TRANSPORTS

Le réseau ferré

Etat des lieux

Le territoire est à la fois accessible de l'extérieur, bien connecté à sa région, à l'Île-de-France et à l'Europe du Nord.
Cette accessibilité est surtout liée à la ville d'Arras et sa gare TGV, deuxième gare du NPDC en termes de fréquentations. Ce pôle multimodal permet une offre de rabattement diversifiée (trains, bus urbains, stationnements vélos et taxis).

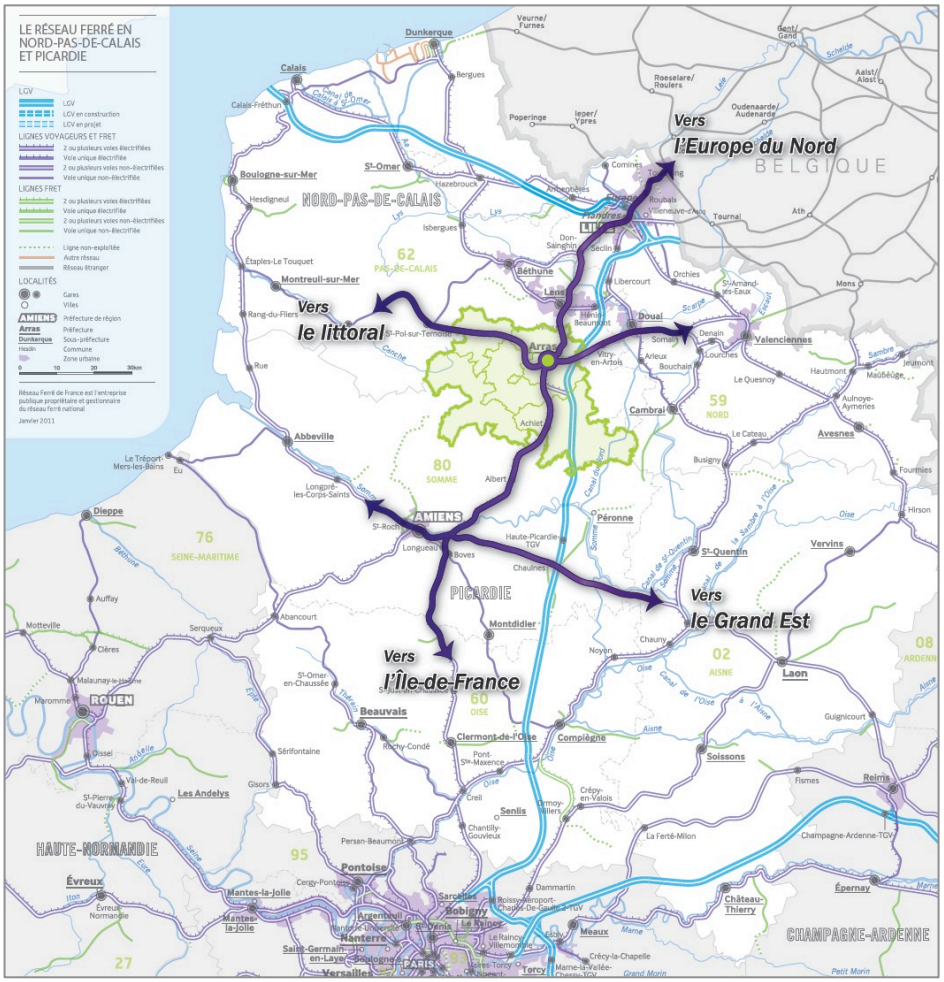
- La ligne 2 du TER Lille-Douai-Arras-Amiens-Rouen connecte le territoire du Nord au Sud. Entre Arras et Achiet-le-Grand, les TER circulent à raison de 18 allers-retours (AR) par jour en semaine. Toutefois, seules 5 AR desservent l'ensemble des gares intermédiaires (Boisleux et Courcelles-le-Comte).
- Dans la partie Nord-Ouest du territoire, la ligne 14 du TER Arras-St-Pol-Etaples-Boulogne circule à une fréquence de 16 AR en semaine entre Arras et Saint-Pol sur Ternoise. Elle permet de desservir la quasi totalité des gares du Scota (Maroeuil, Frévin-Capelle, Aubigny-en-Artois, Savy-Berlette et Tincques).
- Sur la frange Nord, la ligne 6 du TER Calais-Dunkerque-Hazebrouck-Arras offre 27 AR en semaine entre Arras et Lens mais ne dessert les haltes de Farbus et Bailleul-Sire-Berthoult que 5 fois par jour.
- A ces trois lignes de TER qui maillent le territoire, s'ajoute la ligne TGV reliant notamment Paris à la Belgique et favorable aux échanges entre l'Arrageois et la région Île-de-France. On dénombre 11 missions quotidiennes entre Paris et Arras d'une durée de 49 minutes.

Le fret ferroviaire

En se plaçant à l'interstice de deux villes-mondes (Paris et Londres) et aux portes de l'Europe du Nord, l'Arrageois est inséré au sein d'importants flux de personnes et de marchandises.
Le trafic de fret s'intensifie dans la région sous l'effet de la plateforme multimodale de Dourges et des grands établissements industriels notamment. Cette intensité des flux tend à rapprocher le Scota de la dorsale européenne.

Le Scota dans le contexte ferré grand régional

Source : RFF 2015, RP ; traitement EAU



Tendances et perspectives

Si aucun projet de voie nouvelle n'est prévu dans le Scota, le territoire devrait bénéficier à moyen et long terme de certains projets à l'œuvre dans son environnement régional. Il sera notamment impacter par :

Le projet de Réseau Express Grand Lille (REGL) :

Visant à désengorger l'autoroute A1 entre le bassin minier et la métropole lilloise, cette voie de 37 km prévue entre Lille et Hénin-Beaumont à horizon 2030 impliquera la réorganisation des fréquences et le réaménagement des correspondances entre les pôles gares traversés.

Les objectifs du projet sont les suivants :

- Offrir aux habitants de la région une liaison rapide et efficace entre les pôles urbains de cette aire métropolitaine, un accès à l'emploi et à la formation pour les salariés et les étudiants,
- Favoriser les échanges interurbains entre les polarités du Grand Lille,
- Répondre à un besoin croissant de déplacements entre la métropole lilloise et ses territoires voisins

Un train circulera toutes les 20 minutes entre Lille et Arras soit 3 par heure. La liaison Lille-Arras passera de 84 à 49 minutes.

Suite au débat public qui s'est achevé en juillet dernier, la proposition de la CUA a été reçue par le Conseil Régional du NPDC et fait l'objet d'une étude plus fine des raccordements du projet avec Douai et Arras. En effet, afin de profiter des retombées du projet et d'anticiper les évolutions ferroviaires à long terme, la CUA propose :

- Le prolongement du tracé d'Hénin-Beaumont vers Arras le long de la voie existante et de l'autoroute de façon à limiter les nuisances et exploiter le foncier disponible,
- La création d'une nouvelle gare européenne dans le secteur de Roeux et Fampoux en lien avec Arras et Douai, qui assurerait l'ouverture régionale et européenne, et idéalement localisée à proximité d'infrastructures routières structurantes (A1, A2, RN50),
- La création de nouveaux pôles d'activités en complémentarité avec Osartis-Marquion et bénéfiques au développement économique.

En 2016, il a été acté de poursuivre les études pour étendre le REGL jusqu'à Amiens. Cette extension permettrait la mise en place d'une liaison rapide Lille-Arras-Amiens structurant l'équilibre entre les grands pôles régionaux et renforçant la connectivité des Hauts de France avec l'Ile de France et l'international via la ligne Amiens-Paris et son futur barreau desservant l'Aéroport de Roissy.

Au carrefour d'échanges régionaux, la localisation de la CUA est propice à l'irrigation des flux. Pour elle, ce projet représente une opportunité pour affirmer son positionnement au centre de la grande région et pour renforcer son urbanité en développement conjointement le quartier de la gare et le centre d'Arras (activités, logements).

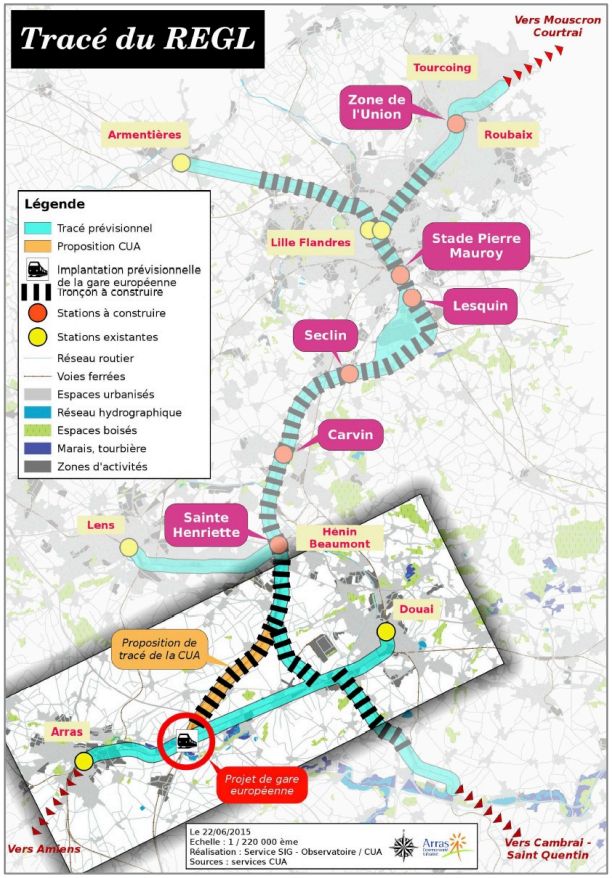
Le niveau de l'offre envisagé par le projet de REGL

Source : REGL, dossier du maître d'ouvrage pour débat public, région NPDC, 2015

Lille-Arras				Armentières-Arras	
Offre actuelle	Nombre de trains futur (total)	Dont REGL	Dont TER sur infrastructure actuelle	Temps de parcours actuel	Temps de parcours sur le REGL
1+0,5 à 1 TGV	4+0,5 à 1 TGV	3	1+0,5 à 1 TGV	84	49

Le tracé du projet de REGL et la proposition de la CUA

Source : CUA, 2015, RP



Modernisation du réseau en Picardie et Nord-Pas-de-Calais

Débuté en 2008 et devant s'achever en 2020, ce programme vise au renforcement des capacités ferroviaires dans ces régions où le trafic s'intensifie. Si les chantiers en cours ne concernent pas le Scota, les travaux réalisés feront profiter l'ensemble grand régional et bénéficieront à son ouverture européenne tout en favorisant et facilitant les navettes internes.

Liaison ferroviaire entre Arras et Cambrai

À ce jour, aucune échéance n'est donnée pour ce projet d'infrastructure inscrit dans le Schéma Régional des Transports du Nord-Pas-de-Calais. Toutefois, si celui-ci venait à se faire, le territoire du SCoT pourrait bénéficier d'une position stratégique en matière de développement économique en accroche de la plateforme multimodale de Marquion et du futur Canal Seine-Nord-Europe.

Le projet de Canal Seine-Nord Europe (CSNE)

Ce projet consiste en la réalisation d'une infrastructure nouvelle de 107 km entre l'Oise (Compiègne) et le canal Dunkerque-Escaut (Cambrai) qui autorisera le passage de convois de grands gabarits (des bateaux pouvant aller jusqu'à 4 400 tonnes au lieu de 650 actuellement sur le canal du Nord). Ce projet aura des influences sur le développement économique de l'Arrageois en particulier la CC du Sud Artois, et sur les transports de marchandises.

L'axe Seine

Le projet de création d'une nouvelle ligne ferroviaire Paris-Normandie est l'un des projets structurants du développement de l'axe Seine, « couloir » majeur de transports de marchandises en Europe. En offrant de nouvelles perspectives au flux de fret, ce projet entend renforcer l'ouverture du Grand Paris et du Nord Ouest de la France vers l'Europe. Ce projet entre en complémentarité avec la création du CSNE, qui offre une capacité de rabattement et d'ouverture aux flux de l'axe Seine vers la façade nord européenne. Le territoire du Scota est donc à la frange de flux destinés à s'intensifier.

Interdépendances

Réseau ferré et accès à l'emploi et à l'offre de formations

La connexion des lieux d'emplois et des lieux de formation aux réseaux ferrés permet aux individus de parfaire leur parcours professionnels et résidentiels.

Desserte ferrée et attractivité du territoire

En retour, l'accroissement de l'offre en termes de fréquence et missions est favorable à l'accueil de populations nouvelles, originaires de ces polarités d'emploi extérieures.
En outre, le renforcement de la desserte ferroviaire et de l'intermodalité est susceptible de profiter à des personnes désireuses de découvrir le territoire, de valoriser certains sites et conforter le rayonnement culturel arrageois.

Desserte ferrée et équilibre territorial

Les objectifs de réduction des gaz à effet de serre, des déplacements contraints et d'accroissement du recours aux modes alternatifs impliquent le renforcement des centralités urbaines et l'organisation des polarités de rabattement avec des moyens de mobilité adaptés aux contextes urbains, périurbains et ruraux ainsi qu'aux échelles de mobilité (de proximité, internes et externes au Scota).

Desserte ferrée et équilibre régional

La nouvelle grande région élargit la réflexion des flux interurbains « de proximité » entre les grands pôles d'emplois et de population picards et du NPDC et interroge les articulations entre bassins de vie et d'emploi.

Gouvernance

Schéma Régional des Transports et des Mobilités de la Région Nord-Pas-de-Calais

Ce document définit des orientations stratégiques en matière de transports dans la région à horizon 2030. Autour de neuf principes (attractivité et accessibilité, multimodalité et intermodalité, cohérence et efficacité, concertation et coordination, durabilité), il vise deux objectifs :

- Parvenir à un système de transport au service de l'attractivité des territoires, du bien-être de la population et de la mobilité régionale,
- Faire de la région une plateforme d'échanges.

Le schéma propose ainsi quelques réaménagements visant à finaliser les chainons manquants en minimisant l'investissement territorial (consommation d'espaces, nuisances, etc.), et en maximisant les interfaces entres modes de manière à optimiser les réseaux.

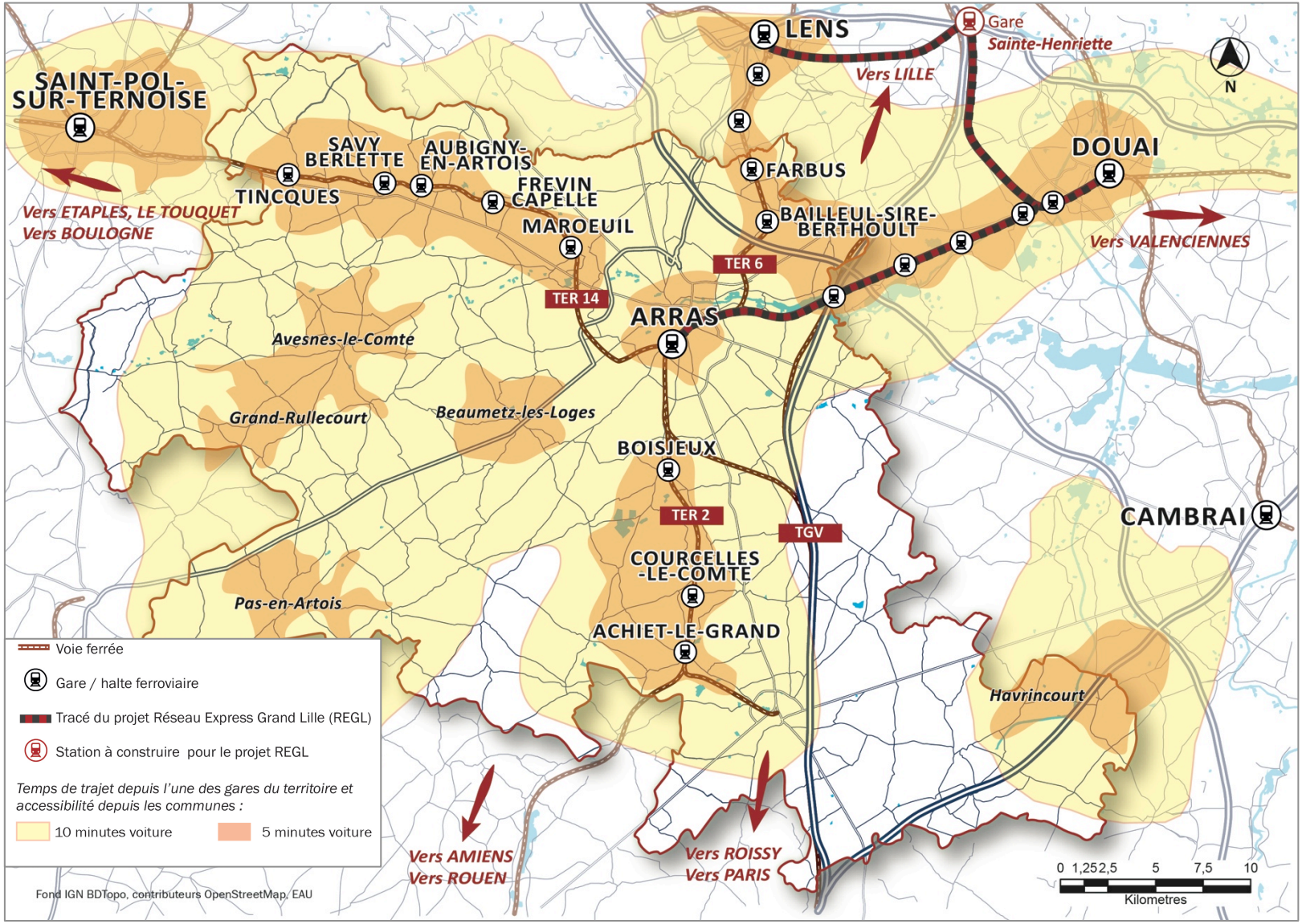
Certaines des orientations prescrites sont propres au transport ferroviaire comme :

- Etendre le TER-GV afin que les villes régionales soient à moins d'une heure de la métropole,

- Connecter la région au réseau national et européen,
- Accompagner la mise en œuvre du cadencement national pour accélérer les temps de parcours TER à longue distance et instaurer une complémentarité TER rapides et TER semi-directs,
- La modernisation des infrastructures pour une amélioration des fréquences et une réduction des conflits de circulation,
- Le renouvellement du matériel roulant.

Le réseau d'infrastructures ferrées du SCoT de l'Arrageois et accessibilité en temps de parcours automobile depuis les gares et quelques communes

Source : BD Topo, RP ; traitement EAU



Le réseau routier

Etat des lieux

Le réseau autoroutier

Nombreuses dans la frange Est du territoire et surtout orientées Nord/Sud, les autoroutes accompagnent les flux économiques :

- L'A1 reliant Paris et Lille dessert Bapaume (sortie n°14) et Arras (sortie n°15) ;
- L'A26 en provenance de Saint-Quentin, permet de rejoindre la région Champagne-Ardenne dans un sens et le littoral en passant par Béthune et Calais dans l'autre ;
- L'A2 en extrémité Sud-Est du Scota dans la CC du Sud Artois, dessert Bapaume en sortie n°14 et permet de se rendre aux villes voisines, Péronne et Valenciennes.

Les routes de desserte intercommunale

S'organisant en radiales depuis Arras, les routes secondaires maillent l'ensemble du Scota bien que le Sud-Ouest soit le moins pourvu. Toutefois, si la N25 n'a pas de vocation particulière, assure une liaison d'importance stratégique avec la Picardie (Doullens et Amiens) et garantie l'équilibre des relations entre les bassins d'emploi et les bassins de vie du territoire des CC des Deux Sources et de la Porte des Vallées à la CUA notamment.

