



Une qualité résidentielle et de services promouvant proximité, connectivité et durabilité pour des espaces à vivre arrageois toujours plus attractifs et solidaires

Le parti d'aménagement fixe les conditions pour mener à bien le projet du territoire et ses ambitions en terme de qualité résidentielle et cadre de vie, grâce à un déploiement d'une offre résidentielle adéquate et cohérente avec les mobilités proposées, à laquelle se greffe une offre en équipements, services et commerces adaptée aux espaces de vie de proximité.

Pour cela, les orientations et objectifs qui suivent s'attachent à :

- Organiser les déplacements au sein du SCoT dans une logique de réduction des temps d'accès aux services, bassins d'emplois, de consommation et de vie pour les populations en présence mais aussi d'évolution des modes de déplacements pour tendre vers des mobilités plus responsables et en veille sur les évolutions technologiques.
De ce fait, l'organisation des services, équipements et commerces sur le territoire s'articule avec l'armature urbaine et des mobilités et participe au maintien du dynamisme des bassins de vie.
- Proposer une offre résidentielle de qualité, répondant à la diversité des besoins exprimés sur le territoire et en adéquation avec les exigences d'aujourd'hui en termes de confort, performance énergétique, intégration dans des espaces de solidarités et de proximités.
- L'aménagement du territoire vise à proposer un cadre de vie qualitatif, de proximité où la population jouit d'une facilité d'accès aux différents espaces nécessaires pour son épanouissement et son quotidien.

Orientation 2.1 – Déployer les moyens de mobilités pour une proximité connectée et une irrigation régionale qui soient performantes, durables et favorisent la transition « post-carbone ». 66

Objectif 2.1.1 – Déployer le report modal vers les transports collectifs et partagés pour les flux internes et d'échanges 67

Objectif 2.1.2 – Affirmer une politique de mobilités innovantes et durables, qui diminue la place de la voiture en ville et dans les déplacements d'hyper-proximité (et de loisirs) au bénéfice des modes actifs 77

Orientation 2.2 – Organiser le renforcement d'une offre commerciale diversifiée, mieux qualifiée, plus singulière et soutenant l'armature multipolaire du SCoT pour optimiser les déplacements (en temps et en nombre) 79

Objectif 2.2.1 – Créer et renouveler les conditions pour des centralités urbaines animées, actives et soutenant une offre de commerces et services accessibles de qualité 80

Objectif 2.2.2 – Une localisation préférentielle du commerce renforçant l'échelle de proximité ainsi que le rayonnement et le rôle des grands pôles commerciaux pour l'irrigation équilibrée du territoire en commerces 81

Orientation 2.3 – Une politique de l'habitat solidaire en faveur des actifs et d'une mixité sociale et générationnelle affirmant l'attractivité d'un territoire qui offre un projet de vie et cultive le bien vivre ensemble 94

Objectif 2.3.1 – Diversifier l'offre de logements 95

Objectif 2.3.2 – Développer l'offre de logements aidés 96

Objectif 2.3.3 – Optimiser le parc existant, en améliorant notamment sa performance thermique 98

Objectif 2.3.4 – Renforcer la qualité et l'innovation dans l'offre de logements 99

Orientation 2.4 – Mettre en œuvre un urbanisme de proximité 100

Objectif 2.4.1 – Mettre en oeuvre des urbanisations résidentielles valorisant l'espace de vie de proximité par un aménagement qualitatif et plus compact 101

Objectif 2.4.2 – Promouvoir un urbanisme favorable à la nature en ville 104

Orientation 2.1 – Déployer les moyens de mobilités pour une proximité connectée et une irrigation régionale qui soient performantes, durables et favorisent la transition « post-carbone »

En lien avec l'armature urbaine, de services et équipements, commerciale, économique et touristique, l'organisation des déplacements sur le territoire doit permettre de maintenir la proximité et l'irrigation interne et externe.

Cette orientation vise également à définir les moyens d'une stratégie des mobilités plus durables et optimisées. L'objectif est donc de renforcer les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle et d'assurer des temps de déplacements plus courts, connectés et agréables.

- Objectif 2.1.1 - Déployer le report modal vers les transports collectifs et partagés pour les flux internes et d'échanges
- Objectif 2.1.2 - Affirmer une politique de mobilités innovantes et durables, qui diminue la place de la voiture en ville et dans les déplacements d'hyper-proximité (et de loisirs) au bénéfice des modes actifs

Objectif 2.1.1

Déployer le report modal vers les transports collectifs et partagés pour les flux internes et d'échanges

➡ **Contribuer à une politique globale de déploiement de l'accès aux mobilités qui privilégie des modes durables et performants de déplacement et qui fluidifie les parcours, à toutes les échelles.**

Cet objectif général fixe le socle pour une organisation des mobilités internes au territoire et vers l'extérieur (flux d'échanges) qui implique et renforce la cohésion de tous les secteurs du territoire et le rôle de l'Arrageois pour irriguer le cœur des Hauts de France.

- Cette organisation s'appuie, d'une part, sur le rôle majeur du train et du pôle d'Arras, nœud de mobilité structurant à l'échelle régionale, que le SCoT valorise et renforce. Elle vise, d'autre part, à organiser les mobilités en amont des grands nœuds de mobilités (Gare d'Arras, ...) en favorisant des moyens et pratiques de mobilités qui contribue à réduire l'autosolisme, tout en restant performantes pour les usagers.
- Cela implique à la fois de préserver dans la durée un accès fluide aux gares et de développer des solutions de mobilités complémentaires adaptées aux contextes urbains, périurbains et ruraux, mais aussi en adaptation à l'évolution des flux et des technologies (numérique, ...).

Le socle de cette organisation des mobilités vise ainsi à :

- Renforcer l'étoile ferroviaire arrageoise :
 - Renforcer l'offre régionale TER pour une irrigation locale performante connectée aux axes régionaux, nationaux et internationaux grâce à la gare d'Arras et à la liaison express Lille-Arras-Amiens ;
 - Préserver dans la durée une desserte TGV de premier plan en gare d'Arras ;
 - Développer l'offre internationale au bénéfice de tous les Hauts de France à l'appui d'un projet de la gare européenne connectée (Hub) à la liaison express Lille-Arras-Amiens ;
 - Développer une liaison train performante Arras-Cambrai.

- Accompagner ce renforcement d'une politique globale de mobilités durables à l'échelle de l'Arrageois ; ce qui implique :
 - De favoriser le rabattement vers les gares et d'y développer l'intermodalité, tout en intégrant, en fonction des contextes urbain, périurbain et rural, les objectifs de pacifier les circulations et de réduire l'usage individuel de la voiture en amont ;
 - D'assurer la fluidité d'accès au pôle majeur d'Arras et des déplacements internes au pôle ;
 - D'étudier les enjeux de logistique urbaine pour le pôle majeur d'Arras.

Les collectivités du SCoT soutiennent ainsi cette politique commune et contribuent à la mettre en œuvre à leur échelle au travers notamment du parti d'aménagement de leurs projets territoriaux et de leurs politiques sectorielles locales (mobilités...).

➡ **Déployer l'intermodalité de la gare d'Arras via le développement d'un pôle d'échange majeur.**

» **Les documents d'urbanisme locaux, les politiques publiques locales et les opérations d'aménagement veilleront à prendre en compte les rôles et objectifs suivants associés au développement du pôle d'échange multimodal sur le secteur gare d'Arras afin d'en faciliter la mise en œuvre et le fonctionnement :**

- Un rôle pour connecter l'accès au train :
 - Des lignes de transports collectifs urbaines fortes (lignes desservant les entrées nord, ouest et est du pôle d'Arras, les boulevards d'Arras) et interurbaines (vers Bapaume, Cambrai...);
 - De lignes de transports collectifs desservant le Pôle Economique Régional Est, les grands pôles commerciaux, d'équipements et de centralités urbaines du cœur d'agglomération (dont les centralités de quartier structurantes d'Arras) ;
 - De modes actifs et innovants urbains (vélo, électromobilité...).
- Des objectifs de :

- Viser une gestion fluide et pacifiée des différents modes (voiture, bus, piéton, vélo...);
- Développer des connexions piétonnes rapides et sûres entre les 3 gares SNCF, urbaine et interurbaine d'Arras;
- Reconfigurer l'offre de stationnement du secteur gare, dans un objectif d'insertion qualitative dans le paysage urbain, tout en intégrant les enjeux de mobilité, sur le site et en amont;
- Étudier la valorisation de l'accès piéton Sud de la Gare;
- Favoriser le développement de services aux usagers, notamment innovants (conciergerie...) et prendre en compte les besoins en espaces nécessaires à ces services.

↳ Déployer l'accès et l'intermodalité aux autres gares arrageoises et valoriser leur rôle de nœuds de services pour en faire des appuis aux espaces de vie

Les objectifs ci-après sont à mettre en œuvre :

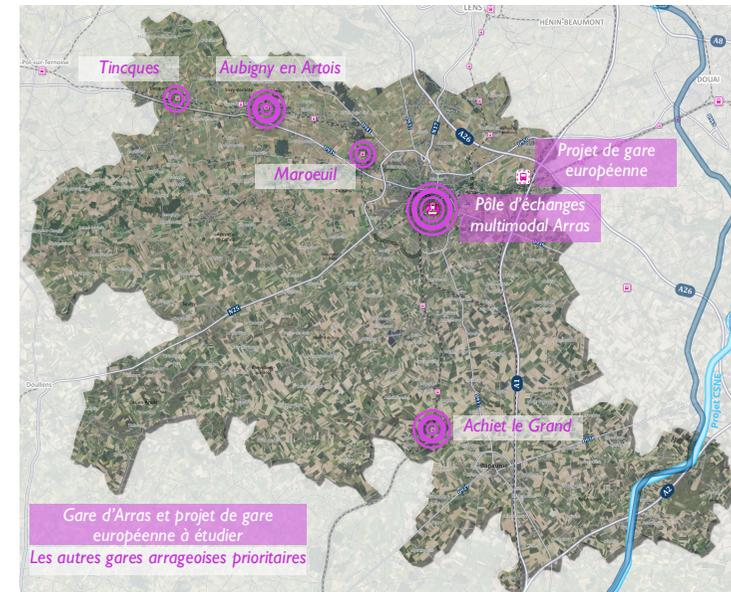
- en association étroite avec les acteurs compétents concernés ;
- en adaptation au niveau de desserte des gares par les lignes de train (fréquence, horaires, destination et point de desserte...) et au niveau de flux d'usagers à gérer dans les gares.

Ils s'inscrivent ainsi dans une politique au long cours mais aussi anticipative afin de mieux accompagner l'évolution de l'offre de train que le SCoT cherche à soutenir et renforcer par des conditions d'aménagement favorisant l'attractivité de la pratique du train.

» Soutenir le maintien en fonction des gares dans le rural et, en priorité, les gares d'Aubigny en Artois et d'Achiet-le-Grand, puis de Maroeuil et Tincques.

- Ces 4 gares (cf. illustration ci-après) ont un rôle stratégique de rabattement des flux et de développement de l'intermodalité pour optimiser les mobilités au global.

Les 4 gares arrageoises prioritaires dans le rural



» Renforcer l'attractivité et la fonctionnalité de ces gares prioritaires, pour accroître leur fréquentation par les usagers et leur rôle d'appuis aux espaces de vie.

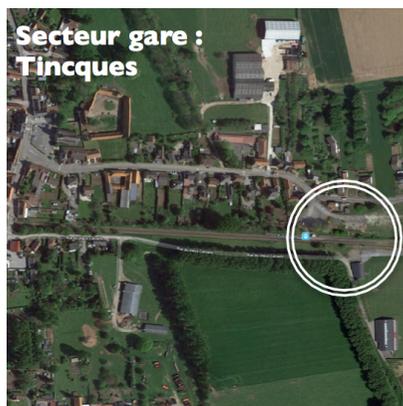
A cette fin les collectivités, les documents d'urbanisme locaux et les politiques publiques sectorielles locales veilleront à faciliter l'accès aux gares et aux autres services de mobilités auxquelles elles sont associées, en le rendant attractif :

- Grâce à une configuration et un aménagement des voies et itinéraires d'accès aux gares qui sont adaptés aux flux, permettent des parcours lisibles et assurent une pratique sûre et pacifiée des différents modes de déplacements ;
- Grâce à des aménagements qui facilitent l'interconnexion entre les modes de déplacement (selon les contextes : liaison douce, covoiturage, arrêt de bus, stationnement...);
- Grâce à des espaces publics organisant l'intégration des gares dans leur environnement urbain : des espaces publics conviviaux, facilitant la coexistence de leurs différents usages (par les habitants comme les usagers de la gare) et favorisant la présence de services à proximité des gares.

En outre, le SCoT identifie ci-après des objectifs d'aménagements pour ces gares qui seront à adapter en fonction des contextes d'implantation et des flux à gérer ainsi que des rôles que les gares seront amenées à développer dans le temps.

- Développer les capacités de stationnement adaptées et organisées en recherchant une cohérence avec le centre ville ou de quartier afin de mieux les intégrer à l'environnement urbain dans lequel elles s'inscrivent et faciliter les mutualisations. Ces capacités de stationnement tiennent compte des possibilités de développement d'une offre :
 - De bornes de recharges électriques ;
 - Pour le vélo (sécurisé), en particulier si la gare est à proximité d'un centre urbain et/ou d'un pôle d'emploi important ;
 - Le cas échéant pour le stationnement de bus. Notamment la ligne de bus Achiet-le-Grand / Bapaume est amenée à se renforcer et dans ce cadre une offre de parking relais (P+R) est à étudier.
- Etudier l'intérêt d'associer la gare à une offre de covoiturage, notamment à Tincques, Aubigny et Achiet-le-Grand, et prévoir le cas échéant les espaces nécessaires à cette offre en recherchant les opportunités de mutualisation des parkings. En outre, l'offre de covoiturage prend en compte les enjeux suivants :
 - L'enjeu d'organiser le stationnement sauvage des covoitureurs à Tincques et Aubigny ;
 - L'enjeu d'une desserte THD à terme dans la perspective de développer des stationnements connectés.

- Garantir une accessibilité à la gare compatible avec les flux.
- Prévoir une accessibilité en modes doux (bande cyclable, voie partagée, piste cyclable,...), privilégiant le lien avec le centre ville ou de quartier, un espace économique structurant proche. En outre, il s'agira de mettre en œuvre les objectifs suivants :
 - Développer une liaison douce connectant la gare de Maroeuil à la ZAE (Duisanaise) et au centre-ville de Duisans ;
 - A terme, le développement de la liaison express Lille-Arras-Amiens impliquera d'étudier le renforcement de l'accessibilité à la gare d'Achiet-le-Grand au regard des flux à gérer, ainsi que d'une liaison attractive entre la gare et le centre-bourg. Ce renforcement contribuera en outre à valoriser le projet de développer une offre tertiaire à Achiet-le-Grand.
- Promouvoir autour des gares un aménagement qualitatif de l'espace public et faciliter l'implantation ou l'accessibilité à des services et commerces de proximité, notamment pour les usagers des gares. En outre, les collectivités et leurs documents d'urbanismes locaux prennent en compte les potentiels associés aux flux de personnes générés par la gare pour contribuer à soutenir un linéaire commercial existant ou à créer en lien avec le centre-bourg (lorsqu'il est à proximité immédiate de la gare).
- Afin d'assurer le confort des usagers lors de leurs correspondances, les espaces interstitiels entre les différents modes de transports feront l'objet d'un traitement urbain de qualité : uniformité du mobilier urbain, traitement des espaces publics, normes PMR, partage apaisé de l'espace public, ...



➤ Assurer la fluidité des accès et des déplacements internes au pôle majeur d'Arras, pour des mobilités efficaces, plus durables et un cœur d'agglomération apaisé

Cet objectif s'inscrit dans une politique de mobilités plus durables et pour « des espaces de vie apaisés », et soutient l'action volontariste déjà engagée dans ce sens à l'échelle de la CUA dont les documents d'urbanisme locaux et le Plan de Déplacements Urbains en feront le relais.

Il constitue, en outre, un objectif stratégique pour l'ensemble de l'Arrageois. En effet, le pôle majeur d'Arras (incluant Arras et les communes de la première couronne urbaine) est au cœur des enjeux d'irrigation du territoire du SCoT par des moyens de mobilités durables connectés aux grands axes de déplacements (régionaux, nationaux, européens...), mais aussi d'articulation des déplacements urbain/rural qui bénéficiera à tous.

