

PROJET

**GRAND  
ARRAS**

ÉLABORATION DU PLAN  
DE DÉPLACEMENTS URBAINS  
INTERCOMMUNAL



VIVRE EN 2030

# ANNEXE 2

## EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

### TOME 1



## PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS DE LA COMMUNAUTE URBAINE D'ARRAS

**Dossier Approuvé**

Vu pour être annexé à la  
délibération du  
Conseil Communautaire  
en date du 28/11/19

Pour le Président, la Vice-Présidente  
déléguée à la Mobilité et aux Transports

Françoise ROSSIGNOL





# SOMMAIRE

---

p.1 CHAPITRE 1

## PRESENTATION DU PROJET

- p.1 Qu'est-ce qu'un plan de déplacements urbains ?
- p.2 L'évaluation environnementale : une mission menée en parallèle d'une approche environnementale de l'urbanisme
- p.3 Le contenu du plan de déplacements urbains

p.5 CHAPITRE 2

## ARTICULATION AVEC LES DOCUMENTS CADRE

- p.5 Compatibilité du PDU avec les documents cadre
- p.15 Documents cadres consultés dans le cadre de l'élaboration du PDU

p.19 CHAPITRE 3

## PROFIL ENVIRONNEMENTAL DU TERRITOIRE

- p.19 Santé humaine/Cadre de vie
- p.24 Air/Climat /Energie
- p.29 Consommation d'espace et Trame Verte et Bleue
- p.34 Gestion de l'eau
- p.39 Paysages et patrimoine

p.44 CHAPITRE 4

## SYNTHESE DU PROFIL ENVIRONNEMENTAL

# PRESENTATION DU PROJET

Ce chapitre répond à l'obligation fixée au R 122-20-1 du code de l'environnement qui précise la nécessité d'une présentation générale indiquant, de manière résumée, les objectifs du plan.

## Qu'est-ce qu'un plan de déplacements urbains ?

### CADRE REGLEMENTAIRE

Régie par la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982, la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996 et par la loi SRU du 13 décembre 2000 qui a renforcé l'outil dans ces principes, le PDU doit également suite à l'ordonnance du 3 juin 2004 et des décrets d'application n°2005-6080 et n°2005-613 du 27 mai 2005 faire l'objet d'une évaluation environnementale. La loi pour l'égalité des droits et des chances et la participation et la citoyenneté des personnes handicapées du 11 février 2005 vient également introduire la nécessité de traiter l'intégralité de la chaîne de déplacements en rendant obligatoire l'accessibilité complète des services de transport collectif.

### LE PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS : OBJECTIFS ET CONTENU

Le Plan de Déplacements Urbains est une démarche de planification sur 10 ans, qui impose une coordination entre tous les acteurs concernés, pour élaborer un projet global en matière de déplacements et d'aménagements urbains. Il constitue ainsi un outil cadre pour favoriser :

- L'émergence d'une culture commune des déplacements urbains et intercommunaux ;
- Le développement harmonieux et maîtrisé du territoire. L'élaboration d'un Plan de Déplacements Urbains (PDU) représente donc l'opportunité de développer une politique commune, visant à organiser un réseau de transport de personnes et de marchandises cohérent sur l'ensemble du territoire et dans un même temps de concevoir et d'appréhender la mobilité au regard de la nécessité de préserver l'environnement. Ce document est en effet, un levier pour les démarches d'économiser l'énergie et à limiter les émissions de gaz à effet de serre. Il peut également contribuer à limiter les impacts des déplacements sur la trame verte et bleue.

### LES ORIENTATIONS DU PDU

Le Plan de Déplacements Urbains doit répondre à 11 objectifs réglementaires précisés dans le Code des transports (art. L1214-2). Les actions inscrites au PDU visent à assurer :

1. L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part ;
2. Le renforcement de la cohésion sociale et urbaine, notamment l'amélioration de l'accès aux réseaux de transports publics des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ;
3. L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, notamment en définissant un partage modal équilibré de la voirie pour chacune des différentes catégories d'usagers et en mettant en place un observatoire des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste ;
4. La diminution du trafic automobile ;
5. Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement économes et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;
6. L'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération y compris les infrastructures routières nationales et départementales, afin de rendre plus efficace son usage, notamment en l'affectant aux différents modes de transport et en favorisant la mise en œuvre d'actions d'information sur la circulation ;
7. L'organisation du stationnement sur voirie et dans les parcs publics de stationnement ;

8. Le transport et la livraison des marchandises tout en rationalisant les conditions d'approvisionnement de l'agglomération afin de maintenir les activités commerciales et artisanales.
9. L'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à établir un plan de mobilité et à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports en commun et du covoiturage ;
10. La mise en place d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements, incluant sur option le stationnement en périphérie, favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes ;
11. La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

## L'évaluation environnementale : une mission menée en parallèle d'une approche environnementale de l'urbanisme

En adéquation avec les exigences réglementaires du décret 2005-613 d'application de la directive européenne 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à « l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement », le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la Communauté Urbaine d'Arras est soumis à l'obligation de réaliser une évaluation environnementale. Le PDU doit définir les principes d'organisation durable des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, avec un objectif de promotion des modes les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie. Pour répondre au mieux à cette obligation, l'évaluation environnementale a pour but d'assurer un niveau élevé de protection de l'environnement et d'assurer l'intégration de considérations environnementales dans l'élaboration du PDU. L'évaluation environnementale doit être un outil d'aide à la décision dans l'élaboration du PDU et les choix de scénarios. L'évaluation environnementale est également un outil d'information du public dans la phase de mise à l'enquête publique du projet retenu.

Les thématiques dans cette évaluation seront précisément explicitées dans la partie relative à l'état initial de l'environnement. Conformément à la volonté des décideurs de mieux prendre en compte l'environnement dans ses décisions, l'évaluation environnementale a donc pour objectifs de :

- Réaliser un document d'aide à la décision, se basant sur des données et documents disponibles en matière d'environnement,
- Identifier, décrire et évaluer les répercussions probables de la mise en œuvre de la révision du PDU sur l'ensemble des problématiques environnementales sur lesquelles les transports peuvent avoir un impact,
- Dégager les besoins futurs en matière d'investigations complémentaires et d'études dans les relations transports/environnement.

Le contenu réglementaire de l'évaluation environnementale du PDU est le suivant :

1. Une présentation résumée des objectifs et du contenu du PDU,
2. La description de l'articulation du schéma avec les autres documents d'urbanisme et les autres plans et programmes soumis eux-mêmes à évaluation environnementale et avec lequel il doit être en cohérence.
3. L'analyse de l'état initial de l'environnement : il s'agit d'un diagnostic environnemental, qui doit recenser les grands enjeux stratégiques sur le territoire en termes d'environnement.
4. Les scénarios fil de l'eau.
5. L'analyse des choix de substitutions et motifs pour lesquels le projet de PDU a été retenu.
6. L'exposé des motifs : c'est la justification des choix retenus, au regard des objectifs de protection de l'environnement.
7. L'analyse des incidences notables prévisibles : doivent être exposées les incidences notables probables du document sur l'environnement et notamment sur les zones sensibles identifiées

dans l'état environnemental. Doivent être analysés les effets du PDU sur la santé humaine, la diversité biologique, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, le bruit, le climat, le patrimoine culturel architectural et archéologique et les paysages.

8. Les mesures envisagées pour éviter, réduire ou compenser les conséquences dommageables du document sur l'environnement. Cette présentation doit également comprendre le dispositif de suivi et d'évaluation du document, en particulier vis-à-vis de l'environnement.
9. Un résumé non technique et la description de la manière dont l'évaluation a été réalisée.

## Le contenu du plan de déplacements urbains

Le projet de PDU de la Communauté Urbaine d'Arras se décline en 7 axes qui viennent affirmer la place des mobilités douces comme fil conducteur de la démarche d'élaboration :

### **Axe 1 Articuler les politiques d'urbanisme et de mobilité**

- 1 : Proposer une charte d'aménagement urbain permettant de favoriser les développements des modes alternatifs à l'automobile
- 2 : Recommander la réalisation d'études de déplacements pour toutes les opérations d'aménagement conséquentes
- 3 : Desservir les principaux pôles générateurs de déplacements en transports collectifs
- 4 : Définir les secteurs à urbaniser en priorité en fonction de la desserte en transport collectif

### **Axe 2 Renforcer la mobilité pour tous**

- 5 : Prendre en compte la mobilité des seniors
- 6 : Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de TC pour les PMR
- 7 : Maintenir une bonne accessibilité pour les Quartiers Prioritaires
- 8 : Proposer une alternative à la voiture pour les ménages en précarité énergétique

### **Axe 3 Développer un système de mobilité à coûts maîtrisés**

- 9 : Maintenir la « Grande Vitesse » pour la desserte de la CUA
- 10 : Définir le rôle des gares de la CUA
- 11 : Aménager un réseau de transport collectif urbain de qualité et efficace
- 12 : L'intermodalité, la clé du succès

### **Axe 4 Construire une agglomération apaisée**

- 13 : Passer progressivement à la fin du « tout auto » : le partage de l'espace
- 14 : L'intensification de la ville apaisée sur le centre d'Arras
- 15 : Développer l'usage du vélo au quotidien dans l'ensemble de la CUA par un aménagement continu et sûr du réseau cyclable
- 16 : Développer une politique de déploiement du stationnement vélo
- 17 : Inscire la CUA comme territoire cyclo-touristique
- 18 : Aménager un réseau de continuités piétonnes

### **Axe 5 Une maîtrise des circulations automobiles via l'ensemble des « outils » disponibles**

- 19 : Hiérarchiser le réseau viaire, en fonction de la mutation du territoire
- 20 : Inscire et accompagner le contournement Est d'Arras
- 21 : Aménager les points de régulation du contournement d'Arras
- 22 : Revoir le jalonnement des itinéraires sur l'agglomération
- 23 : Aménager les entrées de ville
- 24 : Etudier les potentiels d'aménagement des boulevards d'Arras
- 25 : Sécuriser les traversées des secteurs centraux ruraux
- 26 : Traiter les points d'insécurité routière
- 27 : Redynamiser et développer les parcs de stationnement automobile de rabattement sur les TC
- 28 : Adapter les dispositions et périmètres de stationnement payant au centre d'Arras
- 29 : Étendre la politique de stationnement sur d'autres secteurs de l'agglomération
- 30 : De nouvelles normes de stationnement (ex art 12 du PLU)

**Axe 6 Confirmer la mobilité dans son rôle de vecteur de dynamisme économique**

- 31 : Valoriser les alternatives modales à la route
- 32 : Accompagner les entreprises et administrations dans la réalisation de leur plan de mobilité
- 33 : Accompagner la logistique urbaine via une réglementation et des aménagements adaptés
- 34 : Prendre en compte et faciliter les déplacements agricoles
- 35 : Faire du secteur Gare – Petite Vitesse un véritable quartier de vie

**Axe 7 Favoriser les changements de comportement de mobilité**

- 36 : Accompagnement du programme « Ville Respirable »
- 37 : Sensibiliser les transporteurs de marchandises
- 38 : Favoriser les modes de déplacements innovants et moins polluants
- 39 : Proposer de nouvelles formes de services
- 40 : Sensibiliser les habitants pour promouvoir les mobilités durables pour agir sur les pratiques

# ARTICULATION AVEC LES DOCUMENTS CADRE

Ce chapitre répond à l'obligation fixée au R 122-20-1 du code de l'environnement qui précise la nécessité d'une présentation de l'articulation avec d'autres plans, schémas, programmes ou documents de planification.

Ce chapitre s'attachera à présenter les documents avec lequel le PDU devra être compatible. Puis, à titre d'information, il présentera un panel de documents cadres ayant été consultés dans le cadre de l'élaboration du PDU.

## Compatibilité du PDU avec les documents cadre

### SCHEMA REGIONAL D'AMENAGEMENT, DE DEVELOPPEMENT DURABLE ET D'EGALITES DES TERRITOIRES (SRADDET)

#### OBJECTIFS

Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalités des Territoires (SRADDT) affiche des ambitions de développement à échéance 2020. Parmi les priorités retenues figure la trame verte et bleue régionale déclinée dans le Schéma Régional de Cohérence Ecologique – trame verte et bleue ainsi que le volet Climat.

Il traduit spatialement la volonté de reconstituer une infrastructure naturelle multifonctionnelle (écologique, ludique, paysagère). Elle traduit également la volonté régionale de respecter les engagements européens en apportant sa contribution à la constitution du réseau écologique paneuropéen. Le Schéma a aussi pour objectif d'engager dès à présent la transformation écologique et énergétique du modèle de développement régional, avec un horizon à 2050 lié aux engagements internationaux de la France.

#### COMPATIBILITE DU PDU AVEC LE SRADDET

Comme indiqué précédemment, le PDU de la Communauté Urbaine d'Arras doit à la fois prendre en compte les objectifs du SRADDET et être compatible avec les règles générales du fascicule de ce schéma. Les deux tableaux ci-dessus reprennent les objectifs et les règles générales du SRADDET ainsi que leur traduction dans le PDU.