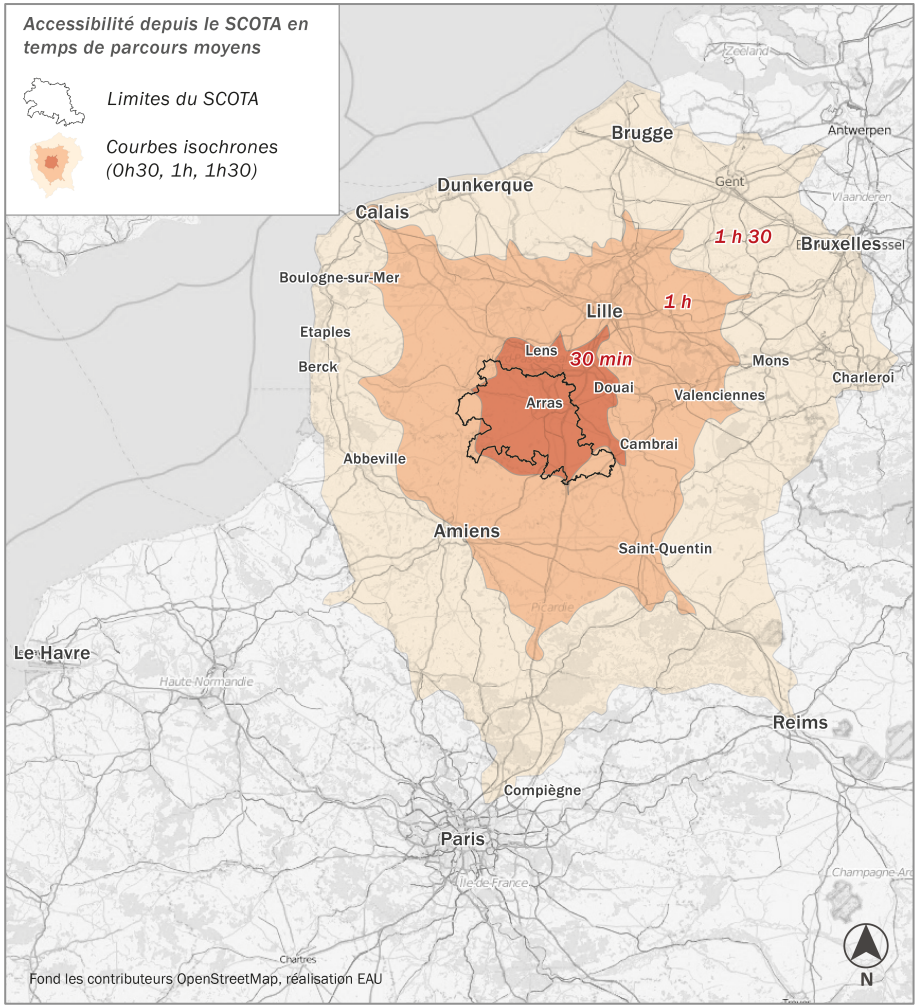
Aussi, la D939 dite « route de l'agroalimentaire » compte parmi les axes majeurs du territoire. Elle relie non seulement les sites d'emplois structurants du secteur agroalimentaire (Saint-Pol-sur-Ternoise, Cambrai) et garantie aussi une connexion et des échanges avec le littoral et l'arrière pays régional. Sa localisation géographique est propice à l'acheminement des marchandises et conforte l'Arrageois comme une terre d'excellence rurale.

D'autres voies secondaires permettent des échanges avec le bassin minier :

- La N17 qui passe par Vimy et rejoint Lens,
- La D937 qui rejoint Béthune,
- La D341 qui permet de rejoindre Houdain.

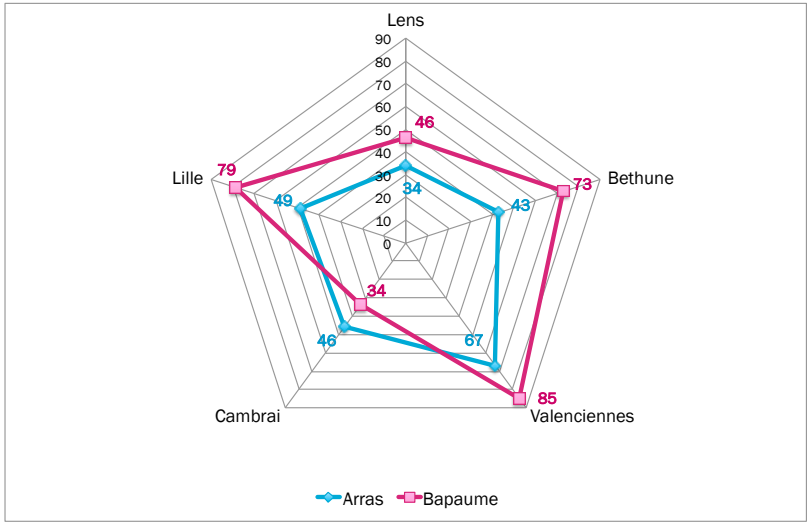
Arras est séparée d'agglomérations régionales par des temps de parcours pour la plupart inférieurs à 1h de route (Lille, Lens, Douai, Valenciennes, Amiens, Saint-Quentin).
Bapaume quant à elle, se trouve en position de seuil et de porte d'entrée privilégiée vers la Picardie et l'Europe du Nord puisque à proximité d'un nœud stratégique de captation et de répartition des flux à l'échelle interrégionale.

Accessibilité régionale depuis le Scota (Arras) en temps de parcours moyens
Source : Owlapps , RP ; traitement EAU



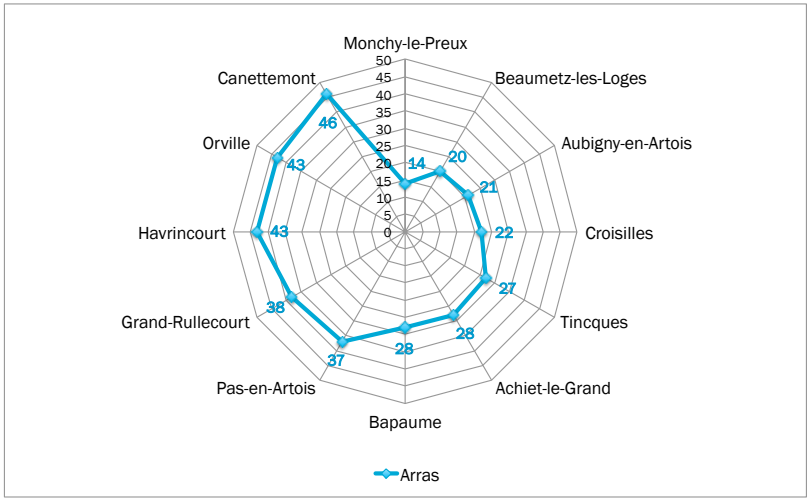
L'accessibilité au SCoT de l'Arrageois depuis les villes extérieures en minutes en évitant les péages

Source : ViaMichelin, RP ; traitement EAU



L'accessibilité au centre d'Arras depuis les principaux secteurs du territoire en minutes

Source : ViaMichelin, RP ; traitement EAU



La plupart des communes du territoire sont accessibles en moyenne à 30 minutes du centre d'Arras. Les communes les plus éloignées du périmètre du SCoT y sont distancées de 3/4h en moyenne (Canettemont, Orville, Havrincourt,...)

En plus d'assurer une proximité entre les différents secteurs du territoire, la densité d'infrastructures confère plusieurs choix d'itinéraires aux automobilistes à partir et en direction de leur lieu de vie ou de travail.

L'état du trafic routier

À l'échelle du SCoT, le trafic est étroitement lié au premier bassin d'emplois, la CUA, qui absorbe quotidiennement 400 000 véhicules en moyenne dont 74% ne quittent pas le territoire (Enquête Ménages Déplacements, 2014).

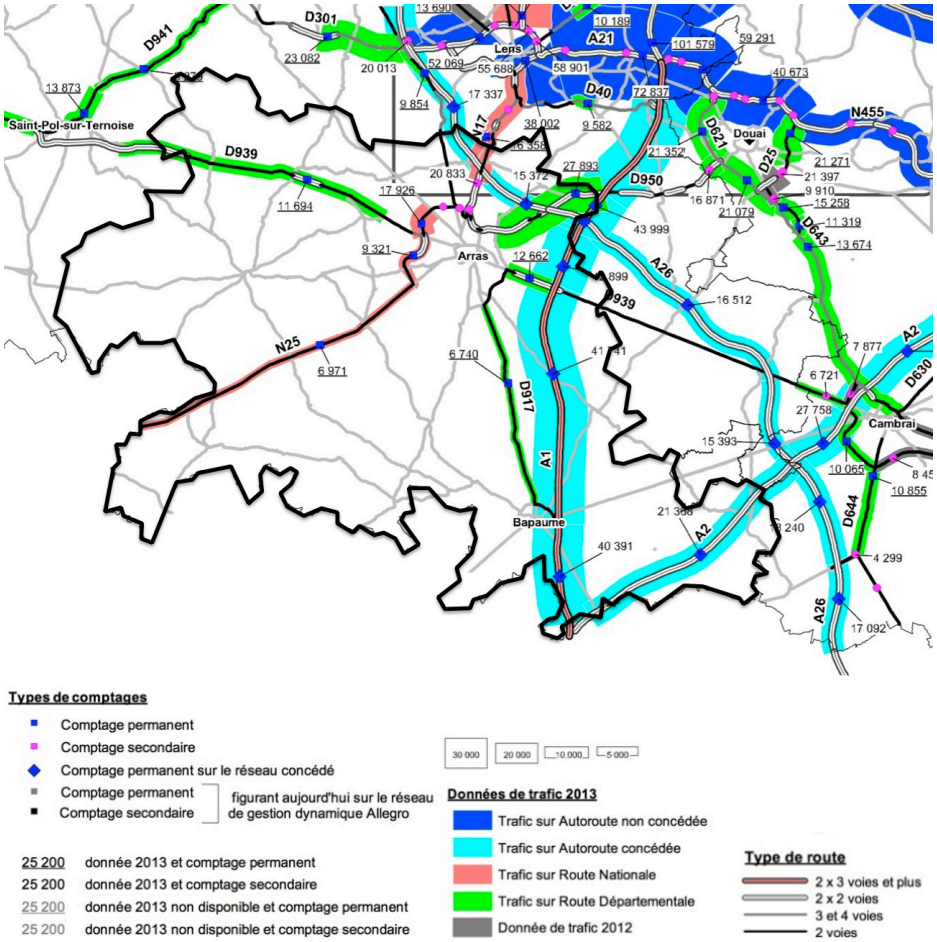
Elle attire les flux aux heures de pointe du matin (entre 8 et 9h) et les diffuse le soir (entre 17h et 19h).

Les échanges les plus intenses se font au nord de la CUA sous l'effet des migrations pendulaires avec le bassin minier.

Sur ces mêmes axes, si les flux se sont intensifiés entre 2003 et 2012 (+4% en moyenne), ils progressent beaucoup moins vite que dans les années 1990 (+2% en moyenne par an) et ont même diminué entre 2011 et 2012 (-2%). Cette tendance est le résultat de la hausse du chômage passant de 10,4% en 2007 à 12,8% en 2012 et de la réduction des flux pendulaires.

Le trafic automobile dans le Scota en 2013

Source : DREAL Pas-de-Calais , RP ; traitement EAU



Tendances et perspectives

Le doublement de la RD 939

Itinéraire de convois exceptionnels, la « route de l'agroalimentaire » entre le littoral et Cambrai traverse l'Arrageois d'Ouest en Est. Une section de 7,1 km de cet axe entre Etrun et Aubigny-en-Artois fait l'objet d'un projet de doublement de la chaussée dans les deux sens de circulation. Ce projet vise dans un premier temps à réduire les congestions fréquentes, limiter les risques d'accidents, et doit également contribuer au développement économique du département et de l'Arrageois.

La rocade sud d'Arras

Ce projet du Conseil Départemental du Pas-de-Calais doit prolonger la route départementale 60 (en entrée Est du village d'Agny) entre la D919 et la route nationale 25 (axe Dainville-Beaumetz-les-Loges) sur une distance de 4,6km. Cette infrastructure en 2 X 1 voie relierait ainsi la rocade Sud-Est à la rocade Nord-Ouest autour d'Arras, absorberait une partie du trafic de poids lourds en particulier, et améliorerait la desserte de la ZI Dainville-Achicourt.

Interdépendances

Réseau routier et cadre de vie

L'accès des habitants aux pôles d'emplois, aux équipements, services, et à l'environnement régional dépend largement de l'état du réseau routier, du trafic et de sa desserte.
Dans ce sens, le doublement de la RD 939 permettra de désengorger les flux pendulaires vers Arras en plus de soutenir le transport de marchandises.

Réseau routier et développement économique

Les conditions de desserte routière et l'état des infrastructures peuvent être déterminantes pour l'installation d'entreprises. Un réseau routier adapté à la circulation des poids lourds et proche des autoroutes, est à même de rapprocher les bassins de production au bassins de consommation. Ces enjeux sont d'importance dans le SCoT, localisé à l'orée de la Belgique, à proximité d'une importante zone d'échanges qui l'ouvrent aux marchés européens (la « banane bleue »), à la façade atlantique et à l'Île-de-France.

Le Schéma Régional des Transports et des Mobilités de la Région Nord-Pas-de-Calais

Sur le volet routier, les enjeux sont de trois ordres : réguler les flux, promouvoir des alternatives au mode routier et disposer de grands axes répondant à des objectifs d'aménagement du territoire.
Ainsi, le schéma suggère :

- D'écarter les flux de transit des aires urbaines et de les transférer sur le rail, la voie d'eau ou la mer,
- D'étudier une harmonisation de la tarification des infrastructures,
- D'accompagner des initiatives pour une meilleure utilisation de la voiture, comme le covoiturage.

Le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie (SRCAE)

À horizon 2020, ce schéma fixe plusieurs orientations.

Pour le **transport de voyageurs**, les enjeux sont :

- La limitation du recours à l'automobile par la promotion de nouvelles pratiques de mobilité visant à atteindre +50% de part des transports collectifs,
- La réduction des besoins de déplacements en nombre et en distance parcourue soit 1,2 personne par voiture,
- Encourager l'usage de véhicules moins polluants.

Pour le **transport de marchandises**, les orientations sont de :

- Favoriser les alternatives au transport routier par le développement de plateformes de massification et chaines multimodales sur le territoire (rail et fluvial)
- Poursuivre les démarches d'amélioration de l'efficacité énergétique des transporteurs routiers,
- Favoriser les formes de logistique urbaine plus efficaces : -15% de véhicules en usage urbain.

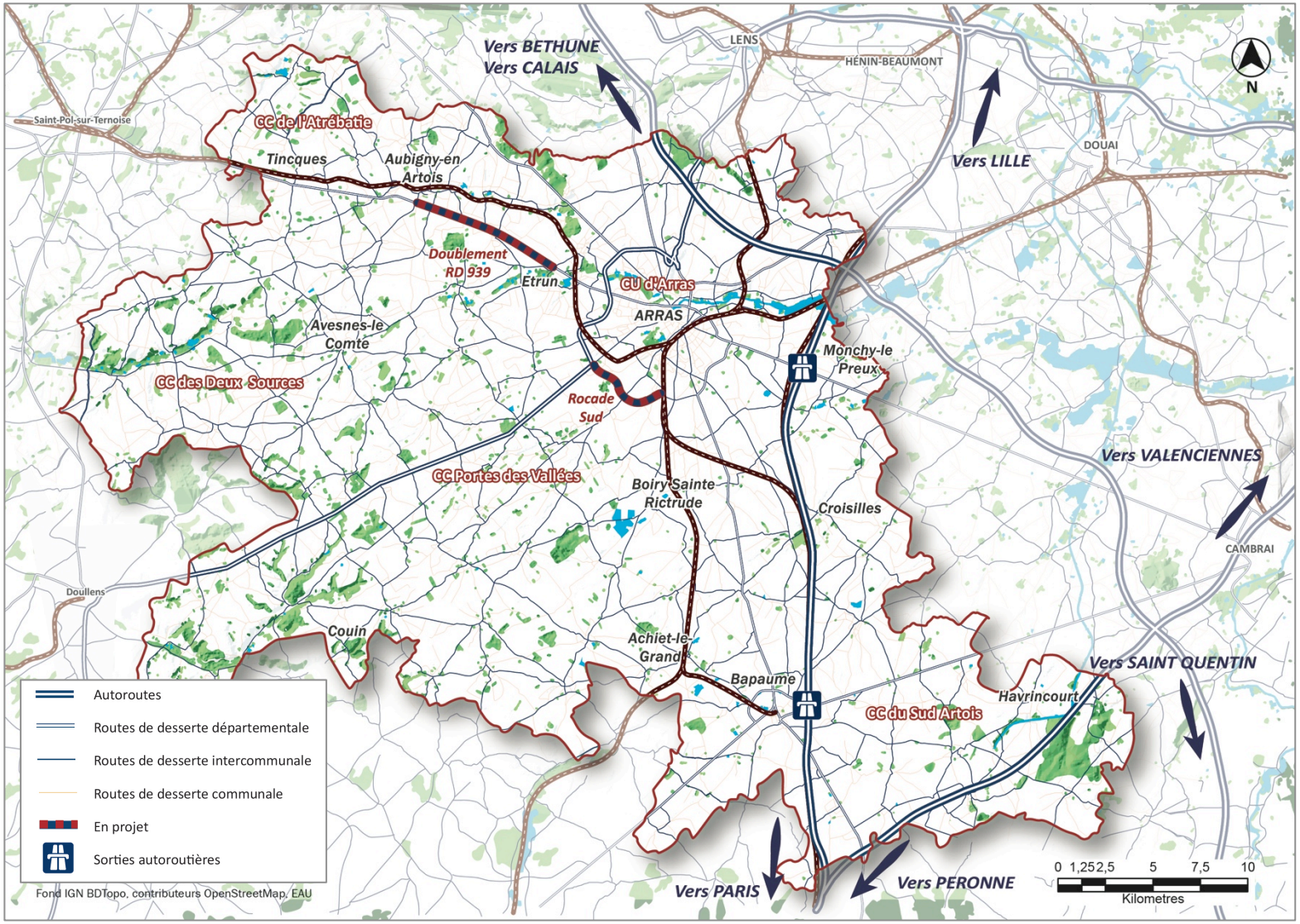
Aussi, concernant **l'aménagement urbain**, des mesures visant à limiter l'étalement urbain à 500 ha par an, à densifier les centres urbains desservis par les transports collectifs et à favoriser la mixité fonctionnelle dans les tissus urbains et projets sont prescrites.

La promotion du covoiturage par l'Autorité Organisatrice des Transports Artis (AOT)

Source : covoiturage-artis.fr, RP

Le réseau d'infrastructures routières du SCoT de l'Arrageois

Source : BD Topo, RP ; traitement EAU



Les liaisons douces

Etat des lieux

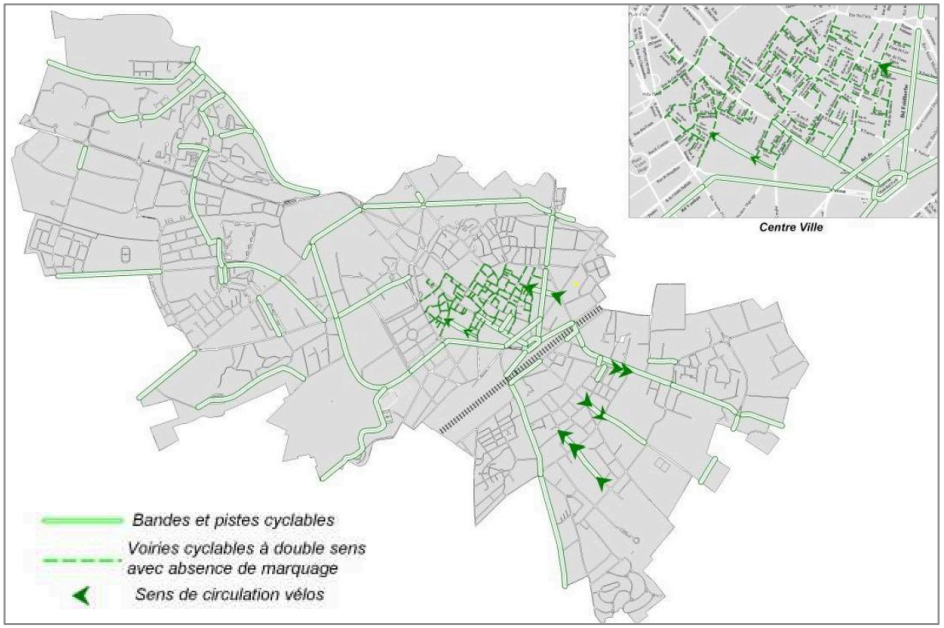
Les itinéraires cyclables aménagés sont nombreux sur le SCoT et maillent l'ensemble de son périmètre.

- Au niveau national, le véloroute n°32 dit « de la mémoire » reliant Paris à Lille, dessert Achiet-le-Grand, Dainville et Farbus dans le SCoT.
- L'itinéraire cycloroute n°362 dit « Au fil de l'eau » (longeant la Canche, la Scarpe, et la Ternoise), qui traverse le département d'Ouest en Est depuis le littoral (Etaples-sur-Mer à Eppes-Sauvage), passe par Dainville dans le Scota.
- Pas moins de 13 boucles cyclo touristiques fléchées sont présentes sur le territoire sur les 60 que compte le Pas-de-Calais, et qui s'échelonnent entre 20 et 50 km chacune.
- Enfin, des abris vélos fermés au niveau des gares de Tincques, Savy-Berlette, Aubigny-en-Artois, Maroeuil, et Arras sont installés bien que ce dernier soit fréquemment saturé. En effet, il est uniquement réservé aux personnes munies d'un abonnement train Pass-Pass et seuls 18 emplacements sécurisés sont disponibles soit une capacité équivalente au stationnement cycles de la gare de Maroeuil de moindre envergure.

