

Projet d'Aménagement et de Développement Durable









Pièce n° 2 du dossier de SCOT

Approuvé le : 20 décembre 2012

Les bases d'une attractivité territoriale à renforcer...

...Vers une identité économique, culturelle, rurale et environnementale rénovée

Une contribution à l'attractivité régionale dans l'espace européen...

... Des coopérations vers un pôle métropolitain intégrant Béthunois, Lensois, Pays d'Artois et Douaisis, pour des territoires solidaires et durables

GESTION DU DOCUMENT

REFERENCES DU DOCUMENT

Référence interne	PADD Arras - pièce 2
Version / révision	2.0
Date	Février 2012

REDACTION DU DOCUMENT

Rôle	Nom
Auteurs principaux	Didier DELZOR, Erwan BACONNIER, Marielle FROSINI, Lisa VINASSAC et Philippe PLANTAGENEST
Autres auteurs	Véronique BISSON, Marine PROMPT, Sabine VAYSSADE
Contrôle qualité	Laure FLANDRE

SUIVI DES MODIFICATIONS DU DOCUMENT

Indice	Date	Origine de la modification	Contenu de la modification
V 1.0	Décembre 2011	Version d'origine	
V 2.0	Février 2012	Séminaire élus et PPA	Précision d'objectifs





Le présent document été finalisé par l'équipe du groupement « PROSCOT », sous la direction de Véronique BISSON, pour le compte du SESDRA.

Sommaire

INTRODUCTION	4
1 - POSITIONNEMENT ET AMBITIONS DU PROJET :	
LES BASES D'UNE ATTRACTIVITÉ À RENFORCERVERS UNE IDENTITE ECONOMIQUE, CULTURELLE, RURALE ET ENVIRONNEMENTALE RENOVEE	7
Une ambition forte pour une identité forte (Positionnement et ambitions du projet)	9
L'arrageois au cœur d'une coopération partagée	11
Les axes de développement	16
2 - LES 5 AXES DE DÉVELOPPEMENT DU PROJET	17
AXE 1	
Faire de l'arrageois un territoire exemplaire au regard du grenelle de l'environnement pour des ressources durables et un cadre de vie valorisé	18
Mettre en oeuvre la trame verte et bleue	19
Développer un urbanisme qualitatif labellisé (AEU, palm)	21
Gérer durablement les ressources et la maîtrise des nuisances et des risques	22
Promouvoir une gestion économe et responsable de l'énergie	22
AXE 2	
Développement économique et de croissance de l'emploi : vers une diversification des filières et une montée en gamme des entrepi	rises 23
Renforcer les piliers économiques existants et la montée en gamme des entreprises	24
Développer les activités tertiaires grâce à une amélioration de l'attractivité territoriale s'appuyant sur le tourisme et la culture	24
Soutenir une économie sociale et solidaire	26

AXE 3	
Le rural, un atout pour lui même et pour l'urbain :	28
structurer le territoire par la mise en valeur de l'espace rural	
Renforcer l'économie agro-alimentaire : agriculture et agroindustrie	29
Valoriser le cadre de vie par une complémentarité innovante entre l'espace rural et l'agglomération d'Arras	29
Promouvoir un tourisme vert, de mémoire, sportif et patrimonial en lien avec l'agglomération et le Pays d'Artois	31
AXE 4	
Adapter l'outil de mobilité et les infrastructures	
pour développer l'accessibilité du territoire	33
Valoriser l'étoile ferroviaire arrageoise	34
Optimiser l'utilisation des infrastructures routières et développer les liaisons douces	36
Développer les communications numériques	37
AXE 5	
Promouvoir un territoire équitable, un territoire du « bien vivre » ensemble	e :
des objectifs d'amélioration du cadre de vie et des mixités sociales et urbaines	38
Développer une offre en logement adaptée aux besoins des différentes populations	39
Optimiser le développement pour réduire la consommation d'espace et assurer la vitalité des centres des villes, bourgs et villages	39
Renforcer la politique familiale et du vieillissement	41







INTRODUCTION

Un cadre législatif en profonde évolution

La Loi « Grenelle II » modifie la place des SCOT, renforce leur rôle et fournit de nouveaux outils aux collectivités pour mettre en œuvre leur projet.

Pour ce qui est du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD), cette nouvelle Loi reprend l'essentiel des objectifs antérieurs et en ajoute de nouveaux.

Le nouvel article L. 122-1-3 (ancien article R. 122-2-1) du code de l'urbanisme, issu de la Loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, art. 17, I, 2° stipule en effet, que :

« Le projet d'aménagement et de développement durable fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme, du logement, des transports et des déplacements, d'implantation commerciale, d'équipements structurants, de développement économique, touristique et culturel, de développement des communications électroniques, de protection et de mise en valeur des espaces naturels, agricoles et forestiers et des paysages, de préservation des ressources naturelles, de lutte contre l'étalement urbain, de préservation et de remise en bon état des continuités écologiques. »

Le PADD du SCOT de la Région d'Arras prend évidemment en compte les objectifs assignés par la Loi, et traite de l'ensemble des questions soulevées, dans la perspective transversale et globale qui est celle du développement durable.

Une approche stratégique au service d'un urbanisme de projet

Dans ce cadre, qui intègre également d'autres éléments juridiques opposables comme, entre autres, le SDAGE et les SAGE, il est possible d'élaborer un projet original et spécifique aux besoins du territoire.

Les exigences légales et réglementaires ne doivent en effet pas conduire à « banaliser » les documents d'urbanisme, ni à se limiter à la résolution des déséquilibres constatés, mais permettent, au contraire, de constituer de véritables « projets de territoire », définissant un positionnement et une stratégie.

De ce positionnement et de cette stratégie découlent les objectifs concernant les politiques sectorielles rappelées dans la définition du champ de compétence du PADD.

→ Les travaux antérieurs et la genèse du PADD

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable du SCOT de la Région d'Arras, comme la Loi le prescrit, a été précédé par une phase de diagnostic, incluant une étude de l'état initial de l'environnement : ces documents ont fait ressortir les grandes tendances du territoire, qui ont été formalisées en enjeux d'aménagement, c'est-à-dire en une analyse des opportunités et des risques d'évolution du territoire à moyen et long terme.

Sur cette base, plusieurs évolutions possibles ont été envisagées, qui représentent des futurs plus ou moins probables pour le périmètre du SCOT.

Un scénario au « au fil de l'eau » montre les conséquences du prolongement des tendances antérieures, sans modification, dans l'espace d'une génération, c'est-àdire à 20 ans. Il montre que si le territoire n'évolue pas négativement, au bout de 20 ans ses marges de manœuvres sont érodées et l'exposent à certains risques.

En particulier, la croissance de l'emploi ne peut reposer indéfiniment sur les filières publiques et le développement résidentiel est tributaire d'un effort sur l'attractivité territoire, y compris économique. C'est l'attractivité qui bénéficiait d'une embellie qui risque à plus long terme de s'atténuer.

Un scénario de rupture économique basée sur le levier de l'image et du tourisme. Le territoire change d'échelle en croissant très fortement. Il opère une mutation de fond de son système productif en développant surtout le tertiaire et les entreprises à haute valeur ajoutée. L'image et le tourisme sont ici les déclencheurs du développement.

Ce scénario induit une croissance économique et de population importante et risquant de dériver vers du tout résidentiel si elle n'est pas atteinte. En revanche, il montre les avantages d'une diversification économique via l'amélioration de l'attractivité et du cadre de vie par l'action touristique.

Le territoire renouvelle sa croissance de l'emploi par l'économie résidentielle. Il accueille une population importante, mais qui travaille surtout hors du territoire. Si la qualité environnementale est au rendezvous, ce scénario modifie l'équilibre de l'espace rural qui est très sollicité par le développement. Il rend le territoire très vulnérable aux influences extérieures et aux phénomènes conjoncturels (crise économique, dépendance économique vis-à-vis des territoires voisins...).

 Un scénario de rupture d'échelle qui capitalise les coopérations métropolitaines. Cette hvpothèse nécessite un scénario de base auquel elle s'ajoute. Elle montre l'intérêt de développer les coopérations entre les villes du centre et sud de la région pour accroître leur attractivité, capitaliser les flux importants de l'axe Lille / Paris et les doter d'un caractère structurant à l'échelle du Nord Pas de Calais. Formant ainsi un pôle métropolitain, ces villes sont en mesures de mieux se développer et de contribuer avec Lille à valoriser l'image régionale.

Ces scénarios prospectifs ont permis de dégager les objectifs du territoire et les effet leviers prioritaires à mobiliser, et à établir ainsi le projet de développement sur la base duquel les axes du PADD ont été déclinés.

Les élus ont fait le choix d'une ambition forte mais réaliste pour développer le territoire autour d'une stratégie de renouvellement de son attractivité résidentielle et économique. Celle-ci se base sur la valorisation des activités existantes et une diversification économique progressive grâce à une amélioration du cadre de vie, et des aménités urbaines nouvelles issues de coopérations métropolitaines et du développement du tourisme.











Positionnement et ambitions du projet

Les bases d'une attractivité territoriale à renforcer...