Thématiques	Objectifs du SRADDET	Actions du PDU
<b>Consommation d'espaces</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Valoriser les fonctions des espaces ruraux et périurbains dans leur diversité et renforcer les pôles intermédiaires</li><li>• Intégrer les territoires en reconversion et/ou en mutation dans les dynamiques de développement</li></ul>	<p>Aucune action du PDU ne répond directement aux objectifs du SRADDET en matière de consommation d'espaces. Toutefois, un certain d'actions participe à limiter l'étalement urbain et la consommation d'espaces. C'est par exemple le cas des actions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Desservir les principaux pôles générateurs de déplacements en transports collectifs</li><li>• Définir les secteurs à urbaniser en priorité en fonction de la desserte en transport collectif</li><li>• L'intensification de la ville apaisée sur le centre d'Arras</li></ul>

**ANNEXE ENVIRONNEMENTALE - TOME 1 : PRESENTATION DU PROJET, ARTICULATION AVEC LES DOCUMENTS CADRES, ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT ET FIL DE L'EAU**

<p><b>Air-climat-Energie</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Développer l'attractivité du territoire en valorisant les ressources régionales</li> <li>• Impulser trois mises en système pour favoriser l'ouverture et développer les connexions</li> <li>• Intégrer les territoires en reconversion et/ou en mutation dans les dynamiques de développement</li> <li>• Favoriser le développement de nouvelles modalités d'accès aux services et de nouveaux usages des services</li> <li>• Développer une offre de logements de qualité, répondant aux besoins des parcours résidentiels et contribuer à la transition énergétique</li> </ul>	<p>Dans le sens des objectifs fixés par le SRADDET, le PDU intègre un certain nombre d'actions qui auront des incidences positives sur l'air, le climat et l'énergie. Ainsi, le PDU fixe une série d'action qui permettra de réduire les pollutions atmosphériques et de limiter les consommations énergétiques (notamment fossiles) liées aux déplacements :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Proposer une charte d'aménagement urbain permettant de favoriser les développements des modes alternatifs à l'automobile</li> <li>• Définir les secteurs à urbaniser en priorité en fonction de la desserte en transport collectif</li> <li>• Proposer une alternative à la voiture pour les ménages en précarité énergétique</li> <li>• Aménager un réseau de transport collectif urbain de qualité et efficace</li> <li>• Passer progressivement à la fin du « tout auto » : le partage de l'espace</li> <li>• Développer l'usage du vélo au quotidien dans l'ensemble de la CUA par un aménagement continu et sûr du réseau cyclable</li> <li>• Aménager un réseau de continuités piétonnes</li> <li>• Valoriser les alternatives modales à la roue</li> <li>• Favoriser les modes de déplacements innovants et moins polluants</li> <li>• Etc.</li> </ul>
<p><b>Trame Verte et Bleue</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Développer l'attractivité du territoire en valorisant les ressources régionales</li> <li>• Intégrer l'offre de nature dans les principes d'aménagement pour améliorer la qualité de vie</li> </ul>	<p>Le SRADDET fixe des objectifs en faveur de l'amélioration et de la mise en valeur de la Trame Verte et Bleue afin notamment d'améliorer la qualité du cadre de vie. Dans ce sens, le PDU définit des objectifs en faveur des mobilités douces qui, de manière indirecte, pourront permettre de renforcer la trame verte locale (plantation aux niveaux des pistes cyclables ou des continuités piétonnes, ...). C'est par exemple le cas des actions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Développer l'usage du vélo au quotidien dans l'ensemble de la CUA par un aménagement continu et sûr du réseau cyclable</li> <li>• Aménager un réseau de continuités piétonnes</li> <li>• Etc.</li> </ul> <p>De plus, la limitation des modes de déplacements carbonés permettra potentiellement de limiter les risques de pollutions diffuses (Ruissellements des eaux pluviales sur les axes routiers, ...).</p>
<p><b>Déchets – Eau</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Favoriser le développement de nouvelles modalités d'accès aux services et de nouveaux usages des services</li> <li>• Développer l'attractivité du territoire en valorisant les ressources régionales</li> </ul>	<p><i>PDU non concernée</i></p>

*Objectif du SRADDET*

Numéro règle	Intitulé de la règle	Actions du PDU
3	<p>Les SCoT et les PDU intègrent dans leurs réflexions la gestion du dernier Km ; lorsqu'ils comprennent un pôle d'envergure régionale, et dès lors que le besoin est identifié, ils doivent prévoir des espaces dédiés à l'implantation de centres de distribution urbaine.</p>	<p>Le PDU intègre bien l'enjeu de prise en compte de la gestion du dernier kilomètre notamment dans les actions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Valoriser les alternatives modales à la roue.</b> Cette action décline des sous actions qui visent à valoriser les transports fluviaux/ferroviaire ou encore à assurer une veille technique pour étudier les possibilités de report modal ;</li> <li>• <b>Accompagner la logistique urbaine via la réglementation et des aménagements adaptés.</b> Cette action décline des sous actions qui visent à définir une réglementation « marchandise » homogène (horaires de livraisons, tonnages, hauteur des véhicules ...) ou encore s'appuyer sur les outils et équipements structurants existants à proximité du territoire pour exploiter le potentiel du transport</li> </ul>
27	<p>Les SCoT, les PDU et tous les documents de planification abordant les questions de mobilité intègrent les caractéristiques et les enjeux spécifiques des pôles d'échanges ferroviaires et routiers pour créer des espaces de qualité, garantir un accès facilité et offrir une intermodalité optimisée.</p> <p>En particulier, pour les principaux pôles d'échanges multimodaux (PEM) situés dans les pôles de l'ossature régionale, les documents de planification doivent identifier les aménagements nécessaires concernant les quartiers de gare et l'intermodalité au regard du référentiel régional proposé.</p>	<p>Des réflexions sur la valorisation de la multimodalité sur le territoire sont intégrées au sein du PDU. En effet, celui-ci prévoit un certain nombre d'action, qui favoriseront de manière plus ou moins directe la multimodalité sur le territoire. C'est par exemple le cas des actions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• L'intermodalité, la clé du succès</li> <li>• Redynamiser et développer les parcs de stationnement automobile de rabattement sur les TC</li> <li>• Proposer une charte d'aménagement urbain permettant de favoriser les développements des modes alternatifs à l'automobile</li> <li>• Maintenir la « Grande Vitesse » pour la desserte de la CUA</li> </ul>
29	<p>En lien avec la Planification Régionale de l'Intermodalité (PRI), les Plans de Déplacements Urbains (PDU) limitrophes participent à une mise en cohérence des services de transport aux franges de leurs périmètres</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Développer l'usage du vélo au quotidien dans l'ensemble de la CUA par un aménagement continu et sûr du réseau cyclable</li> <li>• Desservir les principaux pôles générateurs de déplacements en transports collectifs</li> <li>• Définir le rôle des gares de la CUA</li> <li>• Aménager un réseau de transport collectif urbain de qualité et efficace</li> <li>• Passer progressivement à la fin du « tout auto » : le partage de l'espace</li> <li>• Développer l'usage du vélo au quotidien dans l'ensemble de la CUA par un aménagement continu et sûr du réseau cyclable</li> <li>• Favoriser les modes de déplacements innovants et moins polluants, ...</li> </ul>

## ANNEXE ENVIRONNEMENTALE - TOME 1 : PRESENTATION DU PROJET, ARTICULATION AVEC LES DOCUMENTS CADRES, ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT ET FIL DE L'EAU

30	<p>Les SCoT / PLU / PLUI / PDU / PCAET créent les conditions favorables à l'usage des modes de déplacement actifs. Dans les limites de leurs domaines respectifs, ils développent des mesures incitatives et des dispositions pour le déploiement d'installations, en particulier pour les itinéraires cyclables les plus structurants.</p>	<p>La question de l'usage des modes de déplacements actifs est largement abordée dans le PDU. En effet, plusieurs actions participent directement à la valorisation de ce type de déplacement, notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Développer l'usage du vélo au quotidien dans l'ensemble de la CUA par un aménagement continu et sûr du réseau cyclable</li> <li>• Développer une politique de déploiement du stationnement vélo</li> <li>• Aménager un réseau de continuités piétonnes</li> <li>• Passer progressivement à la fin du « tout auto » : le partage de l'espace</li> <li>• Sensibiliser les habitants pour promouvoir les mobilités durables pour agir sur les pratiques</li> <li>• Etc.</li> </ul>
31	<p>Les SCoT / PLU / PLUI / PDU / PCAET, chacun dans leurs domaines et de manière coordonnée, facilitent les trajets domicile-travail et l'accès aux zones d'activités par des modes alternatifs à la voiture individuelle. Pour cela, ils encouragent le développement :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• d'expérimentations dans les réponses aux besoins de déplacements domicile-travail</li> <li>• du stationnement et des infrastructures nécessaires pour les modes alternatifs de mobilités (modes actifs, transports en commun, covoiturage, auto-partage...)</li> <li>• des facilités de rechargement en carburants alternatifs au pétrole (électrique, hydrogène, bioéthanol, GNV...).</li> </ul>	<p>La plupart des actions en faveur de l'intermodalité, des transports en commun et des modes de déplacements actifs, précédemment cités (cf. règle 27, 29,30), participe à faciliter les déplacements domicile-travail et l'accès aux zones d'activités.</p> <p>De plus, une action spécifique tend à accompagner les entreprises et administrations dans la réalisation de leur plan de mobilité, ce qui répond directement aux enjeux liés aux déplacements domicile-travail.</p>
32	<p>Les SCoT / PLU / PLUI / PDU et chartes de PNR doivent intégrer des dispositions concernant le numérique, portant à la fois sur les infrastructures et les usages.</p>	/

Règles du SRADDET

## SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIAL (SCOT) DE L'ARRAGEOIS

### OBJECTIF

Le SCoT de l'Arrageois en cours a pour stratégie d'affirmer le rôle de pôle d'équilibre des Hauts de France pour l'irrigation et le rayonnement du centre de la région et de fructifier l'alliance inédite de l'urbain et du rural, pour redéployer une attractivité arrageoise globale, métropolitaine et rurale innovante. Pour ce faire, le projet de PADD du SCoT s'articule autour de 2 objectifs qui sont déclinés en plusieurs orientations.

## ANNEXE ENVIRONNEMENTALE - TOME 1 : PRESENTATION DU PROJET, ARTICULATION AVEC LES DOCUMENTS CADRES, ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT ET FIL DE L'EAU

Les deux grands objectifs de la stratégie du projet de PADD s'articulent autour d'objectifs en matière d'environnement repartis autour de trois grandes parties dans le projet de DOO dont certains concernent plus particulièrement les mobilités et le PDU à savoir :

- Déployer les moyens de mobilités pour une proximité connectée et une irrigation régionale qui soient performantes, durables et qui favorisent la transition « post-carbone »,
- Mettre en œuvre un urbanisme de proximité.

### COMPATIBILITE DU PDU AVEC LE SCOT

Le Plan de Déplacement Urbain de la Communauté Urbain s'inscrit dans les objectifs du SCoT. En effet, un panel d'actions permet de répondre, de manière plus ou moins directe, aux 2 objectifs axés sur la mobilité du SCoT :

Objectif du SCoT en matière de mobilité	Principales actions du PDU
<p>Déployer les moyens de mobilités pour une proximité connectée et une irrigation régionale qui soient performantes, durables et qui favorisent la transition « post-carbone »</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Proposer une charte d'aménagement urbain permettant de favoriser les développements des modes alternatifs à l'automobile</li> <li>• Desservir les principaux pôles générateurs de déplacements en transports collectifs</li> <li>• Définir les secteurs à urbaniser en priorité en fonction de la desserte en transport collectif</li> <li>• Maintenir une bonne accessibilité pour les Quartiers Prioritaires</li> <li>• Proposer une alternative à la voiture pour les ménages en précarité énergétique</li> <li>• Maintenir la « Grande Vitesse » pour la desserte de la CUA</li> <li>• Définir le rôle des gares de la CUA</li> <li>• Aménager un réseau de transport collectif urbain de qualité et efficace</li> <li>• L'intermodalité, la clé du succès</li> <li>• Passer progressivement à la fin du « tout auto » : le partage de l'espace</li> <li>• Développer l'usage du vélo au quotidien dans l'ensemble de la CUA par un aménagement continu et sûr du réseau cyclable</li> <li>• Développer une politique de déploiement du stationnement vélo</li> <li>• Aménager un réseau de continuités piétonnes</li> <li>• Hiérarchiser le réseau viaire, en fonction de la mutation du territoire</li> <li>• Redynamiser et développer les parcs de stationnement automobile de rabattement sur les TC</li> <li>• Adapter les dispositions et périmètres de stationnement payant au centre d'Arras</li> <li>• Valoriser les alternatives modales à la roue</li> <li>• Accompagner les entreprises et administrations dans la réalisation de leur plan de mobilité</li> <li>• Faire du secteur Gare – Petite Vitesse un véritable centre de vie</li> <li>• Favoriser les modes de déplacements innovants et moins polluants</li> <li>• Sensibiliser les habitants pour promouvoir les mobilités durables pour agir sur les pratiques</li> </ul>
<p>Mettre en œuvre un urbanisme de proximité</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Recommander la réalisation d'études de déplacements pour toutes les opérations d'aménagement conséquentes</li> <li>• Définir les secteurs à urbaniser en priorité en fonction de la desserte en transport collectif</li> <li>• Prendre en compte la mobilité des seniors</li> <li>• Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de TC pour les PMR</li> <li>• Maintenir une bonne accessibilité pour les Quartiers Prioritaires</li> <li>• Proposer une alternative à la voiture pour les ménages en précarité énergétique</li> </ul>

## LE PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHERE (PPA)

### **OBJECTIFS**

Approuvé le 27 mars 2014, le plan de protection de l'atmosphère (PPA) a la vocation de réduire les pollutions de toutes sortes, dans la durée, de manière à restaurer la qualité de l'air. Il vise en priorité la réduction des particules et des oxydes d'azote.

Le PPA prévoit des réductions des émissions dans tous les secteurs contributeurs sous la forme de 14 mesures réglementaires, 8 mesures d'actions d'accompagnement (formation / information) ainsi que 4 études destinées à améliorer les connaissances.

Actions réglementaires	Type de mesure
Réglementaire 1	Imposer des valeurs limites d'émissions pour toutes les installations fixes de combustion dans les chaufferies collectives ou les installations industrielles
Réglementaire 2	Limiter les émissions de particules dues aux équipements individuels de combustion au bois
Réglementaire 3	Rappeler l'interdiction du brûlage à l'air libre des déchets verts
Réglementaire 4	Rappeler l'interdiction du brûlage des déchets de chantiers
Réglementaire 5	Rendre progressivement obligatoires les Plans de Déplacements Etablissements, Administrations et Etablissements Scolaires
Réglementaire 6	Organiser le covoiturage dans les zones d'activités de plus de 5000 salariés
Réglementaire 7	Réduire de façon permanente la vitesse et mettre en place la régulation dynamique sur plusieurs tronçons sujets à congestion en région Nord – Pas-de-Calais
Réglementaire 8	Définir les attendus relatifs à la qualité de l'air à retrouver dans les documents d'urbanisme
Réglementaire 9	Définir les attendus relatifs à la qualité de l'air à retrouver dans les études d'impact
Réglementaire 10	Améliorer la connaissance des émissions industrielles
Réglementaire 11	Améliorer la surveillance des émissions industrielles
Réglementaire 12	Réduire et sécuriser l'utilisation de produits phytosanitaires – Actions Certiphyto et Ecophyto
Réglementaire 13	Diminuer les émissions en cas de pic de pollution : mise en œuvre de la procédure inter-préfecturale d'information et d'alerte de la population
Réglementaire 14	Inscrire des objectifs de réduction des émissions dans l'air dans les nouveaux plans de déplacements urbains (PDU) / Plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi) et à échéance de la révision pour les PDU/PDUi existants

*Tableaux des mesures réglementaire du PPA*

### **COMPATIBILITE DU PDU AVEC LE PPA**

Le PDU de la Communauté Urbaine d'Arras prend en compte en compte les mesures indiquées dans le Plan de Protection de l'Atmosphérique (PPA). De manière générale, les actions en faveur de la valorisation des modes de déplacements plus durables, tels que les modes doux ou les transports en commun, participeront à répondre à l'objectif de réduction de émissions polluantes. Le PDU inclut ainsi un certain nombre d'action en faveur des mobilités plus durables notamment :

- Proposer une charte d'aménagement urbain permettant de favoriser les développements des modes alternatifs à l'automobile
- Définir les secteurs à urbaniser en priorité en fonction de la desserte en transport collectif
- Proposer une alternative à la voiture pour les ménages en précarité énergétique
- Aménager un réseau de transport collectif urbain de qualité et efficace
- L'intermodalité, la clé du succès

- Passer progressivement à la fin du « tout auto » : le partage de l'espace
- Développer l'usage du vélo au quotidien dans l'ensemble de la CUA par un aménagement continu et sûr du réseau cyclable
- Aménager un réseau de continuités piétonnes
- Redynamiser et développer les parcs de stationnement automobile de rabattement sur les TC
- Valoriser les alternatives modales à la roue
- Favoriser les modes de déplacements innovants et moins polluants
- Sensibiliser les habitants pour promouvoir les mobilités durables pour agir sur les pratiques
- Etc.