Les modes doux dans la CUA

- Des pistes cyclables sont aménagées dans la CUA dont une longue de 8 km, entre Arras et Fampoux. Pourtant, la pratique du vélo est marginale et représente 1% des déplacements des résidents.
  Pour cause, de nombreux « chainons manquants » subsistent entre les communes rurales et depuis les communes rurales vers le pôle urbain.
  De plus, certains espaces générateurs de flux ne sont pas raccordés au réseau cyclable comme la ZI Est, Boréal parc, ou certains collèges et lycées.
- Concernant le stationnement des vélos dans l'agglomération, les arceaux bien que nombreux sont jugés insuffisants par le PLUi, notamment à proximité des sites les plus convoités (Place des héros, gare centrale).
- En terme d'intermodalité, les arrêts de transports en communs structurants ne sont pas dotés de stationnements vélos.

Bandes et pistes cyclables à Arras en 2014
Source : ville d'Arras, RP



Interdépendances

Liaisons douces, paysage et tourisme

Les parcours cyclables aménagés donnent une autre vision des paysages, souvent plus qualitative. Ces itinéraires sont ainsi susceptibles de séduire des personnes en quête de nature ou de tourisme vert. Les tronçons suffisamment significatifs, en termes de dimensionnement et de proximité aux sites majeurs sauront attirer de futurs utilisateurs et pourraient éventuellement être aménagés d'équipements accompagnant les usagers dans la découverte du territoire.

Liaisons douces et lutte contre les Gaz à Effet de Serre (GES)

Au-delà de la récréation et du divertissement, les pistes, voies et itinéraires cyclables rendent possibles les déplacements courts vers les polarités d'emplois et d'équipements qui sont sans impacts sur la qualité de l'air.

Schéma Régional des Transports et des Mobilités de la Région Nord-Pas-de-Calais

Sur le volet mobilité, plusieurs propositions sont émises :

- L'intermodalité TER-vélo, par des aménagements de gare, l'accès des vélos dans les TER et TERGV, une tarification attractive train et vélo,
- Mettre en cohérence les politiques sectorielles régionales en faveur du vélo et identifier des nouveaux axes de développement,
- Des démarches de sensibilisation à l'usage des mobilités douces.

Schéma Directeur des Déplacements Cyclables de la CUA, 2010

Ce schéma vise à déployer le réseau cyclable dans le territoire, sur les axes structurants et les pénétrantes. 95 km de voies sont ainsi prévues, auxquelles s'ajoutent les 35 km déjà existants. D'après le PLUi, 13,5% des 95 km prévus au schéma ont été réalisées soit à peine 14% du programme.

Le « véloroute de la mémoire » à Beaumetz-lès-Loges et dispositifs de guidage pour personnes mal voyantes

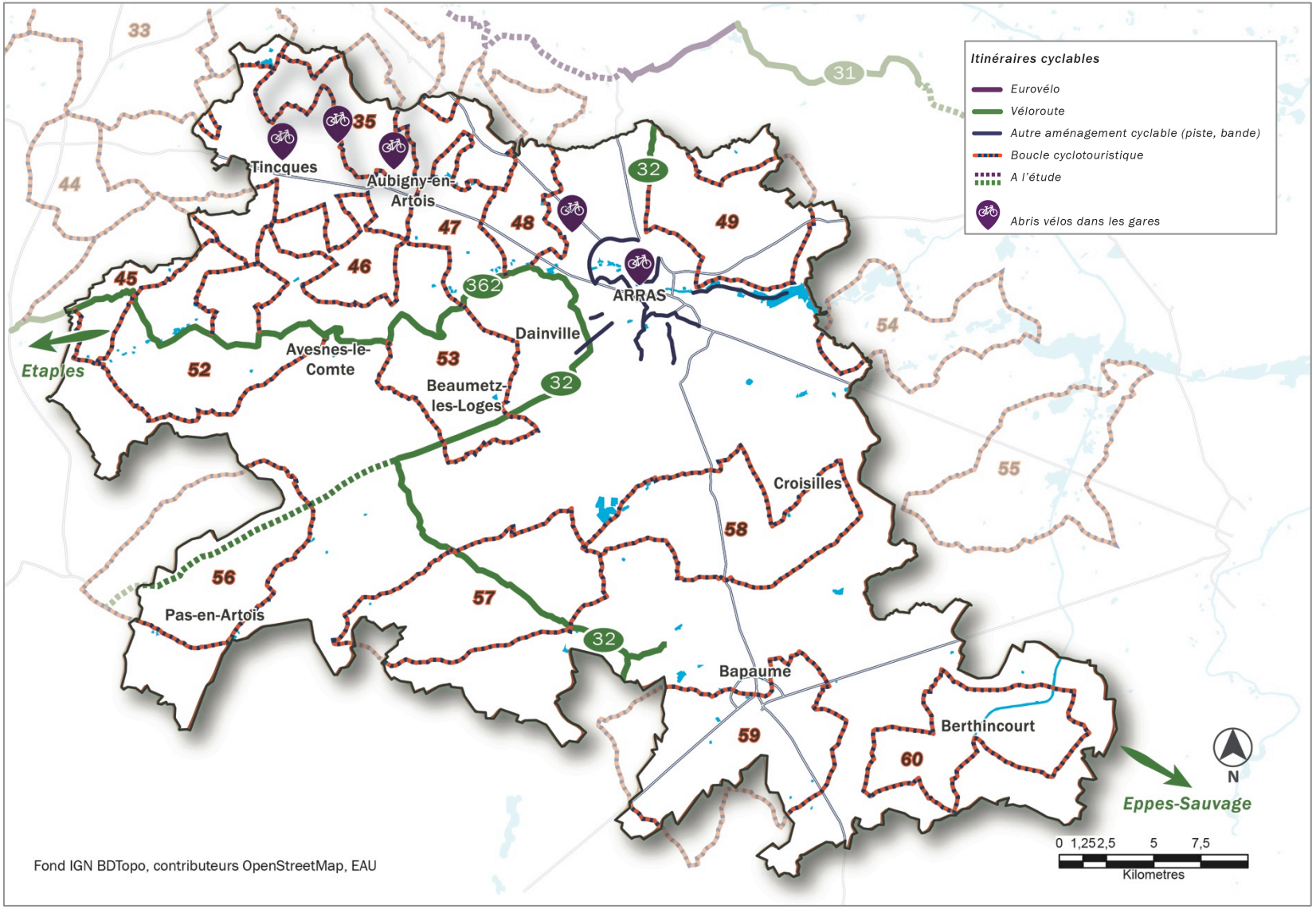
Source : Association Française pour le Développement des Véloroutes et des Voies Vertes

Favoriser l'usage des transports alternatifs : le développement d'aides par la CUA

Source : Communauté Urbaine d'Arras

Le réseau de mobilité douce du SCoT de l'Arrageois

Source : BD Topo, RP ; traitement EAU



Les réseaux de transports collectifs

Etat des lieux

À l'échelle du SCoT :

Le réseau interurbain Oscar du Département s'organise en radiales depuis Arras. Il dessert l'ensemble du territoire par les lignes suivantes 6 jours/7.

- Ligne 520 : Auxi – Frévent – Avesnes – Arras (2 AR par jour)
- Ligne 521 : Doullens – Pas-en-Artois – Arras (3 AR par jour)
- Ligne 522 : Souastre – Arras (3 AR)
- Ligne 523 : Puisieux – Arras (3 AR)
- Ligne 524 : Bapaume – Arras (12)
- Ligne 525 : Bapaume – Achiet-le-Grand (7)
- Ligne 526 : Bapaume – Cambrai (5 AR)
- Ligne 527 : Bertincourt – Croisilles – Arras (3AR)
- Ligne 528 : Moeuvres – Arras (3 AR)
- Ligne 530 : Cambrai – Marquion – Arras (6 AR)
- Ligne 531 : Corbehem – Arras (4 AR)
- Ligne 532 : Quiery-la-Motte – Pelves – Arras (3 AR)
- Ligne 533 : Hénin-Beaumont – Arras (3 AR)
- Ligne 534 : Lens – Arras (6 AR)
- Ligne 535 : Bruay-la-Buissière – Arras (3AR)
- Ligne EXPRESS 601 : Cambrai – Arras (6 AR)

Toutefois, ce réseau répond essentiellement aux besoins scolaires et dessert surtout les lycées, ne favorisant pas les correspondances avec les autres réseaux et l'intermodalité. Quant aux fréquences, elles sont peu élevées aux vues des seuls passages aux heures de pointe du matin et du soir.

À l'échelle de la Communauté Urbaine d'Arras :

L'Autorité Organisatrice des Transports sous le nom commercial Artis, offre :

- 10 lignes urbaines et 11 lignes interurbaines qui dessertes les 39 communes,
- Des TAD sur les principales lignes qui desservent surtout les communes rurales et fonctionnent selon un système de réservation téléphonique,
- Un service intermédiaire pour la desserte des zones d'activités (FLEXO),
- Une navette gratuite dite « Citadine » circulant toutes les 10 minutes,
- Une offre spécifique aux personnes à mobilité réduite (MOBIA)

Si l'offre est bien dimensionnée, les bus sont soumis aux aléas de circulation. En effet, à ce jour, ni Bus à Haut Niveau de Service (BHSN) ni voies dédiées n'existent.

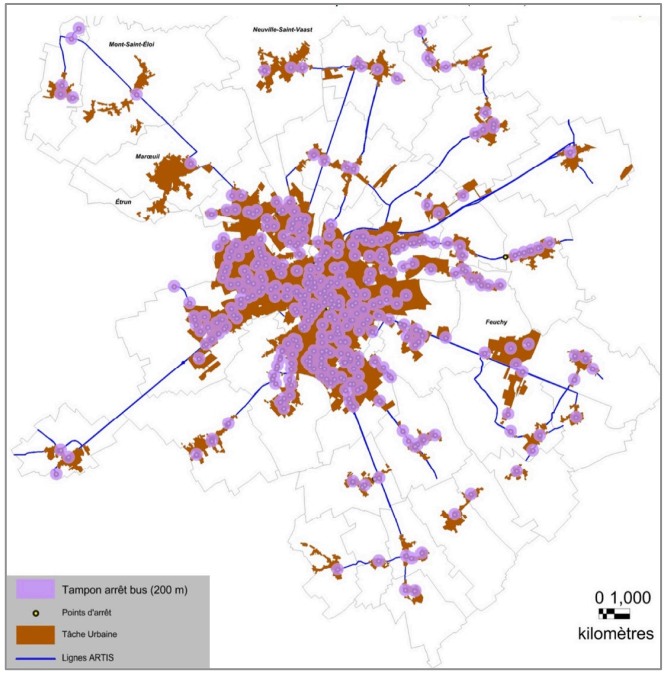
Les amplitudes horaires restent faibles (tous les quarts d'heure).

A noter toutefois, 38% du parc de véhicules est accessible aux personnes à mobilité réduite (rampe spécifiques et planchers bas)

D'après l'Enquête Ménages Déplacements de juin 2014, 7% des déplacements sont effectués en transports en commun dans la CUA ce qui est supérieur aux ratios des villes régionales et nationales de taille comparable.

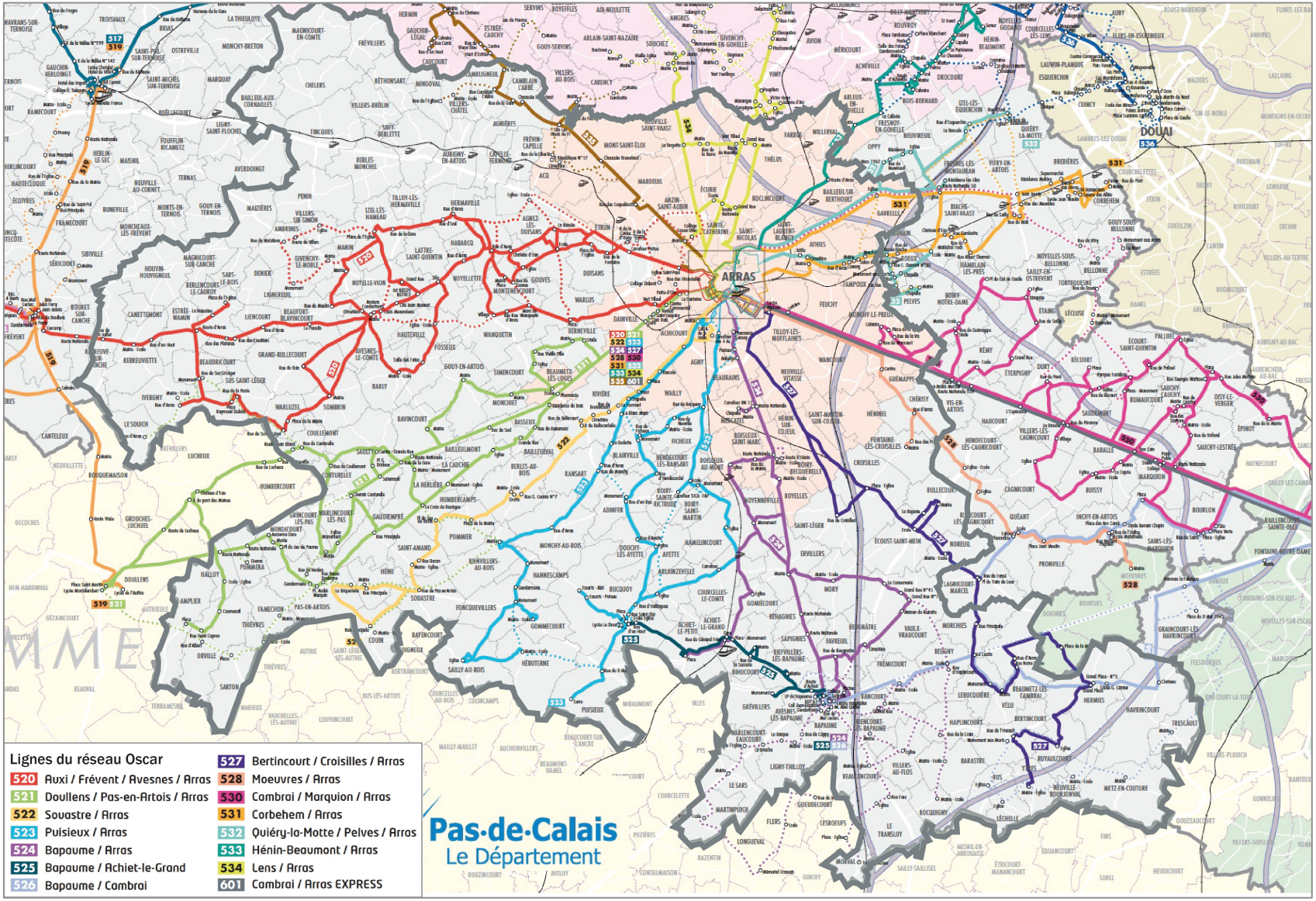
La desserte du territoire par le réseau ARTIS en 2014

Source : ville d'Arras, RP



Le réseau de transports en commun du SCoT de l'Arrageois

Source : BD Topo, RP ; traitement EAU



Interdépendances

Transport collectif et cohésion sociale

La présence d'un réseau de transports en commun accessible et desservant l'ensemble du territoire permet aux personnes les plus vulnérables (personnes âgées, à mobilité réduite, personnes sans emplois) ou n'ayant pas de véhicule motorisé de se déplacer et d'accéder aux aménités et aux emplois offerts par le territoire.

Transport collectif et intermodalité

La topographie plane de ville d'Arras et son cadre de vie sont propices au développement du vélo. Pourtant les synergies entre les modes doux et collectifs sont à ce jour limitées.

Le déploiement d'aménagements (signalétique, stationnement pour cycles) aux stations de bus les plus sollicitées (établissements secondaires, pôles d'emploi, grandes places publiques) inciterait à l'usage de ces modes.

Gouvernance

Le Plan de Protection de l'Atmosphère du Nord-Pas-de-Calais (PPA)

Approuvé le 27 mars 2014, ce plan vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre, particules fines et oxydes d'azote de manière à restaurer la qualité de l'air et garantir la santé des populations.

Les secteurs concernés sont multiples : tertiaires, résidentiels, transports par route, industrie, transformation d'énergie et agriculture. Ainsi, le PPA se donne pour objectif la réduction de 30% des émissions d'ici l'échéance du plan en 2019. En termes de transports, plusieurs actions sont prévues comme la généralisation des plans de déplacements dans les entreprises de plus de 5 000 salariés, les administrations et les établissements scolaires, le développement du covoiturage, la réduction de la vitesse sur certains axes routiers et des mesures en cas de pics de pollution.

Les migrations domicile-travail

Etat des lieux

Un bilan entrées/sorties des mobilités pendulaires en faveur du SCoT de l'Arrageois : plus de personnes entrent dans le territoire (22 590) qu'il n'en sort (18 583).

Au niveau régional, des interactions croisées avec le bassin minier :

- 48,5% des personnes entrantes totales sont originaires de Béthune, Douai ou Lens et 40% des flux sortants sont à destination de ces mêmes villes.

De plus, des flux plus lointains qui émergent : vers et en provenance de Lille, et à destination de l'Île-de-France.

