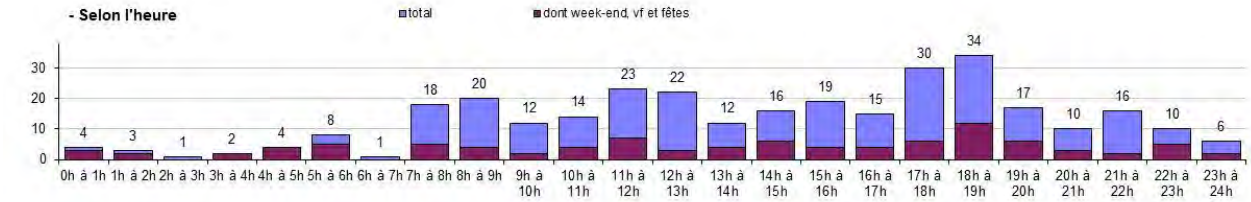
Ces données de base induisent un taux de gravité moyen sur 5 ans de 4,4% (14 tués/317 accidents x 100), qui est un taux équivalent aux moyennes observées nationalement.

c. Répartition mensuelle et horaire des accidents

La répartition mensuelle des accidents est assez variable : les accidents sont les plus nombreux durant les mois de mai, septembre, octobre et novembre. Le mois de février est, quant à lui, le mois où se produisent le moins d'accidents.

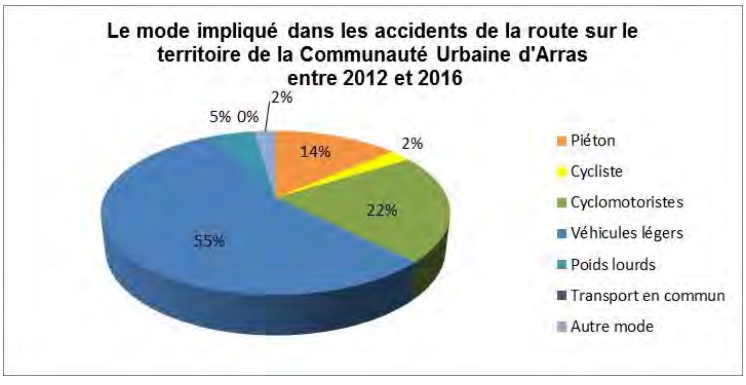


La majorité des accidents a lieu aux heures de pointe du matin et du soir mais également entre 11h00 et 13h00, périodes logiques qui concentrent la majorité des flux sur le territoire (cf. partie III du présent volet).



d. Types de véhicules impliqués

Les véhicules impliqués dans les accidents sont majoritairement des véhicules légers suivis des cyclomotoristes. Les piétons représentent 14% du total des modes impliqués dans les accidents.
Comparativement à la moyenne nationale, le pourcentage de poids-lourds impliqués dans les accidents est important (moyenne nationale en 2014 de 2%).



	Nb	%
Piéton	58	14%
Cycliste	10	2%
Cyclomotoristes	90	21%
Véhicules légers	233	55%
Poids lourds	20	5%
Transport en commun	0	0%
Autre mode	10	2%
Total	421	100

2. LA LOCALISATION DES ACCIDENTS

Les accidents surviennent, entre 2012 et 2016, plus fréquemment en agglomération, zone qui est la plus fréquentée et qui concentrent les différents modes de déplacements (véhicules, cyclos, piétons, ...). Les accidents ont majoritairement lieu hors intersection, mais mes accidents en carrefour représentent tout de même 32% du total.

	Nombre	%
Intersection	103	32%
Hors intersection	214	68%
Total	317	100%

	Nb	%
Agglomération	195	62%
Hors Agglomération	122	38%
Total	317	100%

Certaines communes sont plus accidentogènes que d'autres, mais le nombre d'accidents est proportionnel au trafic observé. En effet, logiquement, il y a beaucoup plus d'accidents à Arras (26 par an en moyenne) qu'à Guémappe ou Willerval où le trafic est bien moins important (1 à 2 accidents en 5 ans). Plusieurs communes rurales n'ont connu qu'un seul accident en 5 ans (Athies, Guémappe, Roclincourt, ...). En s'intéressant au pourcentage de tués et de blessés hospitalisés parmi les victimes d'accidents, il est constaté que les communes ayant peu d'accidents sont celles dont la gravité est la plus élevée : en effet, les communes de Athies et Feuchy ont par exemple eu un seul accident sur la période, mais mortel.
Wancourt, Bailleul, Mont St-Eloi sont les communes rurales les plus accidentogènes, avec une moyenne de 3.5 accidents par an. La présence d'axes routiers très empruntés concoure probablement à ces chiffres.

Le pourcentage de tués et de blessés hospitalisés pour la commune d'Arras s'élève à 44.5% pour 173 victimes ce qui est élevé pour un environnement urbain, avec des vitesses réduites.
Dans une moindre mesure, après Arras qui est la commune la plus accidentogène, les communes de Saint-Laurent-Blangy et de Saint-Nicolas sont les communes dont le nombre d'accidents est le plus important (présence de la RD950 et de la RD917).

Commune	Nombre d'accidents	Nombre de victimes	% tués et Blessés hospitalisés
Arras	132	167	57%
Saint-Laurent-Blangy	41	51	55%
Saint-Nicolas	18	33	76%
Dainville	17	27	52%
Sainte-Catherine	14	20	75%
Achicourt	12	17	53%
Beaurains	10	12	83%
Wancourt	8	13	85%
Anzin-Saint-Aubin	7	11	82%
Bailleul-Sir-Berthoult	6	9	78%
Mont-Saint-Eloi	6	12	75%
Agny	5	7	71%
Gavrelle	5	11	91%
Monchy-le-Preux	5	8	75%
Tilloy-les-Mofflaines	5	5	80%
Neuville-Saint-Vaast	4	8	75%
Maroeuil	3	7	29%
Boisleux-Au-Mont	2	4	50%
Boyelles	2	2	100%
Fampoux	2	4	75%
Feuchy	2	3	67%
Heninel	2	2	100%
Mercatel	2	2	100%
Athies	1	1	100%
Boisleux-St-Marc	1	1	100%
Guemappe	1	1	100%
Neuville-Vitasse	1	2	50%
Roclincourt	1	1	100%
Thelus	1	1	100%
Wailly	1	1	100%

Globalement les axes où le plus d'accidents est relevé, sont :

- La RN25, notamment à Anzin-Saint-Aubin, Dainville et Sainte-Catherine,
- La RD917, notamment à Arras (dont Boulevard Faidherbe), Saint-Nicolas, Sainte-Catherine, Thélus et Roclincourt,
- La RD60, notamment à Achicourt (carrefour rue Pasteur), à Anzin-Saint-Aubin, à Beaurains et Tilloy-lès-Mofflaines (où deux accidents graves ont eu lieu en 2014),
- La RD950, notamment à Gavrelle et Saint-Laurent-Blangy,
- La RD937, notamment à Neuville-Saint-Vaast,
- La RD939, notamment à Arras, Tilloy-lès-Mofflaines, Guémappe et Wancourt,
- La RD266, avenue Winston Churchill à Arras.

3. DES AMENAGEMENTS EXISTENT POUR AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Afin d'améliorer la sécurité routière et limiter le nombre d'accidents, plusieurs types d'aménagements sont mis en place et peuvent prendre des formes très variées :
- ralentisseurs, chicanes, coussins berlinois,
- feux détecteurs de vitesse,
- zones de circulation apaisée (zones 30, zones de rencontre, …)
- radars.
- …

Ces types d'aménagements ont été mis en place dans différents endroits du territoire, dans des objectifs de sécurité, de limitation de la vitesse ou encore d'amélioration de la hiérarchie viaire.
Les cyclistes et piétons sont pleinement concernés par les problématiques de sécurité, que ce soit lors de traversées d'axes dangereux, d'absence de lisibilité des aménagements dédiés ou d'équipements non adaptés (pas d'éclairage urbain, absence de ses vélos, …). Pour plus de détails sur cet aspect, consulter la partie VI du présent volet.

a. Les « zones 30 »

De nombreuses communes ont mis en place des « zones 30 » pour limiter la vitesse en ville et permettre aux modes doux d'être plus en sécurité. Plusieurs secteurs de la ville d'Arras sont notamment couverts par une « zone 30 », dans laquelle les contre-sens cyclables sont autorisés (décret de 2008). Depuis septembre 2016, l'ensemble du centre-ville est en zone 30





Source : Ville d'Arras

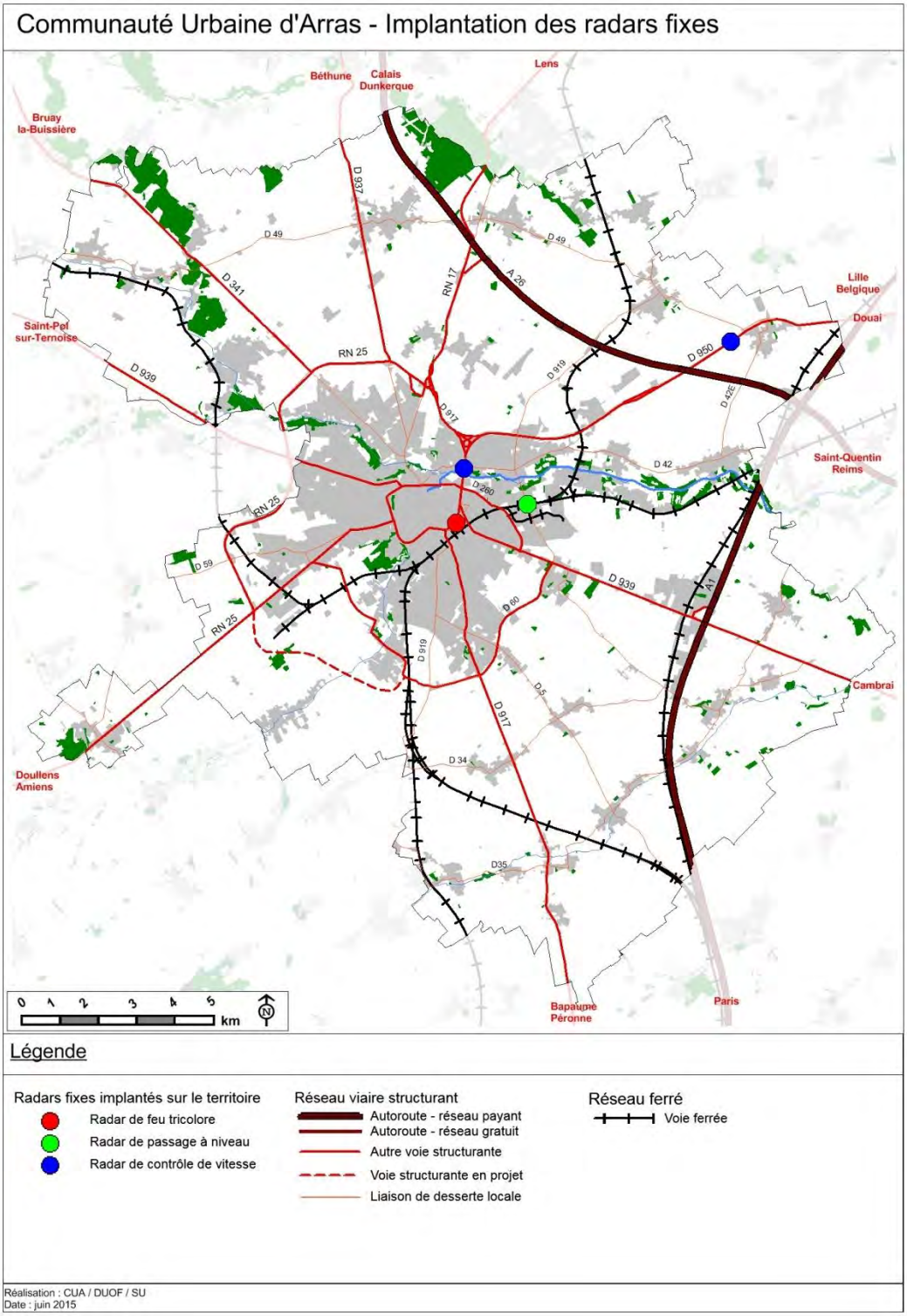
b. Les zones de rencontre

Aménagement encore plus apaisé que la « zone 30 », la zone de rencontre est une zone limitée à 20km/h pour les véhicules, dans laquelle les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. Toutes les chaussées sont également à double sens pour les cyclistes.

L'intérieur de la Citadelle d'Arras est par exemple aménagé en zone 30.

c. Les radars fixes

Il existe plusieurs radars fixes sur le territoire, soit en contrôle de vitesse, soit sur un feu tricolore, ou encore à un passage à niveau.



D. Une offre de stationnement conséquente sur le territoire

La question du stationnement automobile est importante, dans la mesure où la très grande majorité des déplacements des habitants sont effectués en voiture (61%) et que les ménages possèdent en moyenne 1.28 véhicule par logement.
Une politique d'organisation des transports est indissociable d'une politique du stationnement. A ce titre, le stationnement constitue un des principaux leviers d'action en faveur du report modal[29], voire du développement des modes doux puisqu'il est alors possible de partager l'espace de manière plus équilibrée : en effet, s'il devient plus difficile de se stationner en ville ou à proximité de son lieu de travail, les usagers sont plus enclins à utiliser les transports alternatifs tels que les transports collectifs et/ou les modes doux (marche à pied, vélo…) à condition que ces modes de transport soient intéressants, sécurisés et relativement compétitifs.
Cette politique volontariste de contrainte du stationnement peut donc fonctionner si elle est associée à une offre performante en transports collectifs. Cette contrainte peut être exercée soit sur la quantité de places soit sur la durée/coût d'occupation des places et la réglementation.
En centre-ville, il est généralement nécessaire de maintenir une rotation pour faciliter l'accès aux commerces. Il est important d'adopter une démarche veillant à satisfaire les besoins des différents utilisateurs :

- Les résidents ;
- Les actifs ;
- Les « visiteurs » de commerces ou autres.

1. DES PROBLEMATIQUES LIEES AU STATIONNEMENT AUTOMOBILE QUI SE RETROUVENT DANS UNE MAJORITE DE COMMUNES

a. Un grand nombre de parkings publics

L'inventaire du stationnement ouvert au public a mis en évidence que l'offre de parking est assez développée sur le territoire.
La grande majorité des communes dispose à minima d'un espace de parking ouvert au public, généralement accolé à un ou plusieurs équipements (mairie, salle des fêtes, salle de sports, cimetière…). Des poches de stationnement sont également fréquemment aménagées autours des pôles ou linéaires commerciaux.

Au total, environ 46 000 places de stationnement ont été identifiées sur le territoire communautaires, dont :

Places de stationnement public sans barrière	Places de stationnement public avec barrière **restreignant l'accès**	Places de stationnement privé sans barrière	Places de stationnement privé avec barrière **restreignant l'accès**
21 715	1 835	9122	7 401

*Ces chiffres sont des **estimatifs, issus d'un repérage par photo aérienne (2014).***
Ont été comptabilisées uniquement les poches de stationnement de plus de 5 places en communes rurales, 10 places en communes urbaines et 15 places pour Arras.

En vue de développer la mutualisation d'espaces de stationnement, un travail pourrait être mené à minima sur les places de stationnement publiques sans barrières, dont l'accès est donc libre. Les places de stationnement privé sans barrières peuvent également être analysées, en menant un travail fin avec les propriétaires. Les grands espaces de stationnement liés aux surfaces commerciales présentent par exemple un potentiel de mutualisation intéressant.