## SCHEMA REGIONAL DU CLIMAT, DE L'AIR ET DE L'ENERGIE (SRCAE) DU NORD-PAS-DE-CALAIS

### **OBJECTIFS**

Le SRCAE vise :

- Une réduction de 20% d'ici 2020 des consommations énergétiques finales par rapport à celles constatées en 2005, à production industrielle constante,
- Une réduction de 20% d'ici 2020 des émissions des gaz à effet de serre par rapport à celles constatées en 2005, et une réduction de 75 % d'ici 2050,
- En particulier à réduire les émissions de polluants atmosphériques dont les normes sont régulièrement dépassées, ou approchées : oxyde d'azote (NOx), particules (PM) et ozone (O3),
- Un effort de développement des énergies renouvelables supérieur à l'effort national (multiplication par 3,8 de la part des énergies renouvelables dans les consommations régionales).

Afin de répondre à ces objectifs, le SRCAE décline des orientations par secteur qui sont repris dans le tableau ci-après.

**La Région et l'Etat ont établi un document à l'échelle des EPCI mettant en évidence les orientations particulièrement à enjeux. Sur le territoire de la Communauté Urbaine d'Arras, ce document relève les orientations suivantes :**

- Occupation des sols (orientations AT2, AT3, AT4 et AT5 du SRCAE) : limiter l'étalement urbain, préserver les « puits de carbone » ;
- Transports et déplacements (orientations TV1 – TV2 – TV3 – TV4 et TM1 du SRCAE) : réduire les déplacements automobiles, favoriser les alternatives aux transports routiers ;
- Agriculture (orientation AGRI 1 du SRCAE) : renforcer les actions de formation et de sensibilisation auprès des agriculteurs ;
- Bâtiments (orientations BAT1, BAT2 et BAT 4 du SRCAE) : amélioration des performances du bâti via la réhabilitation du bâti du secteur résidentiel et tertiaire, favoriser l'indépendance aux énergies fossiles ;
- Energie (orientations AT1 – INDUS2 et ENR3 du SRCAE) : développer les réseaux de chaleur, expérimenter la méthanisation ;
- Adaptation aux changements climatiques (orientations ADAPT2 et ADAPT6 du SRCAE) : intégrer les effets du changement climatique dans les révisions de SAGE, sensibiliser sur le phénomène de retrait-gonflement des argiles.

### **Compatibilité du PDU avec le SRCAE**

Le Plan de Déplacement Urbain de la Communauté Urbaine s'inscrit dans les orientations du SRCAE. En effet, de manière plus ou moins directes, les actions fixées par le PDU permettent de répondre aux orientations fixées par le SRCAE.

Thématique	Orientations du SRCAE	Action du PDU
Usages des sols	Favoriser le développement local des réseaux de chaleur et de froid privilégiant les énergies renouvelables et de récupération	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Recommander la réalisation d'études de déplacements pour toutes les opérations d'aménagement conséquentes</li> </ul>

**ANNEXE ENVIRONNEMENTALE - TOME 1 : PRESENTATION DU PROJET, ARTICULATION AVEC LES DOCUMENTS CADRES, ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT ET FIL DE L'EAU**

	<p>Freiner l'étalement urbain, en favorisant l'aménagement de la ville sur elle-même</p> <p>Augmenter quantitativement et qualitativement la surface des espaces boisés et forestiers et pérenniser les surfaces de prairies</p> <p>Densifier les centralités urbaines bien desservies par les transports en commun</p> <p>Faire progresser la mixité fonctionnelle dans le tissu urbain existant et dans les projets</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Desservir les principaux pôles générateurs de déplacements en transports collectifs</li> <li>• Définir les secteurs à urbaniser en priorité en fonction de la desserte en transport collectif</li> <li>• L'intensification de la ville apaisée sur le centre d'Arras</li> </ul>
<b>Transports de voyageurs</b>	<p>Créer les conditions favorables à l'intermodalité et à un développement ambitieux de la marche à pied et de l'usage du vélo</p> <p>Optimiser et développer l'offre de transports en commun et leur usage par le plus grand nombre</p> <p>Encourager l'usage des véhicules les moins émetteurs de gaz à effet de serres et de pollutions atmosphériques</p> <p>Limiter l'usage de la voiture et ses impacts en promouvant de nouvelles pratiques de mobilités</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Desservir les principaux pôles générateurs de déplacements en transports collectifs</li> <li>• Maintenir la « Grande Vitesse » pour la desserte de la CUA</li> <li>• Aménager un réseau de transport collectif urbain de qualité et efficace</li> <li>• L'intermodalité, la clé du succès</li> <li>• Passer progressivement à la fin du « tout auto » : le partage de l'espace</li> <li>• L'intensification de la ville apaisée sur le centre d'Arras</li> <li>• Développer l'usage du vélo au quotidien dans l'ensemble de la CUA par un aménagement continu et sûr du réseau cyclable</li> <li>• Développer une politique de déploiement du stationnement vélo</li> <li>• Inscrire la CUA comme territoire cyclo-touristique</li> <li>• Aménager un réseau de continuités piétonnes</li> <li>• Valoriser les alternatives modales à la roue</li> <li>• Accompagner les entreprises et administrations dans la réalisation de leur plan de mobilité</li> <li>• Favoriser les modes de déplacements innovants et moins polluants</li> <li>• Sensibiliser les habitants pour promouvoir les mobilités durables pour agir sur les pratiques</li> </ul>
<b>Transport de marchandises</b>	<p>Favoriser les alternatives au transport routier, en développant les capacités de multimodalité et les chaînes multimodales sur le territoire régional</p> <p>Poursuivre et diffuser les démarches d'amélioration de l'efficacité énergétique et de sobriété carbone engagées par les transporteurs routiers</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sensibiliser les transporteurs de marchandises</li> </ul> <p><b>Axe 6 Confirmer la mobilité dans son rôle de vecteur de dynamisme économique</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Valoriser les alternatives modales à la roue</li> <li>• Accompagner les entreprises et administrations dans la réalisation de leur plan de mobilité</li> <li>• Accompagner la logistique urbaine via</li> </ul>

**ANNEXE ENVIRONNEMENTALE - TOME 1 : PRESENTATION DU PROJET, ARTICULATION AVEC LES DOCUMENTS CADRES, ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT ET FIL DE L'EAU**

	Favoriser des formes de logistiques urbaines plus efficaces énergétiquement	<p>une réglementation et des aménagements adaptés</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Prendre en compte et faciliter les déplacements agricoles</li> <li>• Faire du secteur Gare – Petite Vitesse un véritable centre de vie</li> </ul>
<b>Bâtiment (résidentiel et tertiaire)</b>	Achever la réhabilitation thermique des logements antérieurs à 1975 d'ici 20 ans	<i>PDU non concerné</i>
	Réhabiliter le parc tertiaire	
	Informier et former les acteurs du bâtiment pour accompagner une mise en œuvre rapide des futures réglementations thermiques sur les logements neufs	
	Favoriser l'indépendance aux énergies fossiles en adoptant des technologies performantes (hors bois)	
	Encourager l'amélioration de la performance et de la qualité des appareils de chauffage au bois et du bois utilisés	
	Diffuser les systèmes de production d'eau chaude sanitaire (ECS) les plus performants : solaires et thermodynamiques	
	Limiter les consommations d'électricité spécifiques par l'amélioration des équipements et l'adoption de comportements de consommations sobres	
	Développer l'usage du bois et des éco-matériaux	
<b>Industriel</b>	Mobiliser les gisements d'efficacité énergétique et amplifier la maîtrise des rejets atmosphériques dans l'industrie	<i>PDU non concerné</i>
	Encourager et accompagner la valorisation des énergies fatales mobilisables	
	Anticiper et accompagner les ruptures technologiques dans le secteur de l'industrie, notamment dans les choix des matières premières	
<b>Agricole</b>	Réduire les apports minéraux azotés en lien avec les évolutions des pratiques agricoles (itinéraires techniques, évolutions technologique et variétales)	<i>PDU non concerné</i>
	Prendre en compte les enjeux de réduction d'émissions de gaz à effet de serre et de particules dans les pratiques agricoles relative à l'élevage	
	Accompagner l'amélioration de l'efficacité énergétique et la maîtrise des rejets polluants des exploitations agricoles	
	Encourager le développement d'une agriculture locale, durable et productive	
<b>Modes de productions et de consommations</b>	Prendre en compte les émissions de GES indirectes dans l'élaboration des PCT et PCET afin d'optimiser leur impact sur les émissions de GES globales et de multiplier les leviers d'actions	<i>PDU non concerné</i>
	Consommer moins : sensibiliser les consommateurs et mettre à leur disposition les moyens nécessaires pour optimiser leurs achats en fonction de la satisfaction de leurs besoins	
	Consommer mieux : sensibiliser les consommateurs et mettre à leur disposition les moyens nécessaires pour favoriser les biens et les services sobres en carbone	
	Favoriser les modes de productions sobres en carbone et à faible empreinte écologique	
<b>Adaptations aux</b>	Améliorer la connaissance sur les effets probables du changement climatique en région Nord-Pas-de-Calais,	<i>PDU non concerné</i>

## ANNEXE ENVIRONNEMENTALE - TOME 1 : PRESENTATION DU PROJET, ARTICULATION AVEC LES DOCUMENTS CADRES, ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT ET FIL DE L'EAU

<b>changements climatiques</b>	notamment sur les débits des cours d'eau, le risque d'inondation continentale, l'érosion côtière, les productions agricoles et forestières et la santé humaine
	Intégrer dans l'exercice de révision des SDAGES et des SAGES l'impact des effets du changement climatique sur l'évolution de la gestion de l'eau et des milieux aquatiques
	Elaborer et mettre en œuvre des stratégies d'aménagement et de gestion foncière adaptées à l'importance du risque de submersion marine et s'appuyant sur des analyses coûts/avantages
	Anticiper les effets du changement climatique et faire évoluer en conséquence les modes de gestion des eaux continentales dans les Wateringues
	Prévenir les phénomènes d'îlots de chaleur urbains dans les projets d'aménagement, notamment en favorisant l'accès de la nature en ville et en s'appuyant sur la mise en œuvre du plan canicule
	Renforcer l'information et la sensibilisation sur le phénomène retrait-gonflement des argiles prenant en compte l'augmentation de l'aléa lié au changement climatique
	Intégrer les effets du changement climatique dans l'évolution des pratiques agricoles
	Mettre en œuvre les principes de gestion durable de la forêt et anticiper les impacts du changement climatique

## PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL (PLUi) GRAND ARRAS

### **OBJECTIFS**

Le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi) Grand Arras a été réalisé en parallèle du Plan de Déplacement Urbain (PDU). Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) du PLUi Grand Arras décline 5 orientations générales :

- Axe 1 : Une économie à haute valeur humaine ajoutée profitable aux habitants du territoire
- Axe 2 : Un cadre de vie privilégié : un environnement naturel et un patrimoine à préserver
- Axe 3 : Une attractivité résidentielle renforcée garante des grands équilibres socio-économique et du positionnement compétitif du territoire au sein de la nouvelle région
- Axe 4 : Un très haut niveau de service à la population facilitation de déplacements et de vie quotidienne
- Axe 5 : Une responsabilité sociétale exigeante, lien social et solidarités au service du bien vivre ensemble

### **COMPATIBILITE DU PDU AVEC LE PLUi**

Le Plan de Déplacement Urbain (PDU) est compatible avec le PLUi Grand Arras. En effet, une articulation a été faite entre les deux documents puisqu'ils ont été réalisés en parallèle. Le PDU a été rédigé en tenant compte des mesures inscrites au PLU. Ainsi l'ensemble des actions, déclinées dans le PDU, répondent aux objectifs du PADD et particulièrement à l'axe 4 qui visent une facilitation des déplacements. C'est par exemple le cas des actions suivantes :

- Recommander la réalisation d'études de déplacements pour toutes les opérations d'aménagement conséquentes (Axe 1 – Action n°2)
- Desservir les principaux pôles générateurs de déplacements en transports collectifs (Axe 1 – Action n°3)
- Définir les secteurs à urbaniser en priorité en fonction de la desserte en transport collectif (Axe 1- Action n°4)
- Prendre en compte la mobilité des seniors (Axe 2- Action n°5)
- Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de TC pour les PMR (Axe 2- Action n°6)
- Maintenir une bonne accessibilité pour les Quartiers Prioritaires (Axe 2- Action n°7)

- Proposer une alternative à la voiture pour les ménages en précarité énergétique (Axe 2- Action n°8)
- Aménager un réseau de transport collectif urbain de qualité et efficace (Axe 3- Action n°11)
- Développer l'usage du vélo au quotidien dans l'ensemble de la CUA par un aménagement continu et sûr du réseau cyclable (Axe 4- Action n°15)
- Aménager un réseau de continuités piétonnes (Axe 4- Action n°18)
- Etc.

## Documents cadres consultés dans le cadre de l'élaboration du PDU

### LE PLAN CLIMAT ENERGIE TERRITORIAL (PCET)

Elaboré pour 5 ans, de 2013 à 2017, le PCET est un projet axé sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre, la réduction de la dépendance énergétique et la limitation de la vulnérabilité climatique en permettant d'adapter les territoires sur les courts, moyens et longs termes. Elaboré en 2012-2013, le PCET de la CUA a constitué une opportunité de zoomer sur son patrimoine et ses compétences, en complément de la démarche territoriale engagée précédemment dans le cadre du Plan Climat Territorial volontaire du Pays d'Artois. Le PCET, a permis d'identifier des enjeux et des actions par commission thématique.

Le Contrat de Transition Écologique (CTE) signé de 11 octobre 2018 vise à concrétiser le plus localement possible les engagements pris par la France dans le cadre de la COP 21.

Le but du CTE est d'entretenir une dynamique forte et continue de coopération, mutualisation et solidarité autour de projets portés localement au service de la transition écologique et du développement durable des collectivités territoriale. Ses objectifs sont les suivants :

- Développer la production d'énergies renouvelables (filière biomasse d'excellence et multiplier par 10 l'utilisation d'énergies renouvelables),
- Promouvoir la mobilité intelligente (interconnexion des modes de déplacement, modes doux, outils numériques),
- L'économie circulaire et engagement sociétal des entreprises,
- Renforcer l'efficacité énergétique,
- Préserver les ressources naturelles et la biodiversité.

### LE PLAN NATIONAL SANTE ENVIRONNEMENT

Le plan national santé environnement pour la période 2015-2019 s'organise autour de 4 axes :

- La prévention générale et collective,
- La prévention individuelle et ciblée,
- La lutte contre les inégalités territoriales de santé,
- Le renforcement de la dynamique en santé-environnement dans les territoires.

Il repose sur quatre principes :

- Agir pour un environnement favorable à la santé pour tous et en priorité pour les individus les plus vulnérables,
- Mettre l'individu et la collectivité au centre du dispositif et intégrer la notion de bien-être (au sens de l'OMS) dans la définition de la santé environnementale,
- Favoriser les actions de prévention en agissant à la source ou en protégeant les populations et en faisant respecter le principe pollueur-payeur,
- Réduire les inégalités environnementales d'exposition.

27 actions ont été prescrites concernant les enjeux sanitaires prioritaires. 53 actions concernant les enjeux de connaissance des expositions, 10 actions pour la santé et l'environnement et 17 actions autour des enjeux d'information et de communication.