Il s'agit ainsi d'affirmer cet objectif et ses déclinaisons thématiques de mise en œuvre qui participeront d'une politique globale et cohérente de mobilités durables à l'échelle de tout le territoire. A ce titre, la finalisation du contournement complet d'Arras est un projet essentiel pour :

- une organisation des transits déployant la compétitivité économique de tout l'Arrageois ;
- la poursuite d'une hiérarchisation du réseau viaire donnant au pôle majeur d'Arras une circulation fluide et proposant des mobilités innovantes, facilitant les liens urbain-rural ;
- l'organisation d'un espace de vie et économique apaisé concourant à son attractivité.

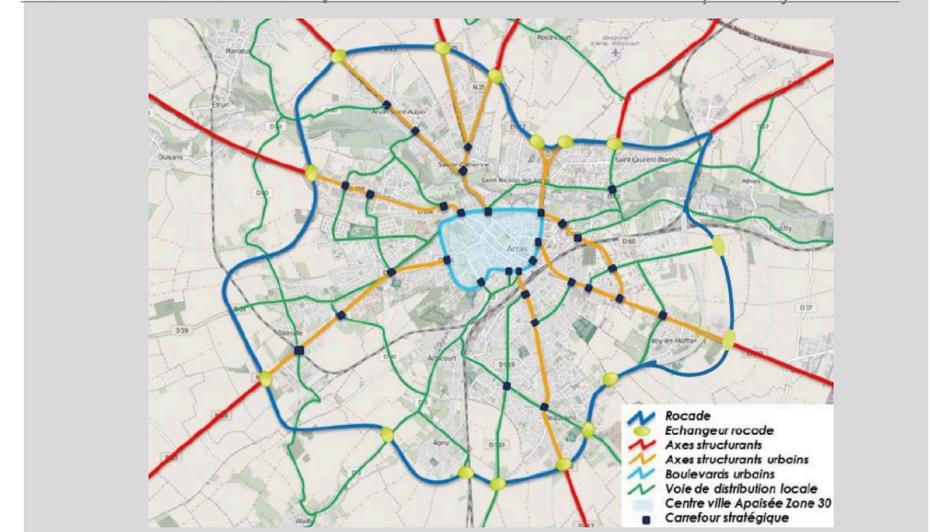
Lexique et définition :

- TC : transports collectifs
- P+R : Parking Relais associé à une liaison bus
- Nœud de mobilité : site ou commune ayant un rôle pour organiser un réseau de mobilités plus durables à l'échelle de proximité rapprochée (centre-ville, bourg...), mais aussi à l'échelle du bassin de vie qu'il irrigue. Ces mobilités plus durables sont adaptées aux contextes urbains, périurbains et ruraux (liaisons douces, bus, transports à la demande, train, covoiturage, électromobilité, autopartage...). Elles sont facilitées en favorisant l'accès à des modes de déplacements complémentaires organisés permettant aux usagers de poursuivre leur parcours en utilisant des moyens de déplacements alternatifs à l'utilisation individuelle de la voiture ou doux.
- Autosolisme : usage individuel de la voiture.
- PDU : Plan de Déplacements Urbains

» Les collectivités, Autorités Organisatrices des Transports et les documents d'urbanisme locaux organisent l'offre de transport adaptée en tenant compte des rôles, objectifs et éventuels enjeux attachés au pôle majeur d'Arras suivants :

- Poursuivre la hiérarchisation du réseau viaire ainsi que l'aménagement des entrées de ville et axes urbains structurants (les boulevards sont aussi à étudier) dans une logique plus urbaine favorisant la place des transports collectifs et modes doux, mais aussi la pacification du trafic routier. Cette hiérarchisation s'articule notamment autour :
 - D'axes structurants routiers, hors zone agglomérée, supportant des flux majeurs se connectant au contournement d'Arras ;
 - D'axes structurants urbains constituant des « pénétrantes radiales » au sein de la zone agglomérée qui connectent le contournement d'Arras à ses boulevards ;
 - D'axes de distribution locale complétant, à une échelle inférieure, l'irrigation de la zone agglomérée, en particulier entre les axes structurants urbains ;
 - De carrefours stratégiques en zone agglomérée pour gérer la lisibilité et la fluidité du réseau viaire principal, et notamment le long d'axes structurants urbains, aux points stratégiques de connexions aux boulevards d'Arras et entre des axes structurants urbains et de distribution locales.

Illustration à titre indicatif : hiérarchisation du réseau viaire du pôle majeur d'Arras



– Développer l'intermodalité contribuant à diminuer le flux d'autosolisme en amont des espaces urbains denses, par le renforcement d'une offre :

- De parking relais en entrée de l'espace aggloméré. Pour ces P+R, on étudiera en priorité les secteurs d'entrée ouest, nord et est, en lien avec : le réseau routier structurant et ses flux, et les localisations des grands parcs d'activités, commerciaux & tertiaires.
- De liaisons en transport collectif fortes (à haut niveau de cadencement) desservant en priorité ces P+R, la gare et le centre-ville d'Arras. Il s'agit aussi de soutenir une offre en transport collectif performante desservant : les boulevards, les grands pôles d'aménités urbaines (Citadelle, St-Vaast, Val de Scarpe), commerciaux et tertiaires (Secteur des Bonnettes...), le Pôle Economique Régional Est.
- De covoiturage notamment sur des entrées nord de la zone agglomérée (secteurs vers Ste-Catherine / St-Laurent Blangy) et sur la N25 (Beaumetz les Loges / Dainville...). Il s'agira aussi de favoriser le développement de cette offre sur des axes routiers structurants périphériques (en coopération le cas échéant avec les territoires voisins – exemple Rd939, N17,...).

Les collectivités préciseront cette offre pour le développement de l'intermodalité, en l'adaptant au contexte et en fonction des besoins, qui peuvent évoluer dans le temps.

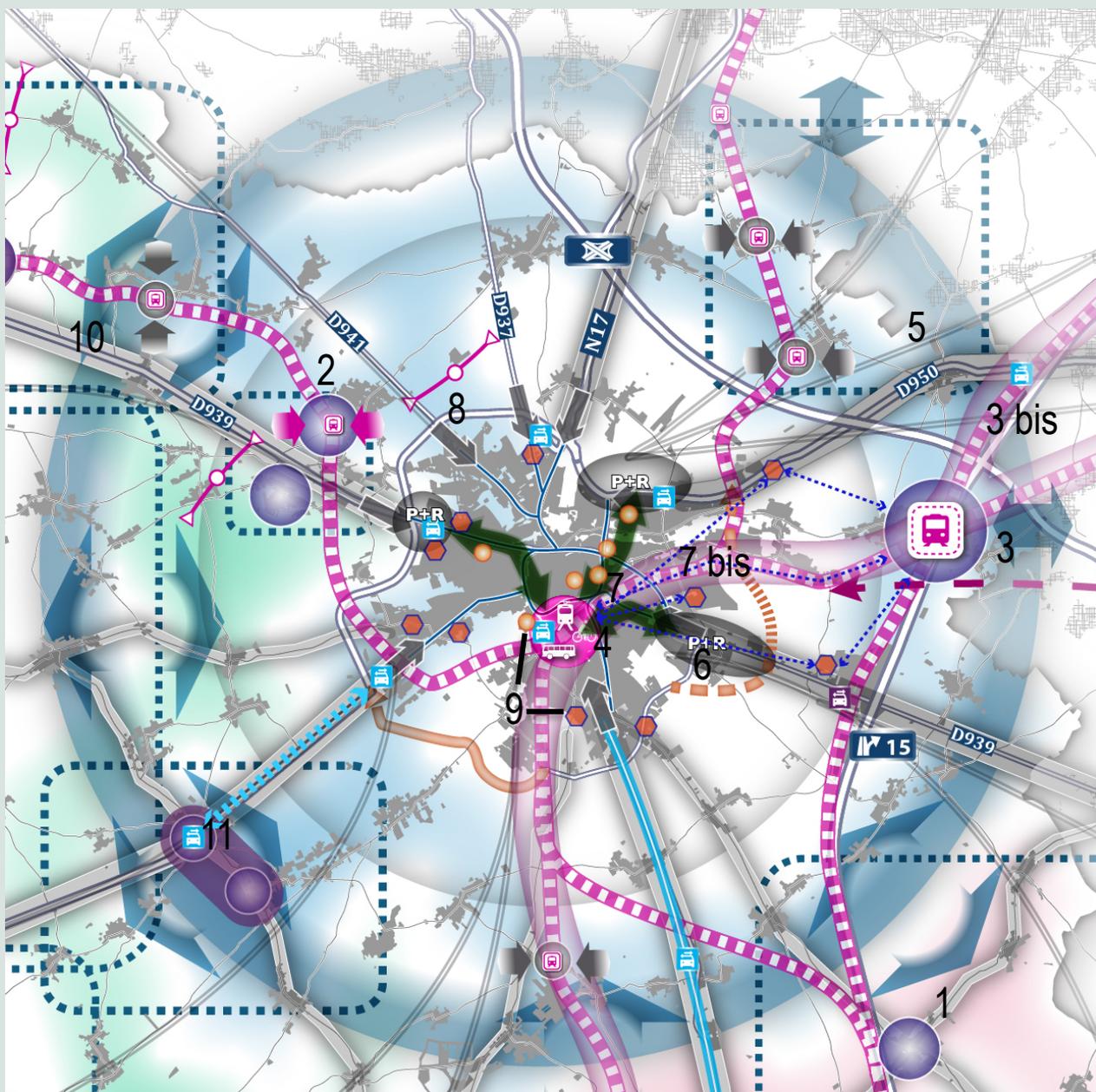
– Faire du stationnement un outil de gestion du trafic en cohérence avec le développement des modes de déplacements innovants et doux. Il s'agit aussi d'inciter et privilégier ces derniers modes, pour une approche différente de la ville associant accessibilité, flexibilité, proximité et bien-vivre dans les pratiques de mobilités et quotidiennes. A cette fin, l'offre de stationnement dans le Pôle majeur d'Arras visera à :

- Être adaptée aux besoins réels, tout en intégrant la temporalité des usages et les enjeux de mobilités importants qui sont liés aux centres villes des communes du pôle majeur d'Arras, aux centralités de quartier principales d'Arras, aux pôles commerciaux et d'équipements structurants (université, hôpital, centre d'affaires, pôle administratif, lycée, pôle de loisirs/culturel...)

- Favoriser le report vers des modes doux et/ou innovants, en transport collectif (parking relais en zone urbaine, parking gare...) : stationnement vélo (sécurisé), bornes de recharge électrique, points d'autopartage, stationnement en lien avec une offre urbaine en transport collectif ou partagé (citadine, bus...) et des itinéraires cyclables et/ou piétons...
- S'inscrire dans une politique de valorisation de l'espace public. Cette politique vise à faciliter l'insertion des transports collectifs dans le trafic, promouvoir les modes actifs de déplacements et contribuer à réduire les risques de conflits d'usages avec la voiture (zone 30...).

» En outre, les collectivités, Autorités Organisatrices des Transports et les documents d'urbanisme locaux organisent cette offre de transport en s'appuyant sur le schéma de principe des mobilités du pôle majeur d'Arras et les objectifs qui lui sont associés, ci-après.

Schéma de principe des mobilités du pôle majeur d'Arras et les objectifs qui lui sont associés



1. Nœuds de mobilités = rôle pour organiser des mobilités à l'échelle de proximité rapprochée, mais aussi du bassin de vie en favorisant la complémentarité des modes de déplacements
 2. Nœuds de mobilités liées à une gare (en violet les gares prioritaire), ayant un rôle à une échelle élargie
 3. Gare européenne  3 bis. Liaison express Lille -Arras- Amiens
 4. Développer le pôle d'échange multimodal dans le secteur gare d'Arras
 5. Organiser le rabattement vers les gares (illustration de principe)
 6. Développer une offre de P+R en entrée de l'espace aggloméré en lien avec le réseau de transport en commun, que la collectivité précisera
 7. Développer une offre de liaisons TC fortes (à haut niveau de cadencement) que la collectivité précisera et desservant en priorité les P+R, la gare et le centre-ville d'Arras
 - 7 bis. Soutenir une offre TC performante centre/gare d'Arras/Pôle régional Est/gare européenne
 8. Poursuivre l'aménagement des entrées de ville et axes structurants urbains dans une logique plus urbaine, favorisant la place des TC & modes doux et la pacification des trafics voitures
 9. Poursuivre l'amélioration des TC avec une desserte soutenue des ZAE et pôles commerciaux, quartiers structurants en plus des centres urbains du pôle majeur d'Arras. Localisation de principe des ZAE  et quartiers structurants  que la collectivité déterminera.
 10. Axe structurant pour l'organisation de moyens de mobilité alternatifs à l'autosolisme
 11. Sites de covoiturages projetés principaux : principes de localisation et fonctionnels à préciser/adapter dans le cadre de la mise en œuvre opérationnelle (et/ou PDU, PLUI...)
- Offre de covoiturage cohérente à définir / N25

» A l'échelle de la CUA et des espaces voisins s'inscrivant directement dans l'espace de mobilité du pôle majeur d'Arras, les collectivités, Autorités Organisatrices des Transports et les documents de programmation en matières de mobilités organisent l'offre de transport répondant aux objectifs suivants :

- Poursuivre l'amélioration d'une offre en transport en commun :
 - Avec plus de fréquence aux heures de pointes pour mieux répondre aux besoins des actifs, ainsi que des trajets plus directs dans une logique de réduction du temps d'attente et d'amélioration de la vitesse commerciale ;
 - En développant une véritable offre vers les parcs d'activités structurants et adaptée à ces parcs.

L'amélioration de cette offre transport en commun impliquera :

- De maintenir la hiérarchisation du réseau en fonction des potentiels et des territoires pour mieux répondre à la diversité des motifs de déplacements tout en offrant plus de choix aux usagers : ligne structurante est-ouest, lignes de maillage, navette urbaine, transport à la demande en zone moins dense, transport dédié aux publics spécifiques et personnes à mobilité réduite...
 - D'assurer une offre cohérente et soutenue pour les grandes centralités urbaines, d'équipements et économiques du pôle majeur d'Arras.
- Améliorer l'offre en transport collectif entre le pôle majeur d'Arras et les pôles de Thélus, Beaumetz les Loges-Rivière, Maroeuil et Duisans (Bus en ligne directe, TAD...). Il s'agit aussi de :
 - Soutenir l'offre interurbaine existante connectant la CCCA ainsi que la CCSA avec le pôle majeur d'Arras, tout en intégrant les enjeux d'évolution de l'offre en fonction de la desserte ferrée et du développement des mobilités alternatives ;
 - Étudier le développement d'une offre adaptée connectant le nord de la CCSA (bassin de vie de Croisilles) au pôle majeur d'Arras.

» Développer dans le rural des mobilités alternatives à l'usage individuel de la voiture, en s'appuyant sur des nœuds et axes de mobilités afin de faciliter l'accès aux pôles de services et d'emplois

L'organisation de l'offre de moyens de mobilité vise à répondre à la diversité des motifs et échelles de déplacements, dans un objectif d'optimisation des déplacements en temps et en nombre.

- **Exemples de motifs de déplacements et publics :** actifs / déplacements domicile-travail, habitants / accès aux services de proximité et aux équipements structurants, publics spécifiques (personnes à mobilité réduite, jeunes, personnes âgées) / accès aux services et aux équipements structurants...
- **Exemples de différentes échelles de déplacements :**
 - Entre toutes les communes d'un même bassin de vie de proximité et en particulier vers le pôle d'équilibre de ce bassin (cette échelle de mobilité peut impliquer des communes hors SCoT, comme par exemple des communes proches de Croisilles localisées dans le secteur de Marquion) ;
 - Entre la CUA, la CCCA et la CCSA ;
 - Vers les gares et vers les grands pôles d'emplois, d'équipements et de mobilités du pôle majeur d'Arras.

Pour cela, il s'agit de développer des moyens de mobilités complémentaires alternatifs à l'usage individuel de la voiture, mais adaptés au rural et aux objectifs de desserte : covoiturage, TAD, Navette, TC interurbain, liaisons douces, taxi solidaires...

A cette fin, le SCoT identifie ci-après les rôles, objectifs et enjeux associés aux axes et nœuds de mobilité structurants à prendre en compte pour organiser une offre de mobilité adaptée aux besoins qui sera précisée par les collectivités. Ces objectifs sont également traduits, ci-après, par « un schéma de principe pour l'organisation de l'offre de mobilité à l'échelle du SCoT ».

» Les nœuds de mobilités à prendre en compte pour l'organisation de moyens de mobilité alternatifs à l'usage individuel de la voiture.