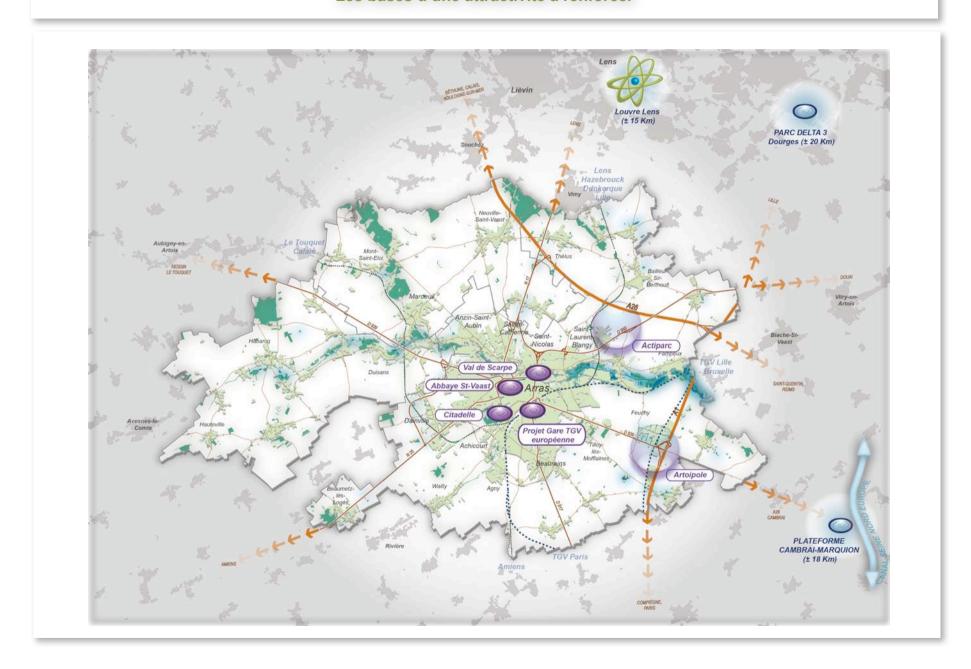
...Vers une identité économique, culturelle, rurale et environnementale rénovée

Une contribution à l'attractivité régionale dans l'espace européen...

...Des coopérations vers un pôle métropolitain intégrant Béthunois, Lensois, Pays d'Artois et Douaisis, pour des territoires solidaires et durables



Les bases d'une attractivité à renforcer



Une ambition forte pour une identité forte

Positionnement et ambitions du projet

→ Les bases d'une attractivité territoriale à renforcer...

Le SCOT de la région d'Arras a pour ambition de développer son attractivité résidentielle et économique dans le cadre d'un rayonnement renforcé à l'échelle régionale.

Cette stratégie s'appuie sur la valorisation des atouts propres au territoire qui se sont confirmés et consolidés au cours des dernières années: pôle d'emploi, attractivités urbaine et rurale, Arras-Ville Congrès, Arras-Préfecture, localisation privilégiée au regard des flux de personnes et de marchandises entre Lille et Paris.

Des projets en cours ou en émergence renforcent ces atouts :

- le développement des transports collectifs à l'échelle régionale accroît le rôle que doit jouer l'étoile ferroviaire Arrageoise et plus généralement sa capacité à organiser les transports alternatifs à la voiture au sud du Nord Pas-de-Calais.
- la perspective du Louvre à Lens confirme l'intérêt de valoriser l'attractivité touristique de l'espace central et Sud de la région,
- le canal Seine Nord Europe renforcera les capacités d'échanges économiques à l'échelle du nord de la France.

des projets d'envergure dans l'agglomération d'Arras (nouveau quartier dans la Citadelle, pôle culturel de l'Abbaye de St-Vaast, projet de gare européenne) qui appuient le renom de la Ville et son dynamisme au bénéficie de l'attractivité du territoire du SCOT et bien au-delà.

 vers une identité économique, culturelle, rurale et environnementale renforcée.

Ces atouts sont capitalisés dans le projet de développement du territoire en les mettant au service d'une nouvelle identité économique, culturelle, sociale, rurale et environnementale. Il s'agit d'une valorisation globale qui dans l'avenir doit permettre à l'Arrageois de déployer de nouvelles capacités de développement affirmant son rôle structurant dans le Sud de la région :

créer de la valeur économique productive, ce qui répond aux enjeux de contraction de l'emploi privé au cours des dernières années; la croissance ayant été portée surtout par l'emploi public.



- développer l'action culturelle et touristique pour accroître l'attractivité résidentielle et favoriser l'implantation d'équipements et d'entreprises de niveau supérieur (c'est-à-dire qui s'installent habituellement dans les grandes villes).
- structurer les équilibres sociaux et démographiques pour que l'attractivité résidentielle ne relève pas d'un choix par défaut mais constitue un véritable moteur du cadre de vie local et de mixité pour les populations. Au travers d'un projet qualitatif, il s'agit d'éviter les risques qu'une atténuation de l'attractivité aurait sur le report des ménages (accès au logement, pression foncière) et le vieillissement de la population.
- pérenniser une gestion cohérente de l'environnement et des déplacements.

Dans le cadre du Grenelle de l'environnement et des différents schémas supra-SCOT (SRCAE, schéma régional trame verte et bleue...), il s'agit de favoriser la biodiversité, l'usage économe de l'espace, la maîtrise énergétique et des gaz à effet de serre, le développement des énergies renouvelables...

...et d'intégrer ces objectifs au projet global de l'Arrageois pour qu'ils se traduisent aussi par une amélioration de la qualité de vie et une adaptation aux enjeux futurs d'accès aux mobilités, à l'énergie et à des ressources environnementales en bon état

 valoriser un espace rural actif, productif et indissociable de la qualité du cadre de vie local.

Une contribution à l'attractivité régionale dans l'espace européen

Grâce à ce rôle structurant et à un projet qualitatif qui renouvelle ses capacités de développement, le territoire est en mesure de renforcer des coopérations avec des territoires proches et plus lointains de la région.

Ces coopérations s'inscrivent dans un objectif de développement solidaire.

Elles permettent aux différents territoires de se valoriser les uns les autres pour contribuer au final à l'attractivité du Nord Pas-de-Calais tant aux échelles nationales que européennes. Il s'agit notamment de favoriser les potentiels valorisant la région grâce :

- Au poids et au dynamisme de Lille,
- A la présence d'un bassin de population important : plus d'un million d'habitants dans le centre et le sud de la région,
- Au principal axe d'échanges économiques européens Lille-Paris.

Ces coopérations externes sont stratégiques pour un développement durable de l'Arrageois et de ses partenaires. Les actions communes favoriseront le développement de fonctions métropolitaines supérieures et l'émergence d'un pôle métropolitain central intégrant Béthunois, Lensois, Hénin-Carvin, Pays d'Artois et Douaisis.

Ce pôle permettra une complémentarité et un accompagnement de l'espace lillois, moteur régional, sans oublier les coopérations avec les autres secteurs régionaux (littoral...). Il intensifiera les échanges de toute nature : économique, sociale, environnementale, culturelle ...

L'Arrageois au cœur d'une coopération partagée

→ Vers un pôle métropolitain, pour des territoires solidaires et durables

La mise en place d'un pôle métropolitain avec le Béthunois, le Lensois, Hénin-Carvin, le Douaisis (interscot) et les territoires du Pays d'Artois permet de créer une nouvelle impulsion institutionnelle.

Elle n'a pas pour objectif d'homogénéiser les territoires. Elle vise à favoriser le développement des fonctions métropolitaines supérieures et de coopérations entre les territoires au travers d'actions communes, de mise en valeur des spécificités de chaque secteur ou d'une recherche de complémentarité.

Les coopérations concernent :

- L'économie : pour affirmer les identités économiques et faciliter la montée en gamme des activités.
 - Grâce au renforcement de la formation, de l'organisation des mobilités régionales, nationales et internationales, de l'image des territoires via l'action touristique.
- La culture : pour renforcer la lisibilité et l'attractivité de l'offre culturelle à grande échelle.
 - Grâce à une mise en réseau des acteurs et un développer de l'offre.

- Le tourisme: pour valoriser tous les potentiels des territoires et accroître l'offre en tourismes entre l'espace littoral et Lille.
- Le développement universitaire : pour accroître le rayonnement du pôle universitaire d'Artois et permettre de développer les liens entre la formation et les filières économiques.
- Les transports : pour d'organiser les flux importants et intensément croisés du centre du Nord Pas-de-Calais. Ceci profite à la qualité des mobilités des personnes, à l'attractivité économique, et constitue un vecteur important du fonctionnement touristique.
- La solidarités des territoires : pour que tous les territoires bénéficient d'une image globale de qualité et pour améliorer la gestion environnementale (de l'eau, notamment). Il s'agit aussi d'accroître la cohésion des politiques sociales, notamment sous les angles de la mobilité (accès à l'emploi, aux services à la personne...), de l'économie sociale et solidaire et des équipements et services aux personnes (santé,...).

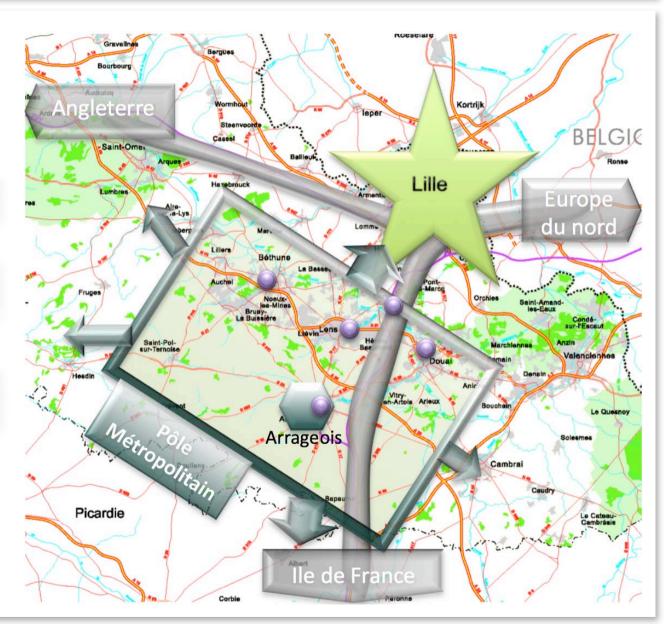


L'Arrageois au cœur d'une coopération partagée

Le pôle Métropolitain.