La réduction des nuisances sonores est également une des actions prioritaires du plan régional santé-environnement (PRSE) 2011-2014, déclinaison du plan national. Les objectifs de ce plan sont :

- Sensibiliser et aider les collectivités à la mise en œuvre de la cartographie sonore de leur agglomération
- Mettre en place un réseau de compétences et d'expertises régionales « bruit »
- Accompagner les collectivités sur les volets technique et financier de la protection sonore des lieux de vie
- Attirer l'attention des services techniques des collectivités sur la nécessité d'informer les populations sur la protection et la prévention sonore des lieux de vie
- Faire connaître aux collectivités les mesures de prévention du bruit à la suite de l'établissement des points noirs du bruit (PPBE)
- Amplifier les diagnostics « bruit » de logements à leur réception.

## SDAGE ARTOIS-PICARDIE 2016-2021

Adopté le 16 octobre 2015, le SDAGE détermine les objectifs à atteindre, les motifs éventuels de reports de l'objectif de bon état au-delà de 2015, ainsi que les principales actions à engager pendant 5 années. Le SDAGE intervient dans la hiérarchie des textes juridiques à un niveau inférieur aux conventions internationales, aux lois et à leurs décrets d'application. Le SDAGE est construit autour d'orientations et d'objectifs devant permettre la gestion équilibrée et durable de la ressource en eau, et se concrétise par un programme de mesures qui pour chaque masse d'eau détaille les moyens techniques, réglementaires et financiers ainsi que les actions à mettre en œuvre, devant permettre d'atteindre le bon état des masses d'eau.

5 enjeux ont été identifiés dans le SDAGE Artois-Picardie. 34 orientations et 65 dispositions, qui recouvrent des obligations réglementaires ainsi que des recommandations et des incitations diverses, ont été définies pour répondre à ces enjeux.

## SAGE SCARPE AMONT, DE LA SENSÉE ET MARQUE-DEULE

Les SAGE visent en partie à décliner localement les objectifs du SDAGE pour atteindre le bon état des masses d'eau superficielle et souterraine. Il fixe les objectifs à atteindre, afin de répartir l'eau entre les différentes catégories d'acteurs pour limiter les conflits d'usage, identifier et protéger les milieux aquatiques sensibles et de définir des actions de développement et de protection des ressources en eau. Ce document vise ainsi à la recherche d'un équilibre durable entre la protection des milieux aquatiques et la satisfaction des usages.

Le SAGE fixe les objectifs et dispositions de gestion et préservation de l'eau, ainsi que les moyens techniques et financiers à mettre en œuvre :

- Fixer des priorités d'usage de la ressource en eau, des volumes de prélèvement par usage,
- Fixer des règles en vue d'assurer la préservation et la restauration de la qualité de l'eau et des milieux aquatiques,
- Fixer des règles de fonctionnement à des ouvrages hydrauliques de manière à améliorer le transport naturel des sédiments et assurer la continuité écologique.

Ces mesures s'accompagnent de documents cartographiques précis.

Parmi les 15 SAGE du bassin Artois-Picardie, 3 concernent la Communauté urbaine d'Arras :

- Le SAGE Scarpe amont qui concerne l'essentiel du territoire de la Communauté urbaine d'Arras,
- Le SAGE de la Sensée sur la partie sud-est du territoire,
- Le SAGE Marque-Deûle sur la partie nord-est du territoire.

## PLAN DE GESTION DES RISQUES INONDATION (PGRI) DU BASSIN ARTOIS-PICARDIE,

## ARRETE LE 19 NOVEMBRE 2015

Les PGRI sont une transposition de la directive européenne du risque inondation en droit français. Leur élaboration est coordonnée par l'Etat (le préfet coordonnateur de bassin) en association avec les collectivités territoriales, le comité de bassin et les Etablissements Publics Territoriaux de Bassin. Le territoire de la Communauté urbaine d'Arras n'est pas encore couvert par un Etablissement Public Territorial de Bassin.

Le PGRI se fixe pour objectif de :

- Augmenter la sécurité des populations exposées
- Stabiliser à court terme et réduire à moyen terme le coût des dommages
- Raccourcir le délai de retour à la normale.

Le PGRI fixe les objectifs et les dispositions relatifs à la gestion des risques d'inondation à l'échelle du bassin et des territoires identifiés comme Territoire à Risque Inondation (TRI). Certaines dispositions de ce document seront opposables aux documents d'urbanisme via le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT).

Le PGRI définit des mesures permettant la réduction des conséquences des inondations sur l'ensemble du bassin et en particulier sur les Territoires à Risque Inondation (TRI).

Le PGRI se compose :

- D'un diagnostic affiné issu de l'Evaluation Préliminaire des Risques d'Inondation (EPRI) et des stratégies locales
- Des objectifs et des dispositions à l'échelle du bassin et des territoires.

Le PGRI identifie les travaux et mesures relatifs à la gestion des risques d'inondation qui doivent être qualifiés de projet d'intérêt général et fixer les délais de mise en œuvre.

## PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT (PPBE)

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) a été validé le 15/10/2012 dans le département. Il a été défini dans la continuité des cartes stratégiques du bruit pour définir les actions à engager. Les infrastructures concernées par ces dispositions sont les voies routières dont le trafic journalier moyen annuel est supérieur à 5000 véhicules par jour, les lignes ferroviaires interurbaines de plus de 50 trains par jour, les lignes ferroviaires urbaines de plus de 100 trains par jour et les lignes de transport en commun en site propre d'un trafic supérieur à 100 autobus par jour. Ces cartes permettent de classer les infrastructures de transport en définissant les tronçons affectés par le bruit et les niveaux sonores qui y sont associés. Conformément à la réglementation, les points noirs de bruit identifiés devront faire l'objet de mesures de résorption (réduction du bruit à la source par la régulation du trafic et de la vitesse, ou au plus près de la source par des écrans antibruit, merlons et isolation de façades).

## PLAN PREVENTION DES RISQUES INONDATION (PPRI) BASSIN VERSANT

Un Plan de Prévention Risque inondation (PPRI) a été prescrit sur les communes présentant un minimum de 3 arrêtés de catastrophes naturelles. Le PPRI remontée de nappes prescrit le 30 octobre 2001 sur la vallée du Cojeul comprend quatorze communes dont 9 sur le territoire de la CUA : Boiry-Becquerelle, Boisleux-St-Marc, Boisleux-au-Mont, Boyelles, Guemappe, Heninel, Henin sur Cojeul, Monchy le Preux, Saint Martin sur Cojeul.

Ce PPRI a néanmoins été abrogé sur les communes d'Airon Notre Dame, Ardres, Achicourt, Agnez-lès-Duisans, Agny, Aubigny en Artois, Boiry Notre Dame, Dannes, Dainville, Fampoux, Fontaine lès Croisilles, Fresnes lès Montauban, Gouves, Hermaville, Izel lès Esquerchin, Monchy le Preux, Puisieux, Quiery la Motte, Rivière, Savy Berlette, Wailly et Wancourt.

## **LES PLANS DE PREVENTION DES RISQUES TECHNOLOGIQUES (PPRt)**

Le Plan de Prévention des Risques technologiques (PPRt) a pour objet de délimiter les zones exposées aux conséquences des accidents susceptibles de survenir dans les établissements industriels à haut risque. Son principal objectif est la prise en compte du risque industriel dans l'urbanisation existante ou future.

Les PPRt délimitent ainsi un périmètre d'exposition aux risques autour des installations classées à haut risque à l'intérieur duquel différentes zones peuvent être réglementées en fonction des risques.

Pour la gestion de l'urbanisation future, ce zonage délimite :

- Des **zones d'interdiction**, à l'intérieur desquelles les constructions futures et certains usages peuvent être interdits,
- Des **zones de prescriptions**, à l'intérieur desquelles peuvent être imposées des prescriptions techniques de protection applicables sur les constructions futures (neuves ou extensions) et les usages pratiqués dans la zone,
- Des **zones de recommandations**.

Deux PPRt ont été prescrits sur le territoire de la Communauté urbaine d'Arras liés à la présence de deux sites industriels classés SEVESO Seuil Haut sur le territoire :

- La société CECA SA à Feuchy. Elle conçoit, développe et commercialise des spécialités chimiques

Cet établissement impacte les territoires d'Arras, Athies, Bailleul Sir-Berthoult, Fampoux, Feuchy, Gavrelle, Saint-Laurent-Blangy, Saint Nicolas et Tilloy les Mofflaines. Le classement SEVESO s'impose en raison de la présence sur ce site de produits toxiques, liquides, inflammables, aminés, dangereux pour l'environnement. Le PPRt adopté le 15 décembre 2014, a été prescrit sur une superficie de 275,2 ha sur les communes d'Athies, Feuchy, Saint Laurent Blangy et Tilloy-les-Mofflaines. Il prévoit des interdictions, des prescriptions et des recommandations.

- La société PRIMAGAZ à Dainville, située rue Jean Moulin.

Cet établissement concerne les territoires de Dainville et de Wailly. Concernant PRIMAGAZ, un PPRt approuvé le 25 septembre 2017, a été prescrit sur les communes de DAINVILLE et WAILLY. Un Plan Particulier d'Intervention (PPI) a aussi été arrêté sur la zone. En cas d'accident, il peut être déclenché sur les instructions du préfet du département.

# PROFIL ENVIRONNEMENTAL DU TERRITOIRE

Ce chapitre répond à l'obligation fixée au R 122-20-2 du code de l'environnement qui précise la nécessité d'une description de l'état initial de l'environnement sur le territoire concerné, les perspectives de son évolution probable si le plan n'est pas mis en œuvre, les principaux enjeux environnementaux de la zone dans laquelle s'appliquera le plan et les caractéristiques environnementales des zones qui sont susceptibles d'être touchées par la mise en œuvre du plan.

L'analyse de l'état initial de l'environnement expose, de façon synthétique, les sensibilités particulières du territoire. L'évaluation environnementale est axée sur les thématiques majeures sur lesquelles les actions du PDU auront une incidence directe ou importante. Ainsi pour chaque thématique, le diagnostic expose les constats sur le territoire et explicite le lien entre mobilités et environnement.

## Santé humaine / cadre de vie

### PRINCIPAUX CONSTATS

#### CONTEXTE ET DOCUMENTS CADRE

---

- > Plan de gestion des risques inondation (PGRI) du bassin Artois-Picardie, arrêté le 19 novembre 2015
- > Les Plans de Prévention des Risques technologiques (PPRt)
- > Le plan national santé environnement adopté en 2009
- > Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE), validé le 15/10/2012 dans le département
- > Carte de bruits

### NUISANCES LIEES AUX INFRASTRUCTURES PRESENTES SUR LE TERRITOIRE

- Beaucoup d'infrastructures ont été identifiées de catégories 1, 2 ou 3 dans le classement sonore des infrastructures de transport sur le territoire de la CUA, affectant des zones d'habitat : des règles d'isolation acoustique lors de la construction seront à mettre en place pour les nouveaux bâtiments à proximité de ces voies,
- Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE), validé le 15/10/2012 dans le département et des cartes de bruit stratégiques arrêtées le 03 avril 2012,
- Territoire non concerné par un Plan d'Exposition au Bruit,
- Pollution lumineuse fortement marquée dans le Nord Pas-de-Calais du fait de sa densité de population et de son territoire très urbanisé,
- De nombreuses sources d'ondes électromagnétiques sont présentes sur le territoire avec notamment : les lignes aériennes et enterrées d'électricité, les lignes ferroviaires et les antennes de communication.

### RISQUES TECHNOLOGIQUES DU A LA PRESENCE DE SITES INDUSTRIELS

- 14 communes sont concernées par un risque industriel majeur,
- Un établissement classé Seveso seuil bas et 2 seuil haut,
- 2 PPRt sont prescrits sur le territoire de la Communauté urbaine d'Arras, liés à la présence de sites industriels classés SEVESO,

- 12 sites pollués BASOL ou potentiellement pollués ont été recensés sur le territoire, principalement localisés à Arras en lien avec l'activité industrielle présente : 6 sites ont été traités et font l'objet d'une surveillance et/ou restriction d'usage, 4 sites sont identifiés en tant que sites pollués mais sont en cours de d'évaluation ou nécessitent un diagnostic et 2 sites ont été traités et sont libres de toute restriction,
- Plus de 490 sites BASIAS sont répertoriés sur la CUA,
- 78 ICPE industrielles et 3 ICPE agricoles sont présentes sur le territoire,
- Le risque lié aux barrages, principalement dû aux écluses présentes sur la Scarpe, est faible sur le territoire,
- Toutes les communes de la CUA sont concernées par le risque lié aux Transports de Matières Dangereuses (risque de niveau moyen à fort pour les voies routières traversant Arras ainsi que pour certains tronçons de la rocade mais aussi pour les voies ferrées),
- Le territoire est traversé par des canalisations de gaz, des canalisations de transports de produits chimiques (air liquide) mais également par des canalisations servant au chauffage urbain.

### **DES RISQUES NATURELS SUR PLUS D'UN TIERS DU TERRITOIRE**

- Un tiers des communes de l'Arrageois sont concernées par des remontées de nappe seules ou combinées à du ruissellement de surface et/ou des coulées de boue,
- Un PPRi lié aux remontées de nappes (prescrit le 30 octobre 2001) sur la vallée du Cojeul qui comprend 9 communes du territoire,
- 12 communes concernées par un PPR prescrit à la commune,
- Toutes les communes du territoire concernées par un aléa séisme de niveau faible sur le territoire,
- Les niveaux d'aléas liés aux mouvements de terrain sont « à priori faible » pour 35 communes, « à priori moyen » sur 8 communes et « à priori fort » sur 3 communes (Guémappe, Ficheux et Héninel),
- 26 communes sur 46 présentant un aléa fort à très fort concernant l'érosion des sols,
- Nombre très important de cavités souterraines sur la CUA (exploitation de la craie et lignes de défense de la 1<sup>ère</sup> guerre mondiale) : près de 370 cavités souterraines inventoriées sur le territoire de la CUA,
- Très peu de communes concernées par le diagnostic termites dans le Nord Pas-de-Calais.

## SYNTHESE

Tableau de synthèse présentant les atouts, les faiblesses, les opportunités et les menaces présentes sur le territoire concernant les risques et nuisances :

### **ATOUTS à valoriser**

---

- ✓ Risque sismique faible ;
- ✓ Aléa lié au retrait-gonflement des argiles faible pour la majeure partie des communes ;
- ✓ Risque faible de rupture de barrage.

### **FAIBLESSES à résorber**

---

- ✓ Un territoire sensible au risque d'inondation par remontées de nappes ;
- ✓ Beaucoup de communes concernées par un risque d'érosion des sols ;
- ✓ Risque important lié à la présence de nombreuses cavités souterraines ;
- ✓ Des nuisances sonores et des risques (TMD) liées aux infrastructures de transport ;
- ✓ Des installations classées (ICPE, BASOL) dont 2 peuvent néanmoins être réinvesties ;
- ✓ Présence de canalisations souterraines de matières dangereuses traversant le territoire ;
- ✓ Présence de pollution lumineuse ;
- ✓ Présence de risques électromagnétiques ;
- ✓ Risques liés aux engins de guerre.