Ces nœuds de mobilités dans le rural correspondent aux pôles urbains d'équilibre du territoire qui constituent des centralités de services irrigant les bassins de vie de proximité des EPCI. L'offre de mobilité est adaptée au contexte rural et recherche la complémentarité des modes de déplacements.

- L'organisation de l'offre de mobilité favorise l'accessibilité à ces nœuds depuis les autres nœuds de mobilité de l'EPCI et depuis les communes non pôles du bassin de vie, tout en tenant compte des enjeux de cohérence avec l'offre des EPCI voisins.
- Ces nœuds de mobilités sont aussi des sites privilégiés pour étudier le développement de l'offre de covoiturage et les mobilités touristiques. L'offre de covoiturage prend en compte celle existante et projetée dans le territoire et secteurs voisins afin d'éviter les doublons voire de rechercher des mutualisations et/ou d'organiser des relocalisations.

En outre, pour l'organisation de leur offre de mobilité, les collectivités et leurs documents d'urbanisme locaux prendre en compte les objectifs suivants :

- Dans la CCSA :
 - Une offre de mobilité entre les nœuds de mobilités et Bapaume sera à déterminer (exemple TAD) ;
 - A terme, une liaison entre Bapaume et Achiet-le-Grand (Bus, Navette, P+R ...) sera à définir et organiser, dans la perspective du renforcement de la desserte ferrée de la gare d'Achiet-le-Grand (réseau express Lille-Arras-Amiens) et en fonction du niveau de service train dans cette gare ;
 - L'offre de bus interurbain prendra en compte les enjeux de complémentarité avec l'offre de train ;
 - Une offre de mobilité cohérente est à développer entre le nord de la CCSA et la CUA, en s'appuyant notamment sur Croisilles.
- Dans la CCCA :
 - L'offre de mobilité tiendra compte des enjeux d'accessibilité aux communes les plus polarisantes en matières d'emplois et/ou de services (dont les services de mobilités : gare...) et, à termes, des besoins que le développement de ces communes impliquera pour la gestion des flux et l'évolution de cette offre : Avesnes le Comte, Tincques, Aubigny en Artois-Savy-Berlette, Saulty, Pas en Artois.
 - Une offre de mobilité cohérente est à développer entre Duisans et le pôle majeur d'Arras.

» Les axes structurant à prendre en compte pour l'organisation de moyens de mobilité alternatifs à l'autosolisme (covoiturage, mobilités spontanées, P+R...).

Ces axes structurant supportent les flux de déplacements les plus importants du territoire qui relèvent des mobilités internes au SCoT comme de transit.

- L'offre de mobilité prend en compte ces axes pour l'organisation de moyens de déplacements alternatifs adaptés. Elle tient compte des enjeux éventuels d'adaptation dans le temps aux évolutions des flux et besoins des usagers.
- Elle favorise le développement d'une offre de covoiturage qui concourt à renforcer l'usage collectif de la voiture, notamment vers le pôle majeur d'Arras, vers les pôles d'emplois importants du territoire (ou externes à l'Arrageois) et vers les gares détenant un bon niveau de desserte.
 - Les mobilités pendulaires (domicile-travail) entre, d'une part, les secteurs du Doullennais et de l'amiénois et, d'autre part, le Béthunois et la CUA sont également à prendre en compte dans la CCCA. Les mobilités pendulaires vers Cambrai sont prises en compte dans la CCSA et la CUA.
 - L'offre est cohérente entre les EPCI du SCoT et prend en compte les possibilités de mutualisation, voire de relocalisations, des sites de covoiturage. Elle prend en compte aussi ces possibilités au regard de l'offre externe au territoire.

» Favoriser le rabattement vers les gares.

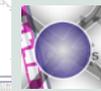
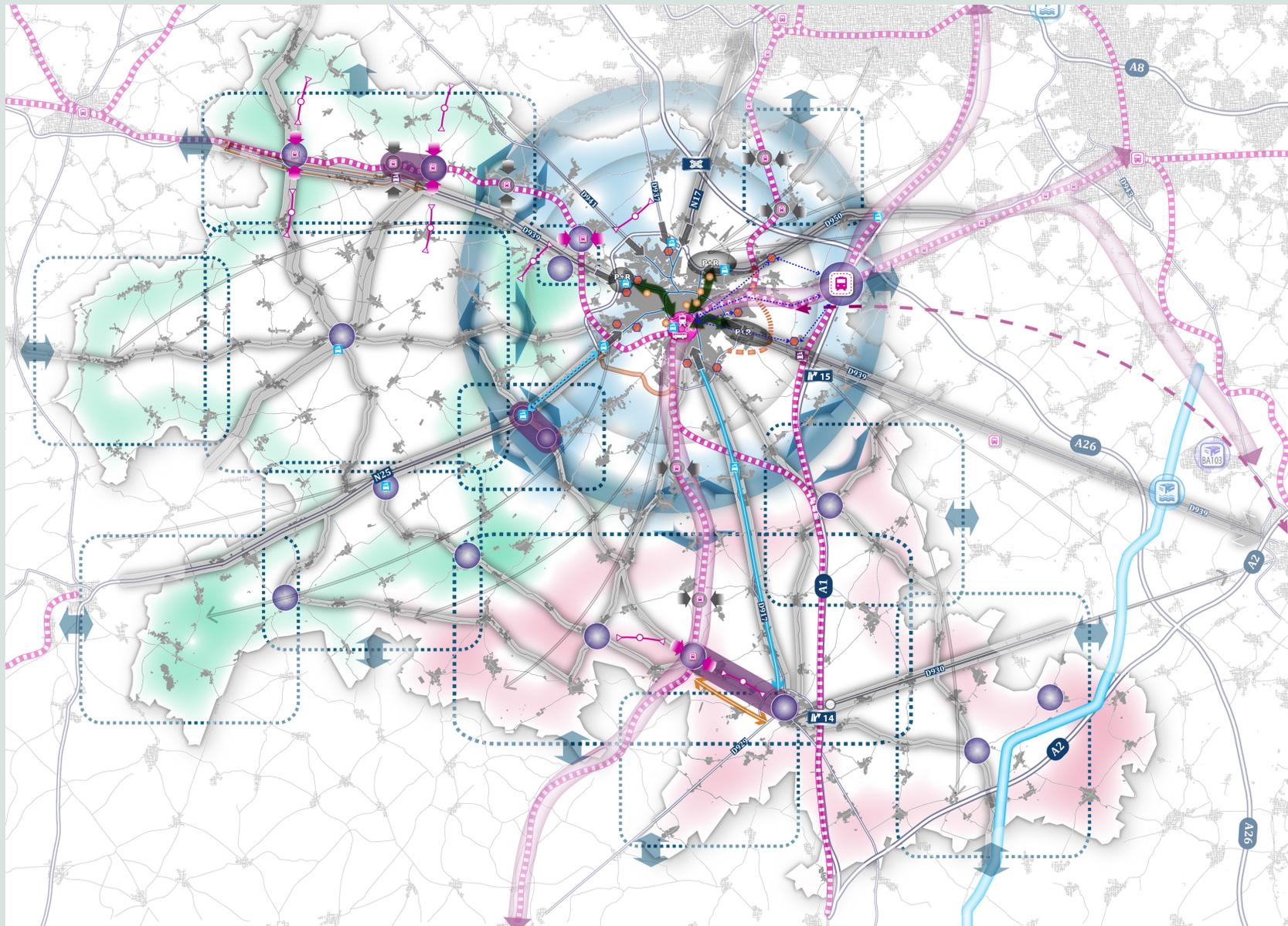
- L'organisation de l'offre de mobilité intègre l'objectif de favoriser le rabattement vers les gares rurales, en privilégiant les gares prioritaires identifiées au SCoT (sous réserve de l'évolution du niveau de desserte TER). Cette offre est en fonction de la pertinence/performance du rabattement au regard du niveau de desserte et de service qu'offrent ces gares. A cette fin, il s'agit de :
 - Favoriser la lisibilité des parcours pour accéder aux gares et les possibilités d'organiser en amont des moyens de déplacements alternatifs adaptés (TAD, Bus, covoiturage...) ;
 - Tenir compte des enjeux d'assurer une offre cohérente, voire adaptable, pour la desserte vers les gares de Tincques et du bi-pôle Aubigny en Artois / Savy-Berlette.

» Les espaces de mobilité impliquant des enjeux spécifiques à prendre en compte pour l'organisation de l'offre de mobilités.

Le SCoT identifie au schéma de principe ci-après des espaces de mobilité. Pour l'organisation de l'offre de mobilités, les collectivités s'appuieront sur ces espaces afin de prendre en compte les enjeux spécifiques suivants :

- Les enjeux de cohérence et de continuité de l'offre entre les espaces de mobilité limitrophes (cf. illustration ci-après).
 - **Exemple**, le long de la N25 depuis le secteur de Pas en Artois jusqu'à la CUA, le développement de l'offre de mobilité implique la cohérence et la continuité de l'offre (covoiturage...) : entre Doullens et Pas en Artois, autour de « Pas en Artois – Saulty et Bienvillers au Bois » et autour de « Rivière et Beaumetz les Loges ».
- Les enjeux de cohérence de l'offre avec celle existante ou programmée dans les bassins de vie de proximité voisins au SCoT.
 - Il s'agit notamment des bassins de proximité voisins au SCoT s'appuyant sur St-Pol sur Ternoise, Frévent, Doullens, Bruay la buissière, Lens, Marquion, Cambrai, Péronne et Albert.
 - Cette cohérence vise notamment les mobilités touristiques et de loisirs (Véloroute en lien avec la Somme, liaisons douces vers Cambrai, Marquion...), mais aussi celles des actifs, ou celles associées à des pôles urbains extérieurs irriguant en services de proximité des communes du territoire.

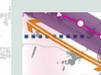
Schéma de principe pour l'organisation de l'offre de mobilité à l'échelle du SCoT



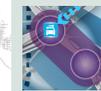
Nœuds de mobilités



EPCI / CCSA-CCCA.



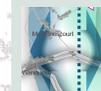
Développer la liaison Bapaume / Achiet-le-Gd



Bi-pôle Rivière-Beaumetz les Loges



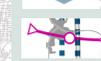
Axes structurants



Réduire l'autosolisme en amont du pôle majeur d'Arras



Prendre en compte les mobilités pendulaires vers des pôles externes



Favoriser le rabattement vers les gares prioritaires rurales (schéma de principe)



Gares prioritaires, en violet (sous réserve de l'évolution du niveau de desserte TER)



Gares non prioritaires, en gris (sous réserve de l'évolution du niveau de desserte TER)



Espaces de mobilités aux enjeux spécifiques

Objectif 2.1.2

Affirmer une politique de mobilités innovantes et durables, qui diminue la place de la voiture en ville et dans les déplacements d'hyper-proximité (et de loisirs) au bénéfice des modes actifs

↳ Développer les mobilités douces

» Les collectivités, schéma directeur d'aménagement cyclables et Plan de Déplacements Urbains de la CUA ont pour objectifs de :

- Poursuivre le développement du réseau cyclable et de l'attractivité du vélo pour les mobilités quotidiennes et touristiques. A cette fin, il s'agira de :
 - Développer l'infrastructure cyclable, notamment en prenant en compte les potentiels associés au chemin de halage jusqu'à Roeux, aux cheminements du bois de la Citadelle, à des liaisons entre Tilloy lès Mofflaines et St-Laurent Blangy et entre Tilloy lès Mofflaines et Arras ;
 - Confirmer la politique de location de vélos électriques ;
 - Poursuivre le développement du stationnement vélo (notamment sécurisé), notamment en favorisant une offre sur des nœuds de mobilités (gare...), les grands pôles d'équipements, l'hyper-centre de l'agglomération et les centralités de quartiers.
 - Faciliter le stationnement 2 roues dans la construction de nouvelles opérations ;
 - Inciter à l'usage du vélo pour les petits trajets quotidiens en lien avec une politique d'espace public favorisant la pratique du vélo ;
 - Affirmer la CUA dans la destination « territoire du vélo loisirs » (cf. aussi orientation I.5 du présent DOO).
- Développer les réseaux piétons et cyclables à l'échelle de la CUA et réduire les discontinuités. Pour cela, il s'agira notamment de mettre en œuvre les objectifs suivants :
 - Dans le parti d'aménagement urbain de la commune, prendre en compte les itinéraires doux existants afin d'éviter ou réduire les ruptures de parcours et de rechercher au contraire leur prolongement. Ce prolongement favorisera les dessertes entre

- quartiers voisins et les liaisons de proximité avec des espaces de vie du tissu urbain (secteurs d'équipements/services) ;
- Inscrire, lorsque cela possible, des itinéraires piétons majeurs entre les communes de la lère couronne et le centre-ville d'Arras ;
- Renforcer les continuités piétonnes de part et d'autre des boulevards d'Arras ;
- Renforcer les liaisons piétonnes entre les quartiers ouest d'Arras et le centre-ville d'Arras.

» Pour développer l'attractivité et la pratique des modes doux dans la CCCA et la CCSA, les collectivités et leurs documents d'urbanisme locaux ont pour objectifs de :

- Renforcer et compléter le maillage des réseaux cyclables. A cette fin, il s'agira de :
 - Favoriser le maillage d'itinéraires sécurisés et adaptés pour les déplacements du quotidien dans les centres villes et centres de bourgs ;
 - Veiller à satisfaire les besoins de parcage des vélos (notamment sécurisé), en particulier au droit des gares et équipements structurants générant des flux importants (dont les nœuds de mobilité du SCoT) et en proximité des commerces ;
 - Développer le bouclage d'itinéraires touristiques (cf. aussi orientation I.5 du présent DOO) tout en cherchant à les connecter avec les itinéraires cyclables des centralités de bourgs et les nœuds de mobilité (site de covoiturage, bus...) ;
 - Rechercher les connexions entre boucles touristiques (randonnées/vélo) et itinéraires cyclables pour les mobilités quotidiennes.
- Renforcer la qualité des espaces publics pour favoriser l'usage des mobilités douces. Pour cela, il s'agira notamment de mettre en œuvre les objectifs suivants :
 - Dans le parti d'aménagement urbain de la commune, prendre en compte les itinéraires doux existants afin d'éviter ou réduire les ruptures de parcours et de rechercher au contraire leur prolongement. Ce prolongement favorisera les dessertes entre quartiers voisins et les liaisons de proximité avec des espaces de vie du tissu urbain (secteurs d'équipements/services) ;

- Prévoir des espaces accessibles, notamment pour les personnes âgées et à mobilité réduite qui utilisent ces espaces ;
- Renforcer la sécurité des usagers par des surfaces de roulement différenciés et une réglementation de la vitesse adaptée (zone 30...);
- Adapter le stationnement des vélos au contexte local (petites unités, jalonnement...)

📌 Anticiper et favoriser le développement de nouvelles pratiques de mobilités

» Favoriser les modes de déplacements innovants et l'éco-mobilité en veillant dans les politiques de mobilités des collectivités et les documents d'urbanisme locaux à :

- Faciliter le développement des espaces dédiés à la pratique de l'auto-partage (prêt de voitures privées et/ou publiques), en fonction des besoins et en privilégiant les sites générateurs de flux (gares, hyper-centre, entrées de villes structurantes, nœuds de mobilité...);
- Favoriser le déploiement du vélo à assistance électrique et permettre son utilisation sur longue durée ;
- Favoriser l'installation de bornes de recharges électriques (et/ou à terme s'appuyant sur d'autres énergies non carbonées) dans le cadre de leur politique de stationnement et lors de nouvelles opérations d'importance résidentielles, économiques ou d'équipements publics structurants.
- Promouvoir les mobilités spontanées grâce au numérique (cf. ci-après).

» Faire du numérique un levier pour les mobilités innovantes (Smart City ...) en étudiant les potentiels qu'il développe pour :

- Informer en temps réel les usagers sur le réseau TC ;
- Permettre une meilleure gestion de la voirie grâce à un réseau viaire connecté propice à la fluidification du trafic (onde verte, panneau à message variable...);

- Une offre, le cas échéant, de stations vélos / voitures partagés sur des emplacements préalablement étudiés ;
- Renforcer les pratiques de mobilités spontanées et collaboratives alternatives à l'autosolisme (plateforme numérique d'échanges...).

» Permettre les pratiques collaboratives de mobilité pour réduire l'autosolisme.

- Identifier des secteurs stratégiques pour la pratique du covoiturage et/ou de l'autopartage (pôles d'emploi, gares, centralités...) puis les mettre en œuvre.
- Développer le Transport à la Demande / le Transport Solidaire (exemple : taxis solidaires...).

» Engager à terme une réflexion sur la logistique urbaine en lien notamment avec l'évolution des comportements d'achats, des modes de vie et des technologies (numérique, véhicules autoguidés...).