Origine et destination des travailleurs du Scota en 2012

Source : INSEE, fichier MIGPRO, 2012 , RP ; traitement EAU

Lieux de travail des personnes habitant le périmètre du SCOTA	Nombre de personnes
Nord-Pas-de-Calais, dont :	*14 268*
Pas de-Calais, dont :	***8 943***
Douai-Lens	*5 965*
Béthune	*1 482*
Communes rurales	*922*
Saint-Pol-sur-Ternoise	*705*
Vimy	*176*
Biache-Saint-Vaast	*155*
Frévent	*124*
Roeux	*82*
Nord, dont :	***5 325***
Lille	*2 886*
Cambrai	*446*
Valenciennes	*239*
Communes rurales	*227*
Picardie, dont :	*2 275*
Somme, dont :	***2 069***
Communes rurales	*669*
Amiens	*532*
Doullens	*373*
Péronne	*218*
Albert	*152*
Oise	***106***
Aisne	***100***
Autres régions, dont :	*2 040*
Ile-de-France	***1 441***
Etranger	*119*
Total SCOTA	18 583

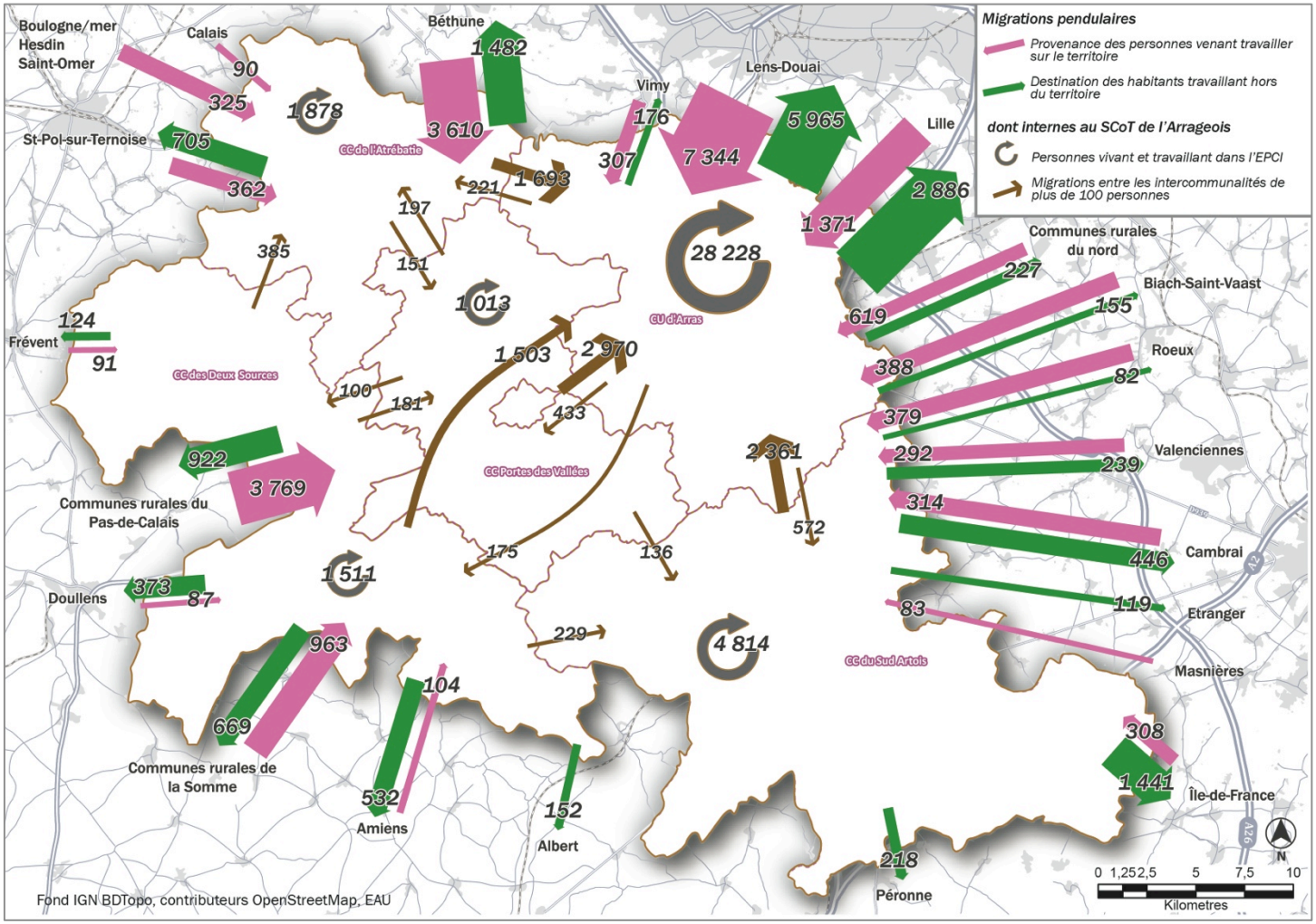
Origine des personnes travaillant dans le périmètre du SCOTA	Nombre de personnes
Nord-Pas-de-Calais, dont :	*20 377*
Pas de-Calais, dont :	***15 985***
Douai - Lens	*7 344*
Communes rurales	*3 769*
Béthune	*3 610*
Biache-Saint-Vaast	*388*
Roeux	*379*
Saint-Pol-sur-Ternoise	*362*
Vimy	*307*
Boulogne-sur-Mer	*129*
Hesdin	*102*
Saint -Omer	*94*
Frévent	*91*
Nord, dont :	***4 418***
Lille	*1 371*
Douai - Lens	*7 344*
Communes rurales	*619*
Cambrai	*314*
Valenciennes	*292*
Calais	*90*
Masnières	*83*
Picardie, dont :	*1 534*
Somme, dont :	***1 313***
Communes rurales	*963*
Amiens	*104*
Doullens	*87*
Oise	***114***
Aisne	***107***
Autres régions, dont :	*619*
Ile-de-France	***308***
Total SCOTA	22 590

72% des actifs occupés soit 48 987 personnes résident et travaillent dans le SCoT ce qui traduit la capacité du territoire à offrir une palette d'emplois suffisamment large.

- Bien que l'effet polarisant de la CUA soit manifeste, des flux pendulaires inter-EPCI qui coexistent soulignant les liens entre les différentes parties du territoire.

Les migrations domicile-travail dans le SCoT en 2012

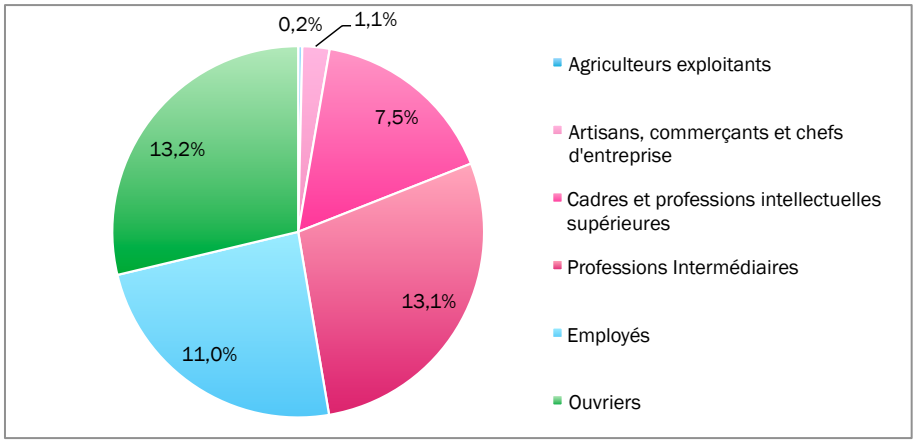
Source : INSEE, fichier MIGPRO, 2012, RP ; traitement EAU



Parmi les actifs occupés entrants, le territoire attire davantage d'ouvriers (13,2%), de professions intermédiaires (13,1%) et d'employés (11%).

Catégories Socioprofessionnelles des actifs occupés originaires de l'extérieur du SCoT

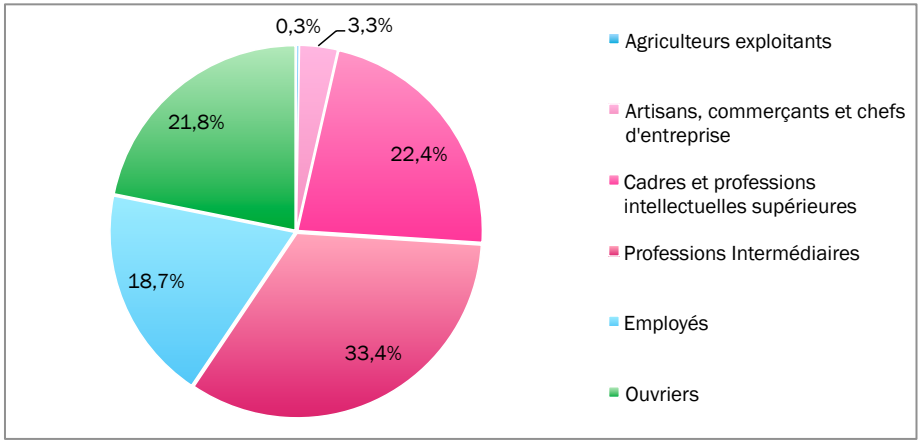
Source : INSEE, RP ; traitement EAU



Quant aux personnes qui vivent dans le territoire et travaillent à l'extérieur, il s'agit d'abord de professions intermédiaires (33,4%), de cadres et professions intellectuelles supérieures (22,4%) et d'ouvriers (21,8%).

Catégories Socioprofessionnelles des actifs occupés du SCoT travaillant à l'extérieur

Source : INSEE, RP ; traitement EAU



Bien que l'usage du véhicule personnel soit moins sollicité dans les communes les plus denses, la voiture reste le mode de transport dominant.

- Notons aussi que parmi les modes actifs, la marche est très plébiscitée (7,2% des déplacements quotidiens).

Part des déplacements quotidiens en véhicule individuel en 2012

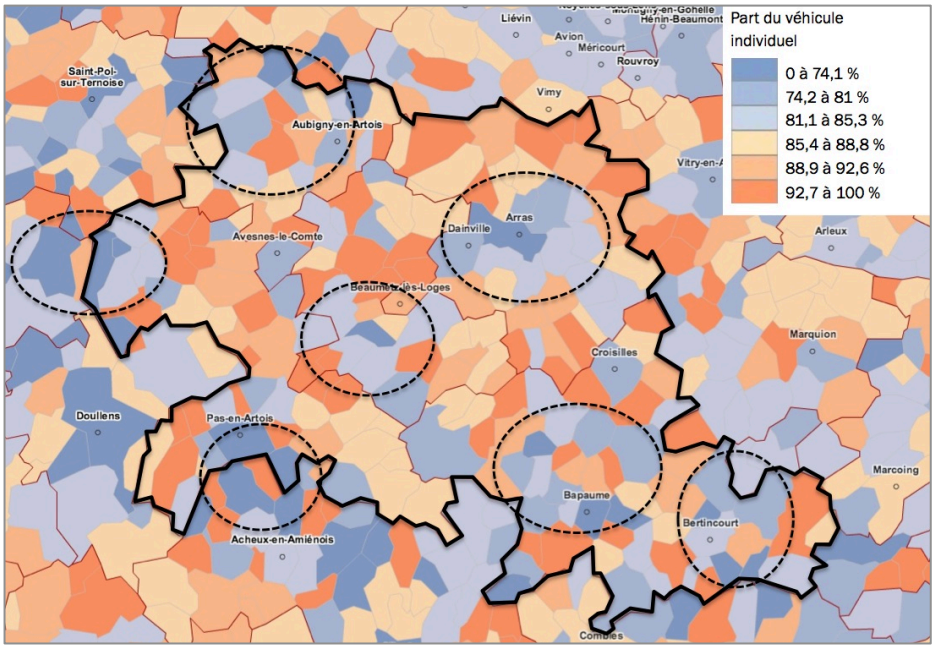
Source : INSEE, RP ; traitement EAU

Mode de transports de tous les actifs occupés du SCoT	Nombre	%
Pas de transport	3 021	4,5%
Marche à pied	4 867	7,2%
Deux roues	1 541	2,3%
Voiture, camion, fourgonnette	53 849	79,7%
Transports en commun	4 291	6,4%
Total	67 570	100%

Le recours au véhicule individuel est moins élevé dans les espaces urbains et périurbains qu'en milieu rural où l'usage de l'automobile reste nécessaire pour les déplacements quotidiens vers les pôles d'emplois et d'équipements.

Part des déplacements quotidiens en véhicule individuel en 2012

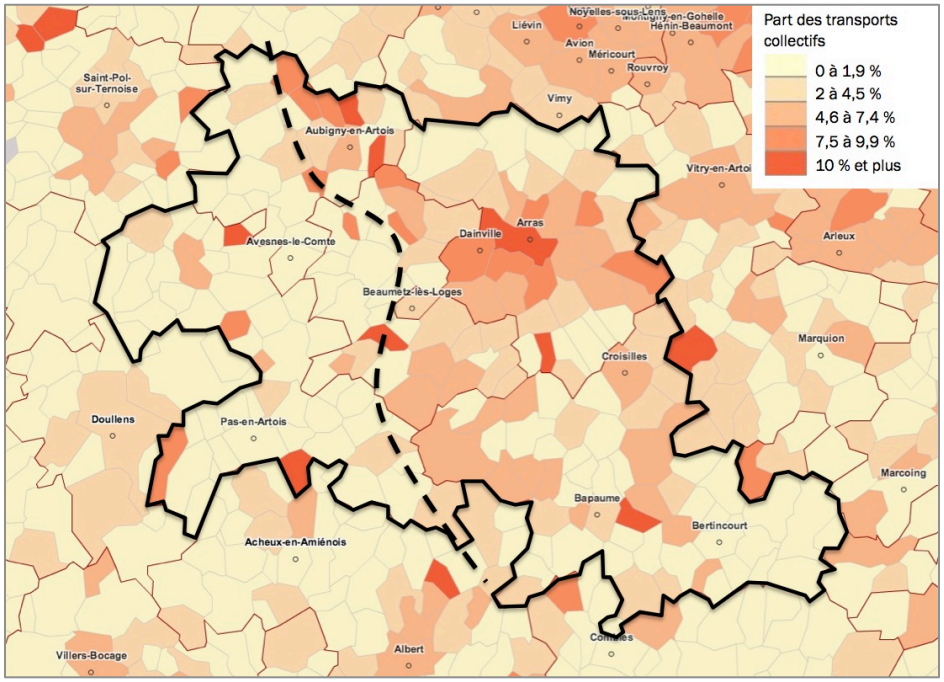
Source : INSEE, RP ; traitement EAU



Les taux d'usage des transports en commun les plus élevés sont ceux des communes urbaines et/ou desservies par les réseaux de bus et les TER dans la moitié Est du territoire : depuis Arras, ligne 2 jusqu'à Achiet-le-Grand, ligne 14 jusque Tincques et ligne 6 jusque Farbus.

Part des déplacements quotidiens en transports collectifs (travail et études) en 2012 dans le Scota

Source : INSEE , RP ; traitement EAU

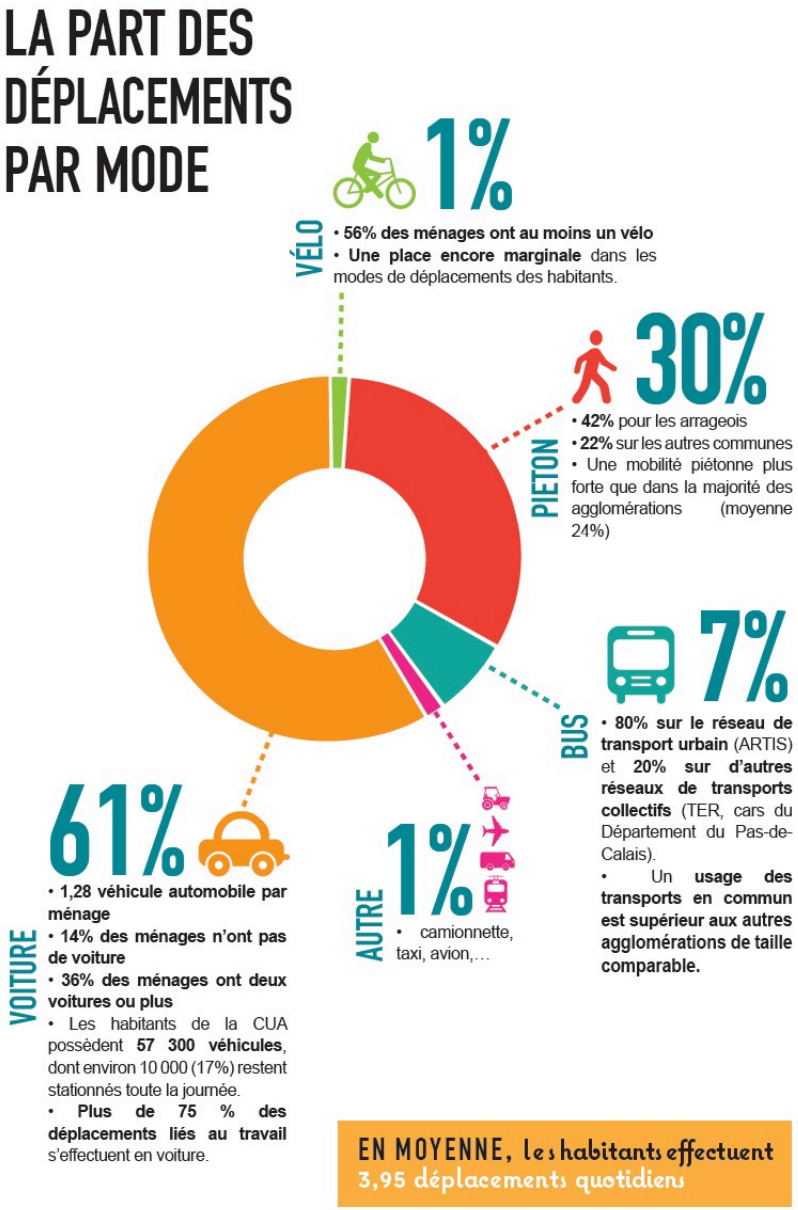


- Une carte Pass-Pass a été mise en place dans la région NPDC pour permettre aux usagers de circuler de manière illimitée sur le trajet de leur choix. Il peut être associé à un abonnement sur un réseau urbain (bus, métro, tramway).
  Il permet également des déplacements vers la Picardie et la Champagne Ardenne. Plusieurs formules sont proposées selon les différents profils de voyageurs (Fidéli'TER, TER'études, Solidari'TER, Grand'TER).

- Le covoiturage est encore peu structuré. Cependant, à l'échelle de la CUA, Artis a mis en place une plate-forme de covoiturage sur son site internet (covoiturage-artis.fr). Aussi, le PLUi mentionne la mise en place de Plans de déplacements d'entreprises pour promouvoir les modes de déplacements alternatifs.
- La majorité des communes de l'agglomération d'Arras sont confrontées à des problématiques de stationnements sous l'effet des migrations pendulaires. Les espaces les plus saturés étant le centre-ville et le secteur gare. L'offre de stationnement pourtant conséquente, ne répond pas aux besoins ce qui questionne la mise en place de modes alternatifs et parcs relais.

À l'échelle de la Communauté Urbaine d'Arras :

- D'après l'enquête Ménages-Déplacements de la CUA, la population est plutôt mobile par rapport à d'autres agglomérations : alors que la CUA enregistre 3,95 déplacements moyens par habitant en 2014 tous modes confondus, les agglomérations de Valenciennes ou encore Châlons-sur-Saône en comptent 3,4.
- Aussi, 83% des déplacements quotidiens s'effectuent au sein du territoire ce qui souligne le caractère polarisateur de l'agglomération arrageoise.
- Pour ce qui relève des modes de déplacements, l'étude montre que si la part de l'automobile est importante dans l'ensemble des déplacements (61%), elle l'est moins qu'au niveau régional et national (65% en 2010).
- Enfin, les flux intermodaux restent très peu nombreux puisqu'ils représentent 1,5% du volume total des déplacements des habitants, la marche à pieds étant exclue.
  Parmi eux :
  - 9% « passagers SNCF + passager autre réseau urbain » ;
  - 4% « passagers bus urbains et passager SNCF » ;
  - 4% « voiture conducteur + passager SNCF + passager autre TC urbain ».



Interdépendances

Migrations pendulaires et accessibilité routière

La polarisation de l'emploi et des flux par la CUA met en avant la nécessité d'organiser les conditions de circulation pour fluidifier le trafic aux heures de pointe en particulier. Dans ce sens, le projet de doublement de la RD939 rapprochera les bassins de vie aux bassins d'emploi.

Migrations résidentielles et diversification des modes de déplacements

Du fait de l'attractivité de la CUA, le réseau ferré s'organisant en étoiles depuis Arras est largement sollicité par les navetteurs, comme pour le réseau routier. Tout aménagement urbain visant à organiser le report modal (parking relais, garages vélos sécurisés) délestera une partie du trafic routier.

Enjeux

- Comment concurrencer l'usage de la voiture individuelle, qui reste le mode de transport dominant ?
- Comment susciter le développement de transports alternatifs comme le covoiturage ou l'autopartage ?

La couverture numérique

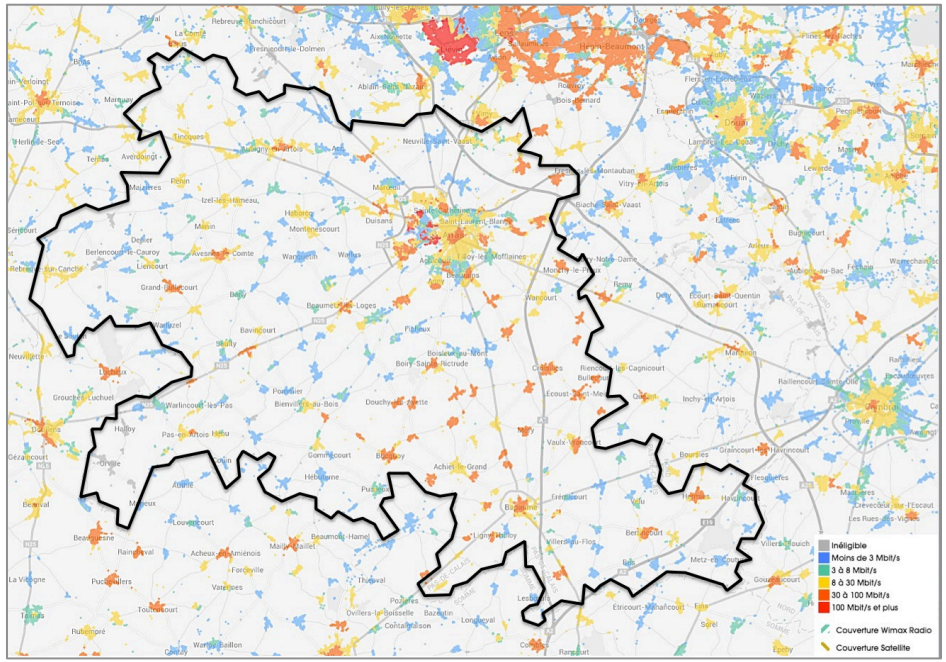
Etat des lieux

Une couverture numérique partielle dans les EPCI, bien que la CC du Sud Artois soit assez bien dotée, avec des communes ayant un débit supérieur à 30Mbits/seconde.

- L'agglomération d'Arras est le pôle dont la couverture numérique est la plus forte bien que certains espaces aient encore un débit inférieur à 2Mbits/seconde.