Développer l'attractivité globale de cet espace central du Nord Pas de Calais et de l'image régionale, en coopération avec Lille.

- Valoriser l'esprit d'unité pour améliorer la lisibilité des atouts à l'échelle du Nord de la France et de l'Europe (Angleterre / Europe du Nord).
- Capitaliser les différences des territoires au profit de la diversité de l'offre en espace à vivre, en espace à visiter, en espace économique.



Le projet de l'Arrageois utilise et contribue à ces coopérations dans le cadre des objectifs stratégiques suivants :

Développement universitaire

Faciliter le développement universitaire (université d'Artois) et valoriser les passerelles entre formation et activités économiques pour dynamiser les filières de recherches et les activités industrielles et tertiaires liées (Adrianor, activité de congrès,...).

Culture

Mettre en place un pôle culturel structuré pour concrétiser un partenariat spécifique avec le Louvre-Lens, composé de l'Abbaye de St-Vaast, des places d'Arras, de la citadelle et du Val de Scarpe.

Ce projet doit permettre de développer le séjour d'étape sur le territoire en l'associant à une offre de loisirs, sportive et de détente.

Tourisme

Développer l'hébergement, notamment vers le haut/moyenne gamme et mutualisable aux séjours d'affaire. Il s'agit de mettre en place un positionnement touristique « multiface » misant sur la qualité, la facilité d'accès grâce à la gare et une diversité cadrée :

- culture (pôle culturel, Mont-St-Eloi, arts, ruralité, architecture...),
- histoire (mémoire, patrimoines et sites d'exception...),
- Loisirs/détente/nature (Val de Scarpe, chemins de randonnées...).
- Sport (base nautique de St-Laurent Blangy)

Territoires solidaires

Les coopérations doivent valoriser mutuellement les territoires en s'appuyant sur les points forts de chacun et en permettant de renforcer, au global, la qualité d'image et le fonctionnement du pôle métropolitain.

 Image (tourisme, économie...): valoriser la diversité des atouts de chaque territoire et accompagner les secteurs qui ont plus de difficulté d'image.

- <u>Tourisme</u>: miser sur la complémentarité des équipements, des patrimoines....
- Mobilité des personnes : tenir compte des spécificités sociales et générationnelles afin d'améliorer les conditions de l'accès à l'emploi et aux services aux personnes.
- Economie sociale et solidaire : développer des réseaux d'acteurs et des portages de projets...
- Ecologie, ressource:
 - cohérence pour le maintien ou la restauration de la trame verte et bleue,
 - gestion rationnelle de la protection et de l'exploitation de l'eau potable pour garantir la qualité et la disponibilité de la ressource.
- Santé, renforcer la proximité et l'accès aux différents types et services de santé :
 - soutien à la communauté hospitalière (Béthune, Lens, Arras),...
 - maintien / renforcement de centres médicaux en zones sous équipées.





Transports

Optimiser les déplacements et l'accès aux mobilités et aux flux économiques est un axe stratégique majeur des coopérations du pôle métropolitain :

- Pour répondre au constat d'une l'augmentation des déplacements moins concentrés sur Lille.
- Pour faciliter les mobilités vers Paris et Lille
- Pour rabattre les flux diffus vers des axes de déplacements structurants et y greffer en cohérence des projets économiques, touristiques et urbains.

De multiples projets sont en cours d'études ou d'émergence. Leur définition et leur mise en œuvre s'effectuera en étroites collaborations avec l'ensemble des acteurs : Région, Départements, Etat, Syndicats des transports, territoires, EPF, RFF, opérateurs de transports...

Ils mettent en relief plusieurs enjeux :

Enjeu de développement des transports collectifs de type urbain (tram, tram-train ou équivalent) sur les axes Béthune, Lens, Douais et Arras, créant ainsi un espace central de rabattement et de structuration des flux entre les différentes villes du pôle métropolitain.

- Enjeu de développement du fret. Le projet régional à l'étude d'une ligne voyageur et fret entre Arras – Cambrai constitue une réponse :
 - Pour soulager les trafics de fret sur les axes convergeant vers Lille,
 - Pour renforcer les liens du pôle d'excellence agroalimentaire Arras -Cambrai.
 - Pour favoriser l'accroche territoriale du projet de plateforme Marquion-Cambrai liée au Canal Seine Nord Europe ; accroche à laquelle l'Arrageois pourra contribuer.
- Enjeu de valorisation des axes TGV et de l'étoile ferroviaire d'Arras. Dans ce cadre, l'Arrageois favorise la création d'une nouvelle gare européenne* (voir définition ci-après) :
 - en proposant un site d'implantation de premier choix à Arras. Ce qui permettrait de développer l'étoile TER d'Arras et les connexions vers Lens dans la perspective de la création du Louvre.

Elle constituerait un moteur sans précédent pour le développement des activités tertiaires et touristiques. Cette implantation devra être déterminée avec l'ensemble des acteurs territoriaux, intentionnels et des transports.

• en développant des connexions <u>TER-GV</u> sur l'axe Arras / Hénin / Lille.

Ces connexions positionnent le territoire comme pôle de rabattement du sud de la région et renforcent son accessibilité économique et touristique. Elles constitueront un atout supplémentaire pour la gare Européenne si cette gare était implantée à Arras.

Le projet de développement du SCOT de l'Arrageois ne dépend pas de la création d'une gare européenne sur ou hors de son territoire. En revanche, le SCOT valorise les atouts qui le prédisposent tout particulièrement à accueillir ce hubferrovaire et au bénéfice de coopérations territoriales structurantes qui profiteraient à tout le pôle métropolitain.

*Définition:

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 (bureau, conférence...), aux touristes (sites de visite, secteur commercial...), aux personnes en transit (Hébergement...). Un hub-ferroviaire nécessite les aménités d'un centre urbain dynamique et attractif pour lequel Arras détient les meilleurs atouts.

→ Pour un réseau de coopérations locales qui s'appuie sur les pôles urbains secondaires proches du SCOT

Du fait de son périmètre relativement peut étendu, le territoire possède des liens forts de fonctionnement avec les territoires voisins proches.

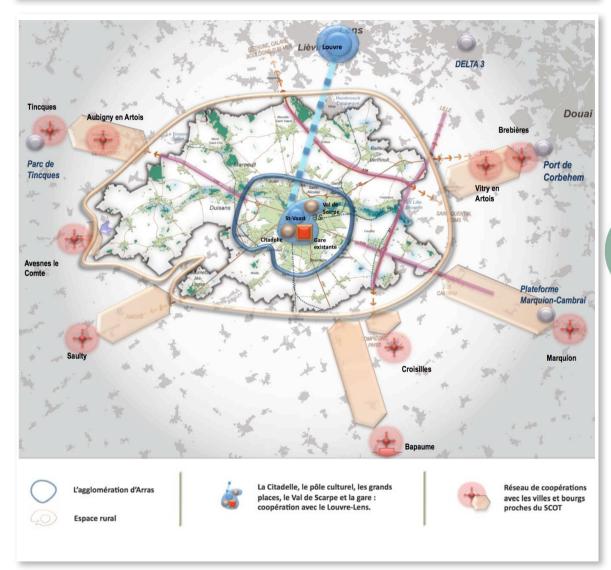
Ces liens doivent être organisés pour assurer un développement cohérent notamment de l'espace rural arrageois et pour que des coopérations locales favorisent :

- la valorisation des filières économiques (dont l'agriculture et le tourisme, IAA...),
- l'organisation de l'offre en services et équipements pour les habitants,
- la structuration des transports,
- une réflexion progressive sur l'équipement commercial.

Le projet entend ainsi développer des coopérations locales s'appuyant sur le réseau de villes et bourgs proches du SCOT et qui ont un rôle structurant de proximité, notamment par leur offre économique, en équipements et en services.

Avesne-le-Comte, Aubigny en Artois, Tincques, Croisilles, Vitry en Artois, Marquion, Bapaume, Brebières, Saulty....

Le réseau de coopérations locales







Les axes de développement

Pour donner corps à ce positionnement et à ces ambitions, le territoire met en œuvre 5 axes majeurs de développement. Ils sont déclinés au chapitre suivant.

- AXE 1 -

 Faire de l'Arrageois, un territoire exemplaire au regard du Grenelle de l'environnement.

- AXE 2 -

 Développement économique et croissance de l'emploi : vers une diversification des filières économiques et une montée en gamme des entreprises.

- AXE 3 -

 Le rural, un atout pour l'urbain : structurer le territoire par la mise en valeur de l'espace rural.

- AXE 4 -

 Adapter l'outil de mobilité et les infrastructures pour développer l'accessibilité du territoire.