### **OPPORTUNITES à saisir**

---

- ✓ Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement existant au niveau du département ;
- ✓ Des connaissances sur les risques d'inondation grâce à des études menées sur la communauté urbaine (vallée Sensée-Cojeul, vallée Scarpe Amont) .

### **MENACES à anticiper**

---

- ✓ Des projets d'infrastructures qui risquent de créer de nouvelles zones de nuisances.

## Un territoire face aux risques et aux nuisances

### Des risques inondation présents

-  Aléa remontées de nappes phréatiques (Moyen à très fort)
-  Un Plan de Préventions des Risques Inondation
-  Près d'un tiers des communes concernées par des risques de ruissellement et de coulée de boues

### Des risques de mouvement de terrain

-  Aléa retrait et gonflement des argiles (Moyen à fort)
-  Risque d'effondrement des cavités souterraines
-  Trois quarts des communes concernées par un risque d'érosion des sols

### Des risques industriels

-  Plans de prévention des risques technologiques (PPRT)
- Site SEVESO
  -  Seuil haut
  -  Seuil bas
-  Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE)

### Des transports de matières dangereuses

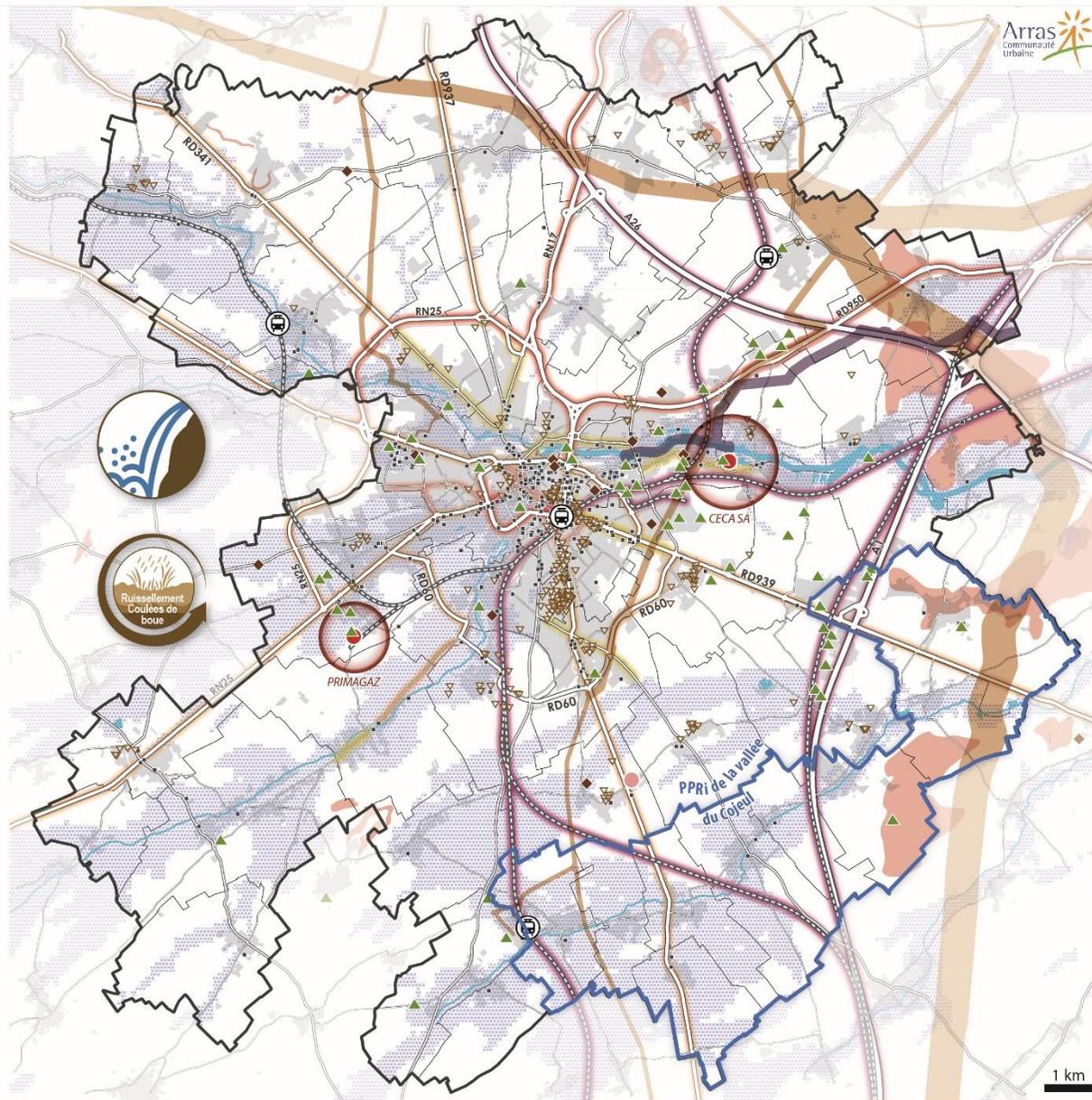
-  Axe routier
-  Ligne sncf
-  Gazoduc
-  Hydrogénéoduc

### Des pollutions des sols concentrées

-  Avérées (BASOL)
-  Potentielles ou passées (BASIAS)

### Des nuisances sonores présentes sur le territoire

- Voies Classées :
-  Catégorie 1
  -  Catégorie 2
  -  Catégorie 3
  -  Catégorie 4



## PERSPECTIVES FIL DE L'EAU

*L'objectif de cette partie est d'évaluer les perspectives d'évolution environnementale probables si le Plan de Déplacements Urbains n'était pas élaboré :*

- Les nuisances sonores seront amplifiées avec l'accroissement des transports routiers liés au développement de la CUA,
- Un risque lié au transport de matières dangereuses, notamment par voie routière qui perdure,
- Les risques technologiques n'évolueront pas sur le territoire,
- Les documents d'urbanisme tendent à limiter l'exposition aux risques,
- Les risques naturels et technologiques seront comme aujourd'hui bien encadrés.

## ENJEUX HIERARCHISES

Les enjeux liés au PDU sont les suivants :

- Améliorer la prise en compte des risques naturels présents sur le territoire dans le cadre des aménagements liés au PDU afin de limiter la vulnérabilité du territoire, notamment sur les infrastructures,
- Prendre en compte les risques technologiques dans l'aménagement de nouvelles infrastructures sur le territoire,
- Poursuivre les objectifs d'atténuation des nuisances sonores dans les cadres des PPBE (Etat, CUA),
- Limiter l'imperméabilisation et favoriser des aménagements intégrant une gestion des eaux pluviales (bassins de rétention, chaussées réservoirs) dans les projets liés au PDU,
- Anticiper les risques de transports de matières dangereuses.

# Air / Climat / Energie

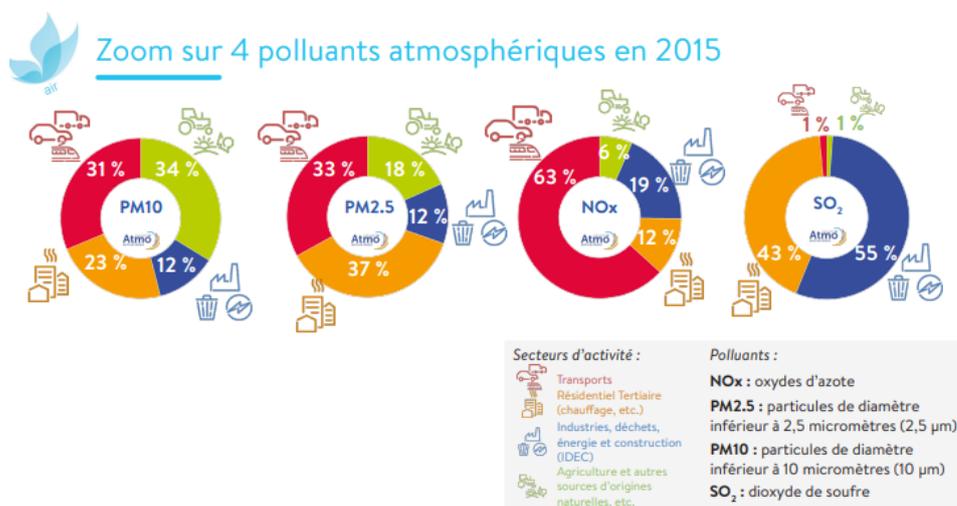
## PRINCIPAUX CONSTATS

### CONTEXTE ET DOCUMENTS CADRE

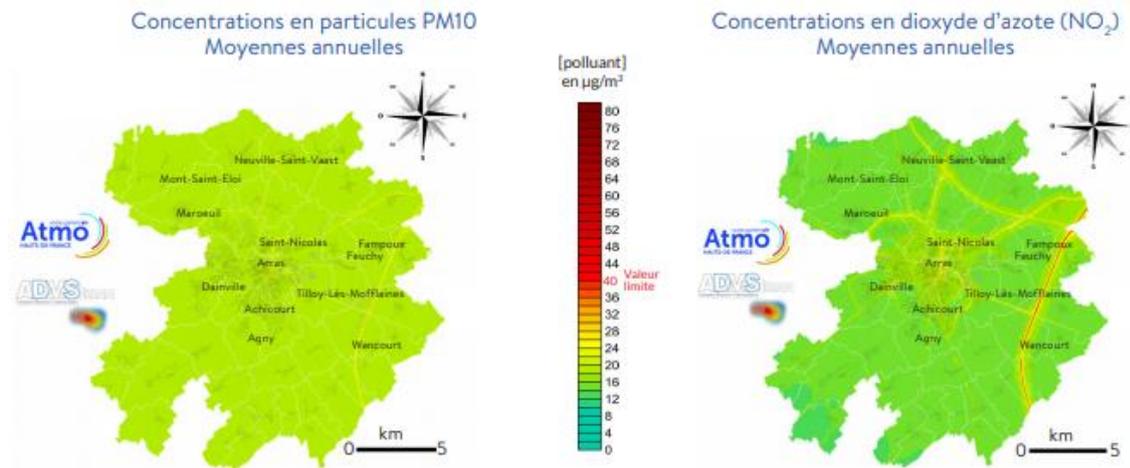
- > Le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie (SRCAE) du Nord-Pas-de-Calais, approuvé le 20 novembre 2012
- > Le plan de protection de l'atmosphère (PPA), approuvé le 27 mars 2014
- > Plan Climat Territorial (PCT) du pays d'Artois
- > Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire (SRADDT)
- > Le Plan Climat Energie Territorial (PCET) élaboré pour 5 ans, de 2013 à 2017, en cours de révision
- > Le Contrat de Transition Ecologique (CTE) signée le 11 octobre 2018

### UNE QUALITE DE L'AIR DETERIOREE PAR LA PRESENCE D'INDUSTRIES

- Les niveaux d'ozone et de particules très fines (PM2,5) sont assez stables depuis 2000 et la tendance est à la baisse pour les autres polluants sur la région,
- Pour les particules fines (PM10), les concentrations sont relativement stables jusqu'en 2006 et diminuent dès 2007 pour la région,
- Les valeurs réglementaires sont régulièrement dépassées pour l'ozone et les poussières en suspension (PM10 et PM2,5) sur la région,
- Concernant les oxydes d'azote, les valeurs sont proches de la valeur limite qui nécessite une vigilance,
- Les concentrations moyennes annuelles du dioxyde de soufre, du monoxyde de carbone et du benzo(a)pyrène sont faibles sur la CUA,
- Pour la CUA, la contribution du secteur de l'IDEC (secteur de l'industrie, des déchets, de la transformation de l'énergie et de la construction) est quatre fois moins importante que la moyenne régionale pour les oxydes d'azote et les contributions du résidentiel-tertiaire et de l'agriculture-sylviculture sont équivalentes en local et en régional,
- La répartition sectorielle des émissions des Composés Organiques Volatils Non Méthaniques (COV NM) sur la Communauté urbaine d'Arras est assez semblable à celle de la région,
- Le secteur des transports routiers est le contributeur majoritaire sur la CUA et la part de ce secteur dans les émissions de polluants atmosphériques est plus importante dans la Communauté urbaine d'Arras en comparaison à la région.



Source : Atmo Inventaire\_HDF\_A2015\_M2017\_V2



### DES REJETS DE GAZ A EFFET DE SERRE IMPORTANT SUR LE TERRITOIRE

- Le Nord-Pas de Calais fait partie des régions françaises les plus consommatrices en énergie, directement après l'Île-de-France et Rhône-Alpes, du fait de son caractère industriel fort. L'industrie est le premier consommateur avec 47% du bilan global de l'année,
- Les émissions de la CUA en 2014 sont estimées 937 000 tonnes équivalent CO<sub>2</sub>, soit 1,2% des émissions totales régionales pour 2,33 % de la population, (en 2010, les émissions étaient estimées à 759 593 tonnes équivalent CO<sub>2</sub> soit 1% des émissions régionales),
- Les émissions issues des transports sont importantes en raison de l'attractivité économique d'Arras, des axes routiers particulièrement développés, de l'importance du secteur logistique et de la densité de population,
- Le second secteur émissif est le secteur du résidentiel tertiaire,
- Les émissions dues à l'agriculture sont non négligeables le territoire de la CUA.

### PRODUCTION D'ÉNERGIES RENOUVELABLES ENCORE TRÈS FAIBLE

- La production d'énergie renouvelable sur le territoire est estimée à 62 GWh soit 9,38% de la consommation électrique du territoire (estimée à 27 GWh en 2009 soit 3,5%),
- Les principales énergies renouvelables sont le bois suivi de l'éolien (ayant un fort développement ces dernières années), puis de la valorisation électrique de la biomasse, la géothermie et les énergies solaires,
- La région du Nord Pas de Calais comptait plus de 300 éoliennes pour seulement environ 15 dans la CUA en 2017,
- La CUA composée des 46 communes compte près de 280 installations solaires photovoltaïques
- Le schéma régional éolien du Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Énergie (SRCAE) identifie 21 communes sur les 46 composant la CUA comme « favorables au développement de l'énergie éolienne »,
- Les réseaux de chaleur constituent la seule source de distribution d'énergie non renouvelable du territoire.

## SYNTHESE

Tableau de synthèse présentant les atouts, les faiblesses, les opportunités et les menaces présentes sur le territoire concernant la problématique de l'air, du climat et de l'énergie :

### **ATOUTS à valoriser**

- 
- ✓ Une bonne qualité de l'air globalement avec néanmoins une sensibilité du territoire aux particules fines, à l'ozone et au dioxyde d'azote,
  - ✓ L'énergie éolienne limitée mais à fort potentiel (de nombreuses communes identifiées comme favorables au développement de l'éolien),
  - ✓ Un potentiel géothermique intéressant (moyen à fort).

### **FAIBLESSES à résorber**

- 
- ✓ Des émissions de GES liées aux transports, de l'industrie, au secteur résidentiel et tertiaire et à l'agriculture,
  - ✓ Le territoire compte peu de puits de carbone (boisements, prairies, zones humides...) susceptibles de capter les gaz à effet de serre.

### **OPPORTUNITES à saisir**

- 
- ✓ Un PCT (Artois) et un PCET (CUA) qui dotent le territoire d'un cadre d'action de lutte contre le changement climatique,
  - ✓ Une forte présence d'industries agro-alimentaires représentant un potentiel de valorisation par méthanisation,
  - ✓ Un projet d'extension du réseau de chaleur vers la Citadelle et la préfecture (projet de chaufferie biomasse),
  - ✓ Un système de récupération de la chaleur des eaux usées (Aqaréna) qui pourrait être étendue,
  - ✓ Un potentiel solaire à exploiter ;
  - ✓ Mise en place d'un contrat de transition écologique sur la communauté urbaine.