Pour les infrastructures filaires, le débit théorique d'un accès très haut débit est au minimum de 30 Mbits/seconde dans le sens descendant (source : ARCEP).

La couverture numérique du SCoT de l'Arrageois
Source : Observatoire français du très haut débit, 2015, RP



Gouvernance, tendances et perspectives

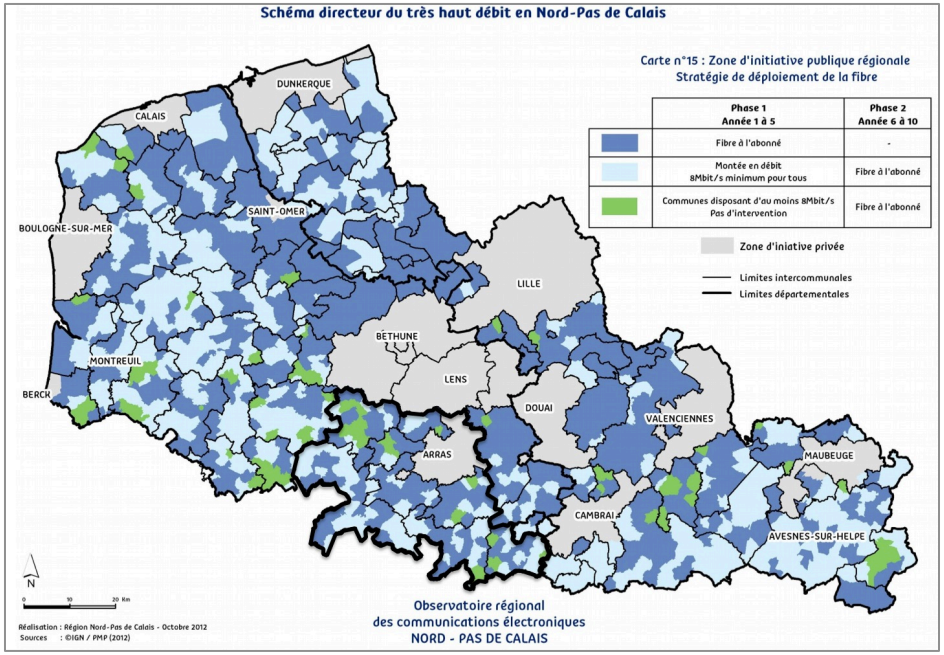
La région Nord-Pas-de-Calais

- **Le Schéma directeur du Très haut débit en Nord-Pas-de-Calais**
  La région se fixe un objectif : « la fibre optique pour tous à horizon de 2025 », afin d'engager le Nord-Pas-de-Calais dans une révolution technologique majeure.
  L'équipement en THD concerne les communes où le service ADSL était, en 2012, inférieur à 8 Mbits/s.

  1ère phase : desserte des grands comptes (privés et publics) et des zones d'habitat et d'activités les plus accessibles (les moins coûteuses à équiper).
  Au terme des 5 années de la première phase (2014-2019), un service d'au minimum 8Mbits/s pour tous les usagers internet.
  Hormis les communes de la CUA, le SCoT fera l'objet d'un équipement massif en THD dés les 5 premières années de la mise en œuvre de la stratégie de déploiement régionale (bleu foncé sur la carte).

  2nd phase : (2020-2025) desserte des zones d'habitat et d'activités les moins accessibles (et les plus chères à équiper).
  Au terme des 10 années du programme du SDTHD, tous les usagers potentiels devront bénéficier d'un accès internet en THD.
  Les communes les plus isolées, principalement dans la moitié Sud et l'Ouest du territoire, verront leur service amélioré dés les 5 premières années (bleu clair sur la carte ci-dessous) mais ne seront équipées en THD qu'en seconde phase.

  Au-delà : les nouvelles constructions seront raccordées au fur et à mesure.



- **Le Schéma directeur des Usages et des Services Numériques**
  Approuvé le 24 avril 2015, ce schéma comporte trois volets distincts :
  - Le numérique au service des politiques régionales selon quatre priorités retenues : l'éducation, la formation et la culture, le développement économique, la troisième révolution industrielle, la citoyenneté et le vivre ensemble ;
  - Le numérique au service des territoires par une aide à la structuration des actions ;
  - Le numérique partagé par la mise en place de dispositifs de veille, de tests, de sensibilisation et de capitalisation.

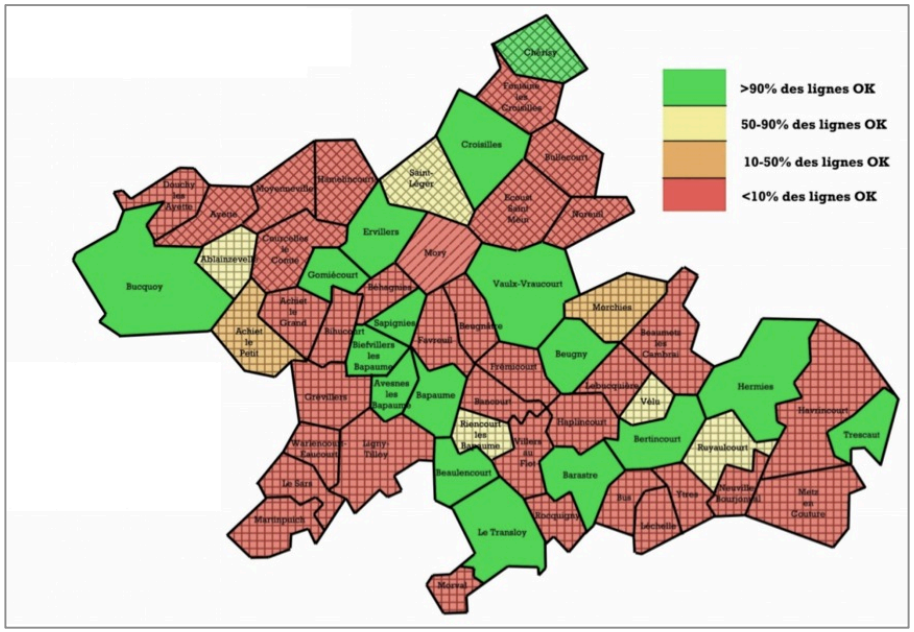
  À chaque thème correspondent des fiches d'orientations stratégiques et une série d'actions possibles et souhaitables.

Le projet de développement numérique de la CC du Sud-Artois

Depuis 2013, la Communauté de Communes ambitionne de devenir le premier territoire rural numérique pour favoriser autant le développement économique que résidentiel. Ce projet dont l'investissement est estimé à 4 millions d'euros hors taxes, est financé à hauteur de 35% par le fonds européen FEDER. Dans ce cadre, plusieurs axes ont été identifiés :

- Le haut débit pour tous :
  L'objectif est de palier aux faibles débits sur le territoire d'ici fin 2015. Après travaux, 4 800 lignes devraient profiter d'une vitesse de connexion supérieure ou égale à 16 Mbps.
- Le développement des usages :
  Parallèlement, un plan d'accompagnement de l'e-Education a été mis en place pour favoriser l'émergence de nouvelles pratiques d'enseignement par le numérique et la recréation d'un lien parents-enseignants.
  Ce plan consiste à doter les classes primaires d'un Tableau Blanc Interactif et déployer une solution d'Espace Numérique de Travail (ENT).
- Le renforcement de l'offre de cyber-centres.

Le projet de couverture numérique dans la CC du Sud-Artois
Source : Communauté de Communes du Sud-Artois, 2013, RP



Interdépendances

Couverture numérique et développement économique

La fibre optique garantit un flux de données à Très Haut Débit pour les entreprises, voir même est une condition essentielle de leur développement, tant au regard des échanges instantanés avec les clients que de veille économique.
Le déploiement de cette technologie est également susceptible de profiter aux services d'intérêts généraux comme l'*e-medecine*, l'*e-education*, etc.

Couverture numérique et développement résidentiel

La qualité de la couverture numérique d'un territoire est aussi un motif d'installation des ménages. Un réseau de communication moderne et performant sera favorable au développement résidentiel à l'image du projet porté par la CC du Sud Artois

5 EQUIPEMENTS ET SERVICES

Répartition des équipements en 2014 dans le SCoT par gamme et niveau de gamme

Ces tableaux permettent une lecture des indicateurs aux échelles des périmètres des EPCI en 2016 et en 2017

(Source : INSEE, BPE, RP ; traitement EAU)

	Ensemble équipements	Densité pour 10 000 hbts.	Proximité		Intermédiaire		Supérieure	
			Part dans les éqpmts	Densité pour 10 000 hbts.	Part dans les éqpmts	Densité pour 10 000 hbts.	Part dans les éqpmts	Densité pour 10 000 hbts.
SCOTA	4 265	254	76,0%	193	18,8%	48	5,2%	13
CU d'Arras (2017)	2 871	268	72,0%	193	21,1%	57	6,9%	18
CU d'Arras (2016)	2 807	269	71,6%	193	21,3%	57	7,1%	19
Roeux	29	203	82,8%	168	17,2%	35	0,0%	0
Partie 1 - CC La Porte des Vallées (2016)	64	226	85,9%	194	14,1%	32	0,0%	0
CC Campagnes de l'Artois	768	231	87,2%	202	12,1%	28	0,7%	2
CC de l'Atrébatie (2016)	372	295	80,9%	239	18,0%	53	1,1%	3
Partie 1 - CC des 2 Sources (2016)	185	167	90,8%	152	9,2%	15	0,0%	0
Partie 2 - CC La Porte des Vallées (2016)	211	222	95,3%	211	4,3%	9	0,5%	1
CC du Sud Artois	626	228	80,7%	184	16,1%	37	3,2%	7
CC du Sud-Artois (2016)	590	236	80,0%	189	16,6%	39	3,4%	8
Partie 2 - CC des 2 Sources (2016)	36	147	91,7%	135	8,3%	12	0,0%	0

	Santé		Commerce		Enseignement		Services aux particuliers		Sports, culture, loisirs	
	Part dans les éqpmts	Densité pour 10 000 hbts.	Part dans les éqpmts	Densité pour 10 000 hbts.	Part dans les éqpmts	Densité pour 10 000 hbts.	Part dans les éqpmts	Densité pour 10 000 hbts.	Part dans les éqpmts	Densité pour 10 000 hbts.
SCOTA	23,8%	60	17,5%	44	3,0%	8	48,4%	122	7,3%	18
CU d'Arras (2017)	25,3%	67	19,1%	51	3,2%	9	46,0%	122	6,4%	17
CU d'Arras (2016)	25,3%	68	19,3%	51	3,3%	9	45,8%	122	6,4%	17
Roeux	35,7%	70	10,7%	21	3,6%	7	39,3%	77	10,7%	21
Partie 1 - CC La Porte des Vallées (2016)	21,9%	49	12,5%	28	1,6%	4	54,7%	124	9,4%	21
CC Campagnes de l'Artois	18,1%	42	11,3%	26	2,5%	6	58,4%	134	9,8%	23
CC de l'Atrébatie (2016)	18,9%	56	15,6%	46	2,4%	7	53,4%	157	9,7%	29
Partie 1 - CC des 2 Sources (2016)	17,9%	30	8,7%	14	2,7%	5	63,0%	105	7,6%	13
Partie 2 - CC La Porte des Vallées (2016)	16,7%	37	5,7%	13	2,4%	5	63,2%	139	12,0%	26
CC du Sud Artois	24,0%	54	17,7%	40	2,6%	6	47,6%	107	8,1%	18
CC du Sud-Artois (2016)	24,8%	58	18,2%	42	2,7%	6	46,1%	108	8,2%	19
Partie 2 - CC des 2 Sources (2016)	11,1%	16	11,1%	16	0,0%	0	72,2%	106	5,6%	8

Le niveau d'équipements

Méthodologie

L'analyse du niveau d'équipements pour l'ensemble du territoire et par domaines (enseignement, services aux particuliers,...) est réalisée à partir du classement de l'INSEE qui a retenu 101 équipements :

- Selon les niveaux de gamme :
  - Proximité (28 équipements): qui répondent aux besoins de base ;
  - Intermédiaire (37 équipements) : moins fréquents, ils répondent à des besoins de fréquence hebdomadaire ;
  - Supérieure (36 équipements) : rares, leur réalisation et fonctionnement sont onéreux, le public en a moins recours (mensuellement).

- Selon des domaines :
  - Équipements de santé : fonctions médicales et paramédicales, action sociale et établissements de santé ;
  - Équipements d'enseignement : 1er degré, 2nd degré, enseignement supérieur,
  - Équipements sportifs, culturels et de loisirs ;
  - Services aux particuliers : publics ou privés, ils répondent aux besoins des habitants et des usagers d'un territoire (services à la personne) ;
  - Transports ;
  - Commerce (fiche Commerce).

Sources	*Domaine*
Adeli : enregistrement des diplômes des professionnels de santé, du social et des psychologues) géré par la direction de la Recherche, des Études, de l'Évaluation et des Statistiques (Drees) du ministère de la santé	Santé : action sociale, fonctions médicales et paramédicales.
RPPS (Répertoire Partagé des Professionnels de Santé) géré par les conseils de l'ordre des professions réglementées	Santé : fonctions médicales et paramédicales.
Finess (Fichier national des établissements sanitaires et sociaux) également géré par la Drees du ministère de la santé	Santé : établissements de santé.
Ramsese (répertoire académique et ministériel sur les établissements du système éducatif) géré par la direction de l'évaluation, de la prospective et de la performance (Depp) du ministère en charge de l'éducation	Enseignement : établissements scolaires, du 1er degré à l'enseignement supérieur
Sirene (Système Informatique pour le Répertoire des entreprises et leurs établissements) géré par l'Insee	Services aux particuliers
Recensement des Équipements Sportifs, espaces et sites de pratique (**RES**), réalisé par le ministère des sports concernant les équipements sportifs et de loisirs	Équipements sportifs et de loisirs
Autres bases de données, sous forme de fichiers administratifs centralisées :	
* les services ouverts au public de la Gendarmerie nationale tels que les brigades territoriales de proximité ;	Services aux particuliers
* les fichiers servant de base de sondages aux enquêtes de l'INSEE sur la fréquentation dans l'hôtellerie et dans l'hôtellerie de plein air ;	Services aux particuliers
* les services de police tels que les commissariats ou les antennes de police ;	Services aux particuliers
* les établissements de l'enseignement agricole tels que les lycées agricoles ou les centres d'apprentis agricoles ;	Enseignement
* les principaux tribunaux gérés par le ministère de la Justice et des Libertés ;	Services aux particuliers
* les points contacts postaux gérés par La Poste.	Services aux particuliers
* les théâtres, avec et sans label, issus de la base de données du CNT (Centre National du Théâtre).	Équipements culturels
* des établissements de Pôle Emploi provenant de la base de données des lieux de délivrance des services de Pôle Emploi ;	Services aux particuliers
* des stations-service émanant de la base de données du site gouvernemental des prix des carburants du Ministère de l'économie et des finances (MINEFI) ;	Services aux particuliers
* des aéroports extraits de la base de données de la direction générale de l'aviation civile (DGAC) ;	Transport
* des gares issues de la base de données de la SNCF.	Transport

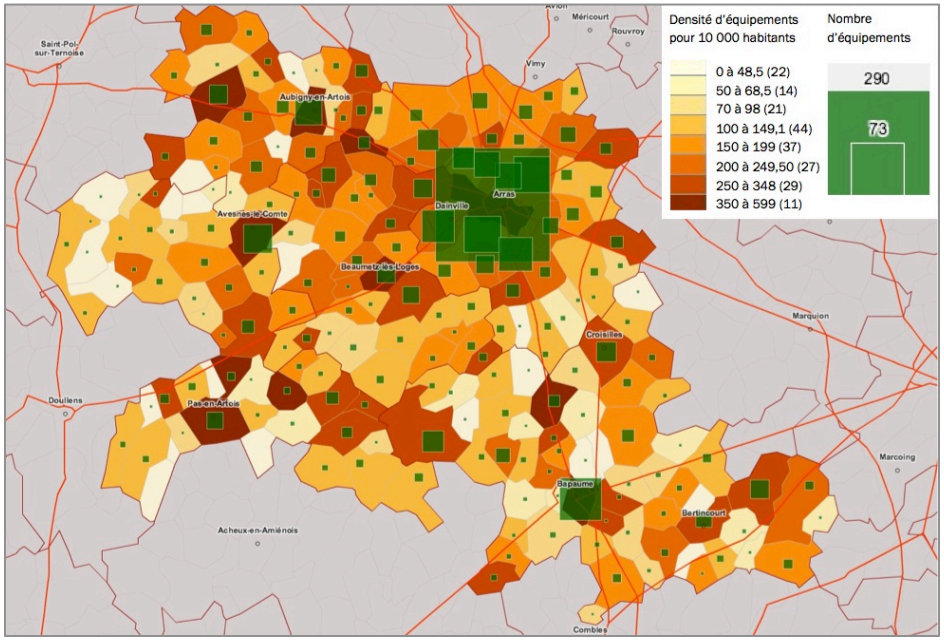
Le bassin de vie désigne le territoire sur lequel les habitants ont accès à la fois aux équipements de la vie courante et à l'emploi.

Le Scota dispose d'un maillage d'équipements assez dense, jusqu'à 66 équipements pour 1 000 habitants, dans la CUA qui s'inscrit comme un pôle régional avec ses administrations publiques et son centre universitaire.

Si l'offre d'équipements se localise avant tout dans la CU d'Arras, des polarités secondaires organisent des bassins de vie : Aubigny-en-Artois (60 équipements en moyenne pour 1 000 habitants), Bapaume (51 équipements/ 1 000 habitants) et Avesnes-le-Comte (47 équipements / 1 000 habitants).

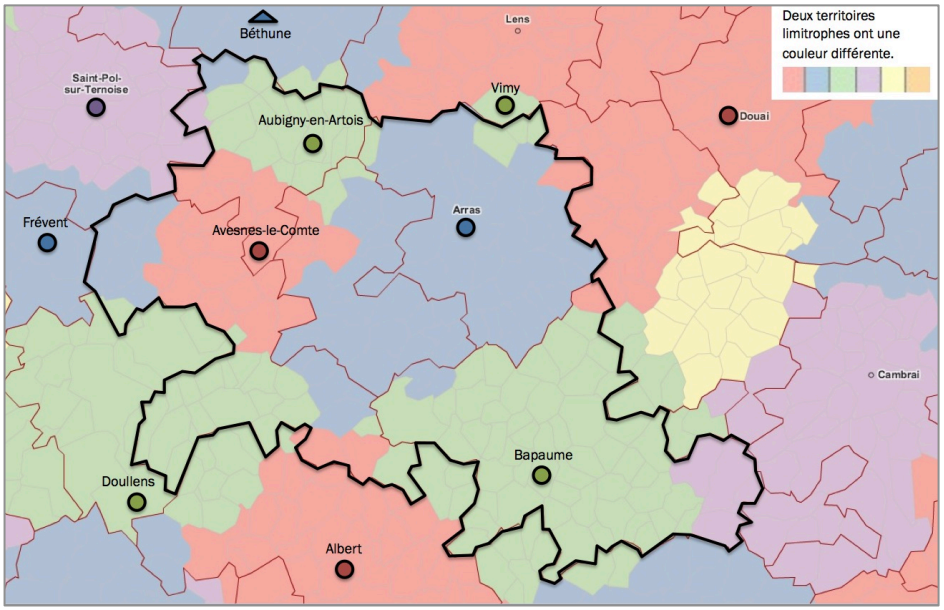
Répartition des équipements dans les communes du Scota en 2014

Source : Base permanente des équipements, INSEE, RP ; traitement EAU



Les bassins de vie du SCoT de l'Arrageois en 2012

Source : INSEE, RP ; traitement EAU



La densité d'équipements est forte dans la CUA, qui entretient à la fois des liens forts avec les équipements de proximité mais aussi ceux de gamme intermédiaire et supérieure ce qui participe à sa vitalité urbaine et à son rayonnement.

- La présence de Bapaume est notable dans le Sud-Artois, dont 12% de ses équipements sont de gamme intermédiaire et 9% de gamme supérieure.