- AXE 5 -

 Promouvoir un territoire équitable, un territoire du bien vivre ensemble : des objectifs d'amélioration du cadre de vie et des mixités sociales et urbaine. 2

LES 5 AXES DE DÉVELOPPEMENT DU PROJET



- AXE 1 -

Faire de l'Arrageois, un territoire exemplaire au regard du Grenelle de l'environnement...

... pour des ressources durables et un cadre de vie valorisé.



La qualité environnementale est essentielle à la mise en place de l'attractivité que le territoire entend développer.

En effet, au-delà des objectifs nécessaires au fonctionnement des écosystèmes et des cycles naturels (eau...), la composante environnementale est intégrée au projet :

- comme vecteur d'innovation et de qualité du cadre de vie,
- comme support au développement touristique,
- comme moyen de pérenniser toutes les activités humaines grâce à des ressources et milieux naturels en bon état et à une préparation aux enjeux énergétiques et du changement climatique.

→ Mettre en œuvre la trame verte et bleue

La trame verte et bleue constitue le cadre du projet de développement de l'Arrageois pour que l'armature naturelle et l'organisation humaine fonctionnent ensemble au bénéfice d'une valorisation globale du territoire et d'un enrichissement durable de la biodiversité.

La trame du SCOT (voir illustration ci-contre) décline et s'approprie celles déjà établies aux échelles régionales, du Pays d'Artois et des EPCI (CUA et CCA). Elle a pour finalité de :

- Préserver durablement les espaces remarquables pour leur valeur écologique : cœur de nature de la trame de Pays, bois de Farbus, bois l'Abbé, bois d'Ecoivre, marais de Fampoux, coteaux de la Scarpe... Ces espaces, qui sont les lieux préférentiels de développement de la biodiversité, seront précisés dans le DOO du SCOT afin de leur attribuer des modalités de protection élevée et adaptée aux caractéristiques des milieux.
- Préserver et restaurer des liaisons écologiques entre ces espaces pour permettre le déplacement de la faune et de la flore et améliorer la qualité des écosystèmes. Ces liaisons qui seront précisées dans le DOO du SCOT constitueront des coupures d'urbanisation à organiser tant dans les espaces naturels, agricoles que périurbains.

Des perméabilités écologiques en milieu urbain ou périurbain, notamment à Arras, pourront permettre d'atténuer certains effets de coupures et constituer des bras de levier pour valoriser des quartiers bâtis en introduisant la nature en ville.

- Organiser une gestion novatrice des contacts entre l'urbanisation et la trame naturelle pour maîtriser les pressions sur elle et valoriser le cadre de vie urbain. De nombreux espaces urbains disposent à leur pourtour ou à proximité des bosquets ou milieux écologiques (ceinture bocagère...) qui nécessiteront de mettre en place cette gestion.
- Contribuer à la gestion de l'eau en préservant les artères bleues que sont les fonds de vallées (Scarpe, Gy, Crinchon...) et les éléments naturels (bocage, boisements, zones humides...) permettant de lutter contre l'érosion des sols, les ruissellements et la diffusion des pollutions. Cette préservation devant s'effectuer en concertation avec la profession agricole.

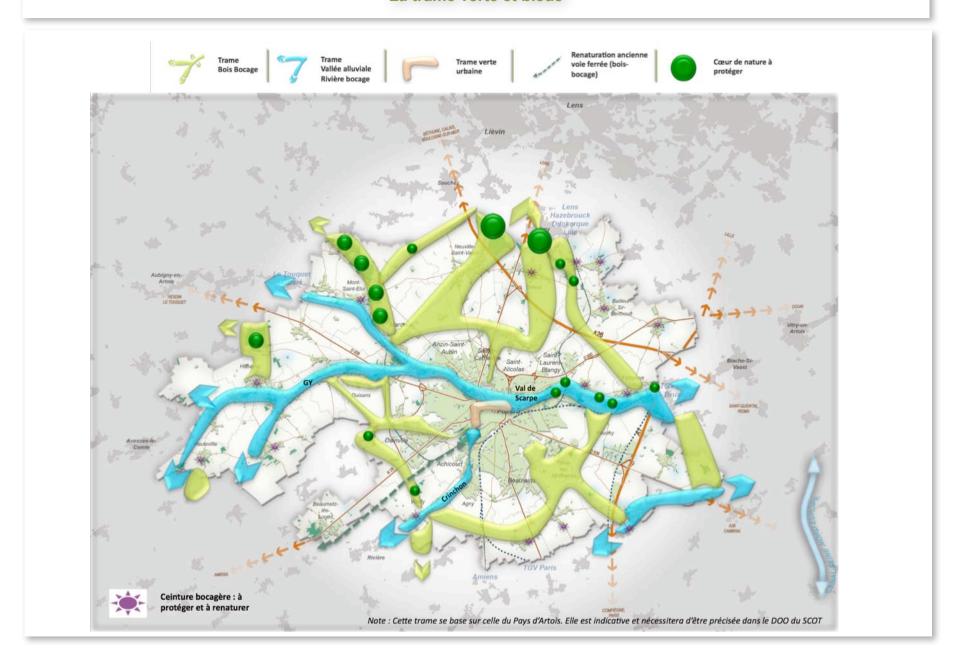
La trame verte et bleue est également un espace de valorisation au bénéfice des activités touristiques et de loisirs. Elle devra ainsi permettre:

- la poursuite et le développement des aménagements paysagers et d'équipements compatibles avec la sensibilité des milieux. Il s'agit notamment des objectifs développés par la CUA et la CCA de valorisation des abords de la Scarpe (DIG, voie douce) et du Crinchon (jardins...).
- la préservation de grandes perspectives paysagères. En associant la trame à des coupures paysagères, il s'agira de conserver des vues sur des panoramas emblématiques (belvédères...) et de maintenir des coupures vertes pour dynamiser les paysages périurbains.





La trame verte et bleue







Développer un urbanisme qualitatif labélisé

L'Arrageois entend favoriser l'approche environnementale de l'urbanisme (AEU) dans les projets urbains ainsi que les labels pour l'aménagement de parcs d'activité (démarches et chartes d'aménagement, ex : type Palm).

Ces démarches se basent sur une gestion transversale de l'aménagement visant à améliorer la qualité d'intégration des urbanisations et à éviter les facteurs qui pourraient réduire la qualité finale des projets.

Elles trouveront une base dans le SCOT de l'Arrageois qui développe une telle gestion transversale et leur permet d'approfondir à l'échelle des opérations les moyens pour atteindre les objectifs que s'est fixé le territoire. Afin d'obtenir un résultat optimal, il conviendrait dans les parcs d'activités d'associer les entreprises qui ont des objectifs de labellisation environnementale.

La Charte de Développement Durable de la CUA constitue également un cadre à ces démarches.



Gérer durablement les ressources et la maîtrise des nuisances et des risques

Pour préserver la ressource en eau et en faire un bien durable, l'objectif du SCOT consiste à rechercher un bon fonctionnement du cycle de l'eau et la maitrise des pollutions dans une logique de bassin versant (gestion amont/aval).

Il s'agira de gérer le développement en tenant compte des objectifs des SDAGE et SAGE applicables et, par la qualité de l'aménagement, de préserver les zones humides, d'assurer une gestion accrue des eaux pluviales et usées et de limiter les pressions sur les cours d'eau.

L'eau potable doit être privilégiée pour des usages nobles et dans un objectif d'utilisation économe. Sa gestion réclame de rationnaliser sa protection et son exploitation sur le long terme :

- protection des captages et gestion des aires d'alimentation,
- sécurisation des réseaux et de l'exploitation (captage de Méaulens),
- partage de la ressource dans un objectif de moindre impact sur les eaux captées.

Si à son échelle le territoire n'est pas exposé à des risques et nuisances particulièrement importants, il s'agit d'être dans une logique de réduction ou de non aggravation des dangers et de développement durable qui privilégie l'anticipation pour assurer un cadre de vie de qualité. Ceci conduit à des objectifs:

- de maîtrise des pollutions urbaines et agricoles (lien avec la trame verte et bleue), notamment en prenant en compte des besoins des industries agroalimentaires s'inscrivant dans une démarche de labellisation « développement durable » de leurs processus de production (gestion raisonnée de l'eau...).
- D'amélioration de la gestion des déchets dans la logique du Grenelle de l'environnement (prévention, réduction à la source et valorisation).
- De prise en compte des nuisances notamment sonores et des risques naturels (inondation, ruissellement,...) et technologiques (Seveso...) permettant de garantir la sécurité des personnes et des biens.

D'accompagnement et de lutte contre le changement climatique : réduction des Gaz à Effet de Serre (lien avec les objectifs relatifs à l'énergie, au transport et à la structuration du développement urbain).

→ Promouvoir une gestion économe et responsable de l'énergie

La gestion énergétique doit contribuer à lutter contre le changement climatique et à préparer le cadre de vie pour que dans le futur les habitants disposent d'un bon accès à l'énergie et aux mobilités.

Pour cela, la politique énergétique vise à :

- Réduire la consommation dans l'habitat : bioclimatisme et réhabilitation du parc de logement précaire énergétiquement,
- Optimiser l'aménagement : maîtrise de la consommation d'espace, qualité de la desserte des quartiers, liaisons douces...
- Accroître les énergies renouvelables : le photovoltaïque, l'éolien en tenant compte du SRCAE, la biomasse en lien notamment avec les activités industrielles et la gestion des déchets...
- Développer les transports alternatifs à la voiture (Cf. Axe 4) et le covoiturage,
- Développer des quartiers exemplaires (type Écoquartiers) sur la base de la charte de développement durable de la CUA.