### **MENACES à anticiper**

- 
- ✓ Des contraintes potentielles susceptibles de stopper le développement de l'éolien sont présentes : espace sensible du point de vue paysager (vallée du Cojeul),
  - ✓ Absence de prise en compte ou d'anticipation des impacts du changement climatique dans les projets en cours de réalisation,
  - ✓ Méconnaissance des équipements déjà installés et des potentiels géothermiques, solaires...

## Une volonté d'initiatives en faveur d'énergies renouvelables et de la qualité de l'air

Des consommations énergétiques et des émissions de polluants dominées par les transports

-  Des axes routiers importants
-  Des composantes rurales participant au rejet de polluants dans l'atmosphère

Une volonté dans la réduction des émissions et dans la maîtrise des énergies

-  Station de mesure urbaine
-  CTE, PCAET et PCET sur le territoire
- Des alternatives à l'utilisation de la voiture individuelle
  -  Aire de covoiturage à densifier
  -  Piste cyclable
  -  Transport en commun

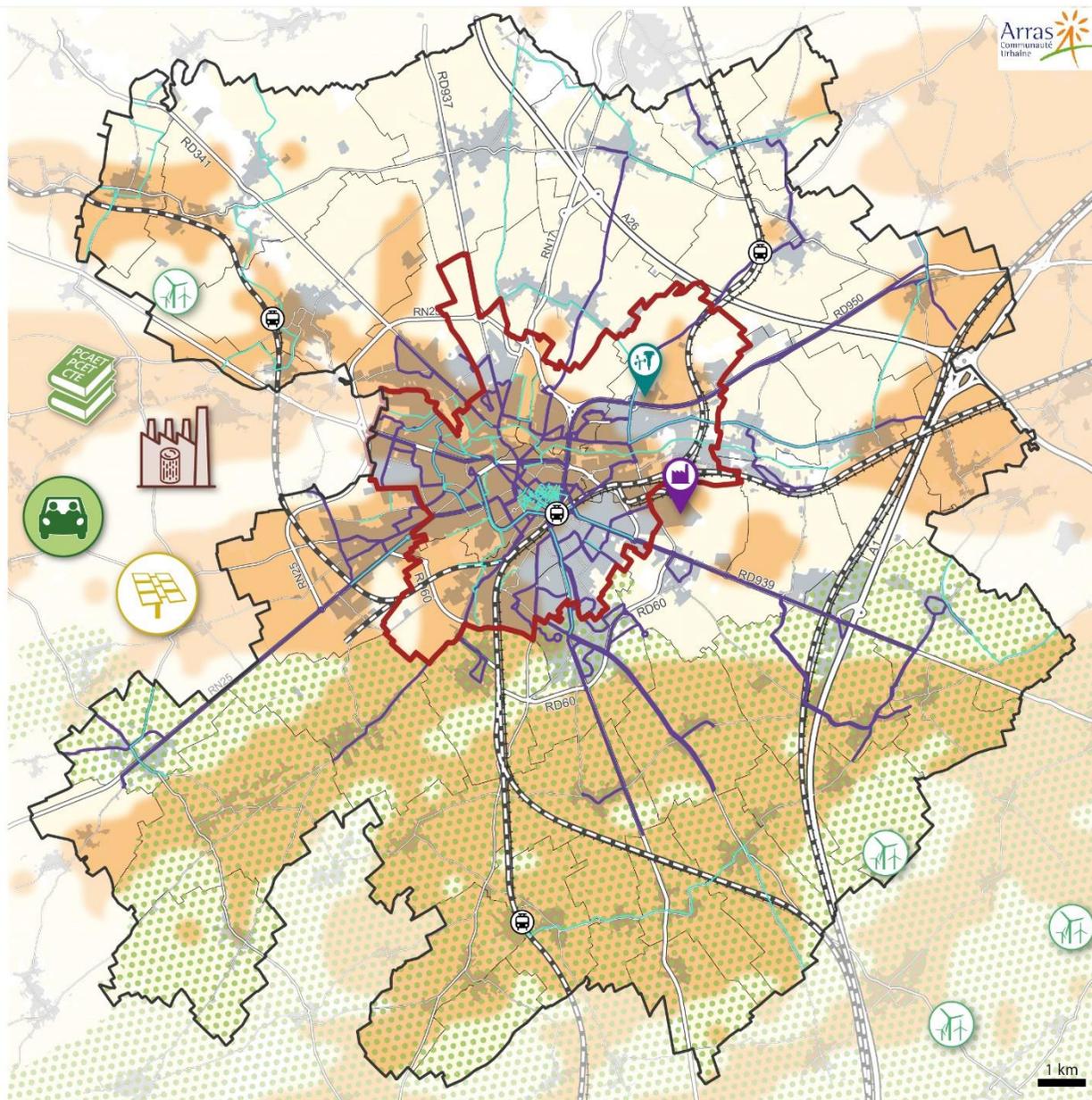
Le développement des énergies renouvelables

L'énergie éolienne

-  Des parcs déjà présents
-  Des communes au potentiel favorable vis-à-vis de l'implantation d'éoliennes (SRE)
-  Présence de chaufferies bois
-  Des réseaux de chaleur
-  Un potentiel solaire à développer
-  Un potentiel géothermique
-  Des installations de méthanisation à densifier

**even**  
CONSEIL

Sources : IGN, Géothermie-Perspective, Carmen  
Date : Juin 2018



## PERSPECTIVES FIL DE L'EAU

*L'objectif de cette partie est d'évaluer les perspectives d'évolution environnementale probables si le Plan de Déplacements Urbains n'était pas élaboré :*

- Les rejets d'émissions de polluants atmosphériques évolueront dans la continuité d'aujourd'hui,
- Le secteur routier sera toujours le producteur principal d'émissions de GES,
- La consommation augmentera proportionnellement avec l'industrie et l'agriculture et liés à l'augmentation de la population,
- Des pratiques de mobilité conduisant à des émissions de GES grandissantes,
- Des incidences plus importantes sur la santé des populations locales avec une possible augmentation du taux de mortalité et des maladies associées à la qualité de l'air,
- Les productions d'ENR continueront à augmenter sur le territoire mais néanmoins de manière faible.

## ENJEUX HIERARCHISES

Les enjeux liés au PDU sont les suivants :

- Proposer une offre complémentaire à la voiture individuelle dans les zones identifiées comme les plus précaires (transports en communs, covoiturage, faciliter les modes doux),
- Réduire les besoins en déplacements en contenant la périurbanisation et limiter le développement de l'urbanisation sur les zones où l'usage des transports en commun est rendu difficile,
- Densifier le long des axes de transports existants et dans les zones déjà urbanisées,
- Réduire les pollutions émises par les secteurs des transports (Modes actifs, TC, PDE, PDU, limitation de la vitesse, ...)
- Sensibiliser la population notamment en cas de pics de pollution.

# Consommation d'espace et Trame Verte et Bleue

## PRINCIPAUX CONSTATS

### CONTEXTE ET DOCUMENTS CADRE

- > Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) du Nord-Pas-de-Calais, arrêté par le 16 juillet 2014,
- > Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalités des Territoires (SRADDET)

### UNE CONSOMMATION D'ESPACES IMPORTANTE SUR LA DERNIERE DECEENIE

- La fragmentation des milieux naturels constitue une des grandes causes de fragilisation de la biodiversité,
- La consommation des espaces agricoles et forestiers se poursuit avec plus de 525 ha consommés entre 1998 et 2009,
- Les terres cultivées ont diminué de 400 ha entre 1998 et 2009,
- Les prairies ont perdu près de 160 ha durant la même période,
- On observe néanmoins une poursuite de l'extension des surfaces boisées depuis deux décennies, qui répond à une demande sociale de plus en plus forte d'accès à des espaces naturels de proximité, avec une augmentation de 34 ha entre 1998 et 2009,
- La pression des infrastructures est très importante du fait que le territoire est à la croisée des chemins tant géographiquement qu'historiquement,
- Les quarts nord-est et sud-est du territoire souffrent d'une fragmentation importante due aux infrastructures de transport ; Les quarts nord-ouest et sud-ouest du territoire sont beaucoup moins impactés par ce type d'infrastructures de transport,
- On observe un abandon progressif de l'élevage au profit de cultures céréalières ou industrielles, qui conduisent à la déstructuration, la banalisation voire la disparition des paysages et des haies,

### UNE TRAME VERTE ET BLEUE A PLUSIEURS COMPOSANTES

- Douze espèces floristiques « remarquables » ont été repérées à ce jour sur le territoire communautaire et 19 espèces faunistiques remarquables,
- Sept espèces envahissantes sont présentes sur le territoire de la CUA,
- Présence d'un maillage de trame bleue (cœur de nature et corridor de la trame bleue) :
  - o Territoire traversé par trois cours d'eau principaux
  - o Milieux aquatiques et humides correspondant essentiellement à des rivières, aux plans d'eau et zones humides qui leur sont associés (mares, résurgences, étangs...), ainsi qu'à des mares de pâture,
  - o Qualité des cours d'eau relativement médiocre,
  - o Milieux aquatiques et humides accueillant une part importante de la biodiversité du territoire et constituent l'épine dorsale de la trame verte et bleue
- Présence de cœur de nature dans la trame verte principalement composé de boisements :
  - o Très faible surface de boisements, dont la qualité écologique est variable. En 2009, les espaces boisés couvraient environ 915 ha soit 3,5% de la superficie du territoire,
  - o La surface boisée a progressé de 20% depuis les années 70,
  - o Les principaux massifs boisés se situent dans la partie nord-ouest du territoire,
  - o Le territoire compte quatre forêts publiques représentant un peu plus de 230 ha,
  - o Près de 3 150 linéaires de haies représentant environ 309 650 mètres linéaires présents sur le territoire de la CUA,
- Des espaces relais de nature en ville sont présents sur la CUA : environ une quarantaine de parcs et jardins sur Arras et la première couronne,

- Présence de milieux prairiaux sur le territoire avec des parcelles enherbées, pâturées ou fauchées, réparties principalement dans les vallées et les secteurs plus humides et ponctuellement autour des villages dans les zones bocagères,
- Des zones protégées sont présentes sur le territoire :
  - o 4 ZNIEFF de type 1 sont recensées sur le territoire de la Communauté urbaine d'Arras (Marais de Wancourt-Guémappe ; La Haute Vallée de la Scarpe entre Frévin-Capelle et Anzin-Saint-Aubin, le bois de Maroeuil et la Vallée du Gy an aval de Gouves ; Forêt domaniale de Vimy, coteau boisé de Farbus et Bois de l'Abîme ; Marais de Biache-Saint-Vaast à Saint-Laurent-Blangy)
  - o 2 ZNIEFF de type 2 sont recensées sur le territoire de la Communauté urbaine d'Arras (Le complexe écologique de la Vallée de la Sensée ; La vallée de la Scarpe entre Arras et Vitry-en-Artois)
  - o Cinq zones délimitées au titre des Espaces Naturels Sensibles (ENS), représentant une surface d'environ 179 ha, dont 82,8 ha sont propriété départementale,
  - o Zones à Dominante Humide représentant environ 691ha,
  - o 213 boisements représentant 672,9 ha classés en tant qu'EBC à protéger sur le territoire communautaire et 4 134 mètres linéaires d'EBC à protéger.

## SYNTHESE

Tableau de synthèse présentant les atouts, les faiblesses, les opportunités et les menaces présentes sur le territoire concernant les risques et nuisances :

### **ATOUTS à valoriser**

- 
- ✓ Des actions engagées par la CUA pour préserver et restaurer la Trame Verte et Bleue (plan boisements en cours, actions de reconstitution du maillage bois, actions de restauration de sites humides) ;
  - ✓ Présence d'espaces remarquables qui témoignent d'un intérêt écologique ;
  - ✓ Des espèces remarquables faunistiques et floristiques observées localement ;
  - ✓ Des itinéraires doux et des circuits de randonnées support de continuités naturelles.

### **FAIBLESSES à résorber**

- 
- ✓ De nombreuses fragmentations du réseau écologique liées aux infrastructures de transport, à une agriculture intensive et à l'urbanisation ;
  - ✓ Des pressions sur les zones humides et sur les ceintures bocagères ;
  - ✓ Des espaces de cultures intensives occupant une large partie du territoire : appauvrissement de la biodiversité (espaces de mono-culture, emploi de nombreux intrants...), régression des réseaux de haies et retournement des prairies et des pâturages ;
  - ✓ Des espèces invasives relevées en plusieurs endroits ;
  - ✓ Faiblesse des surfaces d'espaces boisés, bien que ceux-ci augmentent leur superficie régulièrement.

### **OPPORTUNITES à saisir**

- 
- ✓ Préserver les espaces agricoles de l'urbanisation et développer des espaces d'interfaces ;
  - ✓ Des potentialités importantes d'un développement de la biodiversité avec 70% du territoire non artificialisé et des sites de restauration écologique.

### **MENACES à anticiper**

- 
- ✓ Arrageois non reconnu à l'échelle régionale comme globalement un espace majeur du point de vue écologique ;
  - ✓ Faiblesse des protections strictes des milieux naturels.