Niveau de gamme des équipements dans le Scota en 2014

Source : Base permanente des équipements, INSEE, RP ; traitement EAU

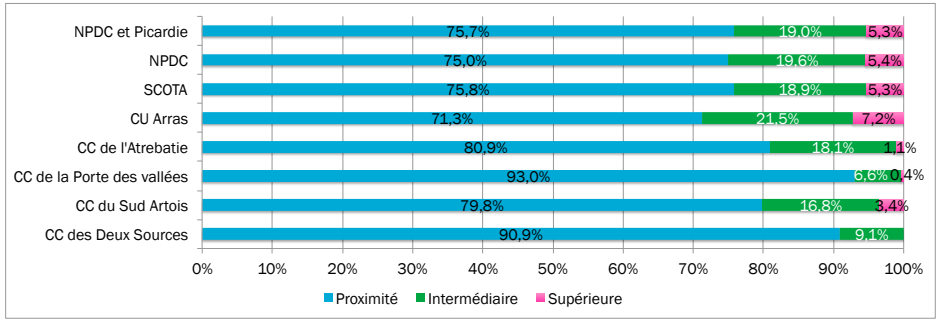
Gamme d'équipements	Proximité			Intermédiaire			Supérieure		
Territoires	nb.	Part dans le SCoT	/10 000 hbts	nb.	Part dans le SCoT	/10 000 hbts	nb.	Part dans le SCoT	/10 000 hbts
CC des Deux Sources	200	6%	148	20	3%	15	0	0%	0
CC du Sud Artois	466	15%	186	98	12%	39	20	9%	8
CC de La Porte des Vallées	254	8%	206	18	2%	15	1	0%	1
CC de l'Atrebatie	300	9%	238	67	8%	53	4	2%	3
CU Arras	1 960	62%	191	592	74%	58	198	89%	19
SCOTA	3 180	100%	191	795	100%	48	223	100%	13
NPDC	73 477		181	19 227		47	5 292		13
NPDC et Picardie	110 408		185	27 655		46	7 700		13

À l'échelle du SCoT, la répartition des équipements par niveaux de gamme s'inscrit dans les tendances régionales où la suprématie des équipements de proximité est marquée (75,8% pour le Scota).

- À une échelle plus fine, les équipements de proximité sont bien plus représentés dans les CC que dans la CUA : respectivement 93% et 91% de l'ensemble des équipements pour les CC de la Porte des Vallées et des Deux Sources, 81% pour l'Atrébatie et 80% pour le Sud Artois, signes d'une offre proche des besoins des habitants ce qui confère au territoire une assise dans les dynamiques de vie.

Répartition par niveau de gamme des équipements dans le Scota en 2014

Source : Base permanente des équipements, INSEE, RP ; traitement EAU



Les équipements et les services

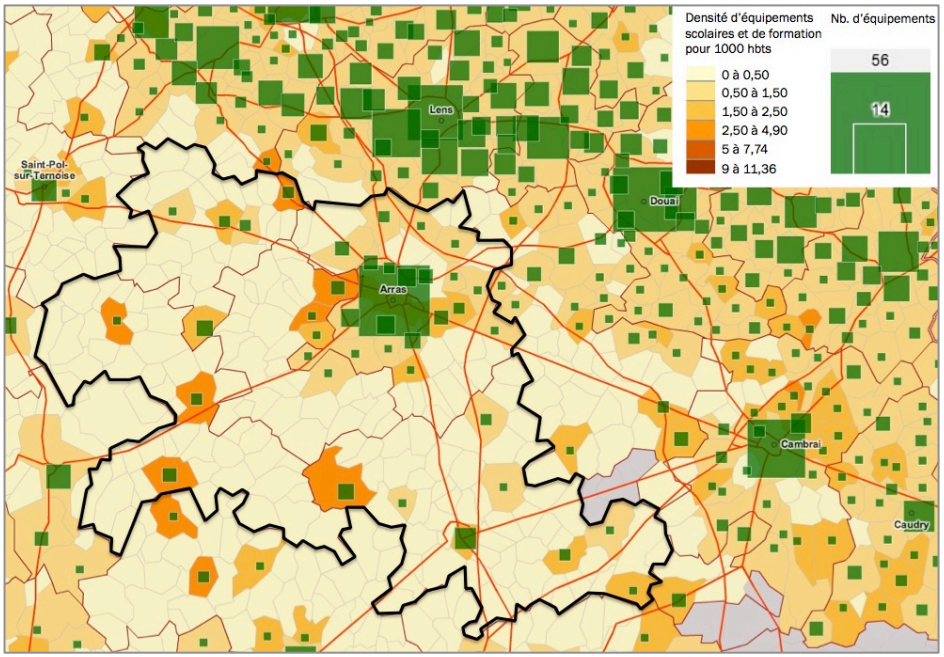
Etat des lieux

Les établissements scolaires

Surtout représentés dans la CUA, les établissements scolaires s'organisent également autour de polarités propres à chaque intercommunalité : Bapaume, Avesnes-le-Comte, Pas-en-Artois, Duisans, etc.

Les équipements scolaires et de formation dans le SCoT : densité et nombre en 2014

Source : Base permanente des équipements, INSEE, RP ; traitement EAU



Comparativement aux référentiels, un niveau d'équipements en matière d'enseignement quantitativement similaire mais des écoles maternelles concentrées dans la CUA et insuffisamment nombreuses pour satisfaire les besoins : seules 9 communes sur 205 en sont dotées.
Quant aux lycées, sont recensés:

- 4 lycées d'enseignement général et ou technologique à Arras ;
- 6 lycées professionnels dont 4 à Arras et 1 à Bapaume
- 5 lycées agricoles répartis entre Bapaume (Institut Saint-Eloi), Bucquoy, Saulty, Berlencourt-le-Cauroy et Tilloy-les-Mofflaines.

Enseignement : école maternelle, école élémentaire, collège, lycée, lycée d'enseignement général et/ou technologique, lycée d'enseignement professionnel, lycée d'enseignement agricole, centre de formation d'apprentis.

Le niveau d'équipements en matière d'enseignement en 2014 : nombre et densité pour 10 000 habitants

Source : Base permanente des équipements, INSEE, RP ; traitement EAU

Gamme d'équipements	Ecole maternelle		Ecole élémentaire		Collège		Lycée	
Territoires	nb.	/10 000 hbts	nb.	/10 000 hbts	nb.	/10 000 hbts	nb.	/10 000 hbts
CC des Deux Sources	0	0,0	4	3,0	1	0,7	1	0,7
CC du Sud Artois	2	0,8	10	4,0	3	1,2	3	1,2
CC de La Porte des Vallées	0	0,0	5	4,0	1	0,8	0	0,0
CC de l'Atrebatie	1	0,8	5	4,0	3	2,4	1	0,8
CU Arras	24	2,3	46	4,5	11	1,1	10	1,0
SCOTA	27	1,6	70	4,2	19	1,1	15	0,9
NPDC	934	2,3	2 002	4,9	448	1,1	265	0,7
NPDC et Picardie	1 330	2,2	2 969	5,0	668	1,1	402	0,9

La santé et l'action sociale

Une offre de santé bien dimensionnée comparée au NPDC et la grande région, cependant une densité d'établissements de santé de 6,4 pour 10 000 habitants au-deçà des régions de comparaison.

Action sociale : garde d'enfant d'âge périscolaire, hébergement, services de repas à domicile et services d'aide pour personnes âgées, pour adultes handicapés, aide sociale à l'enfance et enfants handicapés avec hébergement, services à domiciles ou ambulatoires.
Etablissements de santé : ambulance, laboratoire d'analyses médicales, pharmacie, centre de santé dialyse, établissement psychiatrique, établissements de santé de court, moyen et long séjours, maternité, structures psychiatriques en ambulatoire, urgences.
Services médicaux et paramédicaux : orthophoniste, pédicure-podologue, chirurgien dentiste, infirmier masseur kinésithérapeute, médecin omnipraticien, audioprothésiste, orthopédiste, sage-femme, spécialiste en gynécologie, en ophtalmologie, en oto-rhino-laryngologie, en pédiatrie, en radiodiagnostic et imagerie médicale.

- 5 établissements de court, moyen et long séjours à Arras et trois structures extérieures du Centre Hospitalier d'Arras à Maroeuil, Bapaume et Dainville.
- Un territoire bien doté en hébergements : 19 pour personnes âgées et 12 pour adultes handicapés.

Le niveau d'équipements en matière de santé 2014 : nombre et densité pour 10 000 habitants

Source : Base permanente des équipements, INSEE, RP ; traitement EAU

Gamme d'équipements	Santé		Action sociale		Etablissement de santé		Fonctions médicales et paramédicales	
Territoires	nb.	/10 000 hbts	nb.	/10 000 hbts	nb.	/10 000 hbts	nb.	/10 000 hbts
CC des Deux Sources	37	27,3	4	3,0	4	3,0	29	21,4
CC du Sud Artois	145	58,0	13	5,2	21	8,4	111	44,4
CC de La Porte des Vallées	49	39,7	1	0,8	2	1,6	46	37,3
CC de l'Atrebatie	70	55,5	7	5,6	5	4,0	58	46,0
CU Arras	694	67,5	59	5,7	75	7,3	560	54,5
SCOTA	995	59,8	84	5,1	107	6,4	804	48,4
NPDC	25 481	62,9	2 229	5,5	3 119	7,7	20 133	49,7
NPDC et Picardie	34 797	58,3	3 452	5,8	4 450	7,5	26 895	45,0

Le sport, la culture et les loisirs

Une offre culturelle, sportive et de loisirs diversifiée mais une gamme supérieure assez limitée : seuls 3 cinémas et 2 théâtres sont recensés dans le territoire. Toutefois, des projets sont en cours tels le pôle culturel de Saint Vaast, un centre sportif et culturel à Duisans ou encore une médiathèque à Bapaume.

Le niveau d'équipements en matière de culture, sports et loisirs en 2014

Source : Base permanente des équipements, INSEE, RP ; traitement EAU

Territoires	Athlétisme	Bassin de natation	Boulodrome	Cinéma	Roller-Skate-Vélo-Bicross	Salles multisports	Salles spécialisées	Tennis	Terrains de jeux	Théâtre
CC des Deux Sources			3			1		2	10	
CC du Sud Artois		1	10	1	1	6	1	4	24	
CC de La Porte des Vallées	2		5			3		5	16	
CC de l'Atrebatie			11			5	2	3	15	
CU Arras	8	4	36	2	4	29	14	13	62	2
SCOTA	10	5	65	3	5	44	17	27	127	2

Les services aux particuliers

La densité d'équipements de services aux particuliers de 122 pour 10 000 habitants s'inscrit dans la moyenne des régions, ce qui confère une certaine proximité du Scota à l'égard de ses habitants et usagers : de nombreux restaurants (278), coiffeurs (267) ou banques (74) y sont présents.

Services aux particuliers : banques, caisse d'épargne, bureaux de poste, relais poste, agence postale, réparation automobile et de matériel agricole, maçon, plâtrier, peintre, menuisier, charpentier, serrurier, plombier, couvreur, chauffagiste, électricien, entreprise générale du bâtiment, coiffure, restaurant, agence immobilière, soins de beauté, police, gendarmerie, centre de finances publiques, pompes funèbres, contrôle technique automobile, école de conduite, vétérinaire, blanchisserie, teinturerie, pôle emploi, location d'automobiles et d'utilitaires légers, agence de travail temporaire.

Le niveau d'équipements en matière de services aux particuliers en 2014 : nombre et densité pour 10 000 habitants

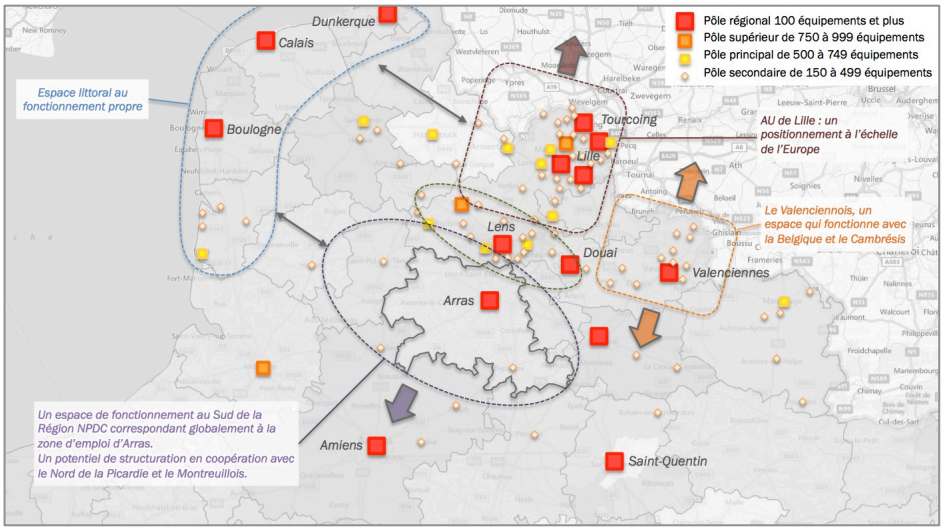
Source : Base permanente des équipements, INSEE, RP ; traitement EAU

Gamme d'équipements	Services aux particuliers	
Territoires	nb.	/10 000 hbts
CC des Deux Sources	142	105
CC du Sud Artois	269	108
CC de La Porte des Vallées	167	135
CC de l'Atrebatie	198	157
CU Arras	1 260	123
SCOTA	2 036	122
NPDC	46 793	116
NPDC et Picardie	71 706	120

La structuration interne du Scota lui permet de coopérer avec l'extérieur (bassin picard, bassin minier,...) et renforce le caractère central du territoire dans la nouvelle grande région.

La structuration des pôles d'équipements autour du SCoT de l'Arrageois en 2014

Source : Base permanente des équipements, INSEE, RP ; traitement EAU



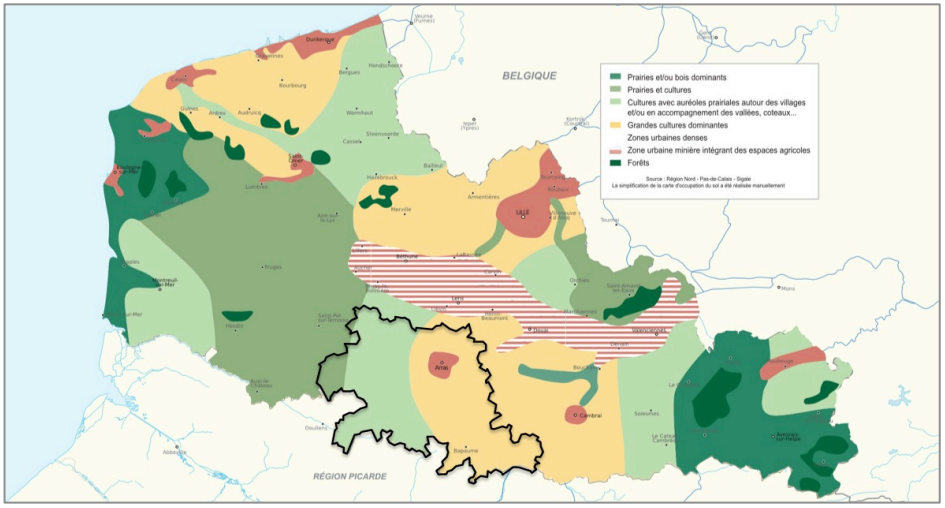
6 PAYSAGES

Assise paysagère du territoire

Dans une lecture élargie du territoire, le SCoT de l'Arrageois s'inscrit dans une géographie aux caractéristiques affirmées.

- Il est à la rencontre des régions géomorphologiques du bassin parisien et de la plaine flamande, à l'interface entre Haut-Pays et Bas-Pays.
- La région de l'Artois présente les reliefs les plus marqués de la région Nord – Pas-de-Calais qui annoncent le passage entre Haut-Pays et Bas-Pays. Les hauteurs sont plus affirmées sur les extrémités Ouest et Est (jusqu'à 180 mètres dans le Boulonnais et l'Avesnois) et se stabilisent autour des 120 mètres sur le périmètre du Scota, en partie centrale.
- Concernant la qualité des sols, les terres grasses couvertes de loess sont favorables à une agriculture industrielle intensive. Les espaces de grandes cultures dominent la moitié du territoire. L'autre moitié à l'Ouest du territoire, est marquée par la présence d'auréoles prairiales autour des villages dans les vallées.

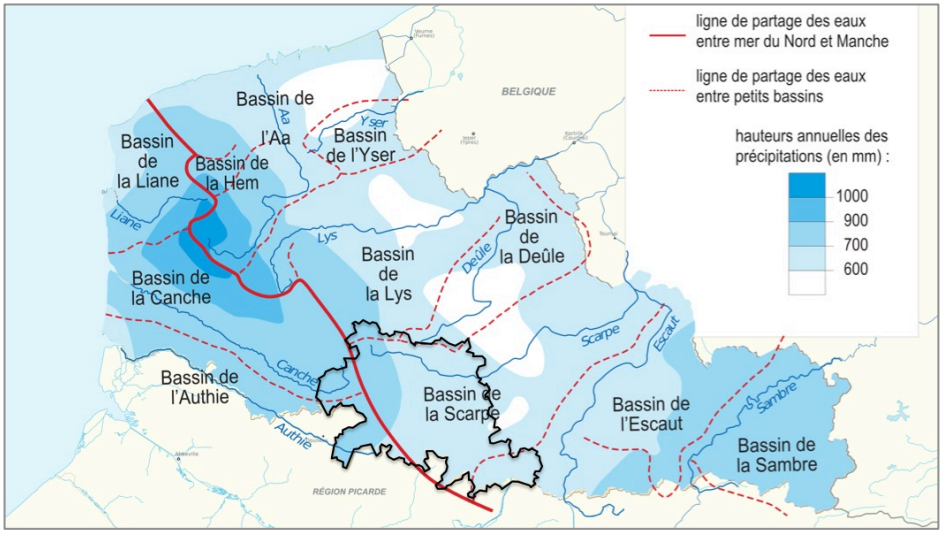
Le Scota, un territoire où se partagent grandes cultures et prairies
Source : fond topographique : DREAL Nord-Pas-de-Calais, RP



Le territoire s'inscrit dans deux régions hydrographiques délimitées par le bombement topographique artésien qui partagent les eaux entre la mer du Nord et la Manche.

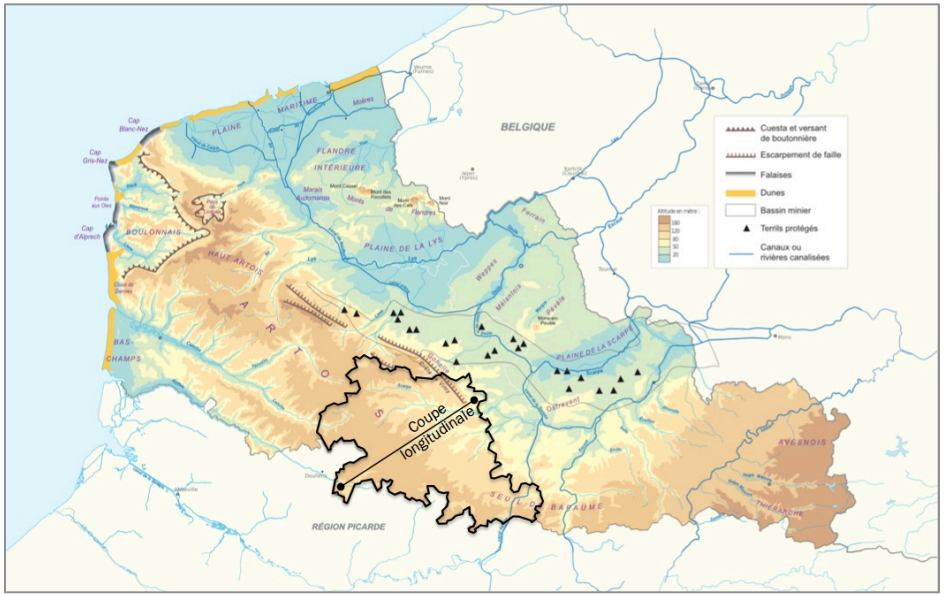
- Le bassin-versant de la Scarpe intéresse la quasi-totalité du périmètre du SCoT où l'ensemble des cours d'eau s'écoule en direction de la mer du Nord,
- Les bassins de la Canche et de l'Authie, dont les eaux se jettent dans la Manche, marquent les franges Sud-Ouest du SCoT.