Cette réflexion pourra concerner plus particulièrement le pôle urbain majeur d'Arras en vue d'identifier les capacités et apports potentiels d'une stratégie de logistique urbaine au regard notamment des politiques de mobilité et de redynamisation du commerce de centre.

Orientation 2.2 – Organiser le renforcement d'une offre commerciale diversifiée, mieux qualifiée, plus singulière et soutenant l'armature multipolaire du SCoT pour optimiser les déplacements (en temps et en nombre)

L'organisation de l'offre commerciale de l'Arrageois s'articule avec l'armature urbaine et de services multipolaire du SCoT, ainsi qu'avec l'armature des mobilités. Les principes de qualité, proximité et diversité de l'offre commerciale sont ainsi retenus pour le territoire dans une logique de dynamisme des centres villes, dans le pôle urbain majeur d'Arras et dans le rural.

Cette orientation est déclinée par les objectifs de localisation préférentielle du commerce ainsi que d'insertion de l'appareil commercial dans son environnement urbain et paysager pour donner corps à ces principes et à la volonté de développer le rayonnement du territoire par la qualité et son niveau de services accessibles. Elle s'inscrit également dans un objectif de gestion maîtrisée des flux concourant à l'adaptation au changement climatique.

- Objectif 2.2.1 - Créer et renouveler les conditions pour des centralités urbaines animées, actives et soutenant une offre de commerces et services accessibles de qualité
- Objectif 2.2.2 - Une localisation préférentielle du commerce renforçant l'échelle de proximité ainsi que le rayonnement et le rôle des grands pôles commerciaux pour l'irrigation équilibrée du territoire en commerces

Objectif 2.2.1

Créer et renouveler les conditions pour des centralités urbaines animées, actives et soutenant une offre de commerces et services accessibles de qualité

» Dans tous les centres des villes, bourgs et villages, les documents d'urbanisme locaux doivent définir des modes d'aménagement et un urbanisme compatibles avec l'objectif de maintien et/ou de développement des commerces. A ce titre, ils prévoient en fonction du contexte :

- Un aménagement sécurisé et qualitatif de l'espace public qui invite à la déambulation ;
- Des espaces de stationnement, notamment à mutualiser avec des équipements, tout en prenant en compte l'objectif de favoriser la place du piéton dans l'espace public et de limiter le stationnement de voiture ventouse par une concertation et/ou une réglementation adaptée ;
- Des formes urbaines permettant l'intégration des commerces en rez-de-chaussée des constructions ;
- Des possibilités nouvelles d'implantation d'équipements, de services ou de commerces dans de nouvelles constructions ou par changement d'usage de bâtiment (OAP, règlement, etc.) ;
- De délimiter les secteurs de polarisation du commerce pour renforcer la dynamique ;
- De mettre en place des règles d'urbanisme de nature à créer des conditions favorables au développement des commerces et services telles que notamment :
 - Une adaptation des gabarits ou des règles d'implantation ;
 - Un recul homogène par rapport à la voie pour l'implantation des bâtiments sur les axes marchands dans un contexte convivial et sécurisé ;
 - Des obligations de stationnement non discriminantes ;
 - La mise en place de linéaires « commerce, artisanat et service » sur les emplacements les plus stratégiques et de manière à

privilégier les continuités marchandes (article L.151-16 du Code de l'urbanisme).

- De faciliter l'adaptation des locaux commerciaux aux nouvelles contraintes (accessibilité...) et aux besoins des projets économiques des commerçants (cas des commerçants qui sont à l'étroit notamment). Le SCoT encourage dans ce sens la mise en place :

- Des démarches programmatiques et opérationnelles pour la redynamisation commerciale des centres associées, le cas échéant, à des projets pour l'aménagement des centres villes (ex : Fisac, Arras Cœur de Ville, étude et plan d'actions sur l'architecture commerciale du centre-ville d'Arras, politique de lutte contre la vacance des logements au-dessus des commerces...);
- D'une politique commune pour faciliter les reprises de commerces en particulier sur les linéaires et cœurs marchands stratégiques (mise en lien avec des repreneurs, accompagnements des travaux pour l'adaptation des commerces inadaptés à leur fonction...);
- A terme, d'un portage foncier et immobilier qui peut s'avérer nécessaire en relais des règles d'urbanisme, par exemple pour permettre l'extension de locaux ou la jonction de locaux commerciaux contigus. Cette action peut également permettre de recréer un accès aux premiers étages de bâtiments et libérer ainsi au-dessus des commerces des capacités pour accueillir des logements.

Objectif 2.2.2

Une localisation préférentielle du commerce renforçant l'échelle de proximité ainsi que le rayonnement et le rôle des grands pôles commerciaux pour l'irrigation équilibrée du territoire en commerces

Les objectifs de l'armature commerciale soutiennent les armatures urbaines et des mobilités du SCoT dans une logique de gestion maîtrisée des flux et visent ainsi à :

- Préserver, dynamiser et ré-enchanter l'offre commerciale de centre.
- Etoffer, dynamiser et améliorer la qualification de l'offre commerciale des pôles majeur d'Arras et pivot de Bapaume, respectivement premier et second pôles commerciaux du SCoT. Les objectifs du SCoT en matières de commerces visent ainsi à :
 - Affirmer ces 2 pôles de grand rayonnement commercial :
 - leur diversité commerciale, la spécialisation ou la rareté de leur offre, leur densité, leur dimensionnement et leurs conditions d'accès soutiennent une aire de rayonnement s'étendant sur tout le SCoT, voire au-delà, pour Arras et un large quart sud-est Arrageois pour Bapaume.
 - leur articulation avec une offre locale et de proximité développée dans les autres pôles et centralités urbaines du SCoT contribue à limiter l'évasion commerciale et les déplacements contraints vers l'extérieur du territoire (produits anomaux, alimentaires...).
 - ils répondent aux besoins de population en volume et densité les plus importants du SCoT.
 - Soutenir et renforcer l'attractivité et l'envergure métropolitaine d'Arras.

Les pôles d'Arras et Bapaume ont ainsi vocation à répondre à toutes les fréquences d'achats, dont notamment les achats exceptionnels.

- Vitaliser l'offre commerciale dans les bassins de vie de proximité. L'objectif est que cette offre contribue, en relais des 2 pôles majeur d'Arras et de Bapaume, à renforcer l'irrigation et la qualité de l'offre accessible en commerces dans le territoire, en particuliers pour les besoins quotidiens et hebdomadaires, voire occasionnels (commerce spécialisé...) des populations.

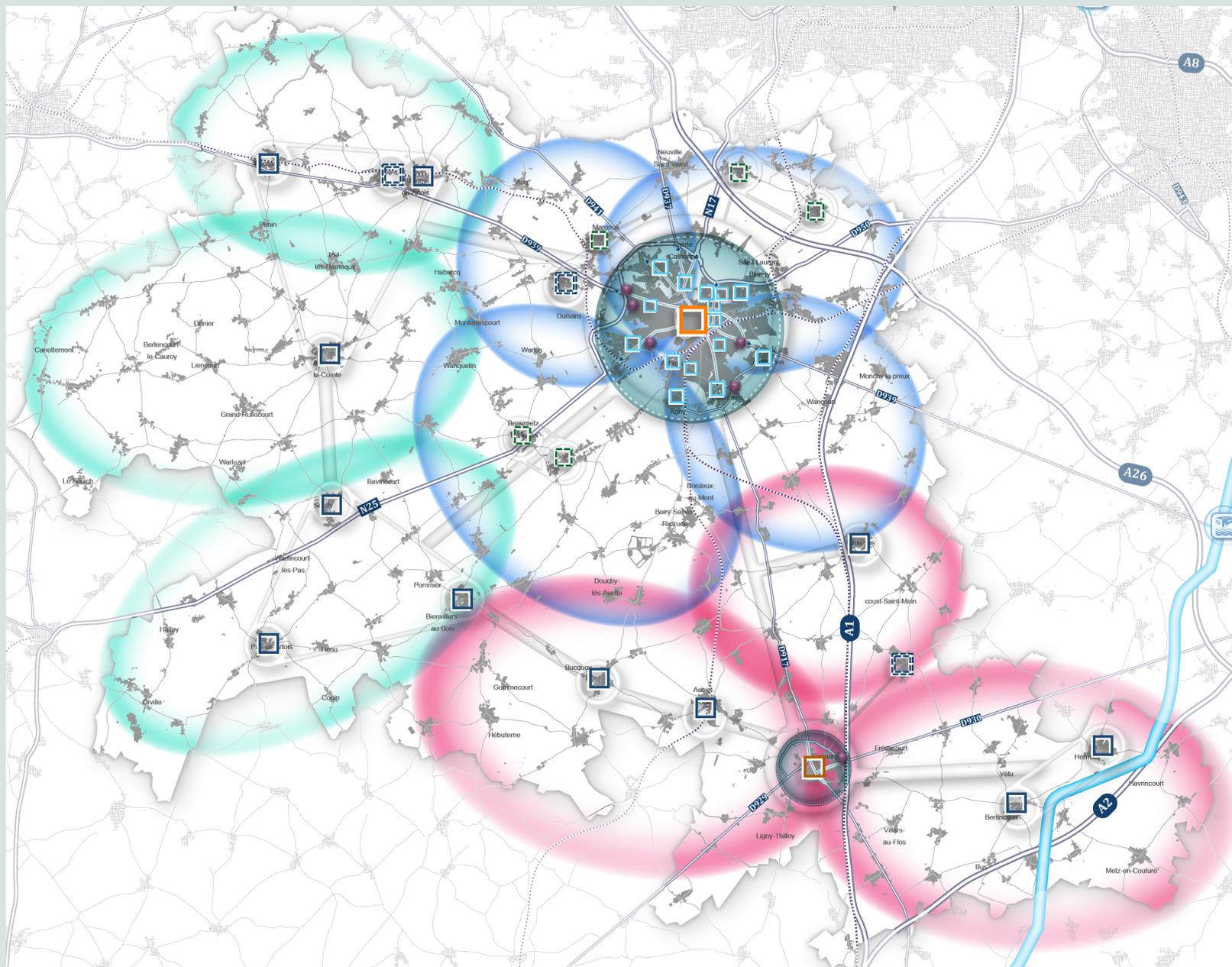
Cette offre contribue ainsi à éviter des déplacements contraints vers ces 2 pôles tout en recherchant l'enrichissement d'une offre en commerces adaptée à l'échelle de proximité des bassins de vie et à leur fonctionnement. Elle doit ainsi prendre en compte les objectifs suivants :

- L'intensification de l'offre commerciale dans les pôles de l'armature urbaine du SCoT qui structurent ces bassins de vie en renforçant leur poids résidentiel et leur rôle pour l'organisation des mobilités et le développement du tissu économique productif.
- La préservation de l'offre de proximité.
- Dans la CCCA et la CCSA, les pôles d'équilibres et d'appuis ruraux ont ainsi un rôle pour accroître l'accès à une offre commerciale diversifiée à l'échelle des bassins de vie ruraux, souvent étendus. Les bassins de vies qu'ils irriguent ont vocation à répondre à des besoins quotidiens, hebdomadaires, voire occasionnels (commerce spécialisé...), sans être dans le grand format commercial, avec une intensité plus soutenue dans ces pôles.
- A l'échelle de la CUA, le volume et la densité de population sont importants et l'imbrication des bassins de vie de proximité est très forte entre le rural et le cœur d'agglomération (qui très polarisant au plan commercial). Cela implique de :
 - renforcer et préserver sur le long terme le rôle du centre-ville d'Arras comme de pôle commercial principal du SCoT et de grand rayonnement,
 - renforcer le dynamisme des centres villes et de quartiers marchands de toutes les communes de la CUA (hors centre-ville d'Arras visé ci-avant) pour que la qualité et l'accessibilité de l'offre commerciale de proximité couvre mieux les besoins de la population en répondant à la fois aux besoins de proximité rapprochée, mais aussi de proximité élargie à l'échelle du pôle majeur d'Arras et de la CUA. Ces centres et quartiers marchands ont ainsi vocation à accueillir

préférentiellement des nouvelles implantations de commerces de toute taille répondant à des achats quotidiens, hebdomadaires et occasionnels, dans une logique de complémentarité avec le centre-ville d'Arras. Ces nouvelles implantations sont adaptées à la capacité urbaine des espaces qui les accueillent.

Enfin, ce maillage commercial dans le CUA contribue à soutenir la vitalité des centres urbains et leur attractivité en tant qu'espace de vie mais aussi à l'égard de l'offre commerciale des parcs commerciaux de périphérie.

L'armature commerciale hiérarchisée du SCoT



-  **Le centre-ville d'Arras**
-  **Les centres villes et de quartier maillant le pôle majeur d'Arras, hors le centre d'Arras**
-  **Le pôle de Bapaume**
-  **Les pôles commerciaux d'équilibres**
-  **Les pôles commerciaux d'appui**
-  **Les pôles relais ruraux**
Les communes non pôles (toutes les communes du territoire autres que celles accueillant un centre/pôle commercial identifié ci-avant)
-  **Les pôles commerciaux périphériques (la carte indique les pôles principaux et structurant à l'échelle du Scot)**
-  **Les bassins de vie (perméables entre eux – cf. armature urbaine)**

📌 Des localisations préférentielles du commerce hiérarchisées en fonction de l'armature urbaine

La hiérarchisation des centres et pôles commerciaux vise tout à la fois :

- à développer le dynamisme, la diversité et la montée en gamme du commerce, au premier chef celui de centre-ville en lien avec la stratégie d'attractivité du territoire et les objectifs d'irrigation territoriale en services accessibles et de maîtrise de la consommation d'espace.
- à organiser la complémentarité de ces centres et pôles pour mieux répondre aux besoins de la population, compléter la couverture commerciale du SCoT et limiter ainsi les déplacements. Cette organisation s'articule avec l'armature urbaine et économique multipolaire du territoire.

Ainsi, en s'appuyant sur l'armature urbaine multipolaire et les objectifs de maillage de proximité avec les bassins de vie du territoire, le DOO détermine ci-après l'armature commerciale et des objectifs pour les différents niveaux de fonctions commerciales associés aux différentes localisations préférentielles du commerce :

- Le pôle majeur d'Arras, composé :
 - du centre-ville d'Arras ;
 - des centres villes et de quartier maillant le pôle majeur d'Arras, hors le centre d'Arras.
- Le pôle de Bapaume
- Les pôles commerciaux d'équilibres
- Les pôles commerciaux d'appui
- Les pôles relais ruraux et les communes non pôles
- Les pôles commerciaux périphériques

» Le centre-ville d'Arras :

- Il doit renforcer et préserver sur le long terme un rôle de pôle commercial principal du SCoT et de grand rayonnement, qui répond à toutes les fréquences d'achats, dont notamment les achats exceptionnels. Son rayonnement doit aussi être associé au rôle d'Arras en tant que pôle structurant pour l'équilibre régional amené à développer les fonctions métropolitaines, notamment dans les registres culturel et touristique.
- Les enjeux de renforcement, de montée en gamme et de dynamisation du commerce impliquent des objectifs spécifiques de polarisation commerciale :
 - tant à l'échelle du centre d'Arras (cf. ci-après objectif du DOO « Prioriser l'implantation des commerces dans les centres et pôles commerciaux de l'armature commerciale du SCoT ») ;
 - qu'à l'échelle du pôle majeur d'Arras qui doit se concevoir comme un ensemble pour mieux organiser la complémentarité des centralités (cf. ci-après) et assurer ainsi un équilibre commercial global du pôle. En outre, les pôles relais ruraux et les communes non pôle de la CUA ont un rôle pour renforcer leur commerce de centre ville et de quartier et soutenir ainsi une irrigation complète de la Communauté Urbaine (cf. ci-avant les objectifs de l'armature commerciale)

» Les centres villes et de quartier maillant le pôle majeur d'Arras, hors le centre d'Arras :

- Ces centres correspondent :
 - aux centres des communes du pôle majeur d'Arras, en dehors d'Arras ;
 - aux centres de quartiers associés notamment à la politique de rénovation urbaine visant à affirmer ces espaces comme de véritables centralités :
 - les espaces de polarité des quartiers Ouest d'Arras (organisés autour des places Courbet, Marc Lanvin et Verlaine et liant les résidences des Hochettes, Baudimont et Saint Pol et le Auchan),
 - les quartiers « Val de Scarpe - St Michel - Chanteclair », « Jean Jaurès » et des « 4 As ».
- Ils sont amenés à renforcer et diversifier leur offre commerciale en complémentarité avec le centre d'Arras pour répondre aux besoins de

proximité rapprochée, mais aussi de proximité élargie à l'échelle du pôle majeur d'Arras et des bassins de vie dans l'espace rural qu'ils irriguent.