## Préserver la biodiversité sur le territoire

### Les éléments de la trame verte et bleue

-  Espace boisé
-  Espace de transition autour des espaces boisés
-  Zone humide
-  Les espaces naturels urbains à préserver
-  Les corridors écologiques

### Les obstacles ou points de conflit avec la TVB

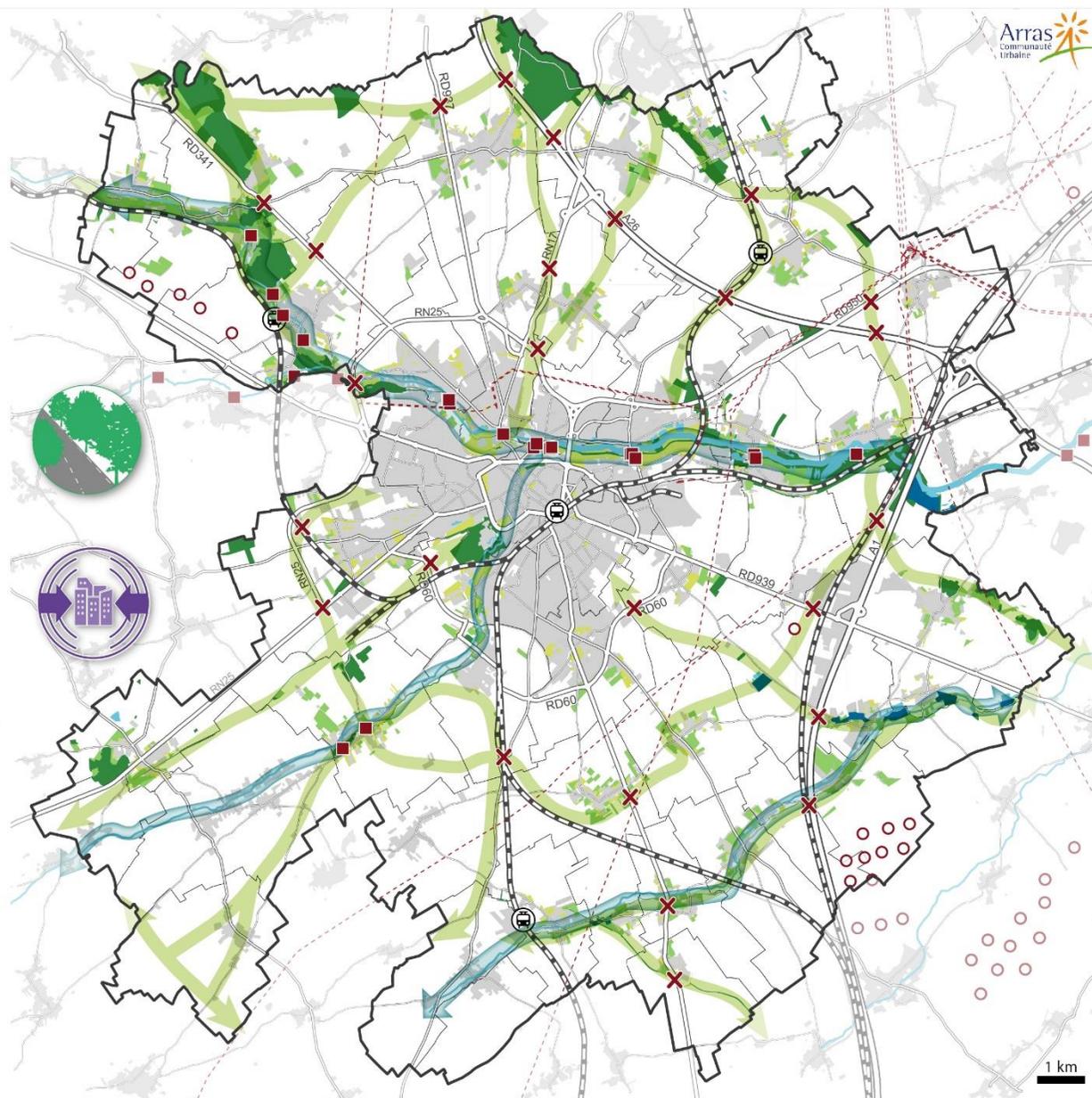
-  Obstacle à l'écoulement
-  Point de rupture des continuités écologiques
-  Eolienne réalisée
-  Ligne électrique

### Les éléments fragmentants

-  Les zones urbanisées
-  Les infrastructures routières
-  Les infrastructures ferroviaires

### La réduction de l'impact de l'urbanisation

-  Contenir l'urbanisation
-  Veiller à une prise en compte du réseau écologique dans les projets d'aménagements



## PERSPECTIVES FIL DE L'EAU

*L'objectif de cette partie est d'évaluer les perspectives d'évolution environnementale probables si le Plan de Déplacements Urbains n'était pas élaboré.*

- Une augmentation des infrastructures de transports fragmentant les éléments de trame verte et bleue présents,
- Augmentation de l'emprise des villes et accroissement de la consommation de l'espace au détriment des espaces agricoles et naturels,
- Augmentation des espaces de cultures intensives impliquant une monoculture et la régression des réseaux de haies qui appauvrissent la biodiversité.

## ENJEUX HIERARCHISES

Les enjeux liés au PDU sont les suivants :

- Choisir préférentiellement des aménagements de voiries ou de parkings économes en espaces,
- Eviter, réduire et en dernier recours compenser les impacts des projets d'aménagement et d'infrastructure sur les réservoirs de biodiversité et les continuités identifiées dans la TVB,
- Assurer une cohérence entre armature territoriale et desserte en transport en commun performants,
- Permettre une association entre les coulées vertes et le réseau des modes doux.

# Gestion de l'eau

## PRINCIPAUX CONSTATS

### CONTEXTE ET DOCUMENTS CADRE

---

- > SDAGE Artois-Picardie 2016-2021 adopté le 16 octobre 2015,
- > SAGE Scarpe amont, de la Sensée et Marque-Deûle.

### UNE QUALITE DU RESEAU HYDROGRAPHIQUE MEDIOCRE

- 3 SAGE concernent la Communauté urbaine d'Arras :
  - o SAGE Scarpe amont pour l'essentiel du territoire de la CUA,
  - o SAGE de la Sensée sur la partie sud-est du territoire,
  - o SAGE Marque-Deûle sur la partie nord-est du territoire,
- La CUA est concernée par 2 masses d'eau superficielles identifiées à la Directive européenne Cadre sur l'Eau :
  - o La Scarpe rivière qui est une masse d'eau naturelle,
  - o La Scarpe canalisée amont qui est une masse d'eau fortement modifiée,
- 4 stations faisant partie du réseau de surveillance sont situées sur la CUA :
  - o Les stations d'Acq, d'Agny et de Sainte Catherine pour la Scarpe rivière,
  - o La station de Fampoux pour la Scarpe canalisée,
  - o Une station située plus en aval sur la commune de Brebières sert également à suivre l'état de la Scarpe canalisée amont,
- A l'exception du captage de Beaumetz-les Loges situé le plus à l'ouest, tous les captages d'eau sont situés dans les fuseaux de la trame verte et bleue,
- Sur les 15 captages présents sur la CUA, 10 sont concernés par des périmètres de protection des captages,
- Situation de l'état écologique évoluant entre 2006 et 2011 :
  - o Etat écologique passé de médiocre à mauvais sur la station d'Acq,
  - o Etat écologique passé de moyen à bon sur la station d'Agny,
  - o Etat écologique resté moyen sur cette période sur la station de Sainte Catherine les Arras,
- L'état chimique de la **Scarpe rivière** est classé comme mauvais et l'**état écologique** classé globalement comme **moyen** en raison de la présence d'azote, de phosphore et de matières organiques,
- L'état chimique de la **Scarpe canalisée amont** est classé comme mauvais et son potentiel écologique comme mauvais du fait notamment de la présence de phosphore et d'azote,
- L'état chimique de la **Sensée amont** est classé comme mauvais en raison de la présence d'hydrocarbures aromatiques polycycliques et son état écologique classé comme bon,
- L'imperméabilisation progressive des zones rurales et urbaines impacte également la qualité des eaux avec la présence d'hydrocarbures aromatiques polycycliques.

### UNE RESSOURCE EN EAU FACILEMENT UTILISABLE

- La nappe de la craie est située à une profondeur de 50 à 60 mètres,
- La facilité d'accès de la nappe et sa faible profondeur permettent le développement des prélèvements, principalement pour l'alimentation en eau potable,
- La vulnérabilité de la nappe est non uniforme sur l'ensemble du territoire de la CUA : forte vulnérabilité à Arras, Boyelles ou encore Gavrelle et faible vulnérabilité à Guemappe,
- Sur le territoire de la CUA l'eau de nappe est d'une manière générale concernée par des pollutions de type Nitrates, Phytosanitaires et Perchlorates.

### **L'EXPLOITATION DE LA RESSOURCE EN EAU SUBVENANT AUX BESOINS**

- La CUA produit annuellement environ 6 millions de mètre cubes au droit de ses captages,
- Cette production permet de subvenir en partie aux besoins de la CUA mais également de communes en dehors de la CUA, mais la CUA importe également de l'eau (à hauteur de 180 301 m<sup>3</sup> en 2013),
- La tendance générale des prélèvements totaux est à la baisse sur la CUA,
- Le plan d'économie d'eau visant à réduire les pertes mais également sensibiliser la population pour diminuer la consommation d'eau et par conséquent les prélèvements d'eau, est en cours.

### **LES RESEAUX DE QUALITE**

- Longueur totale du réseau d'eau potable de 918 km dont 632 km de canalisations et 285 km de branchements,
- Les normes sur la qualité de l'eau potable sont globalement respectées. Les dépassements des normes restent très exceptionnels et les situations chroniques sont traitées.

### **UNE GESTION DES EAUX PLUVIALES SUR LE TERRITOIRE**

- Politique d'infiltration à la parcelle présent sur le territoire,
- Pour les exutoires de parcs de stationnement : mise en place de dispositifs particuliers de prétraitement des eaux pluviales, tels que dessableurs et déshuileurs, en domaine privé et à la charge de l'utilisateur.

### **L'ASSAINISSEMENT ASSURE AU SEIN DU TERRITOIRE**

- 19 stations de traitement des eaux usées (comprenant des stations de traitement de type aération prolongée à boues activées ou mini-stations traitant les rejets de lotissements uniquement),
- Sous-produits et boues des différentes stations de traitement des eaux usées acheminés vers la station de Saint-Laurent-Blangy pour traitement,
- Communes équipées en assainissement collectif sur la majorité du territoire de la CUA, les communes rurales qui bordent la Scarpe rivière et ses affluents sont en assainissement non collectif ou mixte.

## SYNTHESE

Tableau de synthèse présentant les atouts, les faiblesses, les opportunités et les menaces présentes sur le territoire concernant les risques et nuisances :

### **ATOUTS à valoriser**

- ✓ Des conditions favorables à une bonne recharge des nappes souterraines permettant de préserver quantitativement la ressource et de garantir la pérennisation de l'alimentation en eau potable du territoire ;
- ✓ Un programme de sécurisation de la ressource (diversification, recherche de nouvelles sources) pour pallier la fermeture des captages de Méaulens ;
- ✓ Une consommation d'eau potable par usager globalement en baisse,
- ✓ Un taux de rendement des réseaux de distribution très satisfaisant (90%) qui permet de réduire les pressions sur la ressource ;
- ✓ Des débits de fuite très contraignants qui participent à la maîtrise du ruissellement et au bon fonctionnement de l'assainissement collectif ;
- ✓ Des aménagements existants et projetés (bassins d'eaux pluviales...) participant à une bonne gestion des eaux pluviales et à la réduction du risque d'inondations pluviales ;

### **OPPORTUNITES à saisir**

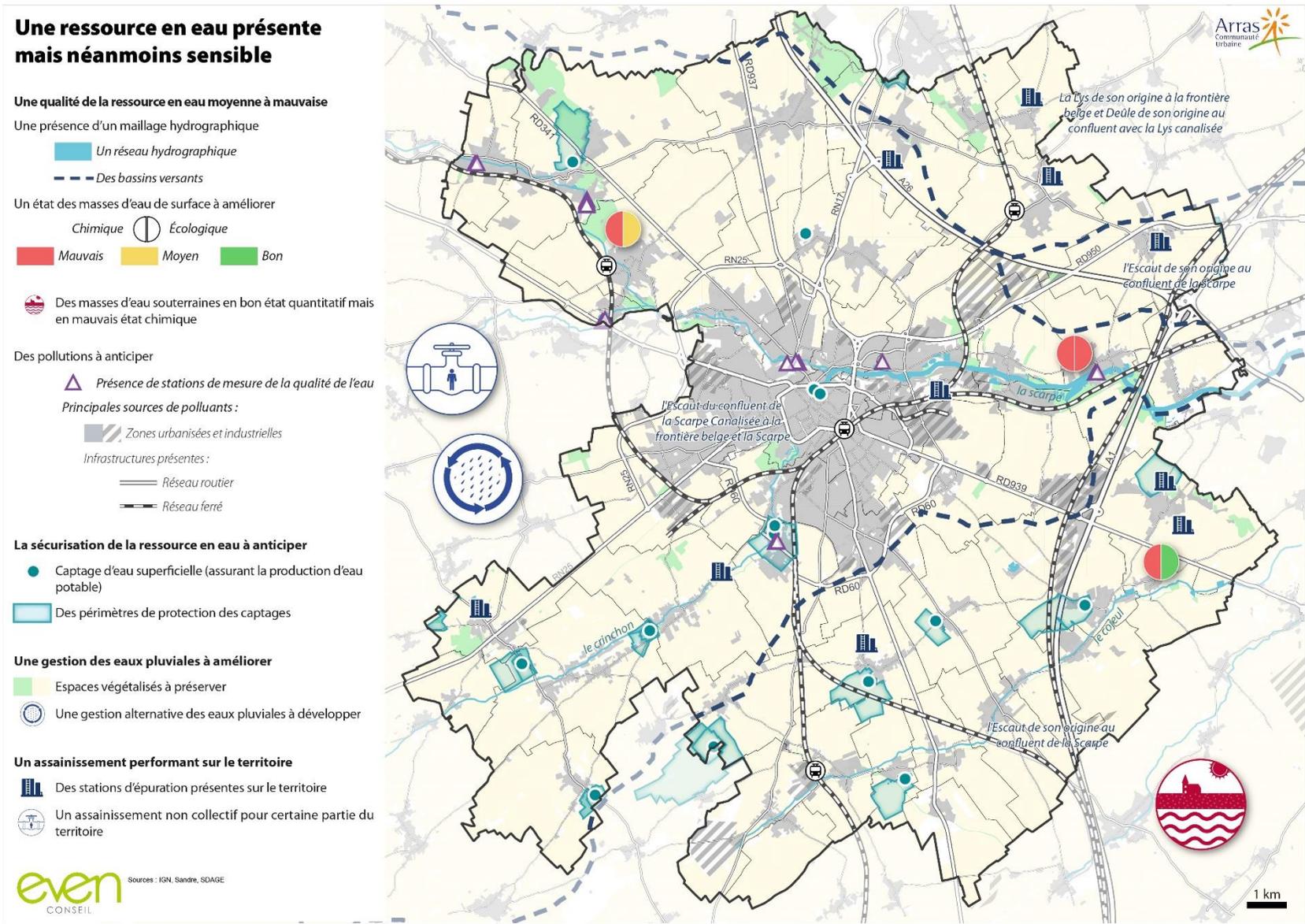
- ✓ Un règlement d'assainissement qui favorise les techniques alternatives et le traitement des eaux pluviales, et garantit de bonnes conditions d'assainissement individuel (via le SPANC) et collectif,
- ✓ Un territoire entièrement couvert par des SAGE.

### **FAIBLESSES à résorber**

- ✓ Une importante anthropisation du réseau hydrographique ;
- ✓ Une hydromorphologie des cours d'eau fortement modifiée ;
- ✓ Une qualité de l'eau des rivières globalement médiocre, voire mauvaise concernant l'état chimique ;
- ✓ Une importante partie de la ressource en eau non protégée par un périmètre de protection de captage, ni par une aire d'alimentation de captage ;
- ✓ Une grande partie de la population et du territoire alimentée par une seule source d'eau potable et peu d'interconnexions des réseaux permettant de pallier à des problématiques d'alimentation en eau ;
- ✓ Des aquifères très sensibles aux pollutions puisque formés dans un substrat calcaire ;
- ✓ Des nappes souterraines libres qui peuvent provoquer des inondations par remontées de nappes.

### **MENACES à anticiper**

- ✓ Une eau distribuée qui ne répond pas toujours aux objectifs de qualité (nitrates, phytosanitaires, perchlorates).



## PERSPECTIVES FIL DE L'EAU

*L'objectif de cette partie est d'évaluer les perspectives d'évolution environnementale probables si le Plan de Déplacements Urbains n'était pas élaboré.*

- Une pression supplémentaire sur les milieux aquatiques du fait de l'intensification du trafic sur les infrastructures routières existantes,
- Un espace urbanisé croissant et pouvant augmenter le risque de pollutions,
- Une situation écologique et chimique des cours d'eau en baisse,
- Une nappe pouvant être concernée par des pollutions accrues,
- Des projets qui vont engendrer des pressions supplémentaires sur la ressource en eau.