- AXE 2 -

Développement économique et croissance de l'emploi :

Vers une diversification des filières et une montée en gamme des entreprises.



En soutenant les activités productives existantes et en recherchant une diversification économique par la montée en gamme des filières, l'objectif est double :

- Développer l'emploi privé qui avait stagné dans la dernière période,
- Renforcer la compétitivité et l'identité économique du territoire qui utilise sa desserte exceptionnelle par les infrastructures et qui profite du poids de la ville d'Arras pour se développer vers des filières de bureau et plus tertiarisées.

Le rôle de la gare, des pôles de recherches et de formation, ainsi que le développement du tourisme sont des bras de levier essentiels pour attirer des entreprises à plus grande valeur ajoutée et plus créatrices d'emplois.



Renforcer les piliers économiques existants...

Les filières industrielles (et agricoles – cf. Axe 3) et logistiques sont des ancrages économiques à conforter notamment :

- dans le cadre du pôle de compétence agroalimentaire Arras-Cambrai,
- dans la perspective d'une liaison fer entre ces deux villes (projet régional - fret et voyageur) et de la réalisation du canal Seine Nord Europe.

Ces filières seront facilitées en incluant les possibilités d'évolution vers une montée en gamme de leur système productif. Ceci permettrait de rechercher une complémentarité avec l'offre périphérique (Delta 3, port de Corbehem, Marquion...).

Les activités artisanales constituent l'autre réseau économique à soutenir et valoriser notamment en favorisant des coopérations avec les pôles voisins au SCOT (Tincques...) et en facilitant leur fonctionnement grâce à une prestation d'aménagement adaptée : besoin pour le desserrement des établissements en centre de ville ou de village, offre dans l'espace rural, distinction des flux par rapport au commerce...

... et la montée en gamme des entreprises

Pour permettre une montée en gamme des entreprises (ex : ateliers d'assemblage dans la logistique, bureau technique...) l'offre foncière et immobilière doit être adaptée.

Dans ce cadre, il s'agit :

- De développer une offre en parc d'activité différenciée. Une offre à distinguer des configurations prévues pour la logistique de transfert et à matérialiser par une qualité d'aménagement adaptée (taille des parcelles, desserte en transport collectif et mobilités douces, charte d'aménagement HQE –Palme,...)
- De créer dans le tissu urbain existant (Val de Scarpe...) une offre urbaine qui se démarque par la qualité de son bâti, de son accessibilité aux services urbains et aux transports collectifs.

Arras à vocation à créer un pôle d'affaire (cf. ci-après).

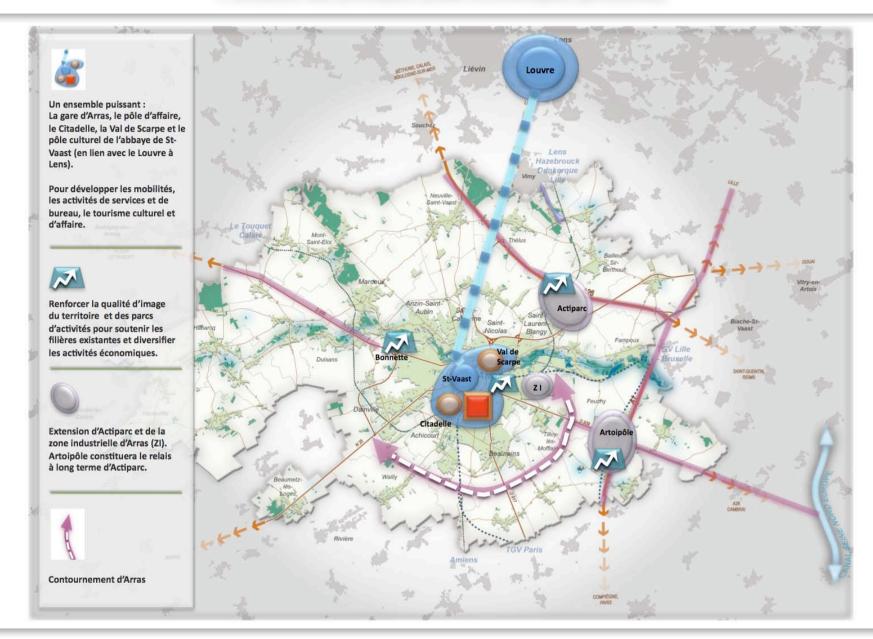
L'offre en formation initiale et continue notamment universitaire doit constituer également un objectif de développement au travers de filières stratégiques pour renforcer les passerelles avec le tissu économique. → Développer les activités tertiaires grâce à une amélioration de l'attractivité territoriale s'appuyant sur le tourisme et la culture

Le développement des activités tertiaires (services) constitue un point majeur de la diversification économique. Il est rendu possible par le développement de l'attractivité du territoire au travers du tourisme et de l'amélioration de son accessibilité et de son cadre de vie.

Le projet prévoit :

- De renforcer l'activité de Congrès (Artois Expo, Cité Nature, l'Atria...) en améliorant encore son fonctionnement : lien avec la gare, diversité et lisibilité de l'offre.
- De soutenir et développer la diversification des services aux entreprises et l'activité de recherche en particulier (Adrianor, INRA, recherche et développement, sites techniques...). Dans ce cadre, l'université d'Artois doit pouvoir valoriser ses activités.

L'armature des principaux pôles économiques (productifs)









- De créer un pôle d'affaire à Arras pour accueillir des entreprises à haute valeur ajoutée (création de bureaux). Son implantation à proximité avec la gare (Citadelle, autres sites) devra proposer une offre lisible grâce à une surface immobilière suffisante et très qualitative. Des complémentarités seront à étudier avec l'offre tertiaire du Val de Scarpe, le fonctionnement des espaces de congrès et le développement des activités de recherche.
- De développer le tourisme et le tourisme d'affaire. Arras constituera le centre de l'armature touristique du territoire. Les Grands Places, la Citadelle, le pôle culturel de St-Vaast et les activités de loisirs périphériques (Blangy, golf...) constituent un ensemble puissant permettant de coopérer avec le futur Louvre de Lens.

Cette coopération permettra de développer une offre de séjour touristique structurée à l'échelle de tout le territoire pour capitaliser sur tous les patrimoines et activités de l'Arrageois: tourisme vert, de mémoire, sportif et patrimonial (cf. Axe 3 et cf. coopérations du pôle métropolitain). Le tourisme et le développement résidentiel entraineront la création de services aux personnes et de commerces. Celle-ci sera facilitée grâce à la structuration forte du territoire autour de pôles urbains identifiés :

- l'agglomération d'Arras et 5 pôles relais dans l'espace rural qui accueilleront la part majoritaire du développement résidentiel (cf. Axe 3).
- En plus de ces pôles, 9 communes rurales contribuant particulièrement à l'organisation du tourisme (cf. Axe 3).

L'organisation des polarités commerciales sera cohérente avec les enjeux d'aménagements de la structuration du territoire.

→ Soutenir une économie sociale et solidaire

L'économie sociale et solidaire est une alternative aux possibilités d'entreprendre et peut constituer un moyen de répondre à des besoins non satisfaits par les filières publiques ou privées « classiques ».

Elle met au cœur le lien social et l'apport de la solidarité dans la création d'activités et de services (AMAP, CIGALES...), qui nécessite des besoins spécifiques :

- Une offre immobilière peu couteuse et plutôt en centre urbain,
- Un réseau dense permettant de lier investisseurs et porteurs de projets. La coopération métropolitaine contribuera à ce réseau.





Les objectifs d'emplois et d'espace

Le projet de développement du territoire permet de tabler sur la création d'environ 12 500 emplois en 20 ans.

Plus de la moitié de ces emplois (environ 60%) pourra se réaliser dans le tissu urbain existant : pôle d'affaire d'Arras, commerces, Val de Scarpe, services de centre-ville, reconversion des sites militaires....

Le reste occupera de nouveaux parcs d'activités. Avec un objectif moyen de 19 emplois / ha, cela nécessite de prévoir environ 220 ha à affecter en nouvelles zones à urbaniser pour ces parcs.

Ces surfaces concerneront essentiellement l'extension des parcs existants dont notamment Actiparc, la Zi Est (Artoipôle constituera à long terme le relais d'Actiparc)... Ce qui permet :

- de limiter le fractionnement de l'espace agricole,
- de capitaliser l'accès aux autoroutes (A1 et A26),
- de valoriser leur desserte existante en transport collectif (Actiparc et Zi),
- de favoriser des dessertes par le fer, si ces dessertes son possibles (liaison Arras/Lens et Arras /Cambrai – cf. volet transport)





- AXE 3 -

Le rural, un atout pour lui même et pour l'urbain :

Structurer le territoire par la mise en valeur de l'espace rural



Le projet attribue à l'espace rural un rôle d'organisation du territoire pour que le développement serve à valoriser mutuellement le secteur rural et l'agglomération. Cet objectif de complémentarité des espaces doit ainsi permettre de :

- valoriser et préserver le fonctionnement de l'activité agricole,
- protéger les ressources naturelles et les patrimoines,
- réduire le rythme de la consommation d'espace,
- structurer dans l'espace rural une offre en services et équipements complémentaire à l'agglomération pour renforcer la qualité du cadre de vie et dynamiser les centres de bourgs et de villages.
- développer le tourisme dans l'espace rural en lien avec l'agglomération d'Arras et le Pays d'Artois,
- Gérer les mobilités internes.