[29] Report modal : action de passer d'un mode de transport à un autre

b. Des comportements inciviques et du stationnement illicite

Les communes de 1ère couronne et du secteur rural sont avant tout confrontées à des problématiques de stationnement de leurs résidents, avec des ménages de plus en plus multi-motorisés et des besoins en stationnement (notamment sur voirie) de plus en plus importants. Bien que les dysfonctionnements soient ponctuels, ils se traduisent généralement par de nombreux stationnements illicites ou inciviques (stationnement sur trottoir par exemple) qui impactent les modes de déplacements les plus vulnérables (piétons et cyclistes) en pénalisant la continuité et la sécurité des cheminements piétons (dont les personnes à mobilité réduite) et celles des itinéraires cyclables.
Ce type de comportement a été identifié dans la majorité des communes (76%) : Achicourt, Acq, Agny, Athies, Boiry-Becquerelle, Bailleul-Sire-Berthoult, Beaurains, Boisleux-Saint-Marc, Dainville, Fampoux, Farbus, Feuchy, Gavrelle, Hénin/Cojeul, Héninel, Maroeuil, Mercatel, Monchy-le-Preux, Neuville-Saint-Vaast, Roclincourt, Thélus, Wailly, Wancourt, …



Illustration des stationnements résidentiels illicites sur trottoir ou sur les aménagements cyclables qui pénalisent la sécurité et la continuité des cheminements modes doux.

Le stationnement est gratuit pour toutes les communes de la communauté : excepté pour les communes d'Anzin-Saint-Aubin (mise en place d'une zone bleue destinée à favoriser la rotation des places de stationnement liées aux commerces de proximité de la place Jehan Bodel) et d'Arras (zones verte et jaune et implantation de bornes limitant le stationnement à 15 min). Pour assurer le contrôle et le respect de cette réglementation, la commune d'Anzin-Saint-Aubin dispose de 5 Agents de Surveillance de la Voie Publique (ASVP) et celle d'Arras de 10 agents. Les agents d'Arras sont affectés à 50% de leur temps de travail sur d'autres missions que la surveillance et la verbalisation du stationnement[30] et se trouvent en nombre insuffisant pour permettre un contrôle optimal. En effet, alors que les moyennes nationales font état d'une surveillance optimale avec un ratio de 200 à 250 places contrôlées par agent, la moyenne pour les agents arrageois se situe autour de 300 places.
L'absence de police municipale ou d'ASVP sur les autres communes ne permet pas de verbaliser le stationnement illicite ce qui encourage le phénomène.
Pour les personnes à mobilité réduite et usagers de fauteuils roulants PMR et UFR), les aménagements de places spécifiques GIG-GIC[31] restent ponctuels et se concentrent principalement à proximité des principaux pôles générateurs des communes (mairie notamment).

2. LE CENTRE-VILLE D'ARRAS, UN SECTEUR SPECIFIQUE EN MATIERE DE STATIONNEMENT AUTOMOBILE

Le centre-ville d'Arras, du fait de sa configuration et ses usages, présente des caractéristiques et des besoins spécifiques en matière de stationnement. Cette problématique est essentiellement liée aux

[30] Source : Entretien avec le chef de la police municipale d'Arras en 2014
[31] Grand Invalide de Guerre ou Grand Invalide Civil

non-arrageois (visiteurs, travailleurs, touristes, …) puisque 45% de la population d'Arras n'est pas motorisée.

La réglementation du stationnement à l'échelle de la Ville d'Arras se répartit entre l'offre de stationnement gratuite, le stationnement payant (zone verte et zone jaune) et l'offre spécifique de type bornes (stationnement gratuit limité à 15 minutes), l'offre spécifique GIG-GIC, les places réservées aux véhicules de livraisons, les places réservées pour les autocars, les ambulances...

a. Une offre de stationnement gratuite conséquente et bien répartie

Quel que soit le point d'entrée au centre-ville, la commune d'Arras offre d'importantes poches de stationnement gratuites.

- Parkings Crinchon et Boulevard Schuman au nord ;
- Parkings de la Citadelle et du Cours de Verdun à l'ouest ;
- Parkings Bergaigne (1 et 2) et Place de Marseille au sud ;
- Parking Rosati et secteur de la gare à l'est.

Ces poches de stationnement sont situées à proximité immédiate de la ceinture des boulevards arrageois et sont pour la plupart desservies par la navette de centre-ville « ma Citadine ».
Il faut noter que le parking Bergaigne 2, qui constitue une importante poche de stationnement à l'échelle de la Communauté urbaine d'Arras et est fortement utilisé quotidiennement (notamment pour les personnes utilisant le train), est implanté sur un terrain appartenant à la SNCF. Son devenir pourrait donc être interrogé à moyen terme si la SNCF souhaitait optimiser différemment son foncier.

Ces parkings sont complétés par plusieurs axes et secteurs gratuits, tels que :

- Boulevard Schuman (130 places) ;
- Rue d'Amiens (140 places) ;
- Boulevard Crespel (280 places).

Parkings ou place	Nombres de places
Crinchon	340
Ancien Rivage	110
Rosati	225
Bergaigne 1	250
Bergaigne 2	170
Pl. de Marseille	150
Citadelle	500
Cours de Verdun	330
Pl. Victor Hugo	120

Au total, il est dénombré près de 4 000 places gratuites à l'échelle du secteur du centre-ville (parkings et voirie), soit une surface d'environ 10 hectares (environ 6 fois la superficie de la Grand' Place d'Arras).

Rappel :
La loi de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropole (2014), via son article 62 renvoie dorénavant la politique du stationnement payant sur voirie à l'article L.2333-87 du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT) et aux pouvoirs du conseil municipal ou de l'Autorité Organisatrice des Transports Urbains (AOTU), en lieu et place de ceux du maire. Le conseil municipal ou l'organe délibérant de l'Etablissement Public de Coopération Intercommunale peut dorénavant instituer une redevance de stationnement, compatible avec les dispositions du plan de déplacements urbains.
Les avancées sont importantes, car elles permettent une vraie politique en matière de stationnement payant au niveau intercommunal, permettant d'intégrer le stationnement payant sur voirie dans la mobilité globale.



Exemple de parkings gratuits : Crinchon et Parking de la Citadelle

b. Une offre de stationnement payante variée

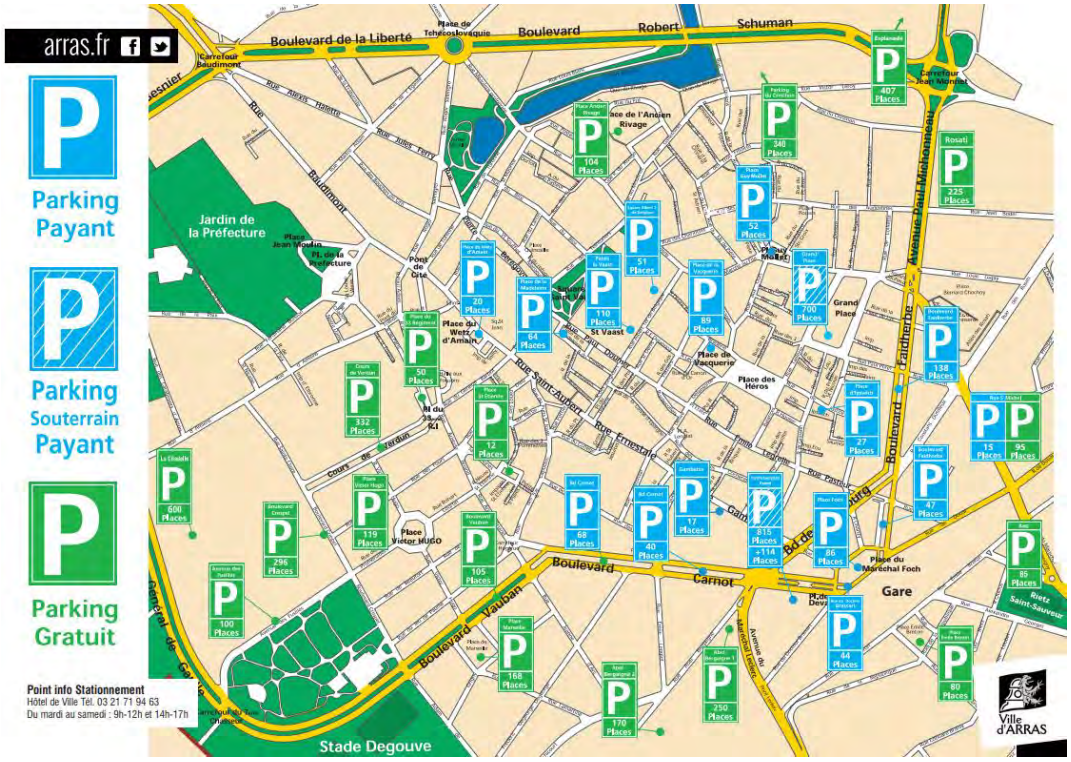
Le stationnement payant est réparti entre le stationnement de surface (voirie et parkings de surface) et les parkings souterrains.

Le stationnement de surface est payant du lundi au samedi entre 9h et 12h et de 14h à 18h. Il se décompose de la façon suivante :

- Les parkings de surface,
- Une zone verte pour du stationnement de longue durée (jusqu'à 4€ la journée et un tarif résident),
- Une zone jaune pour du stationnement de courte et moyenne durée (2 h maximum + 30 minutes gratuites une fois par jour par carte).

	Voirie		**Parkings de surface**		
	Zone Jaune	Zone Verte	Palais Saint Vaas	Arrazi	Rue du Docteur Brassart
Offre	**1 215 places**	**1 016 places**	**110 places**	**114 places**	**54 places**
30 min	1,50 €	1,00 €	-	-	-
1h	2,00 €	1,50 €	1,40 €	1,10 €	1,50 €
2h	4,00 €	2,00 €	-	-	-
Tarif journée	-	4,00 €	-	-	-
Abonnement mensuel	-	-	48 €	46 €	-

Offre de stationnement payante et tarifs à l'échelle de l'hyper centre d'Arras (stationnement de surface)



Localisation des parkings su le centre-ville d'Arras

L'offre en stationnement payant est complétée par 2 parkings souterrains, qui présentent une tarification identique :

- Parking souterrain du Centre Européen (815 places) ;
- Parking souterrain Grand'Places (700 places).

Le parking souterrain de la Grand' Place a fait l'objet de travaux récents de réhabilitation et d'équipement en ascenseurs, permettant d'améliorer l'accessibilité des personnes à mobilité réduite.

	Parkings souterrains	
	Centre Européen	**Grand'Place**
Offre	815 places	700 places
30 min	-	-
+10 min	0.20 €	0.20 €
Forfait 24h	12 €	12 €
Abonnement mensuel 7h-20h	49 €	49 €



Ville	Places payantes/1000 hab (pop ville centre)
Reims	33
Quimper	34
Beauvais	35
Amiens	47
St-Etienne	48
Limoges	49
Belfort	53
Douai	53
Clermont-F	55
Tarbes	59
Roubaix	65
Angers	67
La Rochelle	69
Metz	79
Arras	**97**
Bayonne	99
Valenciennes	100
Rodez	108

Parking souterrain Grand' Place

Au total, près de 4 000 places payantes sont dénombrées à l'échelle du secteur du centre-ville (parkings et voirie). Cette offre est relativement conséquente et supérieure aux ratios observés sur les villes françaises de taille similaire ou légèrement supérieure.

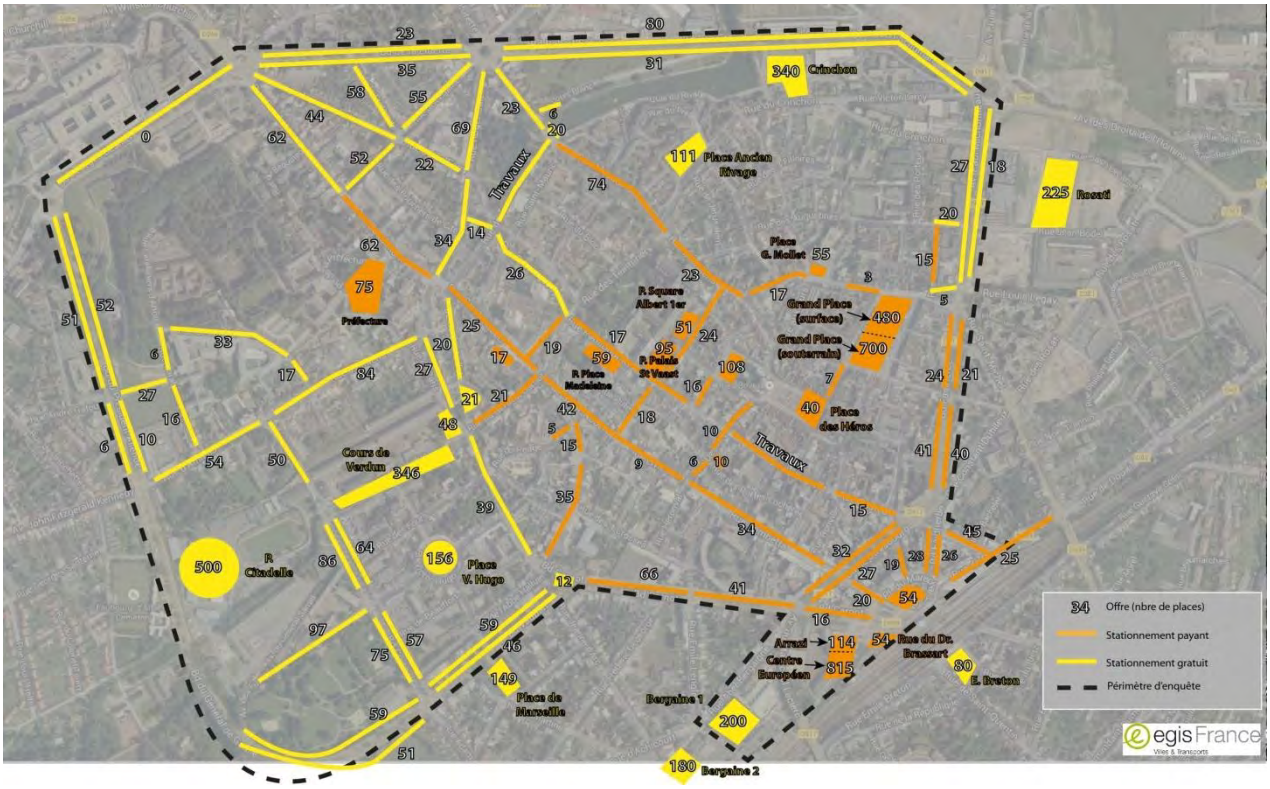
Plusieurs panneaux d'informations sont implantés à proximité de ces parkings souterrains pour informer en temps réel les usagers sur le nombre de places disponibles et les orienter vers ces parkings.



Panneaux d'informations en temps réel

Cette carte présente la localisation des principales zones de stationnement (gratuites et payantes) à l'échelle du centre-ville d'Arras. L'offre est plutôt bien répartie géographiquement, à l'exception du secteur nord-est, un peu moins dense.

Centre-ville d'Arras : enquêtes de stationnement - offre et réglementation


Offre (nbre de places)
Stationnement payant
Stationnement gratuit
Périmètre d'enquête
egis France
Travaux
Travaux
Préfecture
Cours de Verdun
Place V. Hugo
Place de Marseille
Grand Place (surface)
Grand Place (souterrain)
Place des Héros
Place Ancien Rivage
Place G. Mollet
R. Square Albert 1er
R. Palais St Vaast
R. Place Madeleine
Arrazi
Centre Européen
Rue du Dr. Brassart
E. Breton
Bergaine 1
Bergaine 2
Crinchon
Ricard
R. Citadelle

L'Enquête Ménages Déplacements a montré que les personnes se rendant dans le centre-ville d'Arras en voiture se garent à parts égales en voirie ou en parking aménagé. En revanche, la majorité des personnes se garent sur du stationnement payant, ce qui ne met pas en évidence l'attractivité du stationnement gratuit par rapport au coût d'un stationnement payant.

Lieu de stationnement au centre d'Arras				
Lieu	gratuit	payant		total
En voirie	9 495	18 337	66%	27 832
En parking aménagé	12 686	15 269	55%	27 955
Autre (garage privatif, parking travail,…)	3 514	1 222	26%	4 736
Total	**25 695**	**34 828**	**58%**	**60 523**

c. L'**offre spécifique**

En complément à cette offre gratuite et payante, le centre-ville d'Arras compte près 200 emplacements spécifiques.