Le Scota s'inscrit dans deux régions hydrographiques
Source : fond topographique : DREAL Nord-Pas-de-Calais, RP



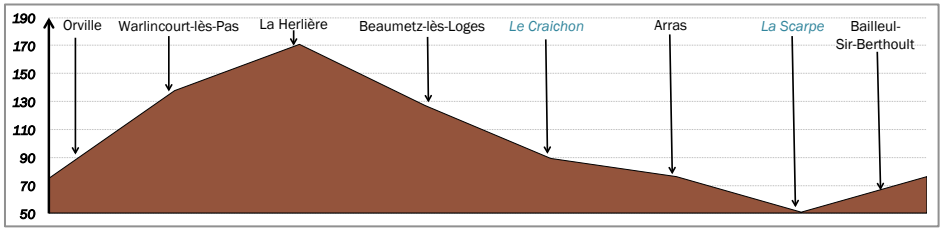
Le Scota dans l'environnement régional

Source : fond topographique : DREAL Nord-Pas-de-Calais, RP



Coupe longitudinale Sud-Ouest/Nord-Ouest

Source : Géoportail 2015 ; traitement EAU, RP



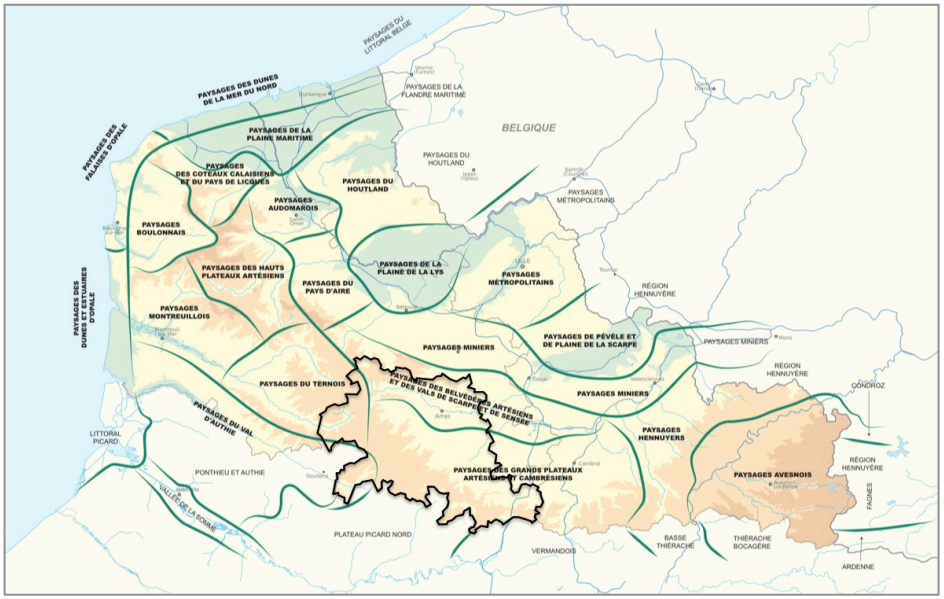
Paysages d'inscription du territoire

De par son ampleur, le territoire embrasse plusieurs grands paysages de la région Nord-Pas-de-Calais aux caractéristiques diversifiées et offre plusieurs manières de vivre le territoire. On trouve ainsi :

- Les paysages des Grands plateaux artésiens et cambrésiennes se déploient sur les marches Sud du Scota, elles annoncent la proximité de la région Picardie et (Vermandois et plateau Picard Nord).
- Les paysages des Belvédères Artésiens et des vallées de la Scarpe et de Sensée intéressent le Nord du Scota et établissent un contact avec les paysages miniers.
- Les franges Ouest du Scota sont au contact des paysages du Val d'Authie et du Ternois.

Les grands paysages régionaux

Source : fond topographique DREAL Nord-Pas-de-Calais, RP



Les paysages des grands plateaux artésiens et cambrésiens où l'immensité des espaces cultivés compose un paysage transrégional, entre Nord-Pas-de-Calais et Picardie

- Les grands plateaux artésiens et cambrésiens constituent la principale entité paysagère du Scota. Elle se déploie à quelques kilomètres au Sud d'Arras, et inclus dans leur périmètre, selon une succession géographie Ouest-Est, les plateaux artésiens, les grands plateaux artésiens.

- L'immensité des paysages cultivés dégage de vastes aires visuelles. Les faibles boisements, les champs ouverts, l'agriculture industrielle intensive composent un motif paysager dominant. La rigueur paysagère est renforcée, accentuée par une structure tabulaire plane aux molles ondulations. Seuls les villages, les silos, les pylônes, etc. marquent le grand paysage en créant des rythmes verticaux.

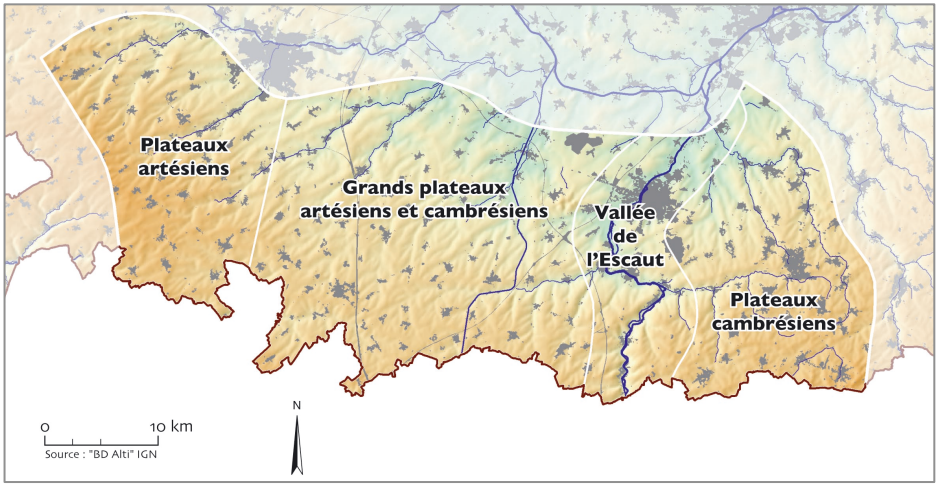
- Dans une lecture plus fine, deux entités paysagères intéressent plus particulièrement le territoire :

  – Les grands plateaux artésiens et cambrésiens se déploient de part des axes de l'autoroute A1 et du canal du Nord. Ici, rien ne semble perturber la structure plane du sol, les amorces des vallées sont de simples ondulations, l'arbre est quasiment absent : le bois d'Havrincourt constitue le boisement le plus significatif. Si les motifs paysagers agricoles sont dominants (vastes pièces cultivées, openfield, culture intensive de la céréale, de la betterave), les infrastructures scandent le grand paysage : axes autoroutiers de l'A1, faisceau LGV, routes départementales convergeant en direction d'Arras et de Bapaume sont des axes de découverte du grand paysage.

  – Les plateaux artésiens constituent le prolongement Ouest des grands plateaux artésiens et cambrésiens. Un mimétisme paysager s'établit entre les deux. Toutefois, l'absence de grandes infrastructures de transport terrestre inscrit cette large séquence du Scota dans une ambiance plus reculée, mais accessible… Des motifs paysagers aux ambiances plus champêtres annoncent le passage entre les deux entités paysagères : ceintures bocagères autour des villages et boisements plus nombreux qui rythment la perception du grand paysage et rompent la monotonie des continuités agricoles.

Les unités paysagères

Source : fond topographique DREAL Nord-Pas-de-Calais, RP



Les ambiances paysagères dominantes

Les paysages des belvédères d'Artois et de la vallée de la Scarpe, une interface entre paysage minier et paysage agricole artésien

- Les paysages des belvédères d'Artois et des vallées de la Scarpe intéressent les marches Nord du Scota dans une large bande qui inclut l'agglomération d'Arras et la vallée de la Scarpe. Ce sont les paysages qui annoncent les terminaisons du grand bassin parisien et de la plaine flamande. Au Sud, le paysage se déploie sur des séquences de grands plateaux cultivés. Au Nord, il est au contact des paysages monumentaux du bassin minier.

- Dans une lecture plus fine, à l'échelle du SCoT, ce vaste ensemble paysager se déploie plus particulièrement sur la communauté urbaine d'Arras, la Communauté de Communes de l'Atrébatie.

  – Les belvédères artésiens intéressent une étroite frange septentrionale du Scota. L'entité paysagère des belvédères artésiens signale la cassure de l'Artois par des dénivellations particulièrement marquées. Au pied, le bassin minier étend ses paysages caractéristiques.

  – Le Val de Scarpe déroule ses paysages selon une orientation Ouest – Est au centre duquel dominent les paysages urbains de l'agglomération d'Arras.

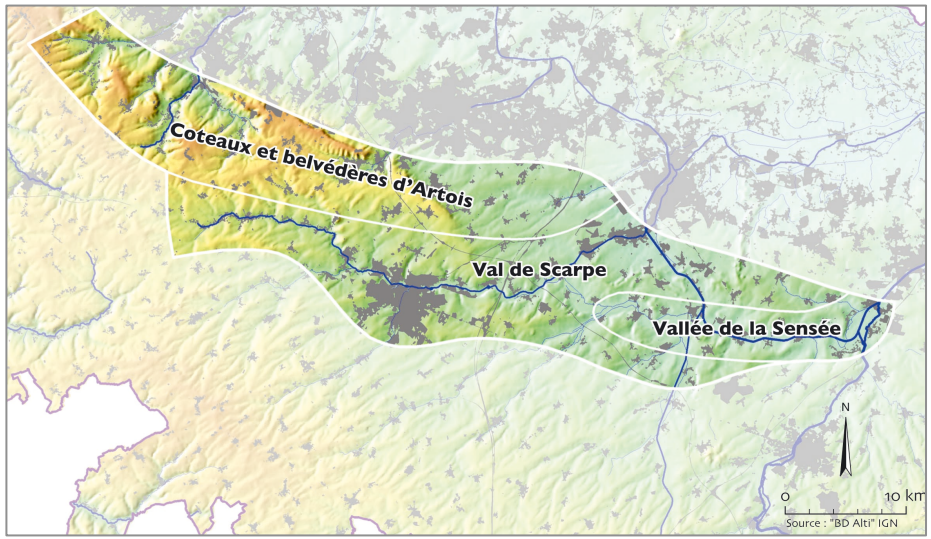
    En amont d'Arras, les urbanisations ponctuent le fond de vallée sans pour autant rompre l'ambiance rurale des lieux. Pâtures, boisements ponctuels rythment le paysage du val de Scarpe au fond duquel serpente la ligne ferroviaire Arras-Etaples.

    Dans sa séquence de traversée d'Arras, la Scarpe est canalisée et voit ses paysages bordiers se transformer avec des opérations de mutations urbaines qui replacent la présence du cours d'eau au centre des paysages urbains, et renforce la présence de la nature en ville.

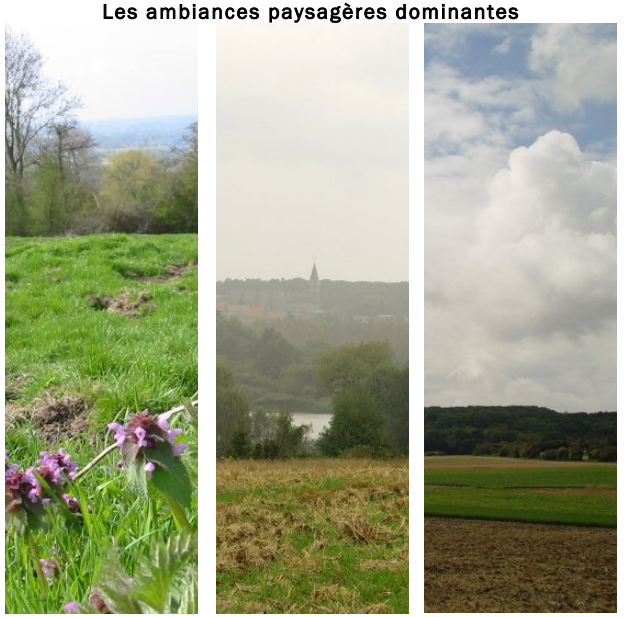
    Enfin, en aval d'Arras, la Scarpe développe tour à tour des ambiances rurales, urbaines et industrielles. Entre les foyers d'urbanisation et les activités usinières, les rives de la Scarpe retrouvent des ambiances naturelles.

Les unités paysagères

Source : fond topographique DREAL Nord-Pas-de-Calais, RP



Les ambiances paysagères dominantes

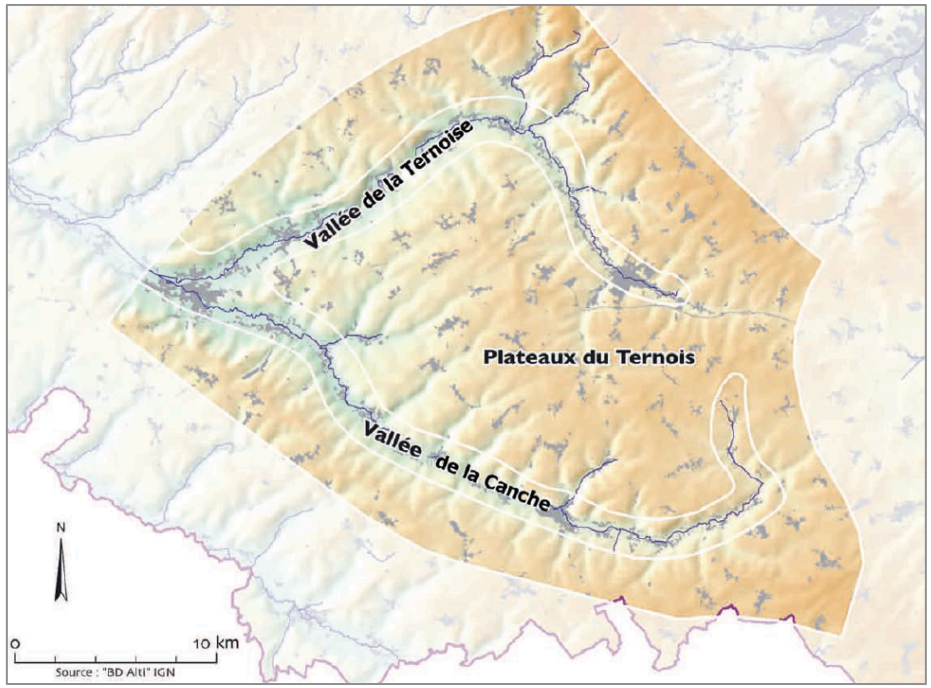


Les paysages des franges ouest du territoire, Ternois et Val de l'Authie

Ces deux ensembles paysagers couvrent plus particulièrement le territoire de la Communauté de Communes de La Porte des Vallées et se caractérisent par des espaces prairiaux plus nombreux.

- Les paysages du Ternois constituent un paysage de frange à l'échelle du SCoT. Ils n'intéressent qu'une infime séquence du territoire, de part et d'autre de la Canche. Le plateau agricole est entaillé par la vallée de la Canche avec ses coteaux abrupts sur le versant Nord et ses pentes douces au Sud. Les villages s'égrènent dans une ambiance de petite vallée humide et boisée entre Rebreuve-sur-Canche et Berlencourt-le-Cauroy. De part et d'autre de la vallée se déploient les ambiances paysagères caractéristiques des plateaux crayeux.

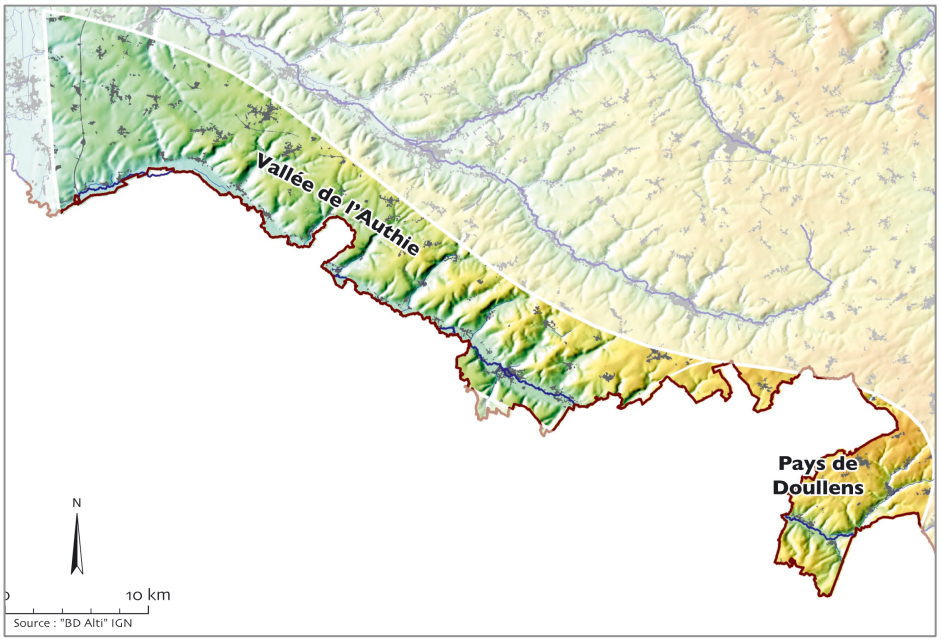
Les unités paysagères
Source : fond topographique DREAL Nord-Pas-de-Calais, RP



- Le pays de Doullens s'inscrit dans la continuité de la Vallée de l'Authie, autour du secteur de la commune de Pas-en-Artois dans l'extrême Sud-Ouest de la Communauté de Communes des Deux Sources.

  Cette entité constitue la terminaison Est du vaste ensemble du Val de l'Authie et doit être rattachée au fonctionnement et à la logique paysagère de la Picardie (entité paysagère Ponthieu et Authie de la Picardie). La vallée d'Authie et ses fonds humides traversent, de part en part, cette petite séquence du territoire et marquent le grand paysage par des ambiances de coteau abrupt boisés en rive droite du cours de la rivière.

Les unités paysagères
Source : fond topographique DREAL Nord-Pas-de-Calais, RP



Les motifs paysagers

Grands axes de circulation et vision du territoire : une lecture schématisée et accélérée des grands paysages du territoire

- Mailler par d'importantes infrastructures de transport terrestre, les voies constituent des axes de découverte privilégiée du territoire. Ici, les paysages référents du territoire sont perçus sous l'angle de la vitesse. La vitesse prend le pas, elle schématise – simplifie – la perception du territoire.

  La qualité des paysages traversés constitue dès lors un enjeu d'importance. Ils sont connus des personnes en transit, ces dernières ne conservent comme image SCoT, et plus largement de la région Nord-Pas-de-Calais que celle perçue à partir de l'autoroute ou du TGV.

- De fait, les paysages bordiers des principaux axes perçus par les usagers des grandes infrastructures doivent faire l'objet d'une attention particulière : scénographie naturelle du territoire, passages entre les grandes séquences paysagères du territoire.

Seuils urbains et entrées de ville : les mises en scène des paysages urbains

- Dans une échelle de perception rapprochée, plus directe, les entrées de villes et les seuils urbains constituent des séquences paysagères particulièrement sensibles. Les équilibres en espace agricole ou naturel et espace urbanisé sont généralement fragiles. Ces séquences d'approches et de découverte appellent une vigilance paysagère particulière. À l'échelle du Scota, les entrées urbaines peuvent faire l'objet d'une typologie simplifiée :

  – les séquences d'entrée de ville à dominante rurale des plateaux cultivés de l'arrageois : ceinture végétale, ambiances agricoles dominent, le bâti se fait discret.

  – les entrées de ville dans les vallées où dominent les ambiances champêtres : vue sur fond de vallée, paysage d'eau…

  – les seuils agglomérés des principales urbanisations ou l'effet de masse des tissus bâtis composent une empreinte urbaine particulièrement forte : volumétrie, hauteur, densité des bâtiments.

La ceinture verte des villages et villages-bosquets

- Dans le grand paysage cultivé, les villages inscrivent leur silhouette dans une ceinture végétale. Boisements, pièces pâturées, jardins potagers, etc. dessinent les contours de villages-bosquets. L'intérêt paysager est notable. Cette bande paysagère qui borde l'enveloppe bâtie, et parfois rentre en profondeur dans le village, est garante de la bonne insertion des constructions dans le grand paysage. L'interface entre espace bâti et espace cultivé ménage une transition progressive et évite une trop grande exposition des urbanisations.

- Cette ceinture caractéristique des villages-bosquets est cependant fragile, elle peut constituer des espaces de réserve foncière pour les urbanisations à venir, ne plus jouer son rôle de filtre paysager dans le cadre d'extension des tissus bâtis. La conservation, l'entretien et la reconstitution des ceintures bosquets constituent un enjeu majeur de paysage : maintien de ponctualités végétales et vertes dans le grand paysage.

- Si dans les vallées, le concept de village-bosquet est moins adaptée au contexte paysager et topographique (plus grande présence de motifs paysagers variés : boisements, prairies humides, zones humides, champs cultivés, etc.), il n'en demeure pas moins, que les continuités végétales et boisés assurent une insertion qualitative des urbanisations. Le clocher émerge en arrière-plan, les écrans boisés filtrent les vues en direction des enveloppes bâties. Un rythme de perception progressif est en place, les villages s'entraperçoivent, dans un premier temps avant d'être vus.