Renforcer l'économie agroalimentaire : agriculture et agroindustrie

L'espace rural de l'Arrageois doit jouer un rôle qui met en valeur sa productivité et permet de renforcer les liens entre une agriculture dynamique et les filières agroindustrielles : « de la fourche à la fourchette ».

Les conditions de ce développement sont mises en place par le SCOT au travers :

- D'une réduction du rythme de consommation de l'espace agricole et de son fractionnement (Cf. Axe 5). La préservation de la productivité agricole passe aussi par une prise en compte qualitative des besoins de fonctionnement des exploitations (accès aux terres, viabilité des exploitations, valeur agronomique des sols,...). Au final, l'aménagement du territoire doit améliorer le fonctionnement des exploitations et la lisibilité de leurs perspectives de développement à moyen / long termes.
- De la valorisation de toutes les agricultures (céréalière, de proximité,...). Il s'agira de faciliter les besoins de diversification des filières : circuits courts, développement de gîtes, vente directe...

Le bio est un axe potentiel qui peut trouver des synergies avec les besoins des agroindustries et contribuer à la protection des ressources naturelles par l'activité agricole. Toutefois, son développement nécessite une lisibilité de marché suffisante pour permettre la stabilité économique des exploitants.

 Du soutien aux activités de recherche dans le domaine agroalimentaire en s'appuyant notamment sur l'université et Adrianor (cf. diversification économique).



→ Valoriser le cadre de vie par une complémentarité innovante entre l'espace rural et l'agglomération d'Arras

L'espace rural est un fort contributeur au bien vivre arrageois. Cet atout à renforcer est à mettre au cœur d'une complémentarité avec l'agglomération d'Arras pour que ces deux espaces se valorisent l'un l'autre au bénéfice de l'attractivité de tout le territoire.

L'espace rural a ainsi un rôle structurant permettant :

- et milieux naturels emblématiques (vues sur les belvédères, panoramas entre les villages, qualité des silhouettes de bourgs, villes et villages...). Des coupures d'urbanisation paysagères à définir dans le DOO du SCOT complèteront celles de la trame verte et bleue.
- De diversifier les cadres de vie du territoire en jouant la différence/complémentarité entre les espaces urbains de l'agglomération et l'ambiance villageoise du secteur rural.



L'espace rural structure le territoire : covaloriser la complémentarité avec l'agglomération et diffuser l'accès aux services à la population grâce à 5 pôles relais.



Le cœur de l'agglomération d'Arras et ses projets structurants

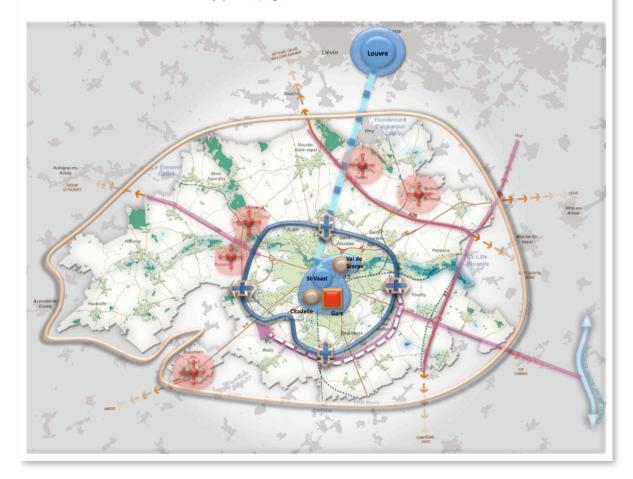




L'agglomération organise les mobilité avec l'espace rural (intermodalité, transport à la demande..., randonnée...).



5 pôles relais : une offre de proximité (complémentaire à l'agglomération) en services, commerces, activités et équipements, organisée avec les communes voisines.



Trame verte et réintroduction de la nature en ville

Favoriser une trame verte urbaine permet de pacifier les contacts avec les milieux naturels et de développer un cadre de vie valorisant et innovant.

Sa mise en place peut s'effectuer au travers de la gestion des lisières urbaines et de l'organisation de pénétrantes vertes :

- Les bosquets et haies en lisière de village,
- des modes d'aménagement capitalisant les plantations existantes et renforçant la présence végétale dans le traitement des espaces publics (rue...),
- Arras et les communes de l'agglomération : des pénétrantes depuis notamment la Citadelle, le Crinchon et le Val de Scarpe.



Pour cela, les bourgs et villages de l'espace rural doivent pouvoir mettre en avant leur authenticité et la dynamiser par l'amélioration des paysages urbains (espace public, préservation des patrimoines naturels et historiques...), et par une offre en logements diversifiée et innovante.

Cette innovation passe par des modes d'aménagement variant les types d'espaces à vivre et la qualité d'accroche urbaine et paysagère des nouvelles urbanisations par rapport au bâti existant :

- · morphologies urbaines variées,
- nature en ville et trame verte urbaine (cf. encadré « Trame verte et réintroduction de la nature en ville »),
- traitement des entrées de bourg,
- D'assurer un développement urbain cohérent, structuré et vecteur de services à la population.

Pour améliorer la qualité du cadre de vie et la vitalité des cœurs de bourgs et de villages, le secteur rural à vocation à renforcer ses services à la population (commerces, équipements, accès aux mobilités...).

En plus des services et équipements nécessaires aux besoins de chaque commune de l'espace rural, ce renforcement s'appuie et s'intensifie sur cinq bourgs structurants, ou pôles relais : Bailleul, Beaumetz, Duisans, Maroeuil et Thélus.

Par leur taille et leurs services ces cinq pôles apporteront une offre complémentaire à l'agglomération et de proximité cohérente avec les besoins des autres communes rurales. Ils formeront un maillage qui permettra d'accroître l'accès aux ressources urbaines à l'échelle de tout le territoire, en tenant compte des particularités de chaque secteur (influence des bourgs extérieurs au SCOT...) et dans une logique d'organisation rationnelle de l'espace qui préserve la ruralité (compacité du développement).

Cette organisation sera particulièrement propice au développement des transports collectifs dans l'espace rural. Elle s'effectuera en référence à l'agglomération d'Arras qui détient un rôle majeur pour structurer les mobilités de tout le territoire.

Au final, les cinq pôles relais et l'agglomération accueilleront environ 85% des objectifs résidentiels pour les 20 prochaines années (cf. Axe 5).

 Promouvoir un tourisme vert, de mémoire, sportif et patrimonial en lien avec l'agglomération et le Pays d'Artois

Pour développer le tourisme à l'échelle de tout le territoire depuis Arras et permettre des liens avec les autres secteurs du Pays d'Artois, l'espace rural doit être le support d'un réseau touristique à structurer (tourisme vert, de mémoire, culturel et patrimonial).

Il s'agit d'organiser l'accès aux différents patrimoines et aux milieux naturels de la trame verte et bleue grâce au développement d'activités de loisirs et sportives (randonnées...) et d'activités culturelles (musées, sites de mémoire, églises, bâti traditionnel. villages bosquets...). Cette organisation vise un tourisme maîtrisé et respectueux de l'identité rurale et de la sensibilité du cadre environnemental.

9 communes en plus des pôles relais facilitent la mise en place de ce réseau en concertation avec les communes voisines. Elles bénéficient de la proximité de patrimoines de qualité et s'organisent en cohérence avec les axes de la trame verte et bleue pour en développer la mise en valeur et favoriser les liens avec les territoires voisins au SCOT.





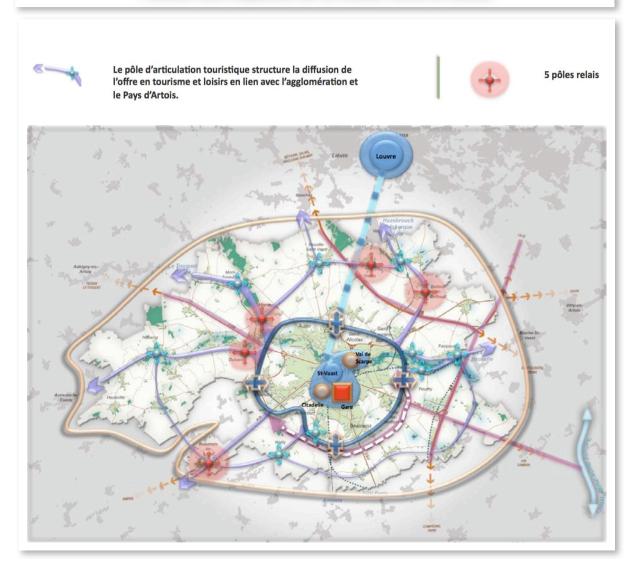
Ces communes constituent ainsi un pôle d'articulation touristique :

- Fampoux, Athies, Feuchy: trame de la Scarpe,
- Wailly et Agny (avec Beaumetz): trame du Crinchon,
- Habarcq (avec Duisans): Trame du Gy,
- Mont-Saint-Eloi (Avec Maroeuil) : trame de la Scarpe
- Farbus, Thélus, Neuville St-Vaast (Avec Bailleul): trame de la Scarpe et lien vers Vimy.

La mise en œuvre de ce réseau passe par le développement :

- de l'hébergement touristique (gîtes, hôtels innovants...),
- des équipements de loisirs, sportifs et culturels qui permettent de constituer des parcours dynamiques et attractifs,
- du réseau de liaisons douces pour relier l'ensemble des pôles (randonnées, accroche au projet de voie verte régionale... cf. volet transport).