- Ces centralités ont vocation à accueillir préférentiellement des nouvelles implantations répondant à des achats quotidiens, hebdomadaires et occasionnels de formats adaptés au rôle de ces centralités et à la capacité urbaine des espaces qui les accueillent.

» Le Pôle de Bapaume :

- Il doit renforcer et préserver sur le long terme son rôle de deuxième pôle commercial du SCoT irriguant un large quart sud est arrageois qui répond à toutes les fréquences d'achats, dont notamment les achats exceptionnels. Son rayonnement doit aussi être associé au rôle de Bapaume pour irriguer l'offre de services urbains structurants du sud du SCoT et équilibrer ainsi le développement territorial en articulation avec le pôle majeur d'Arras.
- Les enjeux de renforcement, de montée en gamme et de dynamisation du commerce de centre-ville impliquent des objectifs spécifiques de polarisation commerciale à l'échelle de Bapaume (cf. ci-après objectif du DOO « Prioriser l'implantation des commerces dans les centres et pôles commerciaux de l'armature commerciale du SCoT »).

» Les pôles commerciaux d'équilibres

- Ils ont un rôle structurant pour accroître l'accès à une offre commerciale diversifiée à l'échelle des bassins de vie ruraux, souvent étendus, et limiter ainsi les déplacements contraints vers les pôles d'Arras et Bapaume. Ils développent une offre commerciale répondant aux besoins :
 - de proximité à l'échelle du bassin de vie qu'ils contribuent à irriguer pour des fréquences d'achats quotidiennes, hebdomadaires et occasionnelles.
 - associés au renforcement de leur poids démographique qui est amené à croître significativement et des flux de personnes découlant de leur rôle structurant pour l'irrigation économique et des services aux personnes à l'échelle du SCoT, et notamment des mobilités.

- En outre, des spécificités associées aux rôles différents des pôles d'équilibre et aux différents bassins de vie qu'ils irriguent au plan commercial sont à prendre en compte pour l'offre en commerces :

- Avesnes le Comte assure une irrigation commerciale forte du bassin de vie médian de la CCCA et doit s'affirmer dans ce rôle.
- Aubigny en Artois assure une irrigation forte du secteur nord de la CCCA et doit s'affirmer dans ce rôle. Aubigny en Artois et Savy-Berlette ont un fonctionnement urbain très imbriqué (complémentarité des services...) qui sera à traduire aussi du point de vue commercial, avec l'objectif pour Savy-Berlette de favoriser une fonction commerciale de proximité et/ou différenciante complétant celle d'Aubigny en Artois. L'offre commerciale de ce bi-pôle prend ainsi en compte la complémentarité des 2 communes pour le développement résidentiel et en services.
- Pas en Artois, Saulty et Bienvillers au Bois irriguent le bassin de vie sud-ouest du territoire avec un objectif de complémentarité de l'offre commerciale entre ces 3 pôles pour renforcer la couverture commerciale répondant aux besoins de proximité à l'échelle de ce bassin. En outre, Saulty est amené à accroître son rôle pour le développement économique et Pas en Artois doit renforcer son rayonnement local en lien notamment avec son rôle de pôles de services structurant, mais pour le développement touristique. Le rayonnement local de Bienvillers au Bois doit aussi être renforcé pour contribuer à mieux irriguer le centre du territoire du SCoT, mais aussi pour affirmer une vitalité urbaine soutenant en outre le tissu d'entreprises communal.
- Hermies et Bertincourt sont des centralités de rayonnement commercial local amenées à se renforcer qui irriguent le bassin de vie sud est du SCoT avec un objectif de complémentarité avec Bapaume. L'offre commerciale prend aussi en compte l'articulation en bi-pôle d'Hermies et Bertincourt pour le développement économique, résidentiel, en services, dont notamment des services et équipements touristiques.
- Croisilles irrigue le bassin de vie nord de la CCSA en interface avec du pôle majeur d'Arras qui le polarise. Il a vocation à affirmer et renforcer son rayonnement commercial local et son rôle d'interface pour irriguer à l'échelle du bassin de vie une offre de services de qualité pouvant éviter des déplacements contraints vers les pôles d'Arras et Bapaume.

- Bucquoy contribue à irriguer le bassin de vie ouest de la CCSA, en relais de l'offre commerciale structurante du pôle Bapaume. A l'interface entre Bapaume et les bassins de vie de la CUA et du sud de la CCCA, Bucquoy a vocation à affirmer et renforcer son rayonnement commercial local et son rôle d'interface pour irriguer à l'échelle du bassin de vie une offre de services de qualité pouvant éviter des déplacements contraints vers les pôles d'Arras et Bapaume.
- Achiet-le-Grand détient un rôle commercial de proximité avec un objectif de complémentarité avec Bapaume. Il cherche à soutenir ce rôle tout en intégrant les besoins de diversité commerciale, voire de positionnement sur des segments commerciaux spécifiques, afin d'accompagner sa vocation de pôle économique structurant de la CCAS ainsi que le projet d'accueillir une offre tertiaire en lien avec le développement de sa gare (liaison express Lille-Arras-Amiens).

» Les pôles commerciaux d'appui

- Vaulx-Vraucourt à vocation à renforcer l'offre de proximité à son échelle avec un objectif d'affirmer une centralité vivante qui soutient en outre ce pôle économique local accueillant une grande entreprise industrielle.
- Tincques détient une fonction commerciale de proximité avec l'objectif de la consolider et d'étendre son rayonnement dans un contexte d'interface des bassins de vie s'articulant autour de St-Pol-sur-Ternoise, Avesnes-le-Comte et le Béthunois. L'offre commerciale prend aussi en compte les enjeux de flux de personnes associés à au développement économique de Tincques qui est amené à renforcer son caractère structurant entre Arras et St-Pol sur Ternoise.
- Duisans, en tant que centralité urbaine, détient un rôle d'interface entre bassins de vie fortement polarisés par le pôle majeur d'Arras, avec un objectif d'affirmer une offre de proximité pouvant éviter des déplacements contraints vers l'agglomération d'Arras. Son parc commercial, en continuité directe avec le pôle commercial Arras Ouest (CUA) et structurant à l'échelle du SCoT.

» Les pôles relais ruraux, et les communes non pôles

- Les communes non pôle de la CCSA et de la CCCA répondent aux besoins de proximité à leur échelle pour des fréquences d'achats principalement quotidiennes et hebdomadaires, et localement pour des achats occasionnels associés à des commerces spécialisés (notamment du petit commerce).
- Les communes non pôles de la CUA et les pôles relais ruraux. Ils développent une offre en commerces pour des fréquences d'achat principalement quotidiennes, hebdomadaires et occasionnelles, en complémentarité et en relais du pôle majeur d'Arras. Cette offre vise à la fois à répondre aux besoins de proximité des populations de leur commune mais aussi à une meilleure couverture de l'offre de proximité à l'échelle de la CUA (cf. objectif de l'armature commerciale ci-avant).

Pour contribuer à cette meilleure couverture commerciale pour les besoins de proximité à l'échelle de la CUA :

- Les communes non pôle sont amenées à privilégier le développement des commerces les plus rayonnant et répondant à ces besoins dans leur centre-ville et de quartier. Il s'agit en effet de soutenir en priorité la vitalité commerciale des centres villes et de ne pas être dans une logique commerciale de captage de flux déconnectée du centre de ville ou de quartier.
- Les pôles relais ruraux ont un rôle structurant dans l'armature urbaine du SCoT irriguant le rural. Ils sont ainsi amenés à favoriser un niveau et une polarisation de l'offre en commerces plus soutenus que dans les communes non pôle afin de dynamiser l'offre commerciale dans le rural, en relais du cœur d'agglomération. Ils facilitent ainsi le fonctionnement de micro-bassins de vie (c'est à dire à l'échelle de plusieurs communes avec lesquels ils fonctionnent).

En outre, l'offre commerciale des pôles relais ruraux doit permettre de répondre à l'évolution des besoins de proximité pour leurs habitants découlant du renforcement du poids démographique et résidentiel de ces pôles dans l'armature urbaine de la CUA.

» Les pôles commerciaux périphériques

L'objectif est de soutenir une offre commerciale périphérique de qualité et complémentaire aux centres villes qui concourt à la diversité commerciale globale du territoire et à sa capacité à répondre aux besoins de la population en croissance. Cette complémentarité contribue ainsi à limiter l'évasion commerciale vers les territoires extérieurs.

- Les parcs commerciaux et secteurs commerciaux de parcs d'activités existants en périphérie, accueillent les commerces dont le gabarit et les flux qu'ils génèrent sont incompatibles avec une intégration urbaine dans les centres ou le reste de l'enveloppe urbaine mixte.
 - Ces commerces ne remplissent pas une fonction de commerce de détail ne répondant pas aux exigences d'aménagement du territoire, de protection de l'environnement et de qualité de l'urbanisme, en ayant pour effet de déplacer hors du centre-ville des activités nécessaires à la dynamisation et à la vitalité de centre-ville.
 - Cet objectif ne vise pas des commerces et services implantés dans un parc d'activité qui sont associés au fonctionnement des entreprises (activité accessoire) ou des utilisateurs du parc et qui doivent être permis à ce titre.
- L'objectif est aussi de faciliter une réponse réactive aux besoins d'adaptation des commerces aux nouveaux formats et concepts commerciaux en préservant sur le long terme l'attractivité des parcs et en étant en veille sur les enjeux de réaménagement / requalification / mutation des espaces et commerces.

Afin d'assurer un équilibre commercial à l'échelle de l'Arrageois cohérent avec l'armature urbaine du SCoT, ainsi qu'avec les objectifs de limitation de la consommation d'espace, de gestion maîtrisée des flux et de renforcement prioritaire de la vitalité du commerce de centre ville :

- Le SCoT ne prévoit pas la création de nouveaux parcs commerciaux dédiés en extension de l'enveloppe urbaine ;
- Le SCoT encadre l'extension des parcs commerciaux existants. A cette fin, les objectifs à l'échelle de l'Arrageois sont les suivants :

- Renforcement maîtrisé du parc commercial de Dainville (extension maximale d'environ 9 ha- cette surface est comptabilisée dans la consommation totale maximale d'espace fixée au présent SCoT et n'augmente pas l'espace consommé par rapport à la surface que prévoyait le SCoT de 2012 pour ce parc) ;
- Les autres parcs commerciaux existants ne sont pas amenés à s'étendre, en dehors de leur évolution au sein de l'enveloppe urbaine existante, associée notamment à des objectifs de mutation, de requalification/adaptation des espaces urbains mixtes ou commerciaux, ou de rénovation urbaine impliquant des opérations plus lourdes ...
- Les parcs commerciaux existants de Duisans et de Boreal (respectivement en cours d'aménagement et déjà aménagé à la date de réalisation du présent document) qui correspondent à des ZACOM fixées au SCoT de 2012 sont amenés à poursuivre leur commercialisation.

» Prioriser l'implantation des commerces dans les centres et pôles commerciaux de l'armature commerciale du SCoT

En application de l'armature commerciale précisée à l'objectif ci-avant (Des localisations préférentielles du commerce hiérarchisées en fonction de l'armature urbaine), le SCoT fixe des objectifs de localisation préférentielle pour l'implantation de nouveaux commerces.

- Ces objectifs s'appliquent pour certains de manière générale à l'ensemble des centres et pôles commerciaux, et pour d'autres de manière spécifique aux niveaux de fonctions commerciales.
- Le SCoT détermine aussi les objectifs d'aménagement associés à ces implantations préférentielles.

» Objectifs généraux :

- Les équipements commerciaux sont dimensionnés en fonction du rôle des centres et pôles dans l'armature commerciale du SCoT, et des mobilités qu'ils génèrent ou réduisent en répondant aux besoins de leur bassin de vie.

- Les gabarits et les flux générés par les commerces, en particulier par les équipements commerciaux d'importance, c'est-à-dire les équipements soumis à CDAC, sont compatibles avec le fonctionnement et la morphologie de l'espace urbain qui reçoit ces commerces.

» **Les commerces sont implantés de manière préférentielle dans les centres des villes, bourgs, villages et quartiers au sein des enveloppes urbaines existantes ou futures.**

L'objectif global est de favoriser la polarisation du commerce dans ces centralités (une même commune peut comprendre plusieurs centralités). A cette fin, les documents d'urbanisme locaux :

- Favoriseront la mixité fonctionnelle dans le tissu urbain.
- Prévoient les possibilités d'implantation de commerces et équipements en privilégiant la polarisation commerciale sur des continuités et cœurs marchands concentrés (existants, à créer ou à étendre), associés le cas échéant à des lieux de vie et de services, pour favoriser la dynamique commerciale.

Pour cela, les communes déterminent leur(s) centre(s)* dans leur document d'urbanisme local, qui peuvent être de ville, de bourg, de village, de quartier. Pour le pôle majeur d'Arras, le PLUI détermine et précise les centralités en prenant en compte celles identifiées à l'armature commerciale du SCoT.

En outre, les communes concernées mettent en œuvre les objectifs spécifiques suivants qui concernent :

- Le centre-ville d'Arras ;
- Les centres villes et de quartier maillant le pôle majeur d'Arras, hors le centre d'Arras ;
- Le pôle de Bapaume.

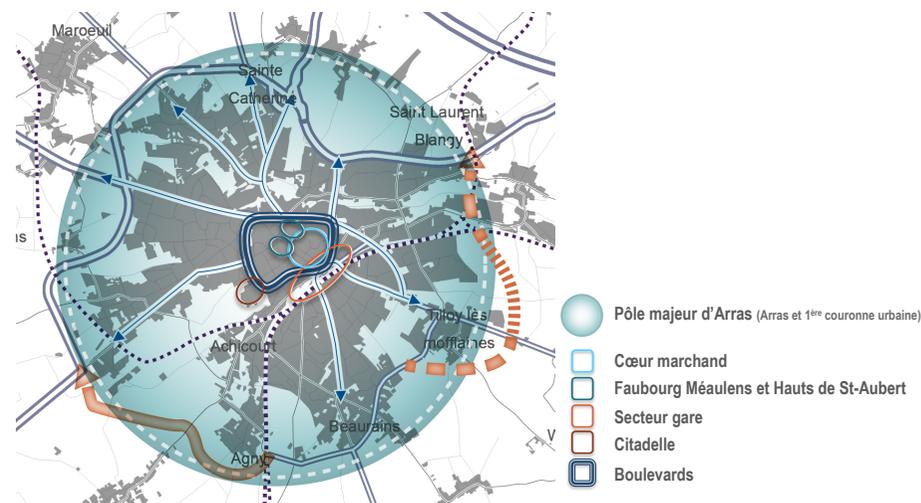
*** Définition des centres :**

Dans une même commune, les centres sont des espaces urbains mixtes, le plus souvent proches de flux de déplacements, favorisant le regroupement commercial. Ils peuvent ainsi relever de centres existants ou à créer, qu'ils soient principaux (centre-ville d'un bourg...), secondaires ou de quartier, ou qu'ils correspondent à un secteur gare, de densité d'habitat ou d'opération mixte habitat /service dans le cadre de projets de renouvellement urbain notamment.

Une commune peut donc avoir plusieurs centralités ; leur périmètre variant selon l'organisation de l'implantation des services et commerces et du fonctionnement urbain existant ou projeté par la commune.

Les collectivités identifieront les espaces pouvant être qualifiés de centre sur la base de cette définition.

Les objectifs spécifiques pour le centre-ville d'Arras



- L'objectif est de redynamiser et de déployer l'offre commerciale du centre-ville d'Arras :

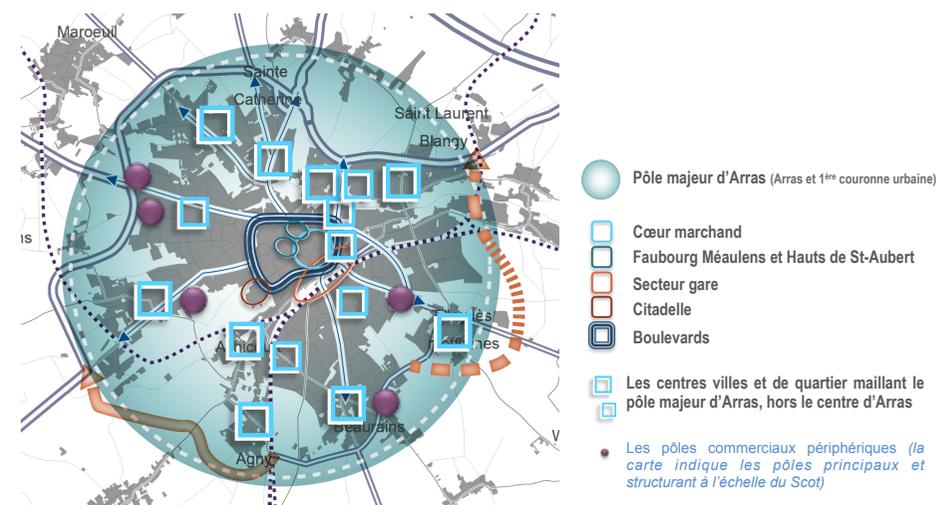
- En s'appuyant sur son cœur marchand (notamment les secteurs de l'hyper-centre d'Arras, des places, du quartier des Arts) lui-même fortifié dans son rôle de locomotive et son rayonnement commercial de grande échelle.