Ainsi, près de 50 places sont équipées de bornes de stationnement gratuit de courte durée (quinze minutes), principalement le long des boulevards et en hypercentre. Ces dispositifs apportent une plus grande souplesse au stationnement de centre-ville car ils proposent de nouvelles solutions aux commerçants et consommateurs et sont particulièrement adaptés pour des achats rapides à destination des commerces de proximité. Une fois les 15 minutes écoulées, le véhicule est considéré en infraction et le dispositif contacte la police municipale d'Arras.



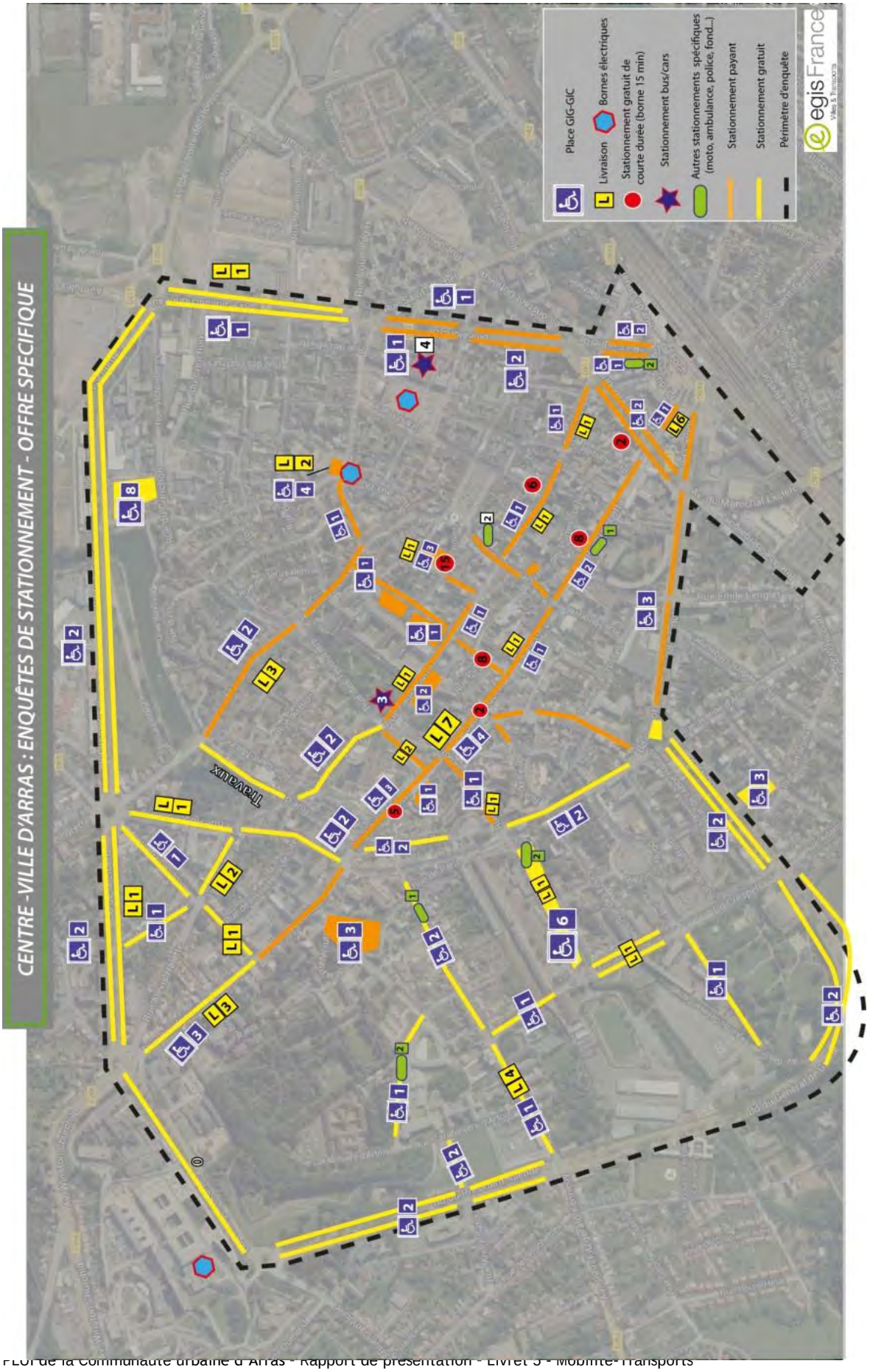
Places équipées de bornes de stationnement gratuit de courte durée (Bd. De Strasbourg)

Près de 90 places sont réservées au stationnement des personnes en situation de handicaps, près de 40 places de livraisons ont été recensées et 7 emplacements sont spécifiquement réservés aux cars. Ces derniers emplacements ne sont pas forcément satisfaisants car leur longueur est parfois insuffisante (cars qui débordent sur la voirie) et on ne trouve pas de sanitaire à proximité.

8 places sont réservées aux taxis au droit du pôle gare d'Arras. Situées devant le parvis de la gare, leur accès est réservé uniquement aux sociétés de taxis et artisans. Ces places sont à ce titre protégées par un système de barrières.

Enfin, le territoire compte une aire de stationnement de camping-cars, aménagée par la Communauté urbaine d'Arras sur un parking à proximité d'Artois Expo (mis à disposition par la Chambre de Commerce et d'Industrie).

	GIG-GIC	Livraison	Bornes 15 min	Bus/cars	Autres	Remarques
Bd de la Liberté	2	1				
Bd Robert Schuman	2					
Parking du Crinchon	8					
Av. Paul Michonneau	1	1				
Bd Faidherbe	6			4	2	2 places VL réservées pour arceaux vélos et motos
Rue Emile Legrelle	1	1	6			
Parking Rue des Portes Cochères	1				2	2 places réservées-Police
Rue Paul Doumer	1	1		3		
Parking Place Madeleine	2					
Rue P. Bérégovoy	2					
Rue Roger Salengro	2	1				
Rue Beaudimont	3	3				
Rue de la Fraternité	1					
Rue de l'Egalité	1					
Rue Maître Adam		1				
Rue Jules Ferry		2				
Rué Méaulens	2	3				
Rue du Marché au File	1					
Parking Place Guy Mollet	4	2				
Parking Place de la Vacquerie	3	1	15			
Bd de Strasbourg	2		2			
Rue Gambetta	3	6	8		1	1 place transport de fond
Rue Ernestale	1	1				
Place du Théâtre			8			
Rue Saint Aubert	1	7	7			
Rue des Agaches		2				
Rue Albert 1er de Belgique	1					
Parking Palais Saint-Vaast	1					
Bd Carnot	3					
Rue Aristide Briand	2					
Rue du Général Barbot	1	1				
Parking Place du Wetz d'Amain	1				1	1 place Ambulance
Rue du 29 Juillet	1					
Parking Place du 33ème Régiment					2	2 pkaces VL réservées pour les motos
Parking Cours de Verdun	6	1			2	2 places Vétérinaire
Bd Vauban	2					
Place Marseille	3					
Bd Crespel		1				
Bd Du Général de Gaulle	2					
Av des Fusillés	1					
Bd du Président Allende	2					
Rue d'Amiens	3	4			1	1 place Ambulance
Rue Sainte-Claire	1					
Rue de l'Ecole Normale	2					
Rue de la Paix	1				2	2 places de dépose-minute
Parking Place de la Préfecture	3					
TOTAL	**86**	**40**	**46**	**7**	**13**	


CENTRE -VILLE D'ARRAS : ENQUÊTES DE STATIONNEMENT - OFFRE SPECIFIQUE
Place GIG-GIC
Livraison
Bornes électriques
Stationnement gratuit de courte durée (borne 15 min)
Stationnement bus/cars
Autres stationnements spécifiques (moto, ambulance, police, fond...)
Stationnement payant
Stationnement gratuit
Périmètre d'enquête
egis France
Ville & Transports
Tréveux

d. L'enquête d'occupation

L'enquête d'occupation permet de mettre en évidence les éventuels problèmes de saturation de l'offre de stationnement, les secteurs où la pression en demande de stationnement est supérieure à l'offre, …

Cette enquête s'est déroulée le jeudi 27 Mars 2014 sur près de 5 200 places de stationnement. 3 passages ont été organisés. A chacun de ces passages, l'ensemble des véhicules en stationnement ont été comptabilisés :

- Un passage à 06h00 destiné notamment à mesurer la demande en stationnement des résidents ;
- Un passage à 12h00 : période où le stationnement est gratuit ;
- Un passage à 15h00 : période qui permet de mesurer la pression en stationnement liée aux activités économiques (commerces, actifs…).

- <u>Enquête d'occupation à 06h00</u>

A 6h00, l'occupation des places est faible sur la quasi-totalité du périmètre d'enquête. De nombreux secteurs présentent ainsi d'importantes réserves de capacités (taux d'occupation inférieur à 50%). Cela sous-entend que l'offre de stationnement est globalement adaptée aux besoins des résidents.

Quelques secteurs sont néanmoins saturés, notamment là où le stationnement est gratuit : place de l'Ancien Rivage par exemple (à noter que ce secteur est resté constamment saturé lors de la journée d'enquête avec un taux d'occupation supérieur à 95% lors des 3 passages).





Place de l'Ancien Rivage : un secteur saturé toute la journée

- Enquête d'occupation à 12h00

A midi, la majorité des voies et parkings gratuits est saturée (taux d'occupation supérieur à 95%), à l'exception des parkings Crinchon (taux d'occupation de 51%) et de la Citadelle qui disposent d'importantes réserves de capacité.
Les axes qui concentrent les commerces et la restauration présentent d'importants taux d'occupation lors de la pause déjeuner : rue Saint-Aubert, secteur gare, boulevard de Strasbourg, ….
Le stationnement est en effet gratuit entre 12h et 14h et incite les automobilistes à utiliser leurs véhicules. Lors de ce relevé, plusieurs stationnements illicites ont ainsi été observés sur ces secteurs (stationnement en double file notamment).

En lien avec la présence importante de restaurants, le secteur des deux Places doit également faire face à une forte demande en stationnement : le parking de la place des Héros est saturé alors que la Grand Place connaît son pic de fréquentation (avec plus de 300 véhicules en stationnement sur ce secteur et un taux d'occupation de 64%).



- Enquête d'occupation à 15h00

A 15h00, la demande en stationnement est la plus forte de la journée, avec un taux général d'occupation à l'échelle du périmètre d'étude de 88%.

	ENSEMBLE PERIMETRE D'ENQUETE			
	Offre	Occupation 06h00	Occupation 12h00	Occupation 15h00
Nombre de Places occupées	5 174	1 966	4 505	4 551
Taux d'occupation	-	38,0%	87,1%	88,0%

A cette période de la journée, la totalité des poches de stationnement gratuites est sur-occupée (seul le parking de la Citadelle est sous utilisé). La pression en stationnement est extrêmement forte sur le secteur du pôle administratif (où se concentrent le Conseil Départemental du Pas-de-Calais, la Préfecture, la Caisse Primaire d'Assurance Maladie, l'URSSAF …).
Le secteur de la gare connaît une pression moins forte (excepté les parkings Bergaine qui restent saturés toute la journée), tout comme les Places qui présentent à nouveau des réserves de capacités.
Les boulevards doivent également absorber une plus forte demande en stationnement, notamment sur les secteurs gratuits (Boulevard de la Liberté, Avenue Paul Michonneau, Boulevard Vauban et une partie du Boulevard Schuman).



Dans les secteurs où la pression en stationnement est la plus forte, de nombreux stationnements illicites ont été observés : stationnement sur trottoir, sur les points d'arrêt, sur les itinéraires cyclables….

3. LE STATIONNEMENT PRIVE

Le stationnement privé est plutôt conséquent, notamment celui lié à l'habitat. En effet, les règles des documents d'urbanisme (Plans Locaux d'Urbanisme ou Plans d'Occupation des Sols) imposent généralement un nombre de place minimum par logement fixé à 2, à réaliser sur emprise privée.

Certains secteurs sont néanmoins pénalisés par un manque d'offre, notamment dans les secteurs centraux historiques où le bâti ancien ne dispose pas de garage. Le stationnement résidentiel se reporte alors sur l'espace public, pouvant générer une saturation, des conflits d'usage (notamment avec les piétons quand le stationnement empiète sur les trottoirs) et de la pollution visuelle.

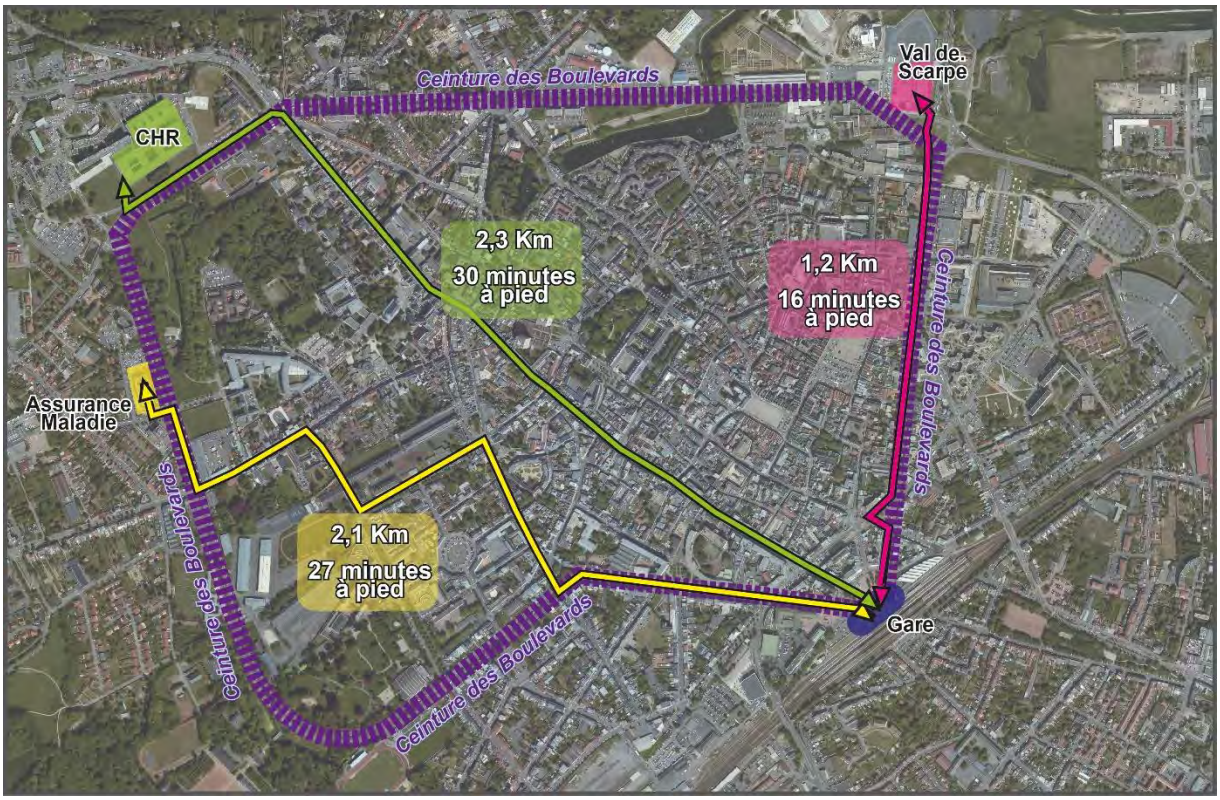
Concernant l'activité et les zones commerciales, les zones périphériques sont plutôt mieux dotées en stationnement privé du fait d'espaces plus conséquents sur les emprises privatives.
A l'inverse, les commerces ou activités en zones urbaines peuvent rencontrer des problèmes de stationnement pour les employés ou la clientèle, lorsque leur parcelle ne leur permet pas d'avoir une offre suffisamment importante.