L'espace rural organise la diffusion d'un tourisme vert, de mémoire, culturel et patrimonial en lien avec l'agglomération et le Pays d'Artois. Il valorise l'accès aux espaces de la trame verte et bleue.



- AXE 4 -

Adapter l'outil de mobilité et les infrastructures pour développer l'accessibilité du territoire



Développer une accessibilité territoriale offrant rapidité et simplicité constitue un objectif stratégique et incontournable pour renforcer l'attractivité résidentielle, touristique et économique et pour contribuer à la structuration du Sud de la Région.

L'objectif est de fluidifier et d'accroître l'accès aux mobilités sur l'ensemble du territoire. Il s'agit de donner de véritables alternatives à l'usage de la voiture tant dans les déplacements internes que externes et contribuer ainsi à réduire les gaz à effet de serre.

La gare d'Arras et l'étoile ferroviaire arrageoise sont le support majeur de l'organisation globale de ces mobilités.

En outre, il s'agit de renforcer la cohérence entre développement et moyens de déplacements pour que l'utilisation des infrastructures existantes et en projets (contournement d'Arras, ligne fer Arras-Cambrai) soit optimisée et réduire ainsi le besoin de nouveaux ouvrages routiers.



Valoriser l'étoile ferroviaire arrageoise

L'objectif est de diminuer les obligations des déplacements de la population grâce au développement de l'agglomération et des 5 pôles relais qui améliorent l'irrigation du territoire en services et en offre de transport. Il s'inscrit dans la stratégie globale d'améliorer la qualité de vie et de développer le tourisme.

Cet objectif et cette stratégie nécessitent de permettre un rabattement des trajets en voiture vers les transports collectifs en optimisant et renforçant l'utilisation du réseau ferrée et de la gare d'Arras en particulier.

- Accroître l'accès aux mobilités pour valoriser l'étoile ferroviaire.
 - La Gare d'Arras: elle doit accroître la facilité de se déplacer vers le centre de la région, Lille et Paris. Les enjeux d'accès à la gare et de l'intermodalité sont donc au premier plan (transports collectifs, politique de stationnement...). La création d'une gare européenne renforcerait ces enjeux.

 <u>L'offre TER</u>: elle appelle à être renforcée (et cadencée au TGV) pour faciliter les mobilités domiciles/travail et touristiques notamment avec Lens (cf. coopérations du pôle métropolitain).

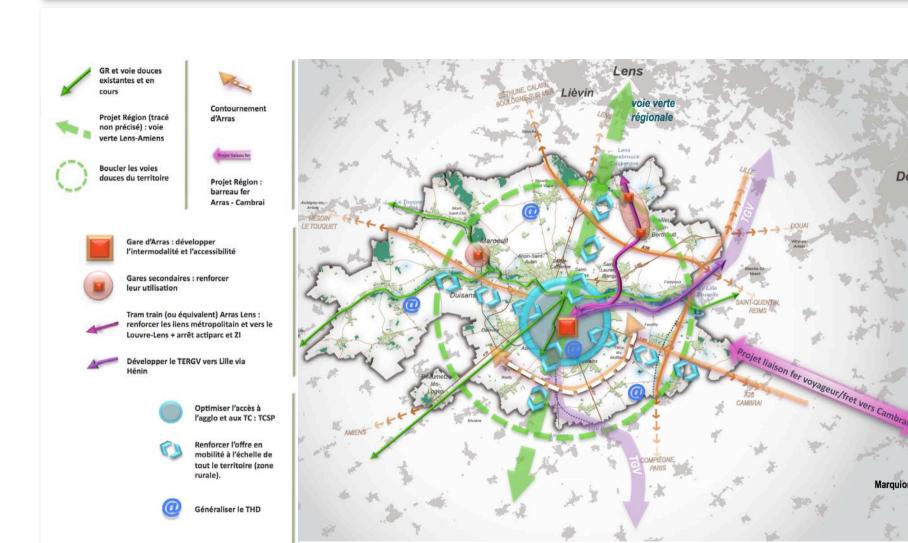
Le projet de créer une ligne de transport urbain ferrée entre Arras et Lens (tram-train ou équivalent) permet de favoriser la création de nouvelles haltes desservant Actiparc et le secteur Val de Scarpe / Zone industrielle. Il améliore le potentiel de la gare de Bailleul. Ce projet nécessitera un travail concerté avec tous les acteurs territoriaux, institutionnels et des transports.

Les mobilités dans l'espace rural:
 en complément de l'offre existante
 (Conseil Général, Bus interurbain), il
 s'agit de développer une offre adaptée
 en transport collectif (bus interurbain,
 transport collectif à la demande –
 TCAD,...) vers l'agglomération et qui
 appuie le rôle structurant des pôles
 relais (en fonction des capacités).

Les gares secondaires constituent des pôles de rabattement en émergence (Maroeuil) et potentiels (Bailleul et Farbus). Sur le long terme, elles ont un rôle à jouer, mais qui est dépendant des ruptures de charges peu attractives. Des solutions pourront être étudiées au travers des coopérations avec les territoires voisins au SCOT.

- Le bus interurbain : il s'agit d'optimiser son fonctionnement pour le rendre plus attractif (rapidité d'accès à la gare d'Arras, cohérence des dessertes des secteurs denses et des grands pôles d'emplois, d'équipements et commerciaux).
- Diversifier les caractéristiques de l'offre en transport collectif (TC) pour satisfaire les besoins des différentes populations.
- Tenir compte de la fonction sociale des TC en communes rurales : déplacement pour les séniors...
- Réfléchir aux mutualisations avec les besoins des activités touristiques et de loisirs,
- Renforcer l'attractivité de la desserte des grands pôles économiques et d'équipements depuis la gare d'Arras (plan déplacement entreprise...).

Développer l'accessibilité du territoire





Douai

Marquion





 Optimiser l'utilisation des infrastructures routières et développer les liaisons douces

Optimiser l'utilisation des infrastructures concerne à la fois des questions d'urbanisme et d'organisation des transports.

L'objectif est que le développement futur exploite au maximum les ouvrages existants et en projet pour améliorer le fonctionnement des espaces urbains et des transports collectifs et en retirer une meilleure attractivité économique, résidentielle et touristique. Il s'agit aussi de réduire le besoin de nouveaux ouvrages routiers.

- Optimiser l'utilisation et la valorisation des infrastructures pour hiérarchiser les trafics et faciliter le fonctionnement des transports collectifs.
 - Les principaux développements économiques futurs (productifs) s'effectueront en extension des parcs d'activités existants dont notamment Actiparc, ZI Est, afin de capitaliser leur proximité avec l'A1 et l'A26 et leur desserte en transport collectif (Artoipôle constituera le relais à long terme d'Actiparc). Le projet de barreau ferré Arras-Cambrai sera également pris en compte dans cet esprit.

- Poursuivre la hiérarchisation des réseaux routiers: le projet de contournement Sud et Est d'Arras permettrait de réduire des conflits de trafics dans et vers l'agglomération. Sa définition précise n'est pas actée (contraintes multiples) et des solutions sont aussi recherchées au travers d'un rabattement des transits vers l'A1 (gestion des péages...).
- Poursuivre la politique de stationnement visant à améliorer l'accès aux aménités urbaines (gare, équipements...) et à rationaliser les trafics vers et dans l'agglomération : favoriser le covoiturage, le délestage amont des secteurs piétonniers de l'agglomération et proposer une solution d'autopartage.
- Renforcer le caractère structurant des boulevards d'Arras. boulevards doivent permettre une accroche urbaine structurée valorisante des pôles d'équipements structurants, du centre-ville et des grands projets: reconversion de la Citadelle, val de Scarpe, gare d'Arras. Dans ce cadre, ils ont vocation à recevoir des transports collectifs performants optimisant l'accès à la gare (transport collectif en site propre, BHNS...).

<u>Développer une gestion urbaine et paysagère qualitative</u> des entrées de ville et des abords des grands axes routiers (paysage lointain, séquencement urbain, coupures naturelles...).

Amplifier l'accès aux modes doux :

Il s'agit d'assurer un urbanisme qui développe les accès piétons et cycles vers les centres, les pôles d'équipements et d'emplois et entre différents quartiers. Ce qui doit promouvoir les déplacements alternatifs à la voiture et renforcer la cohésion et l'attractivité des espaces urbains.

Le développement du réseau de randonnées doit permettre de s'inscrire dans la politique touristique globale. Il favorisera un bouclage complet à l'échelle de tout le territoire en cohérence avec le pôle d'articulation touristique et le projet de voie verte régionale Lens – Amiens.

Développer l'accessibilité numérique

Cf. encadré « Accessibilité numérique : généraliser le THD ».







L'accessibilité numérique : généraliser le THD

Les nouvelles technologies de l'information (NTIC) sont essentielles au développement des filières tertiaires (bureau, recherche, université, tourisme, congrès...) et doivent pouvoir répondre aux besoins des ménages qui notamment souhaitent créer leur propre activité sur leur lieu de vie ou à proximité (télétravail...).

La CUA possède l'armature Très Haut Débit (THD), y compris les parcs d'activité communautaires.

Les perspectives sont de faciliter les raccordements (réseau secondaire et branchements) en priorité dans Arras (en cours), les grands projets structurants (Citadelle, pôle culturel, pôle d'affaire...) et les parcs d'activités. A cette fin, la CUA se dote d'un Schéma d'Aménagement Numérique.

A terme, l'objectif est de généraliser le bouclage THD à l'échelle de tout le territoire du SCOT.