- En favorisant une irrigation commerciale du centre-ville élargi : Faubourgs Méaulens et Hauts de St-Aubert...et, à terme, le centre délimité par les boulevards et le secteur gare.
- Cet objectif sera soutenu par la préservation et le développement de linéaires commerciaux dynamique du centre-ville (cf. ci-avant) ainsi que par la création/renforcement de liens urbains lisibles avec les centralités de la Citadelle et du secteur Gare.

- Ces espaces - ainsi que les portions de boulevards situés en interface entre eux - bénéficient d'une bonne desserte par les transports collectifs et constituent donc les lieux d'implantation privilégiés des commerces de toute taille et toute nature, dont le grand commerce.
- Des actions de dynamisation/extension de parcours urbains attractifs auront vocation à être développées pour soutenir l'activité commerciale et valoriser en outre « l'expérience centre-ville », telles que des actions notamment :
 - De communication et d'animation commerciales, intégrant les enjeux de transition numérique du centre-ville ;
 - D'accompagnement de porteurs de projets (facilitant la création/reprise/requalification de locaux inadaptés) ;
 - D'urbanisme, notamment au travers : de l'intégration urbaine du commerce (fronts bâtis, qualité architecturale...), du maintien, le cas échéant, de la destination commerciale sur des secteurs stratégiques de linéaires commerciaux, d'aménagements de l'espace public facilitant l'accès aux commerces et à des itinéraires doux de qualité, d'optimisation des stationnements et circulations (piétons et véhicules) tenant compte des enjeux de livraison (voire de logistique urbaine) ;
 - D'une politique foncière ciblée. A ce titre, la CUA entend poursuivre sa politique de requalification de locaux commerciaux inadaptés et d'accessibilité au premier étage des dessus de commerce.

Ces actions s'articulent avec le projet Arras-Cœur de Ville et visent à faciliter sa mise en œuvre.

Les objectifs spécifiques pour les centres villes et de quartier maillant le pôle majeur d'Arras, hors le centre d'Arras

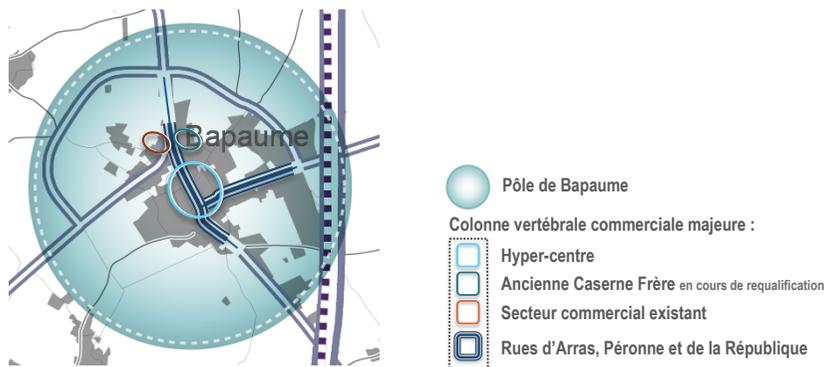


- Ces centres villes et de quartier sont identifiés au SCoT à l'objectif ci-avant (cf. objectif du DOO « Des localisations préférentielles du commerce hiérarchisées en fonction de l'armature urbaine ») et seront confirmés, précisés ou complétés par le PLUI.
- L'objectif est de renforcer la diversité et la qualification de leur offre en commerces ayant un rôle de proximité élargie à l'échelle du pôle majeur d'Arras et qui contribue ainsi à son irrigation en complémentarité avec le centre-ville d'Arras.
- Cet objectif sera soutenu par une polarisation commerciale autour de linéaires et cœur marchand concentrés. Ces centralités ont ainsi vocation à accueillir des nouveaux commerces en privilégiant :
 - Une proximité et des connexions piétonnes aisées avec les commerces existants et/ou un pôle de vie (équipement structurant...) ;
 - Un regroupement commercial bien connecté au tissu urbain dans le cas du développement de centralités associées à des opérations de renouvellement urbain ou mixte (résidentiel / service-commerce...).

- Une insertion urbaine des commerces et la qualification des espaces publics pour favoriser les modes actifs et l'accès aux commerces. Il s'agira aussi pour les secteurs concernés de prendre en compte les objectifs de qualification des entrées de ville et axes urbains structurants de l'agglomération, notamment en termes de pacification des trafics, d'amélioration de la place du piéton dans l'espace public...

Au sein de la zone agglomérée (hors centre d'Arras), ces centralités accueillent une plus forte densité de population. Elle sont amenées à se renforcer au plan résidentiel et à préserver ou détenir une bonne desserte par les transports collectifs. Elles confortent ainsi des fonctions commerciale de proximité élargie à l'échelle du pôle majeur d'Arras, et des bassins de vie de proximité qu'elles irriguent au-delà du cœur d'agglomération. Elles ont vocation à accueillir des nouvelles implantations de commerces de toute taille répondant à des achats quotidiens, hebdomadaires et occasionnels, dans une logique de complémentarité avec le centre-ville d'Arras. Ces nouvelles implantations sont adaptées à la capacité urbaine des espaces qui les accueillent.

Objectifs spécifiques pour Bapaume



- L'objectif est de développer et dynamiser le maillage commercial dans l'enveloppe urbaine de Bapaume.

- Ce maillage s'appuie sur la colonne vertébrale commerciale majeure à renforcer que constitue l'ensemble : hyper-centre de Bapaume, rues d'Arras, de Péronne et de la République, la friche de l'ancienne Caserne Frère en cours de requalification avec une vocation mixte habitat/équipements et commerce, et le secteur commercial existant lui faisant face.
- Cet objectif sera soutenu par la préservation et le développement de linéaires commerciaux dynamique du centre-ville et/ou s'appuyant sur les rues d'Arras, Péronne et de la République. Il s'agira aussi de favoriser les dynamiques de ces linéaires commerciaux avec les sites de la caserne Frère et le secteur commercial lui faisant face, grâce à des liens urbains lisibles entre ces sites et l'hyper-centre-ville et des espaces publics propices à la déambulation.

Cela passera par des actions dans une logique de dynamisation/extension de parcours urbains attractifs, telles que des actions notamment :

- D'animation commerciales, intégrant les enjeux de transition numérique du centre-ville,
- D'accompagnement de porteurs de projets (facilitant la création/reprise/requalification de locaux inadaptés),
- D'urbanisme, notamment au travers : de l'intégration urbaine du commerce (fronts bâtis, qualité architecturale...), du maintien, le cas échéant, de la destination commerciale sur des secteurs stratégiques de linéaires commerciaux, d'aménagements de l'espace public facilitant l'accès aux commerces et à des itinéraires doux de qualité, d'optimisation des stationnements et circulations (piétons et véhicules) tenant compte des enjeux de livraison ;
- le cas échéant, d'une politique foncière ciblée.
- La colonne vertébrale commerciale majeure de Bapaume (cf. ci-avant) qui s'appuie sur les axes de mobilités structurants urbains est le lieu d'implantation privilégiée des commerces de toute taille et toute nature, dont le grand commerce.

» Le SCoT définit les localisations préférentielles suivantes pour le commerce d'importance*, découlant de l'armature commerciale déterminée ci-avant :

- **En priorité** dans les centres villes et de quartiers :
 - d'Arras, des pôles commerciaux de la CUA (déterminés à l'armature commerciale du SCoT) et des autres communes de la CUA ;
 - des pôles commerciaux de l'armature commerciale du SCoT identifiés pour la CCSA et la CCCA (cf. armature commerciale du SCoT), hors les communes non pôles.

Ces centralités sont déterminées dans le cadre de l'application de l'objectif ci-avant.

- **Puis, en dehors des centres ci-avant, selon les principes de localisation préférentielle** suivants :
 - Dans l'enveloppe urbaine des communes des pôles majeur d'Arras, de Bapaume, d'équilibre, d'appui et relais ruraux, lorsque les commerces ne peuvent s'implanter dans les centres en raison de leur gabarit ou des flux qu'ils génèrent.
 - Dans les parcs commerciaux ainsi que dans les secteurs commerciaux des parcs d'activité existants, lorsque les commerces ne peuvent s'implanter dans les centres ou le reste de l'enveloppe urbaine mixte.

*Par commerce d'importance, on considère les commerces soumis à CDAC.

» Le SCoT fixe des objectifs d'aménagement pour l'implantation du commerce d'importance, découlant de l'armature commerciale et des localisations préférentielles déterminées ci-avant :

- **Le développement du commerce d'importance dans le tissu urbain mixte, hors centre-ville :**
 - Privilégie le regroupement commercial avec le commerce de centre, les continuités commerciales (lorsqu'elles existent), un pôle de vie (équipements...) ;

- Privilégie la proximité avec des moyens d'accès doux ou en transports collectifs (lorsqu'ils existent) ;
- Doit garantir une organisation viaire et des accès bien connectés avec l'espace urbain qui reçoit le commerce (pas d'implantation isolée avec un fonctionnement autonome du commerce par rapport au tissu urbain qui le reçoit) ;
- Doit assurer la gestion maîtrisée des flux pénétrant dans l'espace urbain afin d'empêcher des conflits d'usages (piéton, transit, client/marchandise) qui porteraient atteinte à l'attractivité et au fonctionnement des commerces de centre ;
- S'accompagne d'une gestion morphologique et paysagère de qualité.

- **Les communes définissent le format commercial en s'appuyant sur leur rôle dans l'armature commerciale du SCoT :**

- Indicateurs de format commercial maximum, à adapter en fonction des contextes et de l'accessibilité de proximité (en m2 de surface de vente) :
 - Dans les centres villes et de quartiers du pôle majeur d'Arras identifiés au SCoT, ainsi que des autres communes de la CUA (dont les centres des pôles relais ruraux) : ces centres accueillent des commerces de toute taille ;
 - Dans l'enveloppe urbaine mixte du pôle majeur d'Arras, mais hors les centres villes et de quartiers mentionnés ci-avant : 1 200 m2.
 - Dans l'enveloppe urbaine des pôles relais ruraux, mais hors les centres villes et de quartier mentionnés ci-avant : 1 000 m2.
(les communes non pôles de la CUA n'ont pas vocation à accueillir de commerces d'importance dans leur enveloppe urbaine mixte, en dehors de leur centre-ville ou de quartier mentionnés ci-avant).
 - Pour Bapaume : ce pôle accueille des commerces de toute taille ;
 - Pour les pôles commerciaux d'équilibres : 1 500 m2 ;
 - Pour les pôles commerciaux d'appui ruraux : 1 000m2 ;
 - Pour les parcs commerciaux : les parcs accueillent le commerce d'importance qui ne peut s'implanter dans les centres ou le reste de l'enveloppe urbaine mixte.

En outre, les communes s'assurent de la compatibilité du format commercial avec la capacité et fonctionnement de l'espace urbain qui reçoit le commerce (flux, gabarit, stationnement...)

- L'implantation du grand commerce dans le tissu urbain mixte, hors centralités, ne doit pas avoir pour effet de déplacer le commerce de centre vers la périphérie, ni être dans une double logique de captage de flux et de fonctionnement autonome par rapport à l'espace urbain qui le reçoit.

En outre, l'implantation du commerce d'importance dans le tissu urbain mixte du pôle majeur d'Arras, hors centralités, privilégiera :

- Le regroupement commercial ;

Et/Ou

- Son insertion dans le cadre d'opérations mixtes logements/commerces ou associées à un projet touristique/culturel pour répondre à un besoin de proximité immédiate, sous réserve de bonne gestion des flux, et d'une bonne insertion dans la lisière urbaine. La bonne insertion dans la lisière urbaine implique une gestion morphologique et paysagère de cette lisière mais surtout une organisation viaire et des accès bien connectés avec l'espace urbain.

Ce commerce d'importance bénéficiera d'une desserte en transport à proximité et d'une accessibilité piétonne aisée.

↳ **Garantir la qualité des parcs commerciaux périphériques et la préserver dans le temps**

» **Les objectifs d'aménagement pour le parc commercial de Dainville (Ex Zacom) applicables également en cas de requalification d'autres parcs commerciaux :**

- Organiser une accessibilité efficace avec le centre-ville proche par des moyens de mobilités alternatifs à l'utilisation individuelle de la voiture permettant de minimiser les espaces de stationnement du site commercial (liaison douce, co-voiturage, TC...).

- Dans ce cadre, les parcs commerciaux du pôle majeur d'Arras et de Duisans doivent être desservis par des transports collectifs.
- Organiser les accès modes doux intégrant espace piéton, et espace cyclable le cas échéant, de la manière la plus sécurisée possible depuis les voies en lien le plus rapide avec les espaces urbains et le centre ville le plus proche.
- Prévoir des stationnements pour vélo abrités à proximité des accès des commerces.
- Favoriser la mise en place de bornes de recharge pour les véhicules électriques.
- Garantir une gestion maîtrisée des flux par une organisation de la circulation et du stationnement interne au terrain de l'opération empêchant les saturations ou attentes pouvant se reporter sur les voiries structurantes.
- Chercher à distinguer l'espace voué au commerce dans les parcs mixtes existants afin d'éviter les conflits d'usages et de flux avec les autres activités économiques.
- Assurer une utilisation économe de l'espace par un aménagement optimisé des voiries, accès, stationnements (mutualisation...) et des implantations bâties (densité, minimiser les bandes inconstructibles tout en veillant aux besoins d'évolutions des entreprises...).
- Assurer une intégration environnementale de qualité visant à :
 - Limiter les espaces imperméabilisés en particulier les espaces de stationnement (procédés, matériaux, végétalisation ...),
 - Développer en priorité la gestion douce des eaux pluviales sur place et minimisant les rejets hors du terrain de l'opération,
 - Privilégier la réutilisation des eaux pluviales et l'utilisation d'essences locales pour les plantations.
- Assurer une intégration paysagère visant à :
 - Organiser une végétalisation du terrain de l'opération s'appuyant sur des motifs variés et s'inspirant des motifs paysagers environnants ;

- Dans ce cadre, les lisières du parc commercial de Dainville seront organisées pour limiter la covisibilité des bâtiments à grand développé dans le paysage lointain et pour préserver des perspectives visuelles de qualité vers le bois de la Citadelle, voire pour mieux les souligner ;
 - Mettre en œuvre une architecture de qualité et des matériaux de qualité (harmonie des coloris, bois, végétalisation...). Faciliter le recours à des matériaux ou dispositifs diminuant l'empreinte carbone (matériaux à faible facteur d'émission de GES, matériaux recyclés, matériaux locaux ...)
 - Accompagner les parkings de plantations afin de créer des perspectives visuelles et/ou neutraliser la monotonie des stationnements continus.
 - Privilégier un recul du bâti par rapport aux axes routiers d'entrée de ville y associant un espace public de qualité et/ou une végétalisation soignée afin d'atténuer la perception du bâti de grand gabarit tout en organisant une insertion de type urbain liant le commerce aux espaces qui l'entourent.
- Favoriser / améliorer la performance énergétique par les économies d'énergie (éclairage...) et la production d'énergies renouvelables.

➤ **Mettre en œuvre une intégration urbaine du commerce dans le tissu urbain mixte du pôle majeur d'Arras contribuant à créer ou dynamiser les espaces de vie**

- Les implantations de commerces seront réalisées dans une logique urbaine, privilégiant des implantations en front de rue, de préférence en Rez-de-Chaussée d'immeubles collectifs, et avec une recherche de qualité architecturale.
- Des espaces de stationnement propres ne sont pas nécessaires pour les petits commerces (parkings publics à prévoir à proximité). En revanche, dans le cas de plus grandes opérations, la réalisation des espaces de stationnement devra être réalisée en priorité à l'arrière des bâtiments, afin de ne pas créer de rupture urbaine. Une mutualisation pourra être recherchée. Elles prévoiront également des espaces de stationnement pour les vélos.
- Les commerces d'importance s'implanteront en priorité à proximité des points de desserte par les transports collectifs existants ou programmés, avec des liaisons douces (piétonnes, cycles) entre les TC et les commerces.
- Les commerces de grande taille en particulier chercheront à s'inscrire dans une démarche de développement durable :
 - Mise en œuvre d'une gestion des eaux pluviales douce lorsque l'infiltration est possible et utilisation des eaux de pluie pour l'arrosage des espaces plantés ;
 - Mise en place de systèmes d'économies et/ou de production d'énergie.