4. ELEMENTS DE SYNTHESE CONCERNANT LE STATIONNEMENT

Les enquêtes réalisées dans le cadre de ce diagnostic, les entretiens, les questionnaires et l'audit stationnement réalisé en 2009 pour la ville d'Arras ont fait ressortir les éléments de synthèse suivants :

- Le stationnement est une problématique qui touche une forte majorité des communes de l'agglomération : pour rappel, 76% des communes interrogées lors des questionnaires sont confrontées à cette problématique (saturation des places de stationnement, stationnements illicites et comportements inciviques…). Les communes doivent en effet faire face à une motorisation de plus en plus forte des ménages, qui stationnement leurs véhicules sur l'espace public.
- La ville d'Arras compte tenu de son attractivité est également confrontée à cette problématique. Les enquêtes ont démontré que :
    - Le centre-ville et le secteur de la gare sont globalement saturés ;
    - A l'inverse, en périphérie, plusieurs parkings présentent d'importantes réserves de capacité tout au long de la journée (Crinchon, Citadelle voire Rosati) ;
    - La saturation s'explique par une présence très forte de stationnements de longue durée liée aux résidents et migrants (actifs) : la pointe d'occupation a été atteinte lors du relevé de 15h00 avec un taux général d'occupation à l'échelle du périmètre enquêté proche de 90% ;
    - 2 parkings en ouvrage aux capacités importantes existent dans l'hyper-centre-ville (plus de 1 500 places) mais ils sont saturés et présentent une part très importante d'abonnés : 86% d'abonnés pour le parking Grand Place et 98% pour le parking du Centre Européen. Cette (sur)représentation des abonnés entraîne un report massif de la demande en stationnement vers la voirie et les parkings de surface ;
- La Ville d'Arras dispose d'un jalonnement dynamique des principaux espaces de stationnement, mais ces parkings présentent peu de réserves de capacité, ce qui limite l'efficacité générale du système ;
- L'offre gratuite de stationnement reste conséquente aux portes de l'hyper centre d'Arras (près de 4 000 places) et l'offre payante n'est pas assez dissuasive, ce qui favorise le stationnement des migrants et qui n'encourage pas au développement des modes alternatifs ;
- Les effectifs de surveillance d'Arras sont insuffisants pour permettre un contrôle régulier du respect de la réglementation ;
- Le secteur Gare/Université qui présente un niveau de saturation important liés aux usagers de la gare et des établissements d'enseignement supérieur, entraînant des conflits d'usages avec les résidents de ce secteur ;
- Il n'existe pas de parc relais en périphérie d'Arras, les parkings existants sont trop près du centre-ville pour permettre un report modal vers les transports en commun, à l'exception de la Citadine ;
- La place de la voiture pose de multiples interrogations sur l'aménagement de l'espace public et sur la place donnée aux modes alternatifs (partage de l'espace public). En effet, plus de 5 200 places de surface ont été enquêtées (voirie et parkings de surface) : soit au final plus de 5 hectares bitumés exclusivement réservé à la voiture dans un secteur d'hyper centre où subsistent de nombreuses richesses (historique, culturelle) et un potentiel important pour encourager les

modes doux compte tenu de la taille du centre-ville : moins de 2 kms entre le pôle hospitalier et la gare pour traverser la ville du nord-ouest au sud/est, soit un peu moins de 30 minutes à pied.

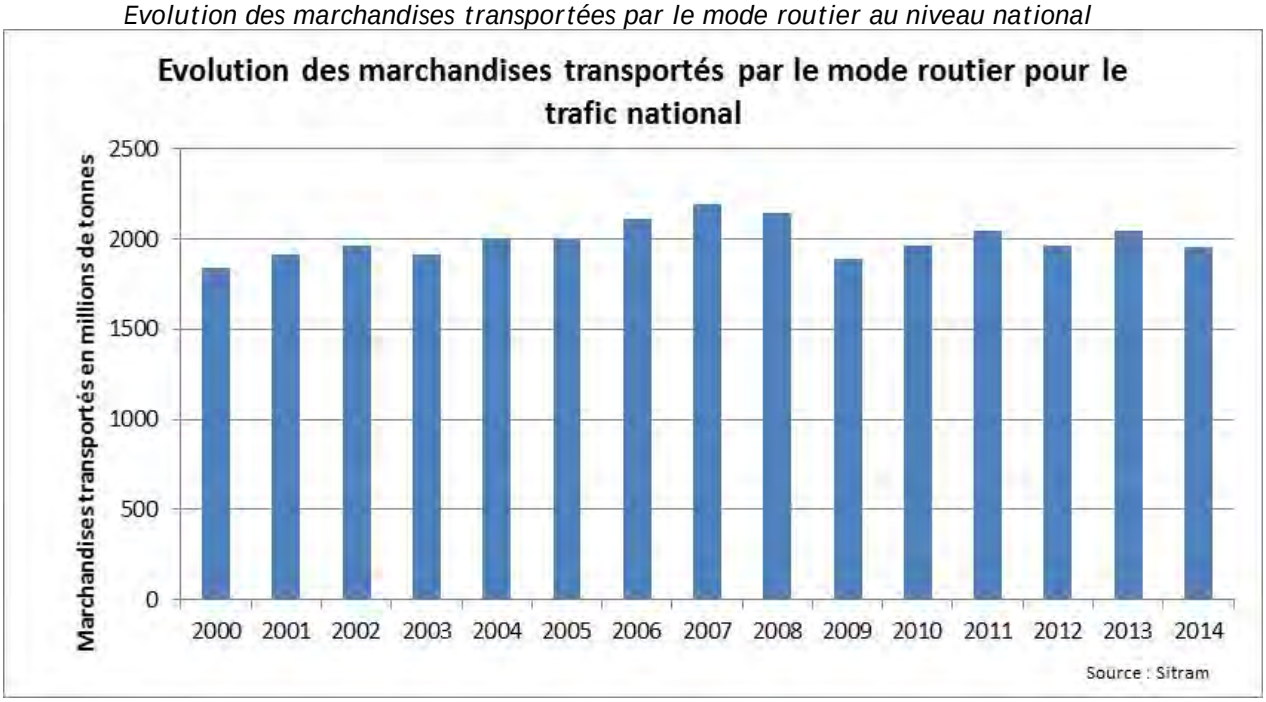


E. Des problématiques spécifiques liées au transport de marchandises, de livraisons et aux déplacements agricoles

1. L'EVOLUTION DU TRAFIC DE MARCHANDISES AU NIVEAU NATIONAL

Au niveau national, le transport de marchandises a connu une baisse marquée en 2008 lors de la crise économique, mais aussi en 2012.

Evolution des marchandises transportées par le mode routier au niveau national

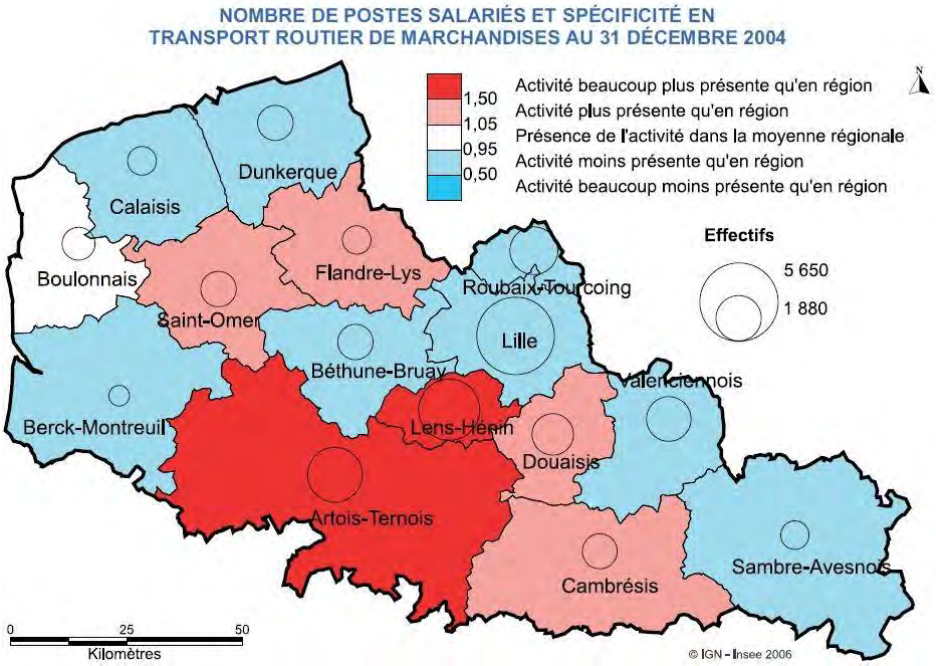


Source : STIRAM

Ce constat national est également présent dans le Nord Pas-de-Calais, mais avec des baisses plus importantes. Ces baisses sont avant tout structurelles mais les différentes contraintes énergétiques et environnementales devraient inciter à une meilleure optimisation et mutualisation du trafic de marchandises.

2. LES SPECIFICITES DU TERRITOIRE ARRAGEOIS

Le territoire arrageois a développé depuis plusieurs années une activité importante de logistique, qu'elle soit en fonction propre ou liée à une entreprise productive du territoire.



Source : INSEE 2006

Les entreprises de logistique sont positionnées le long de l'A1 et de l'A26, corridors structurants à l'échelle de l'Europe de l'Ouest.

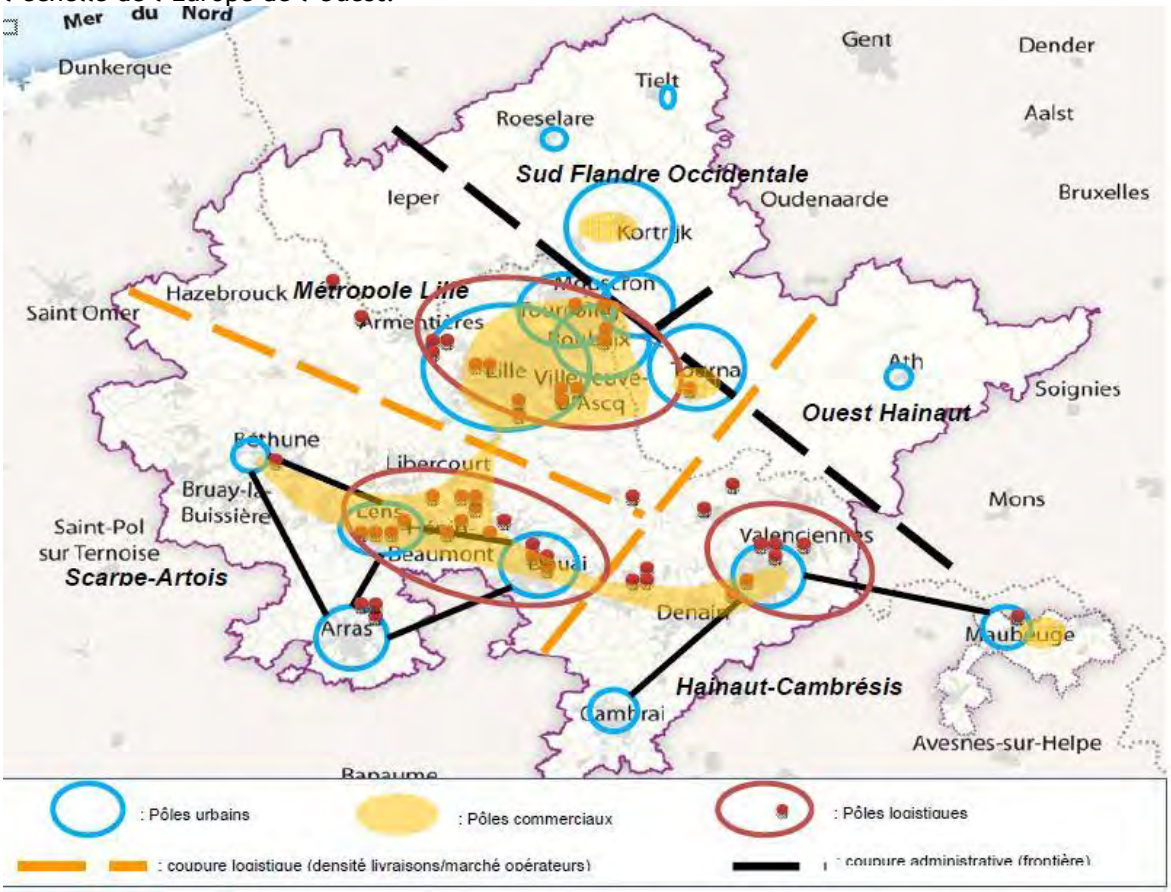


FIGURE 80 : UNE MULTIPOLARITE DES IMPLANTATIONS, *SOURCE JONCTION*

Transport de marchandises par la route dans le Nord-Pas-de-Calais en 2012

en %

	2012 (p) (millions de Tonnes-Kilomètres transportés)	Évolution annuelle	Évolution annuelle moyenne sur 5 ans (1)
Nord-Pas-de-Calais			
Entrées dans la région	5 258,5	-11,2	-7,5
Sorties de la région	5 725,7	-20,0	-8,9
Intérieur de la région	3 684,3	-5,9	-1,7
Total	**14 668,5**	**-13,7**	**-6,8**
France métropolitaine	254 621,1	-7,9	-4,9

p : données provisoires.
(1) : taux d'évolution annuel qu'aurait connu le transport de marchandises si l'évolution avait été la même pour chaque année de la période de 5 ans considérée.
Champ : hors transport international.

Source : SOeS, Enquête Transport routier de marchandises.

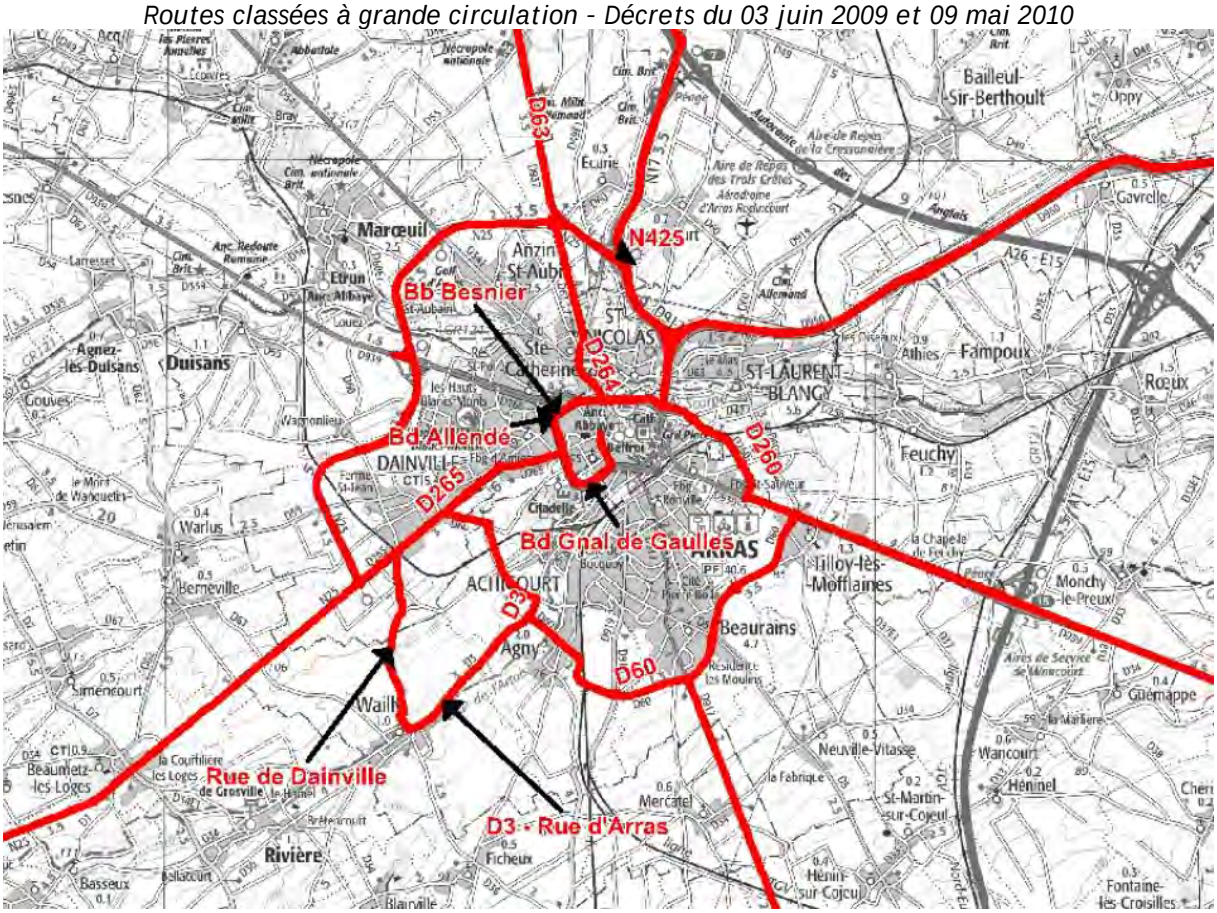
Devant l'importance de cette fonction, une enquête a été réalisée en 2014 auprès de différentes entreprises du territoire afin de quantifier les flux à l'échelle de la Communauté urbaine d'Arras.
Les résultats ont mis en évidence une importance des déplacements motorisés dans les livraisons et expéditions de marchandises. L'acheminement des marchandises sur les 25 derniers kilomètres est par exemple réalisé à 76% en poids-lourds. Aucune des entreprises ayant répondu n'utilise le fer pour ses acheminements ou expéditions et seule une entreprise interrogée envisage d'éventuellement utiliser la voie d'eau.
Ces résultats mettent en évidence la prédominance du transport de marchandise par la route (poids-lourds ou véhicules utilitaires), ce qui a des impacts importants :
- sur la qualité de l'air et les émissions de gaz à effet de serre sur le territoire,
- sur la congestion de certains axes routiers (pénétrantes urbaines, entrée nord d'Arras, accès aux zones d'activités, …),
- sur les habitants (nuisances sonores, qualité de l'air, risques liés aux transports de matières dangereuses, …).