Une perception différente du paysage bâti

Formes urbaines et architecture

- Territoire à dominante rurale, la trame bâtie des villes et des villages ponctuent l'ensemble du paysage d'inscription du SCoT. Une maille régulière d'urbanisation est en place et met en avant l'ambiance d'une campagne habitée, bucolique où des hameaux et fermes isolées persistent toutefois.

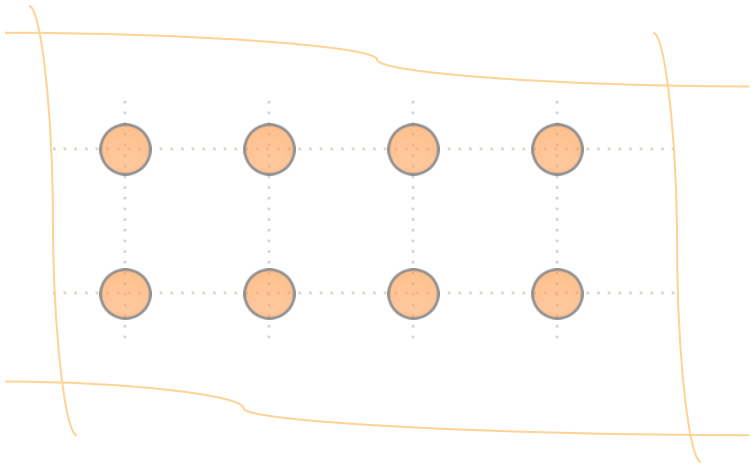
- Si les vallées qui traversent le territoire sont les sites d'implantations privilégiées des urbanisations, les grandes plaines cultivées sont habitées et voient leur paysage ouvert s'égrener de structures villageoises et de quelques villes et bourg d'importances.

  Au final, deux typologies d'implantation des urbanisations caractérisent le SCoT:

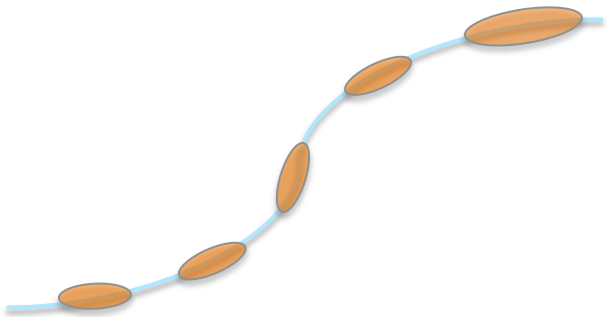
  – Une implantation du bâti sur les grands plateaux cultivés met en évidence l'ancrage rural et agricole des villages. Dans les paysages ouverts et sans fin des grandes plaines cultivées, la trame bâtie s'inscrit dans une relation duale. Les villages sont partout sans pour autant composer des motifs prégnants de par leur configuration ramassée, leur emprise restreinte et l'immensité des espaces ouverts agricoles. Les rythmes d'implantation des villages maillent le grand paysage en respectant une distance régulière. Il en ressort en quelque sorte une occupation bâtie géométrique où les villages semblent être à équidistance les uns des autres.

  – Une implantation dans les vallées où les urbanisations s'inscrivent dans une ambiance rurale aux tonalités plus champêtres. La proximité des rivières et la valorisation de la force motrice des cours d'eau (activités artisanales et industrielles) ont commandé un développement urbain au cœur des vallées. Les villages s'égrènent le long des rivières pour former un chapelet bâti. Toute la difficulté aujourd'hui est de maintenir les qualités paysagères des vallées et des vues en direction du cours d'eau (l'eau est de moins en moins lisible) face à la forte attractivité résidentielles des vallées.

Une organisation de l'implantation des urbanisations sur les vastes plaines agricoles au rythme régulier
Source : réalisation EAU, RP



Une urbanisation linéaire dans les vallées, les villages, formant un chapelet urbain
Source : réalisation EAU, RP



Une palette végétale bucolique et des fermes dispersées sur le plateau artésien

Source : Géoportail 2015, RP ; traitement EAU

L'émergence des villages dans le grand paysage

L'agglomération arrageoise et la vallée urbanisée de la Scarpe

- La ville centre d'Arras, très sévèrement mutilée durant la première guerre mondiale, s'inscrit dans les basses terres des bords de Scarpe, rapidement ceinturées par les boulevards et le faisceau de voies ferrées.

  La densité importante du centre ancien reconstruit, évolue rapidement vers des structures urbaines beaucoup plus aérées. L'agglomération s'étire le long de la Scarpe et développe une forme urbaine en étoile s'appuyant sur les principaux axes routiers.

  La nature en ville est particulièrement présente à Arras. Les pénétrantes agricoles et naturelles viennent quasiment jusqu'au cœur de la capitale arrageoise depuis la Citadelle, le Crinchon et le Val de Scarpe notamment. Elles donnent un caractère rural et verdoyant au territoire et se voient compléter par le réseau des jardins publics (Jardin Minelle, Squares St Nicolas et Jeanne d'Arc, Rietz St Sauveur), de grands espaces verts (Grandes Prairies, Jardin du Gouverneur, l'espace vert des Hautes-Fontaines et la citadelle) mais aussi la trame habituel des arbres en alignement structurant le paysage urbain et améliorant le cadre de vie.

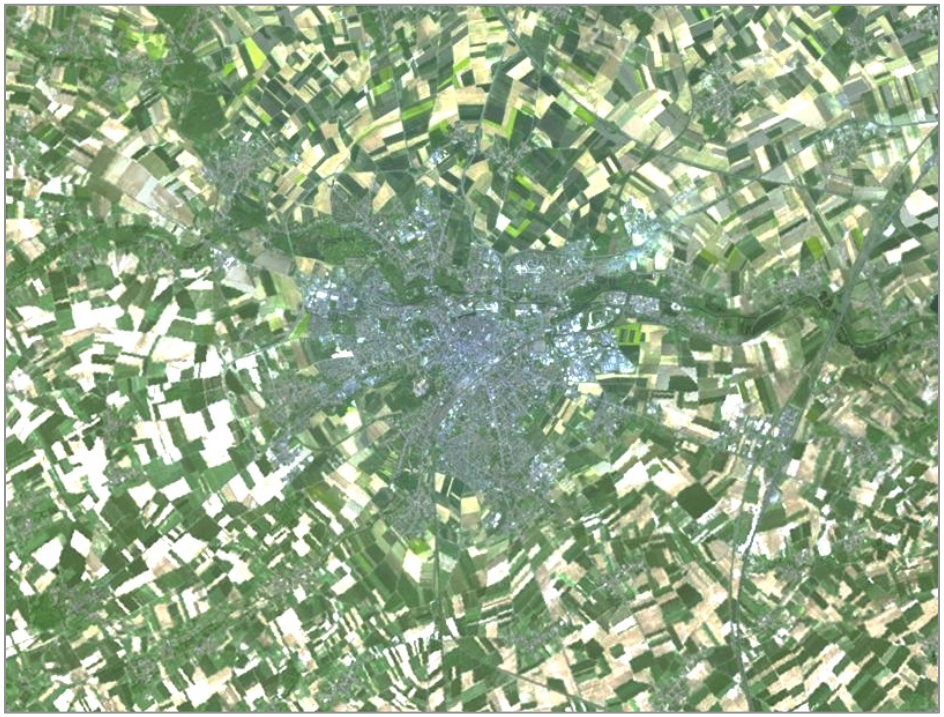
- En séquence amont de la vallée de la Scarpe, hors agglomération, les urbanisations présentent un profil très étiré et peu étoffé mais développe un profil presque continu jusqu' aux contact d'Arras. Les paysages traversés sont marqués par des ambiances bâties à vocation agricole, rurale et de petites activités industrielles. La vallée établit une grammaire paysagère entre le rural et l'urbain.

- La séquence aval de la vallée de la Scarpe, entre Arras et Douai, est marquée par un paysage conurbé et des développements bâtis plus importants. C'est un espace de franchissement, marqué par des faisceaux d'infrastructures de transports (autoroutes A1, ligne LGV Nord, etc.) et d'intenses activités urbaines et économiques. Ici, le paysage de la vallée urbanisée prédomine.

Deux typologies bâties caractérisent les villages du Pays d'Artois : le village-rue et le village-tas.

- Dans les villages-rues, le bâti se déploie en ordre continu de part et d'autre de la route principale. L'organisation de ces villages est le fait d'une agglomération progressive de maisons et de fermes dont les propriétaires cherchaient à bénéficier à la fois d'une ouverture sur la route principale et d'un accès direct à leur propriété agricole.

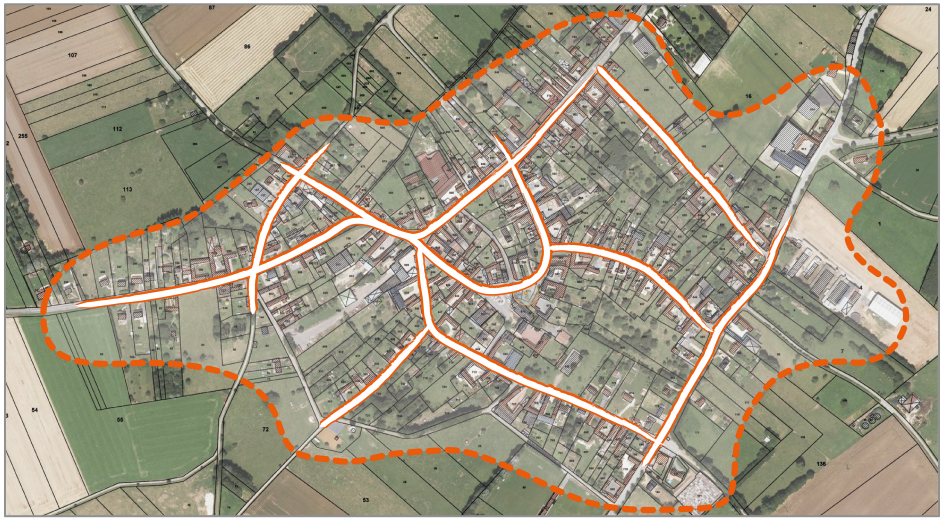
Le pôle aggloméré d'Arras traversé par la Scarpe et ceinturé d'espaces agricoles pénétrant le tissu
Source : Géoportail, 2015, RP



Une structure de village-rue : exemple de Denier
Source : Géoportail 2015, RP ; traitement EAU

- Les villages-tas ou villages groupés présentent une structure et une organisation bâtie repliée. Isolés sur le plateau, implantés dans les molles ondulations du relief, les villages-tas se protègent des contraintes extérieures (vent, rudesse climatiques), et limitent leur emprise sur les richesses terres agricoles (préservation de la valeur agronomique des terres).

Une structure de village-tas : exemple de Monchy-au-bois
Source : Géoportail 2015, RP ; traitement EAU



Organisation des implantations traditionnelles

Les villages du SCoT de l'Arrageois se caractérisent par des éléments architecturaux et urbains communément rencontrés dans les centres anciens :

- Une tissu bâti assez dense, bien que plus aéré suite à la période de reconstruction,
- Un espace public à dominante minérale,
- Des gabarits de rues distincts, entre artères principales, plus larges et adjacentes, plus étroites.
- L'architecture dominante valorise la brique, mais quelques constructions traditionnelles en pierre demeurent (grès, calcaires, argiles, silex, craie).
- La volumétrie des bâtiments dépasse rarement le R+1+combles.

Certains villages présentent une organisation atypique, se structurant autour d'une grande ferme, désormais au cœur des hameaux aux densités faibles. Une atmosphère très rurale se dégage : vues sur les jardins privatifs, végétation en masse, parcelles bâties ponctuées de parcelles enherbées, etc.
La trame parcellaire est quant à elle laniérée (plus profonde que large), l'arrière étant destiné aux espaces familiaux plus intimes. Aussi, les parcelles de forme irrégulière, obéissent à la trame viaire.

Alignement de la façade sur rue : exemple de Martinpuich
Source : Géoportail, cadastre, IGN 2015 ; RP

Village organisé autour d'un corps de ferme : exemple de Beugny
Source : Géoportail, cadastre, IGN 2015 ; RP

Les matériaux de référence du SCoT de l'Arrageois
Source : Google Street view, 2015, RP

Les évolutions récentes de l'urbanisation

Les urbanisations récentes rompent avec le tissu urbain traditionnel, qui lui entretient une relation avec l'activité agricole (corps de ferme) ou bourgeoise (maison cossue). Le développement s'étire le long des axes routiers existants, ou sous forme de lotissements en rupture des centres anciens. La continuité fonctionnelle n'est donc pas assurée, et les coûts en termes d'aménagement s'élèvent pour les collectivités (viabilité, raccordement aux réseaux).

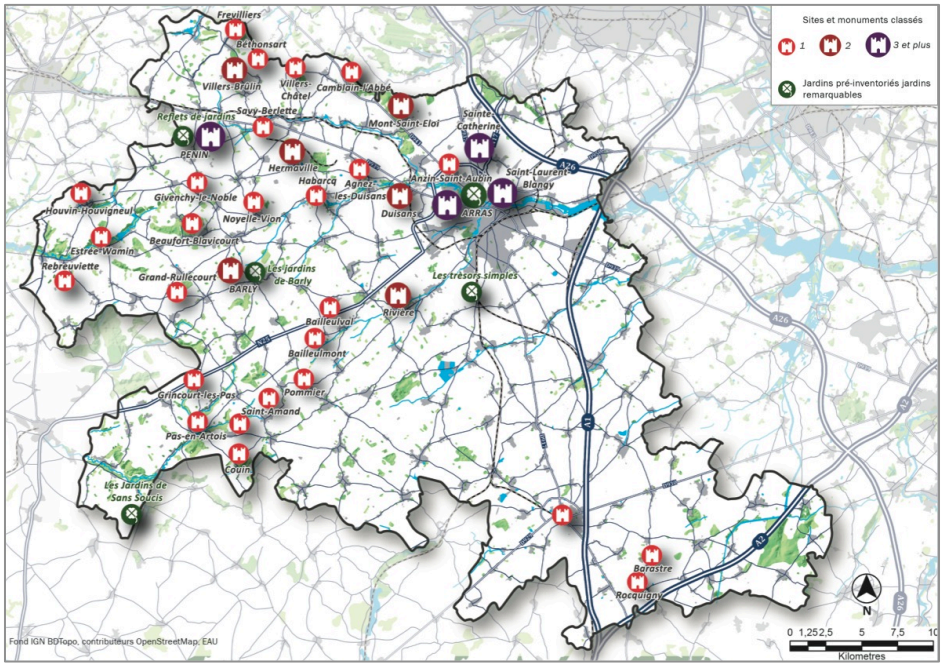
Quant aux nouvelles constructions, elles sont « normées » à la demande des ménages désireux de loger dans une maison individuelle avec jardin. Aussi, elles ne reflètent aucunement les singularités architecturales du territoire. La disparition des coupures vertes entre les bourgs et la dévalorisation des entrées de villes fragilisent tout autant le paysage.

Des développements récents en discontinuité du bourg (de Cambigneul à Camblain l'Abbé)
Source : Vue aérienne, 2015, IGN, RP ; réalisation EAU

Le patrimoine

Le patrimoine protégé : monuments historiques et jardins pré-inventoriés au label des jardins remarquables

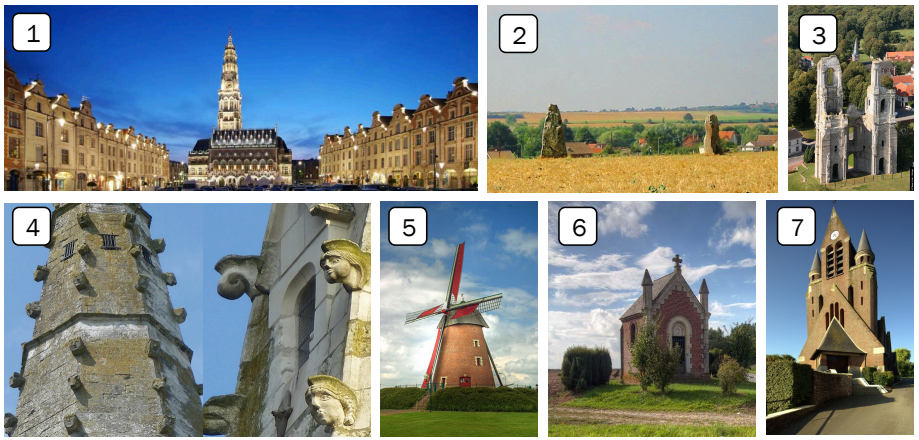
Source : Atlas du patrimoine et Comité des Parcs et Jardins de France 2015, RP ; traitement EAU



De par son passé, la ville d'Arras est dotée d'un réseau de sites emblématiques riches. Pas moins de 255 sites classés et inscrits au titre des monuments historiques sont recensés dont les ensembles architecturaux du Beffroi ou encore les sites Vauban. La ville est par ailleurs labellisée Ville d'Art et d'Histoire.

À l'échelle du SCoT, les édifices et sites classés portent essentiellement sur l'architecture religieuse (églises, chapelles, clochers, abbayes ou vestiges), l'architecture emblématique des châteaux. De même, le bâti civil (places, maisons rurales, etc.), le petit patrimoine et autres éléments de génie civil (gare, moulin, etc.) participent à la diversité du patrimoine de l'Arrageois, et ce, malgré les conséquences de la guerre.

- Parmi ces sites, les menhirs, les vestiges de l'ancienne abbaye, et l'Eglise d'Ecoivres surplombent le paysage et donnent un intérêt au village de Mont-Saint-Eloi, de ce fait classé au registre du patrimoine. Au pied des tours, un spectacle de son et lumières s'est d'ailleurs tenu en septembre dernier, narrant l'histoire de ce haut lieu.
- La reconstruction a été l'occasion d'expérimenter de nouvelles formes d'architecture, sous le prisme de l'Art Déco. Si les vestiges de la guerre marquent encore le paysage aujourd'hui, le conflit a entrainé la mise en place de constructions originales, caractéristiques de certains villages du territoire.



1. *Place des Héros et Beffroi d'Arras*
2. *Les menhirs de Mont-Saint-Eloi*
3. *Tours de l'ancienne abbaye de Mont-Saint-Eloi*
4. *Les églises à flèches à crochets*
5. *Le moulin d'Achicourt après reconstruction*
6. *Chapelle de Metz-en-Couture*
7. *Eglise de Douchy-les-Ayette*

Gouvernance

L'atlas paysager du Nord-Pas-de-Calais

Cet atlas conçu par la DREAL et publié en 2005, offre une lecture détaillée des paysages naturels, urbains et ruraux de la région à traves une approche générale et culturelle.

Structuré sous forme de cahiers, il analyse successivement les 21 grands paysages que compose la région. Une actualisation est prévue prochainement.

Les enjeux du paysage

Grands paysages, conserver une discrète diversité

- Les grands ensembles paysagers du territoire dominés par les vastes plaines agricoles constituent la première image que l'on se fait du territoire. Si les plaines de l'arrageois et ses franges constituent effectivement un ensemble paysager dominant et identitaire, le territoire doit s'enorgueillir d'ambiances de vallées. Ces dernières enrichissent considérablement la palette des paysages locaux. Elles sont certes, le support d'une urbanisation particulièrement développée, mais sont aussi les espaces d'accueil d'une richesse aux tonalités variés et complémentaires où les boisements sont plus présents, les cours d'eau bordés de pâturages et d'espaces humides. La diversité paysagère des vallées associée aux ambiances bâties anciennes – mais aussi contemporaines – doit conserver leur charme. Ce ne sont pas des sanctuaires mais des espaces naturels et urbains vivants.

Ceinture-verte et village-bosquet, maintenir le subtil équilibre paysager des villages dans le grand paysage

- L'ensemble des villages qui ponctuent les terres agricoles constitue une marque lisible du rapport à la terre, à l'agriculture qui est fortement inscrite dans l'histoire des lieux, dans le paysage d'inscription du SCoT. Intimement liées à leur environnement immédiat, leurs franges villageoises adossées à une ceinture végétale sont particulièrement sensibles, quelques constructions nouvelles peuvent modifier en profondeur la perception d'un village et la qualité des insertions paysagères.

Fragiles vallées

- Les vallées connaissent des pressions importantes et des transformations paysagères. Les développements urbains tendent à rendre les paysages d'eau de moins en moins lisibles et visibles, les espaces naturels connaissent des contraintes au contact des nouvelles urbanisations. De rurales et champêtres, et donc particulièrement attractives sur le plan résidentiel, les vallées tendent à développer un paysage urbain plus marqué notamment à proximité de l'agglomération d'Arras.