Orientation 2.3 – Une politique de l’habitat solidaire en faveur des actifs et d’une mixité sociale et générationnelle affirmant l’attractivité d’un territoire qui offre un projet de vie et cultive le bien vivre ensemble

Le projet territorial s’attache au développement d’une offre de logements diversifiée afin de développer ou redonner du choix et de l’accessibilité résidentielle aux ménages en vue de les fidéliser, et de fluidifier les parcours résidentiels aux différents stades de la vie.

Cette diversification implique une politique et une action solidaires de tous les territoires du SCoT, chacun à leur niveau, afin de faciliter des migrations résidentielles choisies par la habitants et non par défaut de l’offre. Elle s’organise ainsi à plusieurs échelles : SCoT, EPCI, entre certaines communes. Elle contribue de la sorte à l’équilibre du territoire que le SCoT recherche au travers notamment de plusieurs objectifs : celui de la vitalité rurale, celui de la mixité générationnelle et sociale tant dans le rural que dans les grands pôles urbains, celui de la proximité habitat-emploi, celui du dynamisme démographique d’Arras qui doit pouvoir se renforcer...

Enfin, la politique de l’habitat vise également à renforcer l’attractivité du parc de logements, dans le neuf mais aussi dans l’ancien. C’est pourquoi le SCoT détermine des objectifs pour l’adaptation des logements aux exigences de confort, de performance thermique et écologique et d’innovation.

- Objectif 2.3.1 – Diversifier l’offre de logements
- Objectif 2.3.2 – Développer l’offre de logements aidés
- Objectif 2.3.3 - Optimiser le parc existant, en améliorant notamment sa performance thermique
- Objectif 2.3.4 - Renforcer la qualité et l’innovation dans l’offre de logements

Objectif 2.3.1

Diversifier l'offre de logements

» **Diversifier l'offre de logements pour développer ou redonner du choix et de l'accessibilité résidentielle aux ménages en vue de les fidéliser, et de faciliter les parcours résidentiels aux différents stades de la vie.**

Les collectivités, leurs documents d'urbanisme locaux et leurs politiques ou programmes locaux pour l'habitat (lorsqu'ils existent) contribuent à mettre en œuvre cet objectif à leur échelle. Ils s'appuient en outre sur les objectifs plus spécifiques ci-après de diversification de l'offre de logement, qu'ils adaptent en fonction des besoins et contextes locaux (notamment de marché).

- **Diversifier l'offre de logements à l'échelle du SCoT, des EPCI, mais aussi des pôles d'Arras, de la 1^{ère} couronne urbaine d'Arras, d'équilibre et relais ruraux** en fonction de leurs spécificités et de leur rôle dans l'armature urbaine du SCoT.

Cette diversification a pour objectif de contribuer à fidéliser les actifs et à faciliter des parcours résidentiels fluides aux différents stades de la vie.

Elle implique en outre une réponse adaptée de l'offre à la diversité des revenus des ménages, mais aussi aux contextes d'implantations : proximité des services, positionnement des logements dans le marché, rôle du pôle urbain...

Objectifs de diversification de l'offre de logements :

- ➔ Des petits et moyens logements, en particulier dans les pôles amenés à avoir un rôle plus soutenu pour faciliter l'installation d'actifs, notamment jeunes ou en début de parcours résidentiel dans le territoire, et pour répondre aux besoins de seniors recherchant la proximité des services :
 - Préserver dans le temps une offre de petits et moyens logements attractive dans la ville d'Arras qui détient déjà une diversité élevée de typologies de logements.
 - Bapaume s'inscrit dans le même objectif tout en veillant aux enjeux de réponse aux besoins en petits logements (T2-T3 notamment) pour les jeunes en parallèle d'une offre de qualité pour les seniors.

- ➔ Une offre de petits et moyens logements adaptée aux besoins réels des jeunes et seniors dans la couronne urbaine d'Arras. Cette offre est aussi à favoriser, en fonction du contexte local (réalité de la demande et forme de l'offre / marché) dans les pôles relais ruraux et les pôles d'équilibres du SCoT.
- ➔ Des grands logements dans les centres urbains bien pourvus en services, en particulier dans la ville d'Arras pour fidéliser les familles et actifs. Cet objectif s'inscrit dans une vision plus large et stratégique pour le territoire :
 - faciliter la production globale de logements dans la ville d'Arras qui doit pouvoir affirmer et préserver dans le temps son dynamisme constructif, et ainsi permettre une augmentation de la population
 - développer des produits de qualité, différenciant tout en veillant à leur positionnement dans le marché.
- ➔ Des logements locatifs en libre bien positionnés dans le marché (en lien aussi avec une politique incitative à la rénovation)
- ➔ Des logements locatifs à loyer modéré (LLS) et en accession aidée (PSLA...) développés dans le cadre d'une offre intégrée au fonctionnement du parc de logement global (cf. 2.3.2 du DOO).
- ➔ Des logements adaptés aux personnes âgées et handicapées dans le cadre d'une politique :
 - favorable au maintien à domicile (adaptation des logements existants) ;
 - et promouvant des formes de logements innovantes, conviviales et intergénérationnelles (comme le béguinage...) ainsi que les petits logements proches de services (pour un gain en qualité de vie des usagers et en fluidité dans le parc de logements)
- ➔ Une offre de logements adaptée aux besoins de publics spécifiques : étudiants, jeunes travailleurs, jeunes apprenants, gens du voyage, ménage en situation de précarité (sans domicile ou hébergés)

- **Les communes non pôles et les pôles d'appuis ruraux accompagnent cet objectif de diversification de l'offre de logements, à leur échelle et en fonction de leur capacité.**
 - Ils favorisent ainsi notamment des petits projets (pouvant par exemple relever ou s'adosser à une offre de logements aidés/sociaux) et initiatives privées (réhabilitation de bâti ancien/ mise en location) qui contribuent à répondre aux besoins de la population.

Objectif 2.3.2

Développer l'offre de logements aidés

» **Poursuivre le développement d'une offre équilibrée en logements aidés qui s'appuie sur une solidarité et une cohérence globale à l'échelle du SCoT ; traduction des armatures urbaine et économique arrageoises structurant et valorisant les équilibres urbain-rural.**

Cette solidarité et l'enjeu d'assurer l'opérationnalité du développement de cette offre à 20 ans impliquent des objectifs de répartition en logements aidés tenant compte de critères différenciés en fonction des types de territoires et de communes concernés.

Le SCoT fixe ainsi des objectifs de logements aidés à 20 ans qu'il ventile ci-après par EPCI et selon les pôles et communes non pôles. Les collectivités, leurs documents d'urbanisme locaux et leurs politiques ou plan locaux pour l'habitat (lorsqu'ils existent) mettent en œuvre ces objectifs à leur échelle, sous réserve de la disponibilité des financements sur la période.

Rappel, définition et données de contexte :

- Les logements aidés sont les logements locatifs à loyer modéré ou en accession aidée, c'est-à-dire soumise à condition de ressource des bénéficiaires.
- Les PLH et PLU (I) (H) peuvent prévoir sur leur période de programmation des intensités de production différentes que les moyennes du SCoT pour mieux organiser les adaptations au contexte et la mise en œuvre de la stratégie sur le long terme.
- Le PLH 2014-2020 de la CUA a fixé des objectifs de production intense afin d'engager une dynamique ; cette dynamique a bien été engagée et est à l'œuvre. Les enjeux pour le prochain PLH sera de faciliter/renforcer l'opérationnalité de la mise en œuvre des projets tout en préservant les grands équilibres que le SCoT détermine. En effet, cet enjeu d'opérationnalité consiste à favoriser la mixité de l'offre de logements pour des échelles et tailles de projets différentes, y compris donc dans le cadre de petits projets, ou de projets en contexte foncier contraint (reconversion, friches, petits lots...). Il consiste aussi à accompagner les initiatives locales, notamment dans le rural.

Rappels dans le contexte de la CUA :

- Dainville détient 14,8 % de LLS (2017) et est concernée par l'art. 55 de la Loi SRU avec un objectif de rattrapage à horizon 2025.
- Les communes de plus de 3 500 habitants de l'agglomération sont concernées par l'article 55 de la Loi SRU. A terme, Ste-Catherine sera concernée (taux actuel de 7% de LLS).

Les objectifs de nouveaux logements aidés à 20 ans pour la CUA

- **Assurer une offre de logements aidés adaptée aux besoins des populations, et opérer des rééquilibrages pour éviter la spécialisation de certains secteurs et des manques dans d'autres.** Ainsi, la réalisation de logements aidés, notamment locatifs, concernera l'ensemble des communes qu'elles soient urbaines ou rurales et devra tenir compte de leurs besoins spécifiques et des enjeux de rattrapage. Les objectifs chiffrés de répartition de logements aidés visent en effet à :
 - Assurer une offre principale dans l'agglomération et les pôles relais qui sont les espaces bénéficiant ou destinés à bénéficier des plus grandes aménités urbaines (servies, transports...) ;
 - Poursuivre le rééquilibrage de l'offre de logements dans l'agglomération en renforçant de façon plus intensive la production de logements aidés dans les communes dont le niveau de l'offre est bas ;
 - Assurer une offre en secteur rural adaptée à ses besoins et à sa capacité à produire une telle offre.
- **Dans le pôle majeur d'Arras (défini au DOO), mettre en œuvre les objectifs de nouveaux logements aidés suivants :**
 - Au moins 43% de la production totale de nouveaux logements à l'échelle du pôle majeur (hors PNRU) seront consacrés au logement aidé, dont 27% en locatifs sociaux et 16% en accession aidée ;
 - Hors Arras et les opérations dans le cadre du PNRU, la priorité de cette production de logements aidés sera donnée aux communes dont le niveau d'offre est bas et/ou en rattrapage (Sainte-Catherine et Dainville qui est concernée par l'art. 55 de la loi SRU).
 - Il s'agit en effet d'intensifier prioritairement l'offre dans ces dernières communes, afin de poursuivre un rééquilibrage au sein de l'agglomération, sans, évidemment, empêcher les autres communes de réaliser des logements aidés.

– **A l'échelle de l'ensemble des communes de la CUA ne relevant pas du pôle majeur d'Arras, mettre en œuvre les objectifs de nouveaux logements aidés suivants :**

- Au moins 21 % de la production totale de nouveaux logements à l'échelle de l'ensemble de ces communes seront consacrés au logement aidé, dont 10% en locatifs sociaux et 11% en accession aidée.
 - Les pôles relais sont amenés à avoir une part plus soutenue dans la production de logements aidés.
 - La mise en œuvre de ces objectifs de développement des logements aidés tiendra compte de l'accès aux transports collectifs et aux services.

– **Favoriser, dans la production résidentielle, des opérations combinant plusieurs produits de logements (libre, logement aidé en locatif social et/ou accession aidée) et plusieurs formes urbaines.**

Cette combinaison est à déterminer dans le cadre d'un objectif de mixité d'ensemble à l'échelle communale et intercommunale. Elle prend en compte les enjeux de marché et d'accessibilité en fonction des revues des ménages et concourt également à l'intégration de l'offre sociale au parc global de logement.

- Ainsi, le territoire n'a pas vocation à développer des opérations de grandes importances à vocation sociale exclusive.
- Les enjeux de densification et de renouvellement urbain impliquent aussi une approche de l'aménagement et de la programmation de logements qui puisse s'adapter à des petites opérations, voire des micro-opérations, des opérations multisites.
- Dans les opérations de plus de 30 logements relevant de projets communautaires, le programme visera une part d'au moins 50% de logements aidés.
Toutefois, afin de répondre ponctuellement à des besoins ciblés (Béguinage, logements étudiants...), à enjeu de rééquilibrage et / ou de rattrapage en logement à loyer modéré, des opérations (communautaires ou non) pourront comprendre exceptionnellement 100 % de LLS.

Les objectifs de nouveaux logements aidés à 20 ans pour la CCCA et la CCSA

– **Poursuivre le développement d'une offre sociale :**

- adaptée à la réalité de la demande sociale ;
- contribuant à soutenir la vitalité rurale en favorisant le maintien et la venue d'actifs et jeunes ménages ainsi que la mobilité résidentielle et la mixité générationnelle (préserver dans le temps une offre de qualité pour les séniors).

– **Les communes sont amenées à contribuer, à leur échelle et selon leur capacité, à l'offre sociale globale de l'EPCI à laquelle elles appartiennent, notamment pour répondre à des publics et contextes locaux spécifiques.**

Toutefois, l'objectif est de privilégier l'effort de développement de cette offre dans les pôles disposants de services afin d'éviter les risques d'exclusions sociales et économiques de populations modestes. Dans chaque LLS l'effort de production de LLS sera ainsi plus soutenu dans les pôles pivot et d'équilibre du SCoT.

Les objectifs à 20 ans sont ainsi les suivants, sous réserve de la disponibilité des financements :

- **à minima, maintenir dans le parc de résidences principales de la CCCA et de la CCSA le taux de logements locatifs à loyer modéré** que ces EPCI détiennent respectivement en 2017, soit autour de 3% dans la CCCA et de 8 % dans la CCSA.
- **A l'échelle de l'ensemble des pôles d'équilibre de la CCCA**, un objectif minimal de production de 11% de LLS dans la production totale de résidences principales. Cet objectif est mutualisé à l'échelle de l'ensemble des pôles de l'EPCI.
- **Bapaume** tendra à maintenir un taux de LLS dans son parc total de résidences principales autour de 30%.
- **À l'échelle de l'ensemble des pôles d'équilibre de la CCSA**, un objectif minimal de tendre à un taux de LLS autour de 13-14% dans le parc total de résidences principales. Cet objectif est mutualisé à l'échelle de l'ensemble des pôles de l'EPCI.

- **Rechercher une complémentarité de l'offre locative à loyer modéré avec le développement d'une offre en logements aidés en accession (PSLA,...), en fonction des possibilités de marché.**

Cette complémentarité constitue un appui supplémentaire pour faciliter l'entrée dans le parcours résidentiel de jeunes et d'actifs, mais aussi pour accroître la fluidité du parc global de logements.

Ainsi les documents d'urbanismes locaux pourront définir le cas échéant les outils et moyens appropriés de mise en œuvre en fonction des secteurs en prenant en compte l'intérêt :

- Des types de produits immobilier (PSLA, accession directe, etc.) ;
- Type de financement (exemples : PTZ, aide conditionnelle, etc.) ;
- Maitrise foncière (exemples : lotissement communal, etc.) ;
- Négociation promoteur ;
- Secteur de mixité sociale du PLU et programmation des OAP (Orientation d'aménagement et de programmation) ;
- ...

Objectif 2.3.3

Optimiser le parc existant, en améliorant notamment sa performance thermique

» Poursuivre les politiques locales pour l'amélioration du parc de logements, notamment en termes de performance thermique :

- Poursuivre la lutte contre la vacance structurelle et développer une approche préventive de la vacance. Le territoire ne détient pas un niveau de vacance particulièrement élevé. En revanche, les collectivités et les politiques sectorielles des EPCI :

- Seront attentifs aux problématiques localisées et ciblées de vacance de long durée : vacance des logements situés au dessus de cellules commerciales, en particulier dans le centre-ville d'Arras, vacance de corps de ferme ou du bâtis anciens ponctuels et complexes à rénover dans les bourgs et villages...

Ils chercheront à approfondir la connaissance de la vacance de longue durée (exemple : étude menée sur la vacance à Arras) afin d'identifier les besoins pour favoriser la remise sur le marché de ces biens dans le cadre d'une politique au long cours.

- Notamment la CUA poursuivra sa politique pour la remise sur le marché de locaux vacants au dessus des commerces dans le centre-ville d'Arras (action foncière...). Cette politique s'articule aussi avec celle de redynamisation commerciale.
- L'auto-rénovation sera facilitée et encouragée (cf. objectif 3.3.1 du DOO).