Pour plus de détails concernant la filière logistique dans l'économie locale, se reporter au volet « Economie » de l'état des lieux du territoire.

3. LES CONVOIS EXCEPTIONNELS

Sur plusieurs axes, correspondant aux voies classées « à grande circulation », les convois exceptionnels sont autorisés.
Il s'agit des pénétrantes principales, des pénétrantes urbaines, du contournement mais aussi d'une partie des boulevards urbains. Ce classement n'est pas sans conséquences sur le calibrage de la voirie, ses nuisances sonores, …

Routes classées à grande circulation - Décrets du 03 juin 2009 et 09 mai 2010



Source et réalisation : Direction Départementale des Territoires et de la Mer 62 - mai 2013

4. LA LOGISTIQUE URBAINE

La logistique urbaine reprend l'ensemble des flux qui sont générés par les activités « urbaines », à savoir les besoins des résidents et les besoins de l'activité tertiaire.
Des enquêtes nationales ont pu montrer quelques grandes généralités telles que :

- La logistique urbaine représente 9 à 15% des déplacements de véhicules d'une agglomération ;
- 50% des mouvements sont réalisés en compte propre (propriétaire de la marchandise) ;
- 50% des mouvements sont réalisés à l'aide de Véhicules Utilitaires Légers (VUL) ;
- 33% des mouvements sont générés par une activité commerciale ;
- Le ratio s'élève à environ une opération par emploi par semaine ;
- 75% des stationnements illicites se font en double file.

En termes de stationnement, une enquête lilloise (2010) a mis en évidence que globalement les temps nécessaires pour effectuer une livraison s'étendent entre 5 et 30 minutes.
En dehors du transport de marchandises du particulier pour ses besoins propres, les collectivités tentent depuis plusieurs années d'organiser les livraisons afin qu'elles minimisent les impacts sur la voirie, particulièrement en heure de pointe.

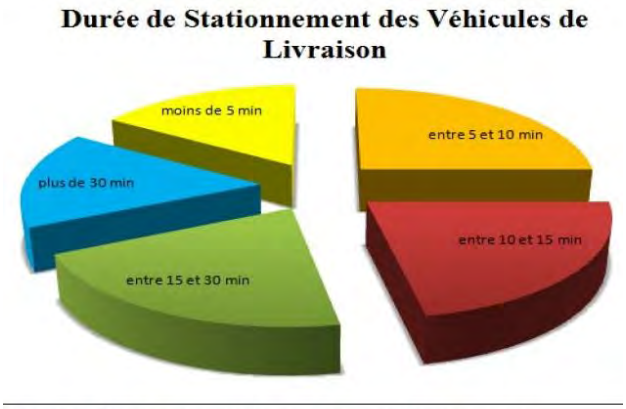


FIGURE 81 : DUREE DE STATIONNEMENT, *SOURCE PDU 2010 LILLE METROPOLE*

Sur Arras, cela se matérialise par la création de 40 places dédiées aux livraisons, dont 10 sur l'axe commerçant Baudimont – Saint-Aubert – Gambetta. Ces places accompagnent la réglementation qui stipule que les livraisons doivent s'effectuer avant 11h et utiliser un espace de stationnement dédié.
Néanmoins, comme dans de très nombreux centres villes, ces espaces ne sont pas toujours respectés et les professionnels estiment qu'ils ne sont pas toujours bien positionnés. Dès lors, il est régulièrement identifié des situations conflictuelles, tels des arrêts en double file, du stationnement sur trottoir, … Malgré tout, les dysfonctionnements sont limités, concentrés en certains secteurs ciblés et pénalisent peu les déplacements en centre-ville.



Exemples de dysfonctionnements liés à la logistique urbaine

Il est à noter que la Ville d'Arras a mené un projet de Centre de Distribution Urbain pour les livraisons en centre-ville, mais celui-ci fut abandonné.
Un Centre de Distribution Urbain est un équipement logistique destiné à organiser la circulation des marchandises, visant à décongestionner les zones urbaines denses en y optimisant les transports de marchandises. Ces points permettent de réceptionner, tirer et réexpédier les marchandises, qui sont prises en charge par un exploitant unique pour la desserte urbaine[32].
Le diagnostic réalisé sur Arras avait mis en évidence que la problématique sur Arras ne nécessitait pas la mise en place d'un centre de distribution urbain, qui est un dispositif lourd à mettre en œuvre, devant s'appuyer sur de nombreux dysfonctionnements pour être véritablement optimisé. Les problèmes identifiés n'étaient pas suffisamment importants pour nécessiter la mise en place de cet outil.

5. UN PROJET QUI IMPACTERA LE TRANSPORT DE MARCHANDISES DU TERRITOIRE, LE CANAL SEINE-NORD

a. Objectifs du projet

La liaison Seine-Nord Europe (ou Seine-Escaut) est un projet visant à relier par un nouveau canal à grand gabarit le port du Havre au Benelux. Pour cela, un nouveau tronçon de 106 km connectera Compiègne dans l'Oise au canal Dunkerque-Escaut (à Aubencheul-au-Bac, dans le Nord). Il a pour objectif de développer un réseau multimodal de transport, grâce à la réalisation de plates-formes logistiques adossées au canal et interconnectées aux réseaux ferroviaires et routiers.
Grâce à la fiabilité du transport fluvial, sa sécurité, sa capacité à desservir le cœur des agglomérations sans nuisance et ses coûts réduits par la massification, le canal Seine-Nord Europe constituera un formidable levier de développement économique pour les territoires. Il jouera un rôle de « hub[33] » logistique pour les principaux ports maritimes de la rangée Le Havre-Rotterdam, qui verront leur hinterland[34] élargi et renforcé dans le nord de la France et de l'Europe.
Le canal Seine-Nord Europe est aussi le maillon central de la liaison européenne « Seine-Escaut », réalisée en partenariat avec les régions belges de Flandre et de Wallonie, et retenue au titre des projets prioritaires des réseaux transeuropéens de transport.

[32] Source : « Les centres de distribution urbaine : rationnaliser le transport de marchandises en ville « - ADEME - 2006
[33] Hub : point central, nœud principal, d'un réseau de transport
[34] Zone d'influence économique du port


LA LIAISON SEINE-ESCAUT
(GLOBAL PROJECT)
Déclaration de Tallinn
vnf
Voies navigables de France
Rotterdam
Amsterdam
Zeebrugge
Ostend
Canal Gent-Terneuzen
Antwerp
Canal Bocholt-Herentals
Dunkerque
Ghent
Canal Albert
Lys
Canal Roeselare-Lys
Anvers-Bruxelles Charleroi
Brussels
Lille
Haut-Escaut
Liège
Dunkerque-Lille Douai-Valenciennes
Meuse
Valenciennes
Charleroi
WALLONIE
Cambrai
Givet
Seine-Nord Europe
Péronne
PICARDIE
CHAMPAGNE-ARDENNE
Le Havre
Rouen
Compiègne
Oise
HAUTE-NORMANDIE
Conflans-Ste-Honorine
Seine
ÎLE-DE-FRANCE
Paris
Nogent
LÉGENDE
Voies navigables à grand gabarit
Voies navigables à petit gabarit
*Canal Bossuit-Courtrai
0
50 km
Cartographie © Euromapping

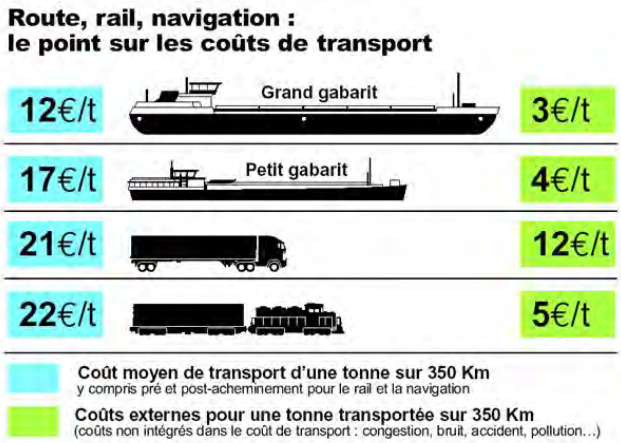
Source : VNF

b. Quelques chiffres

Le périmètre du canal devrait couvrir une vaste région, de la Haute-Normandie en France au nord-ouest de l'Allemagne, ce qui représente :
- environ 4 % de la superficie de l'Union Européenne ;
- 12,6 % de sa population ;
- 17 % de son PIB ;
- 60 % des flux maritimes de l'Europe de l'Ouest.

Les caractéristiques du projet :
- Longueur : 107 km
- Largeur du canal en surface : 54 mètres
- Hauteur d'eau : 4,5 mètres
- Hauteur libre sous les ponts (hauteur disponible au-dessus du niveau de l'eau) : 7 mètres
- Transport des automoteurs et des convois jusqu'à une capacité de 4 400 tonnes.
- 6 écluses
- 3 ponts-canaux

Le trafic de marchandises transportées est estimé entre 13,3 et 15 millions de tonnes, multipliant par 3 le trafic fluvial sur ce corridor nord-sud.
Le nouveau canal permettra de transférer environ 4,5 milliards de tonnes/kilomètres sur la voie d'eau, soit 500 000 camions retirés de la route.
Le projet permettra une économie annuelle de 250 000 à 300 000 tonnes de CO2 à son démarrage, et jusqu'à 600 000 tonnes en 2050.



c. **La mise en œuvre du projet**

Le canal Seine-Nord Europe, déclaré d'utilité publique le 12 septembre 2008, bénéficie du soutien financier de l'Union Européenne.
Son coût avait été estimé à 4.3 milliards d'euros courants, réestimé ensuite à 7 milliards d'euros mais le financement n'était pas complet, ne permettant pas la réalisation de l'infrastructure.
Une mission de reconfiguration du projet a permis en avril 2013, de réexaminer le projet dans ses aspects techniques et réglementaires afin d'optimiser son coût. Les modalités de financement ont également été réétudiées afin d'arriver à un coût global de 4.5 milliards d'euros.[35]

En juillet 2014, Voies Navigables de France a lancé la consultation pour la conduite d'opération et l'assistance à maîtrise d'ouvrage nécessaires à la réalisation du canal Seine-Nord Europe.
L'objectif est d'établir une nouvelle déclaration publique mi-2015.

d. La plateforme de Marquion

Le projet Seine-Nord Europe prévoit l'implantation d'une plate-forme d'activités située à 25 kilomètres d'Arras sur les communes de Sauchy- Lestrée et Marquion, ainsi que la réalisation d'un quai de transbordement de céréales à Graincourt-lès- Havrincourt.
Avec 156 hectares et 1 000 mètres de quais, la plateforme d'activités de Cambrai-Marquion est la plus grande des 4 zones portuaires du projet Seine-Nord Europe. Offrant de nouveaux services multimodaux, elle renforcera l'offre logistique, au moment où la plateforme Delta3 de Dourges arrivera à saturation. Le port favorisera ainsi le développement d'entreprises déjà présentes, mais aussi l'implantation de nouvelles activités industrielles, notamment dans les secteurs de l'agro-industrie et de l'alimentaire.

Les études et la concertation avec les élus et les acteurs économiques locaux ont fait émerger cette localisation, pour :

[35] Source : developpement-durable.gouv.fr

- Sa proximité des bassins d'emplois de Cambrai, Arras et Douai,
- Le savoir-faire de l'Artois, du Cambrésis et du Douaisis dans l'accueil de centres logistiques de distribution : Columbia Sportswear, Babyliss, Häagen-Dazs, Fnac-Eveil et Jeu, Leroy Merlin…
- Son accessibilité, avec la proximité des autoroutes A1 et A26,
- La possibilité de réaliser un site tri modal route / fer / voie d'eau, grâce au nouveau barreau ferroviaire entre Arras et Cambrai, intégré au Schéma régional des transports du Nord-Pas de Calais.

A terme, plusieurs centaines d'emplois seront générés par les activités portuaires, industrielles et logistiques.
En outre, le canal Seine-Nord Europe représente un atout pour l'essor du tourisme.

Si les caractéristiques de la Scarpe (faible gabarit, nombre d'écluses, …) la destinent aujourd'hui essentiellement à la navigation de plaisance, la mise en service du canal Seine-Nord et la proximité de la plateforme de Marquion peuvent offrir des opportunités de relancer le transport de marchandises par voies d'eau, si des besoins locaux sont identifiés et si les pouvoirs publics mettent en place les conditions du renouveau (aménagement portuaires, soutien de filières, manutention…).

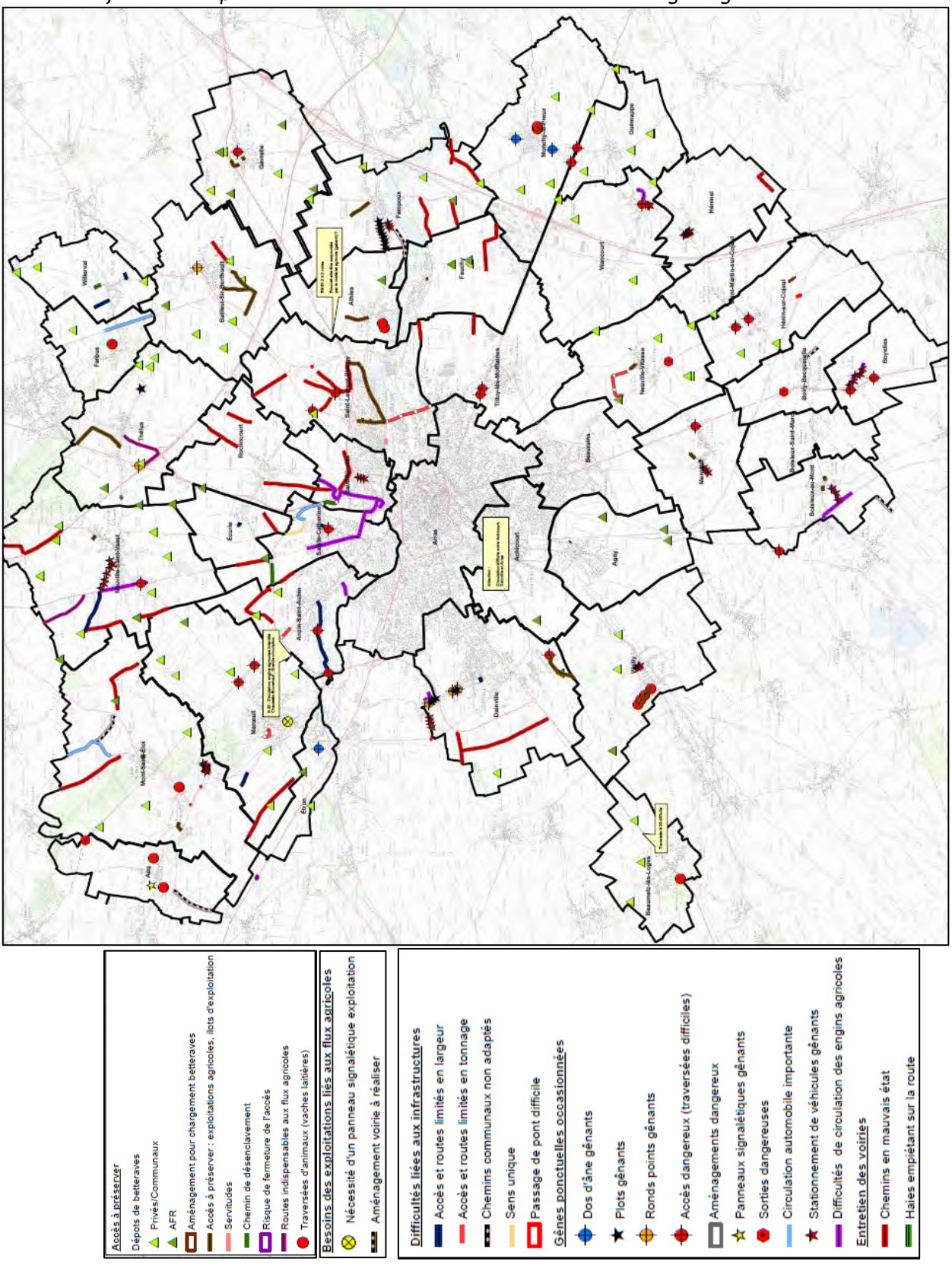


6. LES DEPLACEMENTS AGRICOLES

Même si en termes d'emplois l'agriculture représente peu de poids, son importance à l'échelle du territoire ne doit pas être sous-estimée, puisqu'elle occupe une majeure partie des superficies de la Communauté urbaine d'Arras.
L'activité agricole en place et son organisation (éparpillement des terres au sein d'une même exploitation, …), nécessite de nombreux déplacements d'engins agricoles, souvent de tailles et gabarits importants sur des axes n'ayant pas toujours une largeur ou des aménagements adaptés.
Ces déplacements peuvent donc causer un certain nombre de dysfonctionnements et pénaliser plus ou moins fortement l'activité agricole.