- AXE 5 -

Promouvoir un territoire équitable, un territoire du « bien vivre » ensemble :

Des objectifs d'amélioration du cadre de vie et des mixités sociales et urbaines.



Pour que l'attractivité du territoire se traduise dans le cadre de vie, le projet développe la mixité sociale et urbaine sur l'ensemble de l'Arrageois en tenant compte des capacités et rôles de chaque secteur (rural/agglomération).

- → Un meilleur accès au logement :
 - Répondre aux besoins des différentes populations,
 - Développer la politique familiale et du vieillissement.
 - Renforcer l'offre en logement aidé.
- → Des espaces urbains attractifs :
 - Développer l'offre en services et équipements des centres,
 - Concilier maîtrise de la consommation d'espace et qualité urbaine : bâti innovant, nature en ville, typologies urbaines diversifiées...
 - Valoriser les paysages urbains et l'insertion du bâti.

Développer une offre en logement adaptée aux besoins des différentes populations

Renouveler l'attractivité résidentielle et économique de l'arrageois, nécessite d'organiser une offre en logements diversifiée alliant proximité aux services (et notamment en transport), accessibilité pour les différentes populations, mobilité des parcours résidentiels et qualité de vie.

Cette stratégie passe d'abord par des objectifs d'accueil de nouveaux habitants qui doivent être suffisants pour maîtriser le vieillissement et faciliter l'implantation d'actifs, notamment jeunes.

- A 20 ans, le territoire compte accueillir environ 7 500 habitants en plus (autour 113 000 habitants au total dans 20 ans), soit une augmentation maîtrisée et réaliste de près de 7%.
- Ce qui permet à la CUA d'atteindre au moins 100 000 habitants et de renforcer ainsi son poids dans le pôle métropolitain.

Il est ainsi nécessaire de construire environ 11 300 logements en tenant compte notamment de la poursuite du desserrement des ménages mais moins rapidement qu'avant (2,35 en 2012 et 2,12 estimé dans 20 ans) et de la compensation des logements détruits pour le renouvellement urbain (environ 3 000 logements en 20 ans).

Ces logements devront correspondre aux besoins des différentes populations et stades et modes de vie au travers d'une politique sociale et de l'habitat servant les ambitions du projet : attirer des actifs, complémentarité de l'espace rural et de l'agglomération, mixité sociale et générationnelle, ... Il s'agira pour cela :

- De diversifier les formes et types d'habitat (rural/agglomération, actifs,...) et de l'assortir d'une gestion paysagère qualitative,
- De renforcer le logement aidé (rural et agglomération) en visant, en outre, l'objectif d'éviter les spécialisations de certains secteurs et le report des ménages modestes.
- De considérer les besoins spécifiques : étudiants, séniors,...
- De fixer des objectifs de réhabilitation du parc de logement, en particulier dans les secteurs où les enjeux croisent ceux de la rénovation urbaine, de la précarité énergétique et de la mixité fonctionnelle.

Ces objectifs seront déclinés dans le DOO du SCOT.

→ Optimiser le développement pour réduire la consommation d'espace...

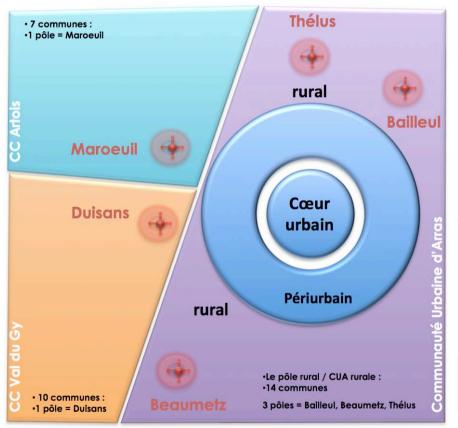
Les objectifs de logements se développeront dans le cadre de l'organisation que le projet met en place :

- L'agglomération et les 5 pôles relais recevront au moins 85% des objectifs résidentiels.
 - ⇒ logique de maîtrise des déplacements et de la consommation d'espace,
 - stratégie de valorisation de l'espace rural et de diffusion cohérente des services.
- Les autres communes rurales maintiendront leur population, voire l'augmenteront légèrement.
 - ⇒ logique de conserver un espace rural authentique et vivant qui participe notamment au tourisme en lien avec les pôles relais.





Un développement structuré vecteur d'offres de services qui valorise l'espace rural et l'agglomération en tenant compte des spécificités des territoires





Le pôle urbain - 10 communes

- Part majoritaire du développement du SCoT
- Équipements et services les plus structurants

Cœur urbain : Arras

Périurbain : Agny, Anzin, Achicourt, Beaurains, Dainville, Sainte-Catherine, Saint Nicolas, Saint Laurent, Tilloy les Mofflaines

85% des objectifs résidentiels



5 Pôles relais de l'espace rural :

Bailleul, Beaumetz, Duisans, Maroeuil, Thélus

- Développement plus important que les autres communes rurales
- Equipements et services intermédiaires entre le pôle urbain et les autres communes rurales



Les autres communes rurales du SCOT :

- · Maintient et augmentation légère de la population
- Équipements et services de proximité en cohérence avec les pôles.

- A l'échelle du territoire (moyenne) environ 48% des objectifs seront réalisés dans l'enveloppe urbaine existante.
 - ⇒ Permet l'utilisation économe de l'espace qui traduit la stratégie du SCOT de valoriser le cadre de vie, l'agriculture, les IAA, le tourisme...
 - Nécessite de développer un aménagement et des morphologies qui réduisent la consommation d'espace sans altérer la qualité de vie (maison de ville, petit collectif, maison individuelle, intermédiaire...).

Cette organisation permet de ne pas consommer plus de 310 ha environ, dans les 20 ans à venir pour le résidentiel. Elle permet un densité moyenne d'environ 23 logements / ha (infrastructures et équipements compris, mais hors grandes infrastructures d'échelle nationale ou régionale).

Cette densité est ici un indicateur global. Dans l'aménagement elle devra résulter d'objectifs de qualité morphologique adaptée aux différents types d'espaces urbains et des objectifs d'économie de la consommation d'espace fixés (310 ha).

... et assurer la vitalité des centres des villes, bourgs et villages.

Les centres de villes, bourgs et villages doivent pouvoir améliorer leur dynamisme grâce au développement de l'offre en commerces et services à la population (mixité urbaine). Les polarités du territoire seront les principaux vecteurs d'une offre de proximité, et plus élargie en ce qui concerne l'agglomération et les parcs commerciaux.

Pour cela, les espaces urbains favoriseront un aménagement attractif des centres et au réseau viaire cohérent qui facilite la fréquentation des commerces et services. Il s'agira notamment dans les pôles de rechercher les synergies en travaillant sur la réhabilitation et sur des axes commerciaux ciblés en lien avec les grands espaces publics et projets (gare, Citadelle...).

L'organisation des grandes polarités commerciales s'effectuera en cohérence avec les polarités urbaines notamment au regard de l'accessibilité, de la desserte en transports, de leur insertion urbaine pouvant nécessiter des objectifs de requalification, de leur gestion paysagère et de la politique en matière de stationnement.

Enfin, la valorisation des patrimoines végétal et historique des centres urbains constitue le support d'une politique d'amélioration de la qualité urbaine et de l'attractivité des espaces de vie et touristiques.

Renforcer la politique familiale et du vieillissement

Dans une logique de réseau à l'échelle de tout le SCOT permettant d'irriguer l'espace rural et de s'articuler, le cas échéant, avec des pôles urbains des territoires voisins au SCOT, il s'agit de :

- Renforcer la politique familiale par le développement de l'offre en équipements pour la petite enfance et l'enseignement. La volonté d'apporter une grande qualité de service amènera cette politique à tenir compte des besoins différents des familles (actif, zone rurale...) et de la proximité des grands centres d'emplois (parc d'activité, centre administratif...).
- Développer un réseau de santé de proximité (maison de santé, groupement médical...) qui repartira l'offre en fonction des besoins des populations, des conditions d'accessibilité et des logiques de renforcement des centralités urbaines (pôles relais, agglomération...).
- Accroître les alternatives pour le logement des seniors en tenant compte des besoins spécifiques des personnes : niveau de dépendance, l'état de santé, souhaits d'autonomie... pour établir une offre diversifiée de service et en logement, tant en centre très urbain qu'en zone rurale : maintien à domicile, EHPAD, MARPA...













Les objectifs de réduction de la consommation d'espace mettant en œuvre la stratégie de valorisation de l'espace rural.

Les objectifs de consommation d'espace fixés par le SCOT constituent une importante réduction par rapport aux tendances à l'œuvre.

Le SCOT prévoit de ne pas consommer plus de 310 ha en 20 ans pour le résidentiel et les grands équipements structurants avec environ à titre d'indication : 30 ha pour le secteur du Val de Gy, 35 ha le secteur de l'Artois et 195 ha le secteur de la CUA.

Le développement économique nécessitera 220 ha de nouvelles urbanisations. Au total, la mise en œuvre du SCOT mobilisera environ 530 ha en 20 ans, soit 26,5 ha / an en moyenne.

Le projet permet ainsi de réduire le rythme de consommation d'espace de 50 % par rapport à la dernière période (qui était de 53,2 ha /an – 1998 / 2009) et d'environ 56 % pour ce qui concerne le résidentiel (13 ha /an contre 29,67 ha/an dans la dernière période).

Ce qui constitue un effort important de maîtrise et d'optimisation de la consommation d'espace.