- Favoriseront une approche préventive de la vacance et de la précarité énergétique dans les centres villes :

- En facilitant la rénovation des logements dans les centres, et notamment les logements les plus dégradés et/ou dans les secteurs commerciaux stratégiques ;
- En poursuivant la qualification et l'embellissement de l'espace public ;
- En favorisant l'adaptation de l'espace public aux nouveaux usages et attentes des habitants, en relai de l'espace privé : parcours sportifs autour du bourg, jardins partagés, pratiques culturelles ou collectives diverses en extérieur, trame verte urbaine...

- Poursuivre les opérations de rénovation urbaine de la CUA, et notamment du programme PNRU2 multisites (sous réserve de la disponibilité des financements).
- Mettre en œuvre et/ou poursuivre les actions portant sur l'habitat dégradé, la rénovation de logements et la lutte contre la précarité énergétique (exemples : PIG ou OPAH notamment sur la thématique énergétique, Habiter Mieux, aides spécifiques à la rénovation, politique foncière ciblée, ORT...).

En outre, les documents d'urbanisme et d'habitat locaux :

- Intègrent les enjeux d'adaptation liés aux travaux de rénovation et de performance énergétique (isolation, énergies renouvelables, lutte contre la précarité énergétique...);
 - Prennent en compte les potentiels de reconversion des usages de bâtis/sites ou leur recyclage pour optimiser les actions d'accompagnement à la rénovation (coût / avantage-effet levier pour la vitalisation urbaine du secteur concerné) ;
 - Facilitent la poursuite des actions sur la rénovation des quartiers et îlots dégradés (notamment du centre d'Arras) tout en les adaptant au regard des enjeux de préservation / mise en valeur du patrimoine architectural et urbain ;
 - Portent une attention dans la CUA à la question de la dégradation des copropriétés dans une logique de prévention, notamment au travers de projets susceptibles d'être engagés par l'ANAH ;
 - Favorisent l'usage des éco-matériaux, l'isolation par l'extérieur, l'intégration au bâti d'équipements de protection solaire ou de production d'énergie renouvelable, la végétalisation des toitures et parois, en lien avec les dispositions relatives à la protection et préservation du patrimoine architectural et bâti ;
 - Préconisent l'analyse de l'implantation bioclimatique idéale des nouvelles constructions.
- Poursuivre l'amélioration de l'offre de logements publics (neufs ou à rénover), notamment en termes de performance énergétique mais aussi d'innovation sur les formes urbaines et architecturales.

Objectif 2.3.4

Renforcer la qualité et l'innovation dans l'offre de logements

- S'appuyer sur des éléments du paysage environnant (bâti et/ou naturel) pour rechercher des compositions urbaines et architecturales variées, plus singulières, en lien avec cet environnement.
 - Favoriser aussi des compositions urbaines et architectures avec des ouvertures sur l'extérieur* qui valorisent l'espace de vie tout en veillant à ce que les produits immobiliers soient positionnés dans le marché.

** Ouvertures sur l'extérieur, exemples : fenêtre visuelle sur le paysage environnant, voie verte dans l'espace urbain, petit jardin privatif/logement intermédiaire, terrasse...*
- Favoriser l'innovation dans les formes et prestations des logements pour l'offre de logements en accession aidée (tout en restant adaptée aux revenus et types de ménages cibles), mais aussi pour l'offre de logements libres (ciblant notamment des actifs et familles avec enfants), notamment dans les centres villes.
- Identifier des opportunités d'opérations de logements ou de quartiers exemplaires (performances environnementale et énergétiques, qualité paysagère, fonctionnalité des logements, innovation dans les services...) permettant un effet levier pour impulser une dynamique.

Orientation 2.4 – Mettre en œuvre un urbanisme de proximité

Le territoire ambitionne de valoriser son cadre de vie fortement qualitatif pour ses habitants, permettant un accès facilité et rapide aux équipements, services et commerces de proximité, proposant des aménités environnementales et paysagères. La compilation de ces éléments contribue à la diffusion de valeurs que la stratégie s'attache à soutenir aussi bien à l'échelle du territoire que celle du quartier : la convivialité, le bien-être et les solidarités.

Pour atteindre cet objectif, le DOO s'applique à :

- *Prévoir les conditions favorisant la valorisation de ce cadre de vie, grâce à un aménagement résidentiel prônant la proximité. Pour cela, il convient de développer des formes urbaines adaptées, plus compactes et innovantes. Celles-ci ne doivent pour autant pas négliger les exigences des habitants, l'intégration au cadre environnant préexistant et l'identité des lieux ;*
 - *Favoriser le développement de la nature en ville, qui participe à l'épanouissement des habitants dans leur projet de vie (loisirs, lieux de convivialité et détente, limitation de l'îlot de chaleur urbain, valorisation patrimoniale...), tout comme à une meilleure adaptation au changement climatique.*
-
- Objectif 2.4.1 – Mettre en oeuvre des urbanisations résidentielles valorisant l'espace de vie de proximité par un aménagement qualitatif et plus compact
 - Objectif 2.4.2 – Promouvoir un urbanisme favorable à la nature en ville

Objectif 2.4.1

Mettre en oeuvre des urbanisations résidentielles valorisant l'espace de vie de proximité par un aménagement qualitatif et plus compact

↳ Promouvoir des morphologies urbaines alliant compacité urbaine et qualité des espaces de vie, respectueuses de l'identité des lieux.

Dans le cadre de leurs documents d'urbanisme locaux et opérations d'aménagement, les collectivités intègrent les principes d'un développement urbain qualitatif, économe en espace, favorisant le renouvellement urbain, mobilisant des formes urbaines innovantes, plus compactes.

- Mobiliser en priorité les capacités disponibles dans l'enveloppe urbaine dans le cadre de la mise en œuvre de l'objectif 1.3.1 du présent DOO.
- Promouvoir des morphologies urbaines qualitatives et favorisant l'appropriation de l'esprit des lieux par les habitants :
 - Favoriser des modes d'implantation urbains tenant compte des typicités morphologiques existantes (front bâti, implantation par rapport au relief, ...) afin de les reproduire, de les adapter au parti d'aménagement ou d'organiser les transitions lors de changements de formes urbaines grâce à des gabarits et implantations bâtis s'appuyant sur des éléments fixes paysagers environnant (éléments bâtis ou végétaux, perspectives, pentes...). Cet objectif n'est pas contradictoire avec la recherche d'innovation ni avec la requalification de sites existants que le SCoT encourage.
 - Prendre en compte les éléments de patrimoine historique, culturel ou vernaculaire, afin de ne pas dénaturer ni déqualifier le caractère et le paysage de l'espace dans lequel les nouvelles opérations d'aménagement s'insèrent.
 - Prendre en compte dans les opérations de renouvellement urbain les éventuels besoins de requalification ou mutations d'espaces ou constructions dans les quartiers voisins.

- Rechercher, en particulier dans les secteurs bâtis denses, les possibilités d'organiser des espaces publics ou collectifs en relais de l'espace privé (parc, jardin collectif, voie verte, ...).
 - Rechercher la diversité et l'innovation architecturale, dès lors qu'elle ne fait pas obstacle aux éventuelles protections patrimoniales existantes au titre des monuments historiques ou d'AVAP :
 - soit par de nouveaux volumes de bâti contemporain,
 - soit par une réinterprétation des constructions traditionnelles locales.
 - Rechercher par les alignements et configurations de parcelles, la mise en valeur de la diversité architecturale des constructions et des ambiances de vie (éviter la banalisation).
 - Prendre en compte la question de l'intégration modale des nouvelles urbanisations (objectif ci-après).
- Concilier qualité et densité urbaines en favorisant la diversité des modes constructifs (implantations, formes des constructions et logements...) et une évolution du tissu urbain préservant un cadre de vie agréable.
- Les documents d'urbanisme et de programmation urbaine s'appuient sur les trames parcellaires, modes d'implantation et formes urbaines traditionnelles des villes, bourgs et villages tout en cherchant à répondre aux aspirations des habitants en termes d'intimité, d'espace et de confort.
 - L'organisation du parcellaire et du réseau viaire doit permettre à la fois :
 - une gestion différenciée des densités en variant le niveau d'alignement et en donnant une place plus ou moins importante aux jardins en fond de parcelle générant une diversité de logements à l'opération ;
 - de rechercher par les alignements et configurations de parcelles, une meilleure jouissance de l'espace que dans les implantations « carré dans le carré » qui créent des délaissés non exploités. L'intimité est recherchée également dans d'éventuelles ruptures d'implantation du bâti, la végétalisation et les clôtures.
 - une capacité d'évolution plus importante du tissu en fonction des besoins des habitants,

- des possibilités de rationalité au regard du besoin en voirie.

– Faciliter le bioclimatisme.

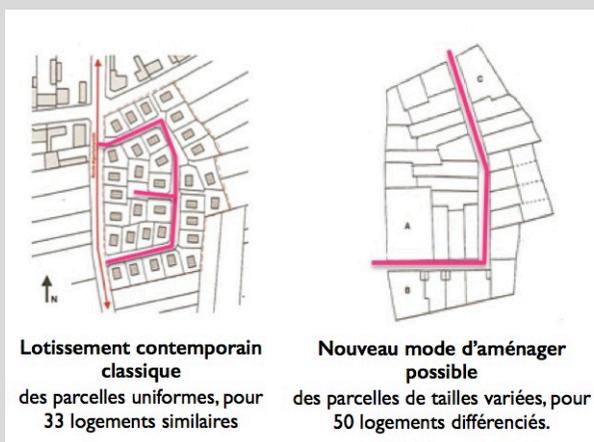
- L'approche bioclimatique sera facilitée grâce à des périmètres d'opérations d'aménagement et tracés viaires favorisant des formes de parcelles aisées à aménager et permettant au bâti une implantation/hauteur favorable au regard de l'exposition solaire, venteuse...

➤ **Recommandations :**

- Pour déterminer les évolutions réglementaires permettant la densification, les collectivités peuvent s'appuyer sur des démarches BIMBY visant à organiser des rencontres entre architectes / urbanistes et des habitants qui viennent soumettre des projets ou des besoins pour l'évolution de leur patrimoine. Ces cas concrets permettent de se rendre compte des impacts éventuels et d'arbitrer sur les dispositifs réglementaires à mettre en place.

Exemple illustratif :

Exemple d'un lotissement classique dont la trame parcellaire est incohérente avec celle du centre et d'un projet différent permettant à partir de parcelles en long une diversité pouvant apporter plus de qualité.



Exemple illustratif :

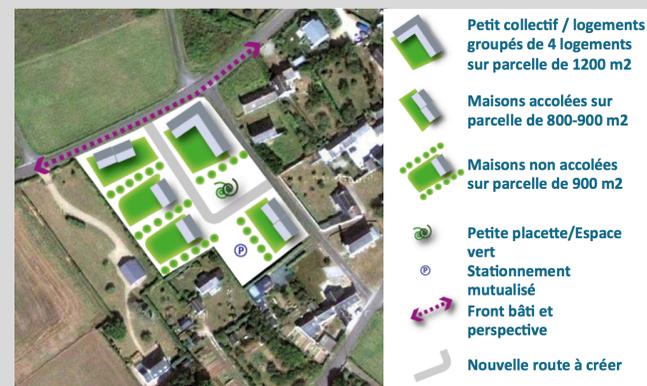
Une densification d'un cœur d'îlot prévoyant en amont des principes de fonctionnement agréables et intégrés au quartier :

- une accessibilité suffisante (emplacements réservés, le cas échéant) ;
- une trame viaire qui intègre le quartier ;
- la préservation ou la programmation de trame végétale pour la biodiversité mais aussi pour l'intimité.



Exemple illustratif :

Diversification des types de construction permettant d'atteindre 18/19 logements / ha dans une opération de 5 500m²



↳ Conforter les centralités grâce à des aménagements et des fonctionnalités en faisant des espaces de vie de proximité :

» Mettre en œuvre les conditions d'aménagement permettant aux centralités de préserver ou renforcer une diversité de fonctions dans un cadre sécurisé, convivial et accueillant

Pour cela, les collectivités et leurs documents d'urbanisme locaux :

- Favorisent la mixité fonctionnelle dans ces centralités, et y facilitent notamment la mise en œuvre de projets mixtes habitat/services ou habitat/bureaux ;
- Intègrent dans le développement ou le réaménagement des espaces publics :
 - la gestion des risques de conflits d'usages ;
 - l'objectif d'accorder plus de place et de services aux piétons et/ou aux cyclistes (à adapter selon les contextes) ;
 - les besoins le cas échéant pour des lieux de regroupement ou d'événements temporaires (marché, activité culturelle/sportive de plein air...).

En outre, lors de projets de requalification urbaine pour la revalorisation des centres de villes, bourgs ou village, ils s'attachent notamment :

- A créer un cadre qualitatif et attrayant, incitant à la déambulation ;
- A préserver ou redonner un rôle de sociabilité aux espaces publics, en les valorisant, réaménageant, sécurisant...
- Privilégient les nouvelles urbanisations résidentielles à proximité des centres de services ou bien reliés à eux (le centre du village, un quartier, un pôle de vie organisée autour d'un équipement...).

» Les documents d'urbanisme locaux veilleront également à associer les objectifs précédents à une offre de mobilité adaptée et des aménagements favorisant des liaisons de proximité :

- Optimiser l'offre de stationnement, dans le cadre d'une réflexion globale tenant compte des lieux d'intérêts et des fonctions urbaines afin de favoriser les mutualisations des parkings et d'assurer la lisibilité de l'offre.
- Prendre en compte les usages évolutifs des centralités (marchés, usages nocturnes, etc...) en lien avec l'offre de mobilité : par exemple en adaptant l'offre de stationnement, l'offre en transports collectifs, le cas échéant.
- Anticiper, en amont des projets, les espaces ou aménagements nécessaires pour :
 - L'implantation de l'offre de stationnement adéquate et son intégration paysagère ;
 - Les itinéraires doux favorisant les parcours vers des lieux de vie et centralités (sous formes de liaisons douces dédiées ou d'itinéraires en partage de l'espace public intégrant les enjeux de confort, de convivialité et de sécurité des piétons/cyclistes) ;
 - L'aménagement de potentiels arrêts de transports collectifs et/ou le passage de ces transports.
- Les documents d'urbanisme locaux tiendront également compte des liaisons interquartiers à créer et/ou renforcer, et veilleront à :
 - Insérer les nouvelles urbanisations au maillage viaire alentour, en évitant le recours aux impasses lorsque cela est possible ou en recherchant leur prolongement par une voie douce.
 - Rechercher systématiquement, dans le cadre de projets d'extension ou de renouvellement urbain, le maintien d'itinéraires doux fonctionnels (en espace dédié ou partagé) vers les centres et/ou les quartiers voisins, et organiser, le cas échéant, leur amélioration.

Objectif 2.4.2

Promouvoir un urbanisme favorable à la nature en ville

encore dans l'espace public d'une urbanisation dense afin d'organiser des espaces de nature / collectifs en relais de l'espace privé.

- Mettre en œuvre l'objectif 1.1.4 Favoriser le prolongement de l'armature écologique et paysagère dans l'urbain et les actions de renaturation, du présent DOO ;
- Assurer une gestion de la continuité des extensions de l'urbanisation, en définissant des principes de qualité urbaine que devront respecter les nouvelles opérations, à savoir :
 - Eviter les développements linéaires et allongement excessif des urbanisation le long des voies ;
 - Proscrire les développements qui participent à l'enclavement de l'espace agricole (sauf site existant ou projet d'agriculture urbaine) ;
 - Favoriser la cohérence de la lisière urbaine : Cf. Objectif 1.4.2 Poursuivre la qualification des lisières urbaines et entrées de ville valorisant les marqueurs arrageois, du présent DOO.
- Prendre en compte les possibilités de désimperméabilisation dans le cadre de réaménagements d'espaces publics ou de rénovation urbaine pour améliorer la gestion des eaux pluviales et rechercher la mise en place d'espaces de nature en ville utiles aux habitants : espaces récréatifs, espace ombragé / ilot de chaleur, espaces de convivialité, voie cyclable...
- Les projets de trame verte urbaine s'appuyant sur des corridors écologiques et espaces de perméabilités du SCoT ou les prolongeant dans les zones urbanisés, s'assureront que les caractéristiques naturelles de ces trames et corridors sont compatibles.
- Pour le développement de trames vertes urbaines dans l'espace public, les collectivités sont attentives à la palette végétale utilisée afin de privilégier les essences d'usage traditionnel ou adaptées au changement climatique et moins productrices de déchets (hors cas des parcs paysagers urbains spécifiques, parcs/sites touristiques...).
- Favoriser la mise en place de potagers et jardins partagés, en privilégiant les espaces interstitiels périurbains non valorisables par une agriculture professionnelle, un site associé à un jardin public / espace récréatif ou