La carte ci-dessous présente les principaux dysfonctionnements d'accessibilité et de circulation des engins agricoles identifiés par les agriculteurs (voiries contraintes en termes de largeur, de limitation de tonnages, problématiques de franchissement, traversées de villages, …). Plusieurs communes ont également pointé ces dysfonctionnements.
Ces dysfonctionnements sont multiples mais restent ponctuels. Ils pénalisent néanmoins la continuité des circulations des engins agricoles et peuvent limiter l'accessibilité aux surfaces agricoles (détours, …).

Identification des problèmes d'accessibiité et de circulation des engins agricoles en 2014



Source et réalisation : Chambre d'agriculture Nord-Pas-de-Calais

F. De nouveaux modes de déplacements motorisés se développent

1. LE DEVELOPPEMENT DU COVOITURAGE

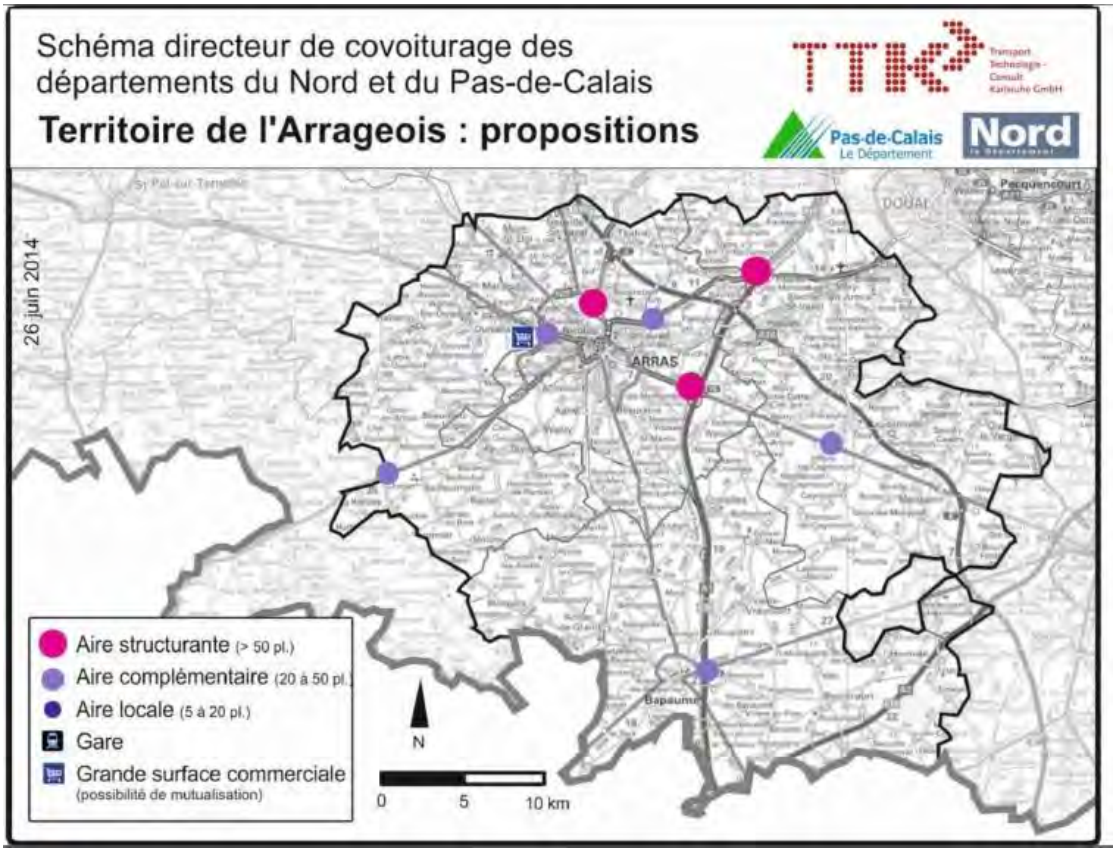
Le covoiturage n'est pas à proprement parler un nouveau mode de déplacement puisque dès l'avènement de la voiture, des automobilistes se sont organisés pour partager leurs déplacements.
Mais la nouveauté consiste au fait que depuis quelques années, il existe des formes structurées (associations ou Petites et Moyennes Entreprises) qui développent des outils pour mettre en relation des conducteurs et des passagers potentiels, tant pour des déplacements réguliers que pour des déplacements occasionnels.

Au-delà des structures nationales (plateforme internet notamment), il existe deux initiatives sur le territoire de la Communauté urbaine d'Arras :

- Depuis le 1er janvier 2012, la Communauté urbaine d'Arras a lancé un service de co-voiturage intégré au site internet d'Artis, qui met en relation gratuitement conducteurs et passagers pour des trajets communs et constitue un complément à l'offre de bus du réseau. Cet outil est accessible à tout le monde quel que soit le motif du déplacement. La demande de déplacement peut dépasser largement les limites de la Communauté Urbaine d'Arras puisque l'outil mis en place est en relation avec un réseau de covoitureurs national.



- Les départements du Nord et du Pas-de-Calais travaillent en commun sur un schéma directeur de covoiturage, permettant de déterminer des lieux de stationnement à destination des covoitureurs. Pour l'instant le territoire de la Communauté urbaine d'Arras ne compte aucune aire structurée de covoiturage mais verront le jour via la mise en œuvre de ce schéma (validé en 2014). Cette initiative est relayée par HDF Mobilités qui se chargera de tous les aspects liés à l'animation, la promotion et la mise en relation des covoitureurs (via la création d'un autre site web dédié à l'échelle régionale notamment, prévu début 2016).


Schéma directeur de covoiturage des départements du Nord et du Pas-de-Calais
Territoire de l'Arrageois : propositions
TTK
Pas-de-Calais Le Département
Nord
26 juin 2014
ARRAS
DOUAI
Aire structurante (> 50 pl.)
Aire complémentaire (20 à 50 pl.)
Aire locale (5 à 20 pl.)
Gare
Grande surface commerciale
(possibilité de mutualisation)
N
0
5
10 km

2. L'AUTOPARTAGE

L'autopartage s'inspire des principes de l'économie de la fonctionnalité et propose de repenser la question de la mobilité individuelle en déconnectant usage et possession du véhicule. Il s'agit d'un concept de location de courte durée d'un véhicule (mis en place par une collectivité, une société, une association, …), que l'utilisateur paye en fonction de son besoin.
Ce type d'initiative se développe dans de nombreuses agglomérations françaises : Autolib à Paris, Autobleue à Nice, Lilas à Lille, ...



Il existe de nombreuses formes d'autopartage (en boucle ou en trajet simple, service en station ou dépose libre, véhicule thermique ou électrique, accessible à tous ou usage restreint, …).

Depuis septembre 2017, avec le soutien de la CUA, d'Artis et du HDF Mobilités, la coopérative Citiz déploie une offre d'autopartage à Arras, avec 4 stations ou emplacements réservés propres à chaque voiture Citiz : rue Emile Breton, place Foch, place du Théâtre et > place Guy Mollet.

3. LE DEVELOPPEMENT DE LA MOBILITE ELECTRIQUE : LA COMMUNAUTE URBAINE D'ARRAS, UN TERRITOIRE PILOTE

La Communauté urbaine d'Arras a répondu à un appel à candidature de la Région Nord-Pas-de-Calais, pour l'implantation de bornes électriques destinées à la recharge de véhicules électriques sur son territoire. Ce projet comprend 59 bornes avec deux points de charge chacune, qui seront progressivement implantées, sur Arras et sa première couronne urbaine. Une première phase d'une quinzaine de bornes est prévue d'ici à fin 2016. Le schéma d'implantation des bornes n'est pas encore défini à ce jour.
La ville d'Arras mène également une politique en faveur de la mobilité électrique. Actuellement, 6 bornes ont déjà été implantées à titre expérimental à quelques endroits stratégiques du territoire (Place Guy Mollet, Grand-Place, Centre-Hospitalier, parking d'Auchan, parking de la concession Renault).





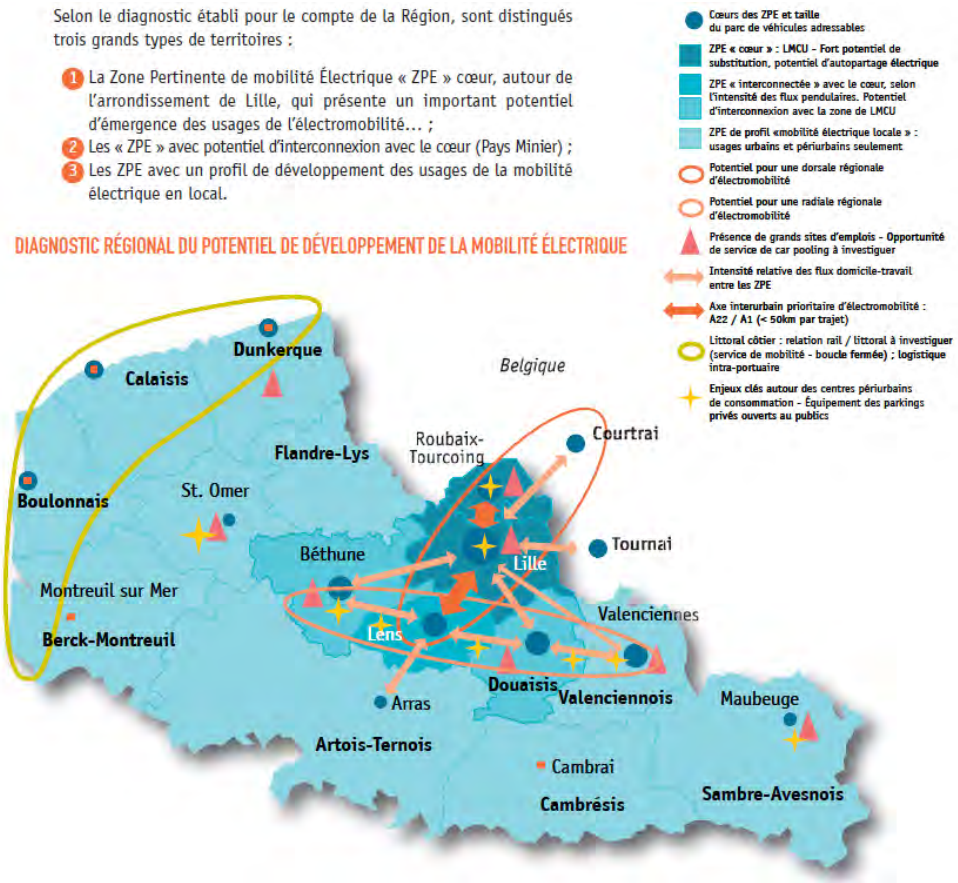
L'ambition du Plan Régional est de favoriser un développement des véhicules rechargeables selon un rythme cohérent avec le développement de la filière, soit environ 10 000 véhicules sur la région Nord-

Pas-de-Calais en 2016 (0,45% des véhicules), 27 000 véhicules en 2020 (1,2%), si l'ensemble des territoires souhaite entrer dans la démarche.
Il permettra à la Région de devenir une des premières régions de France dans le développement du véhicule électrique.
Ce projet régional de développement du véhicule électrique se décline en 4 axes :

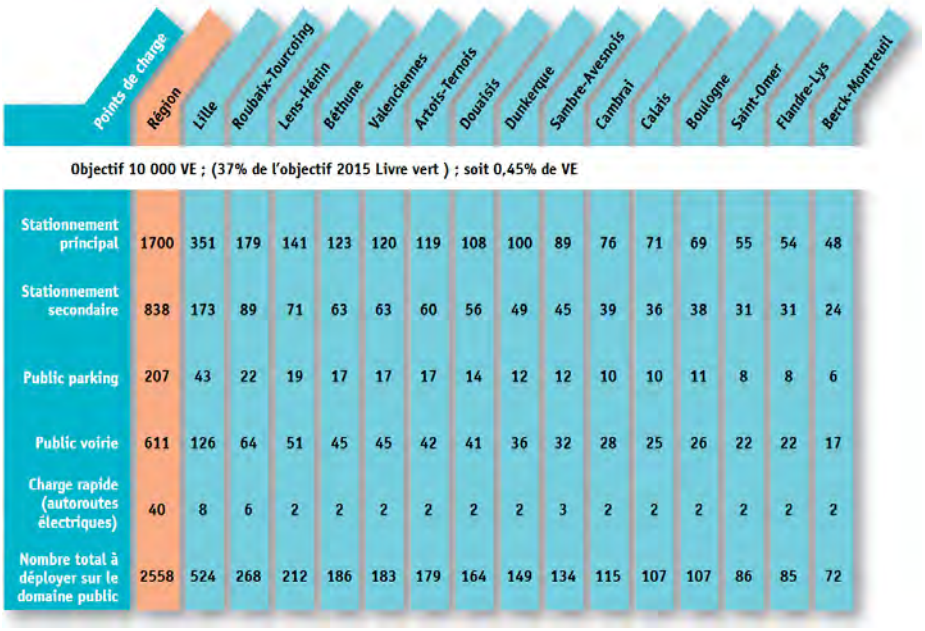
- La préparation d'un environnement favorable au développement du véhicule électrique avec l'accompagnement des collectivités pour la mise en œuvre d'un plan régional de déploiement de bornes de recharge ;
- L'aide aux entreprises et aux particuliers pour l'acquisition d'un véhicule électrique ;
- L'accompagnement du développement de la filière véhicule électrique dans ses volets industriel, recherche, nouveaux métiers et formation ;
- L'exemplarité de la Région et la promotion du véhicule électrique par la mobilisation de ses moyens propres.

Les objectifs régionaux sont :

- 10 000 véhicules électriques sur les routes de la région en 2015,
- 41 500 en 2020,
- Des collectivités territoriales exemplaires, équipant prioritairement leurs flottes publiques en véhicules électriques.



Orientations et objectifs inscrits dans le plan régional d'électromobilité



Points de charge	Région	Lille	Roubaix-Tourcoing	Lens-Hénin	Béthune	Valenciennes	Artois-Ternois	Douaisis	Dunkerque	Sambre-Avesnois	Cambrai	Calais	Boulogne	Saint-Omer	Flandre-Lys	Berck-Montreuil
Objectif 10 000 VE ; (37% de l'objectif 2015 Livre vert) ; soit 0,45% de VE																
Stationnement principal	1700	351	179	141	123	120	119	108	100	89	76	71	69	55	54	48
Stationnement secondaire	838	173	89	71	63	63	60	56	49	45	39	36	38	31	31	24
Public parking	207	43	22	19	17	17	17	14	12	12	10	10	11	8	8	6
Public voirie	611	126	64	51	45	45	42	41	36	32	28	25	26	22	22	17
Charge rapide (autoroutes électriques)	40	8	6	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2
Nombre total à déployer sur le domaine public	2558	524	268	212	186	183	179	164	149	134	115	107	107	86	85	72

4. UNE OPTIMISATION DES MOYENS DE DEPLACEMENTS : LES PLANS DE DEPLACEMENTS D'ENTREPRISES OU D'ADMINISTRATIONS (PDE/PDA).

Le plan de déplacements permet d'optimiser les déplacements liés à une structure : déplacements des employés (domicile-travail), déplacements professionnels, livraisons, déplacements des clients et visiteurs, … en limitant le recours à la voiture individuelle et à l'autosolisme[36], et en encourageant les modes de déplacements plus durables (covoiturage, transports en commun, modes doux, autopartage, …).

Cela passe par une enquête approfondie sur les origines et destinations des travailleurs, sur la politique de stationnement, sur une optimisation de la desserte en transports en commun, sur des actions de sensibilisation et de communication, voire d'incitation, …

Exemple d'impact environnemental d'un déplacement à vélo et d'un déplacement en voiture

Pour une distance de 5 km de son travail			
Je choisis	**Coût**	**Effet de serre**	**Énergie**
LE VÉLO	105,20 €	0,00 kg éq. CO_2	0,00 l éq.pétrole
Plutôt que			
LA VOITURE	1035 €	466,55 kg éq. CO_2	151,60 l éq.pétrole
En choisissant le vélo plutôt que la voiture	J'économise 929,80 € par an	J'évite 466,55 kg éq. CO_2 par an	Je consomme 151,60 litres éq. pétrole par an

Un plan de déplacements bien conçu permet de réduire en moyenne de 15%, sur 3 ans, le nombre de déplacements en voiture sur un site concerné.

Il existe différentes formes de plans de déplacements :

[36] Autosolisme : le fait d'être seul dans son véhicule

- Les Plans de Déplacements d'Entreprises (PDE) ou d'Administrations (PDA) : à l'échelle d'une structure,
- Les Plans de Déplacements Inter-entreprises ou Plans de Déplacements de Zone (PDZ) : réflexions menées à l'échelle de plusieurs structures différentes, sur une zone donnée (exemple : une zone d'activité),
- Les Plans de Déplacements d'Etablissements Scolaires (PDES) : autour d'un ou plusieurs établissements.

Déclic Mobilités, une communauté de pratiques de la mobilité durable en Nord-Pas de Calais, animée par le « Réseau Alliances » à destination des professionnels, poursuit un double objectif :

- Faciliter les démarches de management de la mobilité telles que les Plans de Déplacements d'Entreprises, à travers une approche pragmatique basée sur l'échange de bonnes pratiques.
- Contribuer au développement d'une culture commune de la mobilité durable en région et créer ainsi le contexte favorable à l'émergence de nouvelles pratiques de déplacements : plus efficientes, plus respectueuses de l'humain et des territoires.



Exemple d'actions de communication pouvant inciter au changement de pratiques (Communauté urbaine de Lyon)

Dès lors, grâce à cette « incubateur » de bonnes pratiques, plusieurs démarches de Plans de mobilité (PDE/PDA) sont en cours sur le territoire de la Communauté urbaine d'Arras, dont notamment :

- Le Conseil Départemental du Pas-de-Calais à Arras (2 700 agents),
- Le Centre Hospitalier d'Arras (environ 2 000 salariés),
- La Direction Départementale des Territoires et de la Mer à Arras (entre 500 et 1 000 agents),
- L'entreprise Häagen Dazs à Tilloy-lès-Mofflaines (200 salariés),
- Le bailleur social Pas-de-Calais Habitat à Arras (830 salariés),
- L'Université d'Artois, via le Plan de déplacements des universités et des établissements supérieurs du Nord de France.

Par ailleurs, des démarches de type « régionales » existent. En effet, plusieurs groupes qui ont des antennes sur Arras ont mis en place ou sont en cours de réalisation de plans de mobilité. Cela se traduit par des actions spécifiques, déclinées localement par agence sur Arras :

- Le groupe Caisse d'Epargne,
- Le groupe La Poste,
- Pôle Emploi,
- La SNCF,
- L'URSAFF.

Il n'existe pas à ce jour de Plans de Déplacements de Zone sur le territoire, mais plusieurs initiatives ont récemment vu le jour dans le Nord, notamment en lien avec la démarche MOBIPARCS, pilotée par la Chambre de Commerce et d'Industrie du Grand Lille (Centre Régional de Transport de Lesquin, Delta 3, …).

Le questionnaire adressé aux entreprises du territoire de la Communauté urbaine d'Arras en 2014 a mis en évidence que la majorité des entreprises ayant répondu ne connaît pas la démarche de Plans de Déplacement d'Entreprise et n'envisage pas d'en mettre un en place. Un travail de sensibilisation et d'information semble donc nécessaire sur ce point.

IX. Un potentiel de développement important pour l'intermodalité sur le territoire arrageois

Clés de voûte de la mobilité durable, l'intermodalité (l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement) et son corollaire la multimodalité (qui suppose le choix entre plusieurs modes de transports possibles sur un même déplacement) se mettent en place progressivement dans les différentes agglomérations françaises. Il faut noter que nationalement, la marche à pied n'est pas intégrée dans l'intermodalité et la multimodalité.
Les gares, les nœuds stratégiques de transports urbains, ou encore les parkings sont désormais aménagés en « pôle intermodal », donnant accès à différents modes de transports (grâce à des systèmes d'information et de billettique adaptés notamment).
Néanmoins cette intermodalité induit des ruptures de charges[37], toujours très pénalisantes à gérer et qui restent un frein à son développement, en particulier dans les villes qui ne connaissent pas réellement de grosses contraintes de trafic et de stationnement comme Arras.

Dès lors le développement de cette pratique repose sur trois grands piliers :

- La détermination de pôles intermodaux facilement accessibles, focalisant une offre de déplacements variée, et dotés de services,
- Une tarification et une billettique adaptées à cette logique de changement aisé de mode et d'opérateur de transport,
- Une information complète, dynamique et permanente qui permet à l'usager d'adapter son trajet en fonction des contraintes identifiées.

Sur le territoire de la Communauté urbaine d'Arras, un certain nombre de pistes sont envisagées pour développer l'intermodalité de façon plus importante.

A. Haut-de-France Mobilité, un véritable outil pour l'intermodalité régionale

Le Syndicat Mixte Intermodal Régional « Haut-de-France Mobilité est un groupement des Autorités Organisatrices de la Mobilité de la région Haut-de-France, créé en décembre 2009 sous le nom de SMIRT et qui a trois missions principales sur l'intermodalité :

- Simplifier et harmoniser la tarification des différents systèmes de transports en commun via une carte de transports unique (Pass-Pass)[38],
- Mise en place d'une centrale d'information multimodale sur l'ensemble du territoire régional,
- Réalisation et gestion d'infrastructures de transport collectif concernant au moins deux de ses adhérents (convention spécifique relative aux modalités financières entre Autorités Organisatrices de la Mobilité concernées et le HDF Mobilités).

Le service de billettique commune (Pass-Pass) doit permettre, à terme, d'utiliser le même support pour emprunter les différents modes de transports en commun existant sur la région (exemple : bus d'Achicourt à Arras, TER jusqu'à Lille, métro de Lille à Villeneuve d'Ascq). Ce système est d'ores et déjà en fonctionnement sur un certain nombre de territoires :

- Trains TER régionaux,
- Transpole (transports en commun de Lille Métropole),
- TADAO (transports en commun des agglomérations de Lens-Liévin, Hénin-Carvin, Béthune-Bruay et Noeux),
- Réseau Arc-en-Ciel (cars départementaux du département du Nord),
- Imag'in (transports en commun de l'agglomération de Calais)

[37] Rupture de charge : le fait de passer d'un mode de transport à un autre et le temps perdu que cela peut induire
[38] La Communauté urbaine d'Arras n'adhère pas encore à ce système de billettique

Sur le territoire de la Communauté urbaine d'Arras, les réseaux Artis et Oscar ne sont pas rattachés à cette billettique commune. Ils possèdent chacun leur système de billettique propre, non utilisable sur un autre mode de transport. Le titre intermodal Fideli-TER hebdomadaire ou mensuel permet toutefois aux usagers disposant d'un abonnement SNCF de voyager de manière illimitée sur le réseau ARTIS en s'acquittant du complément urbain.

Le Syndicat Mixte Intermodal Régional de Transports mène actuellement un projet de création de centrale d'informations voyageurs (« Pass-Pass Info »), qui prendra la forme d'un site internet regroupant l'ensemble des informations permettant de préparer un voyage dans la région (infos trafic, horaires, …). Ce site, opérationnel courant 2016, comprendra un moteur de recherche d'itinéraire, qui inclura les réseaux urbains et interurbains, le train, les systèmes de vélos en libre-service, mais également le covoiturage, les taxis, …

Enfin, le Syndicat Mixte Intermodal Régional de Transports travaille également à la mise en place d'une politique tarifaire unique sur la Région, suivant le titre de transport acheté, la tranche d'âge, … Il s'agit par exemple que les tickets de bus vendus à l'unité coûtent partout le même prix.

B. Des déplacements intermodaux minoritaires dans la Communauté urbaine d'Arras

1. UN VOLUME DE DEPLACEMENTS INTERMODAUX TRES FAIBLE A L'ECHELLE DE L'AGGLOMERATION

Comme dans l'ensemble des agglomérations de moins de 200 000 habitants, le nombre de déplacements intermodaux (c'est-à-dire utilisant plusieurs modes de déplacements pour se rendre d'un point à un autre) est très faible dans la Communauté urbaine d'Arras.
En effet, d'après l'enquête ménages de 2014, les déplacements effectués à l'aide d'au moins deux modes de transport (hors marche à pied) ne représentent que 1.5% du volume total des déplacements, en comptant également les déplacements qui utilisent deux services différents de transport public même si le mode est le même (typiquement du bus - bus)[39].
Une multitude de combinaisons sont néanmoins réalisées par les habitants qui effectuent des déplacements intermodaux, dont :

- 23% pour la combinaison voiture – train dont 19% pour les conducteurs et 4% pour les passagers ;
- 10% pour des combinaisons bus urbains - bus urbains (deux services différents du même transporteur public) ;
- 10% pour la combinaison train – réseau Artis (à titre de comparaison ce type de combinaison ne représente que 2.5% pour Valenciennes et à peine 1% pour Douai) ;
- 9% pour les combinaisons entre le train et un réseau de bus hors de la Communauté Urbaine d'Arras (exemple un usager qui prend le TER pour Lille puis le réseau Transpole)
- 3% pour des combinaisons Artis – train – autre bus urbain
- …..

Cette faiblesse du nombre de déplacements intermodaux est en partie liée au fait que l'information multimodale existe essentiellement sous la forme de différents moteurs de recherche d'itinéraire : celui d'Artis pour le réseau de transport urbain, celui du réseau OSCAR (anciennement Colvert) pour le Conseil Départemental du Pas-de-Calais ou celui de la SNCF pour le réseau TER ainsi qu'à l'agence commerciale Artis implantée à proximité de la gare d'Arras.
L'éparpillement de l'information et son coté statique ne facilite pas l'appréhension des correspondances.
Pour être efficace l'information doit pouvoir se localiser sur l'ensemble des points stratégiques du réseau de la Communauté urbaine d'Arras, mais surtout doit pouvoir donner des informations en

[39] Source : Enquête Ménage Déplacements de la Communauté urbaine d'Arras - 2014

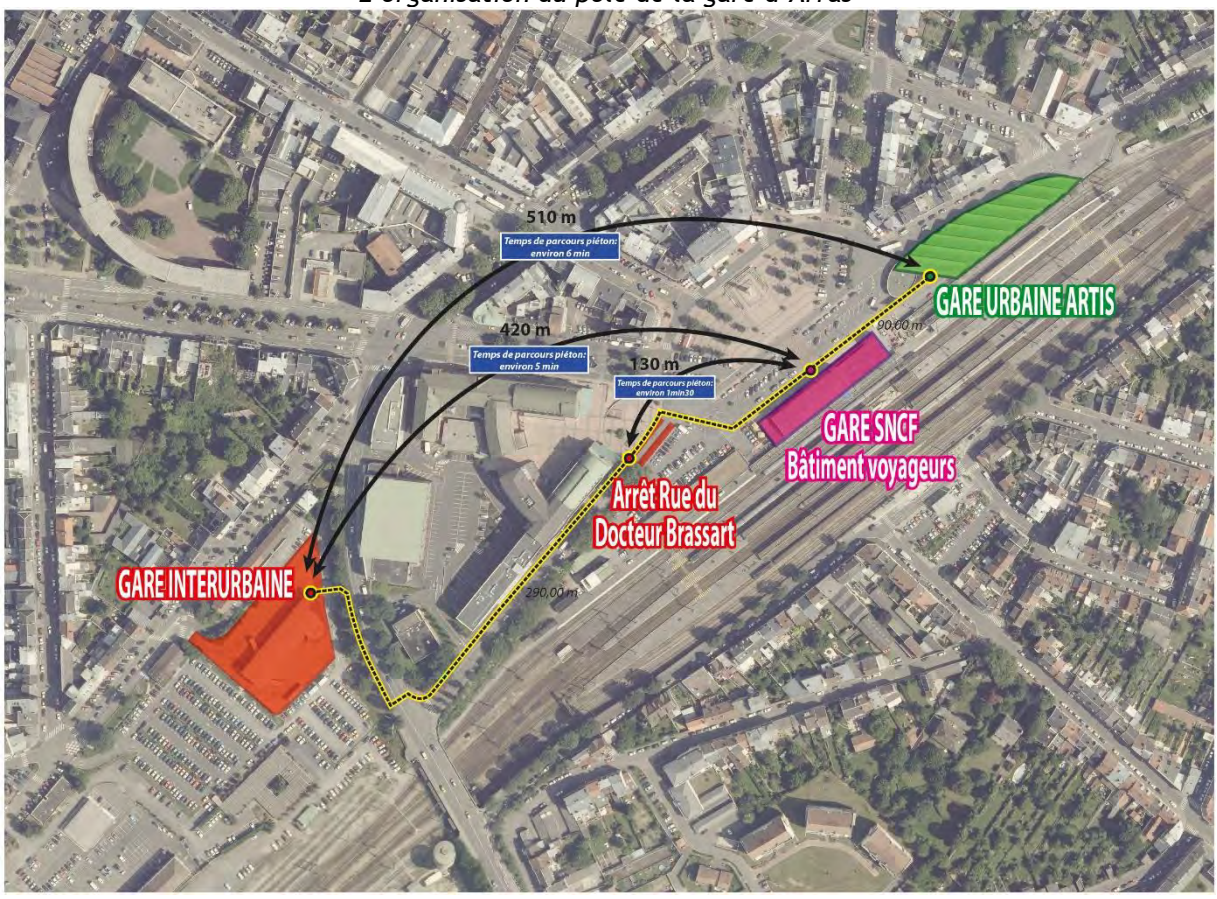
temps réel afin que l'usager puisse choisir le mode le plus adapté à son déplacement. Le projet du Syndicat Mixte Régional Intermodal de Transports évoqué ci-avant devrait apporter une plus-value.
Cette faiblesse de déplacements intermodaux est également liée au fait qu'il n'existe qu'un seul pôle d'échange multimodal majeur sur le territoire, permettant de passer d'un mode de transport à un autre : le pôle de la gare d'Arras.

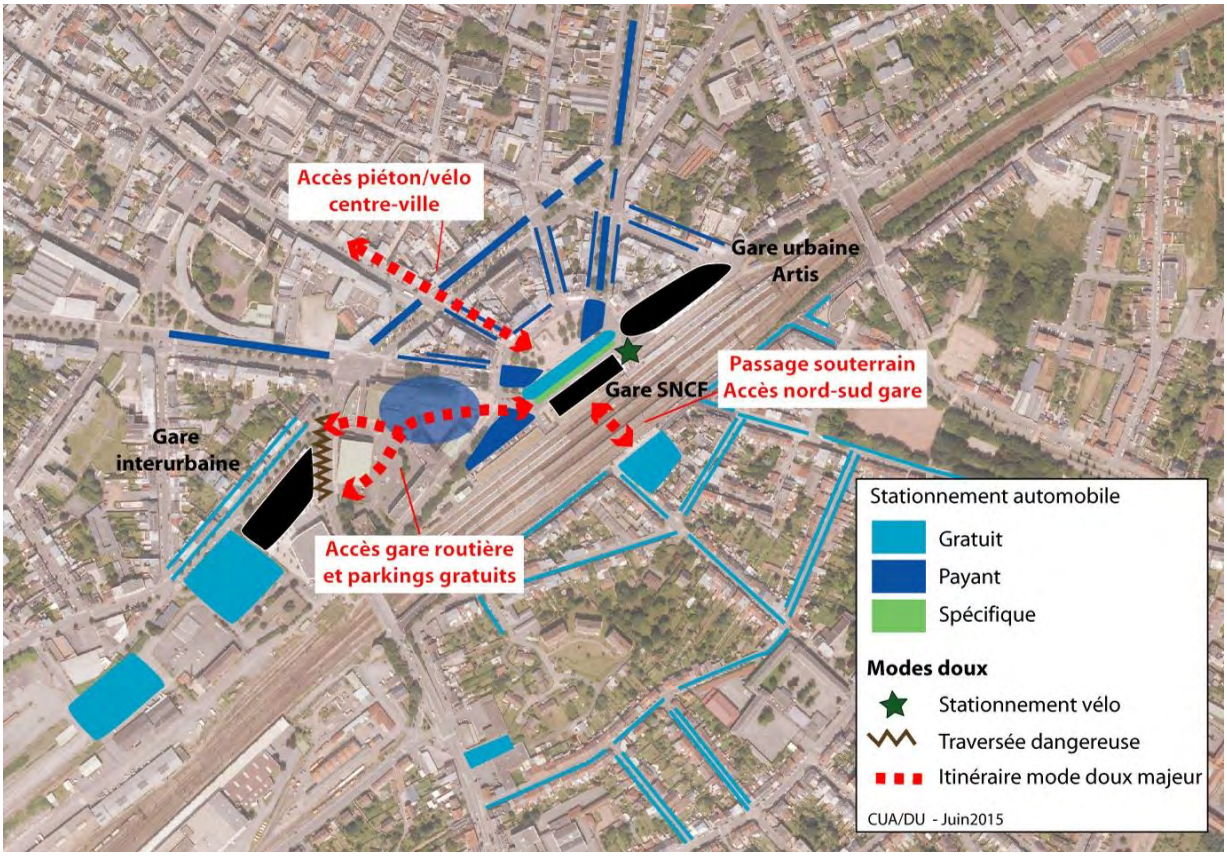
2. UN POLE D'ECHANGES MULTIMODAL MAJEUR : LA GARE D'ARRAS

Ce pôle est composé de trois entités, lui permettant d'être une centralité forte du centre-ville d'Arras :

- La gare SNCF : dont l'insertion urbaine est relativement contrainte (du fait de la typologie traditionnelle du bâti extrêmement forte au sud de la gare) et dont le sillon ferroviaire constitue une coupure urbaine majeure qui limite les échanges (notamment piétons) entre les espaces situés à l'avant et à l'arrière de cette gare.
- Une gare routière urbaine : implantée à l'est du bâtiment voyageur, elle est constituée de 11 quais et d'une agence commerciale. Toutes les lignes du réseau urbain ARTIS desservent cette gare routière ;
- Une gare routière interurbaine : implantée à l'ouest du bâtiment voyageur, elle offre une capacité d'accueil de 12 quais. Par sa localisation au-delà de l'avenue Leclerc, elle apparaît relativement enclavée, à l'écart du pôle gare, d'autant que la signalétique vers la gare est peu développée et que les itinéraires piétons sont peu sécures (traversée de l'avenue Leclerc notamment, hormis au passage piéton, mais où le temps de déclanchement du feu vert piéton est long).

L'organisation du pôle de la gare d'Arras



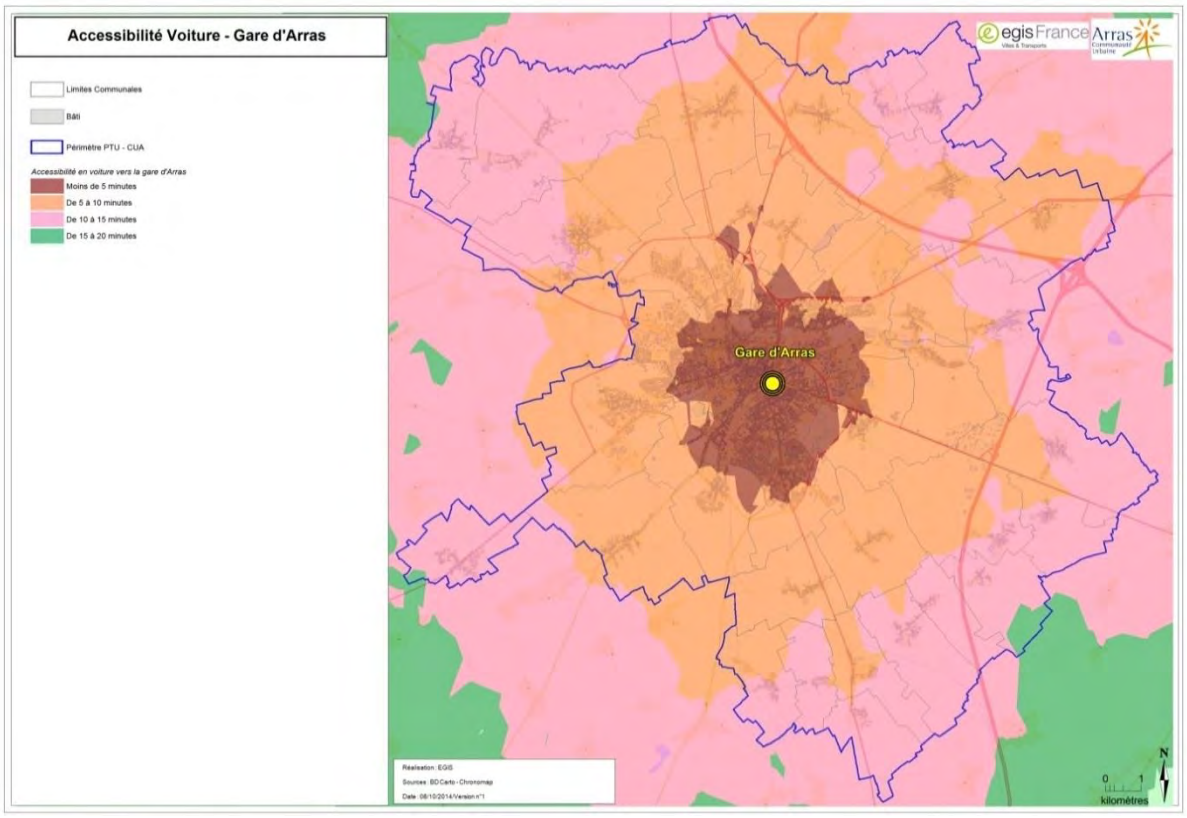


Au-delà de ces trois entités, le « pôle gare » bénéficie également de stationnements vélos, taxis et voitures dans son périmètre immédiat. Les stationnements voiture gratuits, utilisés par les pendulaires (mais pas seulement), se situent à l'ouest de la gare interurbaine (parkings Bergaigne) ou dans les rues des quartiers situés au sud de la gare (route de Cambrai ou avenue Lobbedez). L'importance de l'offre gratuite créé un appel d'air et une saturation de ces espaces de stationnement. Les parkings payants situés sur la place de la gare, ainsi que le parking du Centre Européen, sont utilisés pour des courtes durées.
Cet ensemble forme donc le pôle d'échanges principal du territoire, où les modes doux sont cependant peu présents (faible capacité des stationnements vélos et beaucoup de stationnements voiture qui freinent l'usage des transports en commun ou des modes doux pour se rendre ou repartir de la gare). Plus globalement, le pôle de la gare se trouve saturé, en termes d'accès et de stationnement, mais également dans son fonctionnement urbain, dans sa fréquentation, …

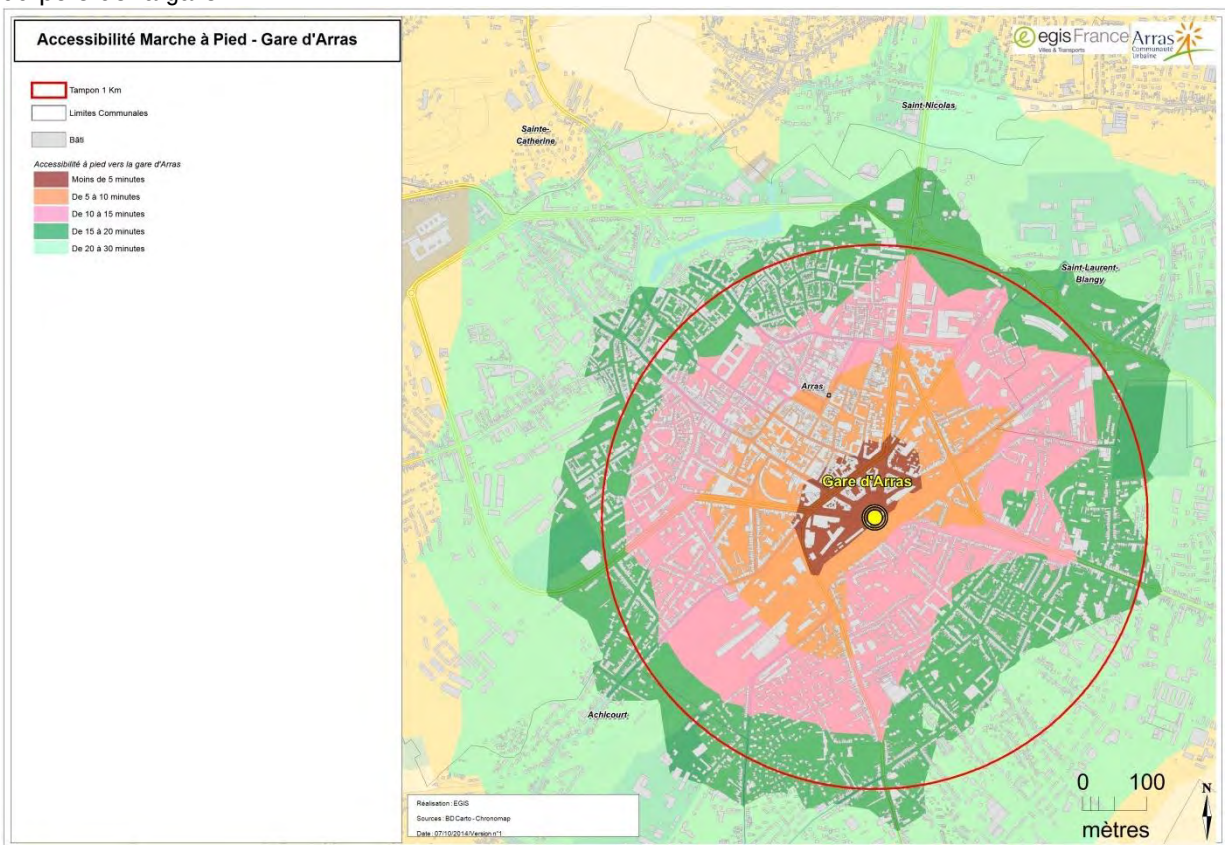
Dans l'environnement immédiat du pôle gare d'importantes emprises foncières vont se libérer (dont le site de la Petite Vitesse) et constituent un réel potentiel pour porter un nouveau projet urbain alliant urbanisme et transport susceptible d'asseoir le rôle de la gare d'Arras comme centralité de transports et pôle d'échanges majeur de l'ensemble du territoire.

La carte qui suit présente l'accessibilité théorique en voiture du pôle gare d'Arras[40]. Ainsi, ce pôle d'échanges structurant à l'échelle de l'agglomération présente en plus l'avantage d'occuper une place centrale qui lui garantit une accessibilité en voiture optimale, puisqu'elle est accessible de n'importe quel secteur du territoire en moins de 20 minutes (hors problèmes de congestion routière).

[40] NB : la carte ne tient pas compte en effet des contraintes de circulation et des embouteillages qui impactent son accessibilité lors des heures de pointes notamment.



De la même façon, une grande partie du centre-ville d'Arras se trouve à moins de 20 minutes à pied du pôle de la gare.



3. UNE DEMARCHE RECENTE D'INTERMODALITE « VOITURE - BUS »

La Communauté urbaine d'Arras a développé un système de navette afin d'inciter les automobilistes à abandonner leurs véhicules et à utiliser les transports collectifs, la Navette « ma Citadine ». Mise en service le 6 novembre 2013, le service a été étendu à 5 nouveaux arrêts en avril 2014. Cette navette relie toutes les 10 minutes les principaux parkings de surface situés sur les grands boulevards (Crinchon, Place de Marseille, Citadelle…) au centre-ville d'Arras. Cela améliore la desserte en transports collectifs de l'hyper centre-ville et limite la pression en stationnement à l'intérieur des boulevards en incitant les usagers à stationner leurs véhicules sur un des parkings « relais » desservis par la navette (report modal). Les chiffres de fréquentation font état d'une fréquentation moyenne de 800 personnes par jour, avec une fréquentation supérieure le samedi, et une utilisation principalement par des habitants d'Arras (2/3 des utilisateurs).

A noter que la Communauté urbaine d'Arras a également mis en place une navette spécifique, « l'Hospitadine » durant quelques mois entre 2014 et 2015. Elle effectuait gratuitement des liaisons toutes les 10 à 12 minutes entre le parking « Citadelle », situé boulevard De Gaulle, et le Centre Hospitalier d'Arras. L'objectif initial est de désengorger le parking du Centre Hospitalier en bénéficiant du potentiel important du parking « Citadelle ». Les automobilistes sont ainsi incités à stationner leurs véhicules sur le parking Citadelle (500 places) pour emprunter la navette et rejoindre un des arrêts desservis (CPAM, URSAFF…). Cependant, face à la faible fréquentation de ce service, la navette a été supprimée en février 2015.

X. Synthèse du chapitre

L'état des lieux de la mobilité et des transports a été complété par une démarche partenariale, avec :

- La réalisation d'une vingtaine d'entretiens auprès des principales communes du territoire et acteurs des sphères publique et privée (Centre Hospitalier d'Arras, Exploitant du réseau de bus, associations d'usagers, Conseil Départemental et Régional…) intervenant sur les problématiques de mobilité et de déplacements ;
- L'analyse de 21 questionnaires envoyés à destination des communes rurales pour recueillir leurs avis et attentes sur la démarche ainsi que les principaux dysfonctionnements identifiés ;
- La réalisation d'enquêtes auprès des habitants du territoire : enquête ménage déplacements réalisée auprès de 1 900 ménages, enquête de stationnement sur près de 5 000 places… ;
- Des visites de site réalisées à différents moments de la journée (heures de pointe, heures creuses) afin de bien identifier les dysfonctionnements auxquels la Communauté urbaine d'Arras doit faire face et d'illustrer le présent rapport.

La carte constitue la synthèse d'une partie de ce processus de concertation, mettant en avant le ressenti des élus et des communes sur le fonctionnement de leur territoire, issu des questionnaires et entretiens menés.