## ENJEUX HIERARCHISES

Les enjeux liés au PDU sont les suivants :

- Préserver les zones humides et cours d'eau, continuités majeures lors de nouveaux aménagements liés au PDU,
- Poursuivre la protection des captages et la sécurisation de l'alimentation en eau potable lors d'aménagements du territoire,
- Garantir la bonne prise en charge des eaux pluviales aux abords des infrastructures et assurer leur traitement pour réduire autant que possible les pollutions,
- Développer une gestion des eaux pluviales adéquate réduisant les pollutions des milieux aquatiques et inondations dans les nouveaux aménagements,

# Paysages et patrimoine

## PRINCIPAUX CONSTATS

### DES ENTITES PAYSAGERES FONDANT LE TERRITOIRE

- Le territoire communautaire est situé à cheval sur plusieurs entités paysagères :
  - o Le belvédère artésien,
  - o L'agglomération d'Arras,
  - o Les vastes étendues agricoles du « Grand plateau d'Artois »,
  - o La vallée de la Scarpe,
- Le paysage est majoritairement ouvert et dénudé,
- L'Arrageois présente des secteurs d'intérêt paysager fort, essentiellement liés aux vallées de la Scarpe et du Crinchon, aussi bien en amont (Scarpe et Gy au naturel au sein du plateau ondulé de l'Artois) qu'en aval de l'agglomération (Scarpe canalisée),
- Des villages façonnant les paysages et des vallées représentent en outre des secteurs de très forte valeur paysagère,
- L'abandon progressif de l'élevage au profit de cultures céréalières ou industrielles conduit à la déstructuration, la banalisation voire la disparition des paysages « mosaïques » à l'origine de la qualité paysagère du territoire.

### DES ESPACES EN INTERFACE ET DES COUPURES PAYSAGERES EN DANGER

- Les interfaces sont en état de conservation et de richesse écologique médiocres,
- Présence de villages bosquets ayant un potentiel supérieur de biodiversité car ils possèdent à leur périphérie des traces de maillage bocager et des petits boisements,
- Les entrées de villes et d'agglomération sont à repenser,
- Des coupures paysagères ainsi que des éléments ayant un impact fort sur le paysage sont présents :
  - o Grandes infrastructures de transport terrestre (autoroutes A1, A26, Routes Nationales RN25 et RN17...) et ferroviaires (lignes TGV, TER),
  - o Eoliennes (4 éoliennes sur la CUA et de nombreux parcs au sud du territoire),
  - o Lignes électriques,
  - o Bâtiments de grandes tailles,
  - o Bâtiments industriels et agricoles (silos, hangars, ...).

### UN PATRIMOINE RICHE SUR LE TERRITOIRE

- Deux sites exceptionnels sont inscrits au Patrimoine Mondial de l'UNESCO : la citadelle d'Arras et le beffroi d'Arras,
- Le territoire compte 172 Monuments historiques Classés dont les 157 façades composant « les places d'Arras »,
- Le territoire compte 77 Monuments Historiques Inscrits dont les 21 immeubles constituant la Place Victor Hugo à Arras,
- Au titre de la loi du 2 mai 1930, 6 sites sont classés sur Arras, Etrun et Saint Laurent Blangy et 2 sites sont inscrits sur Arras et Basseux,
- Présence d'un patrimoine religieux mais aussi rural (fermes et censes, moulins, pigeonniers, porches), civil (demeures, maison de maitres), institutionnel (mairies, écoles), industriel (usines, estaminets, brasseries) et militaire sur le territoire ; patrimoine naturel et sites archéologiques

## **DES ITINERAIRES TOURISTIQUES ASSURANT LA DECOUVERTE DU TERRITOIRE**

- Des itinéraires de grande Randonnée (GR) GR121, GR127 et GR145 (Via Francigena), de la Grande Randonnée de Pays GRP Tour de l'Artois, de liaison des espaces L2 et équestre E7 sont présents au sein du territoire,
- 7 communes de la Communauté urbaine d'Arras sont traversées par le GRP Tour de l'Artois,
- 24 itinéraires de petite randonnée pédestre agréés par la Fédération Française de Randonnée sont présents et représentent 287 km de parcours,
- 7 itinéraires cyclo-touristiques sont aménagés et entretenus par le Conseil Départemental du Pas de Calais sur la CUA et projet de la vélo route de la Mémoire,
- 10 itinéraires inscrits au Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée : St Jacques de Compostelle, Site de Mémoire de la Grande Guerre, les Trois Abbayes, le Sentier du Souvenir, la Saint-Ranulphe, Jardins et Monuments, les Bords de Scarpe, le Caribou, la Tour, les Mayes.

## SYNTHESE

Tableau de synthèse présentant les atouts, les faiblesses, les opportunités et les menaces présentes sur le territoire concernant les risques et nuisances :

### **ATOUTS à valoriser**

- 
- ✓ Un paysage caractéristique de l'Artois,
  - ✓ Le Belvédère au nord du territoire et les vallées alluviales de la Scarpe, du Cojeul et du Crinchon apportent une dynamique paysagère,
  - ✓ Une richesse patrimoniale reconnue mondialement (2 sites UNESCO),
  - ✓ Une histoire prestigieuse : Arras, 7ème ville française pour le nombre de Monuments Historiques (225 éléments),
  - ✓ Un patrimoine nombreux et diversifié (civil, religieux, industriel, rural, public...).
  - ✓ De nombreux itinéraires de circulations douces au travers le territoire

### **OPPORTUNITES à saisir**

- 
- ✓ Le Patrimoine de Mémoire contribue au rayonnement touristique international de l'Arrageois.

### **FAIBLESSES à résorber**

- 
- ✓ Impacts visuels importants impactant fortement le paysage :
    - Des lignes électriques,
    - Des éoliennes situées en dehors du territoire,
    - Des infrastructures routières ou ferroviaires,
  - ✓ L'impact de la Grande Guerre sur le territoire :
    - Destruction très importante du Patrimoine,
    - Localisation du Patrimoine reliquat inégalement répartis sur le territoire,
    - Patrimoine datant essentiellement d'après 1945 (reconstruction à l'identique pour certain).

### **MENACES à anticiper**

- 
- ✓ Les éléments de patrimoine, même exceptionnels, sont souvent situés au sein de tissus urbains ou ruraux peu attractifs, ce qui en limite leur impact paysager,
  - ✓ La problématique paysagère n'a jusqu'ici pas été suffisamment prise en compte :
    - Les entrées d'agglomération ou de bourg ainsi que les lisières ville/campagne ne sont pas suffisamment marquées,
    - Intégration insuffisante des nouveaux lotissements ou zones d'activités.

## Un territoire constitué de paysages naturels et de bâtis remarquables qu'il est nécessaire de préserver et mettre en valeur

### Des entités paysagères à préserver

-  Le belvédère artésien
-  L'agglomération d'Arras
-  Les vastes étendues agricoles du « Grand plateau d'Artois »
-  La vallée de la Scarpe
-  Des paysages agricoles
-  La Scarpe et le Gy au naturel

### Un patrimoine naturel et bâti remarquable dont la valorisation est à poursuivre

 Des sites classés au patrimoine mondial de l'UNESCO

Des sites paysagers :

-  Classés
-  Inscrits

Des monuments historiques

-  Classés
-  Inscrits

 Des sites archéologiques

### Présence de vue d'intérêt sur le territoire

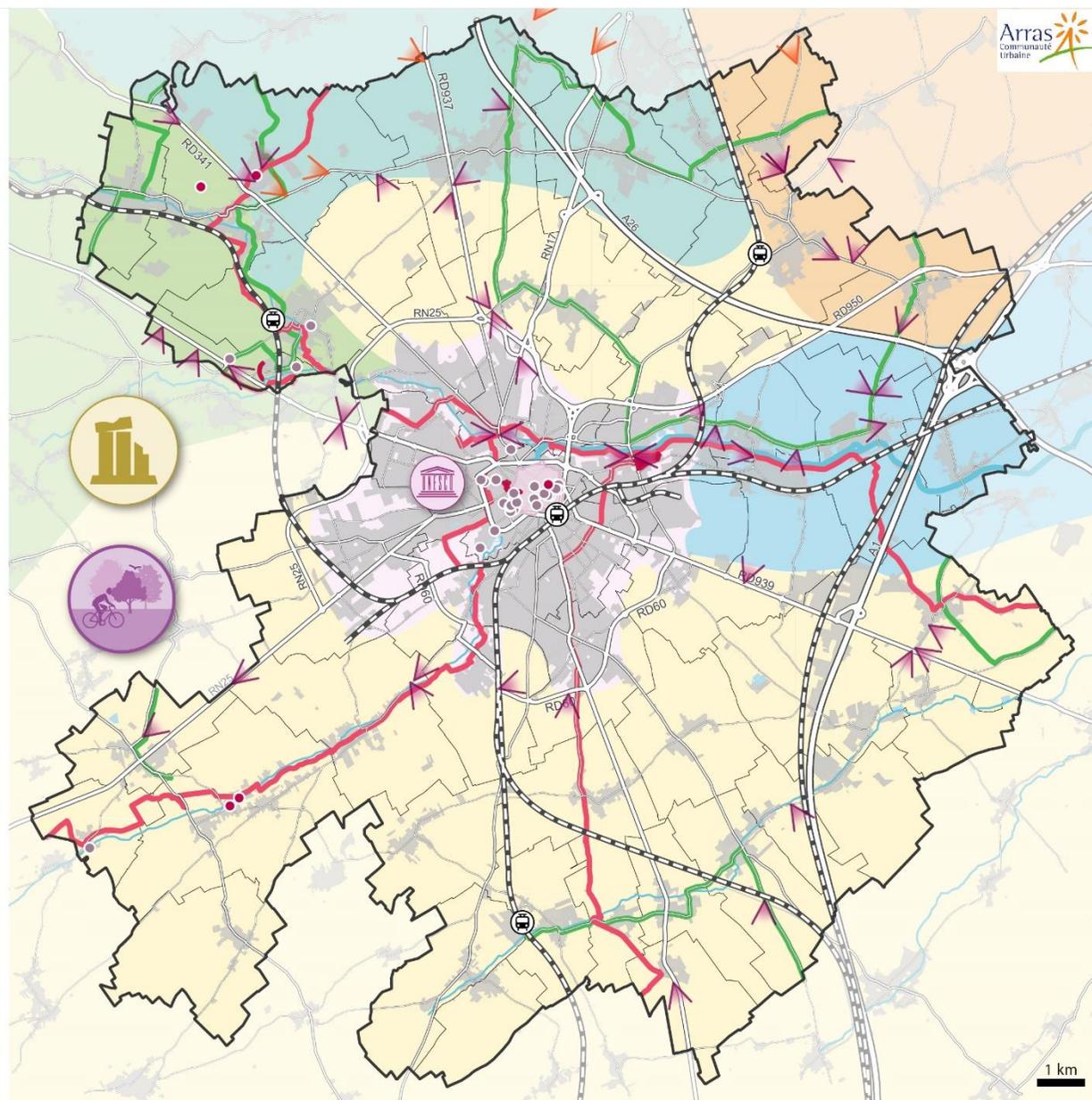
-  Vue d'intérêt
-  Cône de vue

### Des itinéraires de découverte du territoire à préserver et à développer

-  Circuits de randonnées pédestres
-  Itinéraires cyclo-touristiques
-  Vélo-route de la Mémoire

**even**  
CONSEIL

Sources : IGN, Atlas des patrimoines  
Date : Juin 2018



## PERSPECTIVES FIL DE L'EAU

*L'objectif de cette partie est d'évaluer les perspectives d'évolution environnementale probables si le Plan de Déplacements Urbains n'était pas élaboré.*

- Une augmentation des infrastructures de transports au détriment des qualités paysagères du territoire, ayant donc des impacts paysagers importants,
- Augmentation des espaces de cultures intensives impliquant une monoculture et la régression des réseaux de haies qui appauvrissent le paysage,
- Le développement de parcs éoliens sur le territoire réalisant des fractures visuelles sur le territoire,
- Développement des infrastructures touristiques assurant la mise en valeur du patrimoine sur le territoire.

## ENJEUX HIERARCHISES

Les enjeux liés au PDU sont les suivants :

- Préserver et valoriser les éléments patrimoniaux du territoire au travers le développement de nouveaux types de mobilités,
- Poursuivre la valorisation des entrées de ville et des traversées de bourgs et zones d'activité,
- Maintenir les vues d'intérêts et les fenêtres paysagères identifiées dans les aménagements liés au PDU,
- Poursuivre le développement d'itinéraires de tourisme et de découverte du territoire.

# SYNTHESE DU PROFIL ENVIRONNEMENTAL

Thèmes	Documents cadres	Atouts/potentialités	Faiblesses / risques	Enjeux croisés avec le PDU
Santé humaine / Cadre de vie	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ PPRi du bassin Artois-Picardie</li> <li>▪ SDAGE – SAGE</li> <li>▪ PPRt</li> <li>▪ Plan national santé environnement</li> <li>▪ PPBE (état)</li> <li>▪ Cartes de bruits</li> <li>▪ Classement des infrastructures sonores</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Des risques naturels et technologiques connus et pris en compte notamment au travers de documents</li> <li>- Risque sismique faible</li> <li>- Aléa lié au retrait-gonflement des argiles faible pour la majeure partie des communes</li> <li>- Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement existant au niveau du département</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Des risques naturels qui viennent impacter l'ensemble du territoire (inondation, risque mouvement de terrain, érosion des sols et cavités souterraines)</li> <li>- Des nuisances sonores et des risques (TMD) liés aux infrastructures de transport</li> <li>- Des risques naturels qui peuvent avoir un impact sur les infrastructures de transport (effondrement, déformation de chaussée...)</li> <li>- De nombreux sites ou sols présentant des pollutions potentielles ou avérées</li> <li>- Des infrastructures de transports classées</li> <li>- Des connaissances précises du risque d'inondation grâce à des études sur la communauté urbaine</li> <li>- Des projets d'infrastructures qui risquent de créer de nouvelles zones de nuisances</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Améliorer la prise en compte des risques naturels présents sur le territoire dans le cadre des aménagements liés au PDU afin de limiter la vulnérabilité du territoire, notamment sur les infrastructures,</li> <li>- Prendre en compte les risques technologiques dans l'aménagement de nouvelles infrastructures sur le territoire,</li> <li>- Poursuivre les objectifs d'atténuation des nuisances sonores dans les cadres des PPBE (Etat, CUA),</li> <li>- Limiter l'imperméabilisation et favoriser des aménagements intégrant une gestion des eaux pluviales (bassins de rétention, chaussées réservoirs) dans les projets liés au PDU,</li> <li>- Anticiper les risques de transports de matières dangereuses.</li> </ul>
Air / Climat / Energie	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ SRCAE</li> <li>▪ Plan de protection de l'atmosphère</li> <li>▪ PCT du pays Artois</li> <li>▪ SRADDT</li> <li>▪ PCET</li> <li>▪ CTE</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Une bonne qualité de l'air globalement avec néanmoins une sensibilité du territoire aux particules fines, à l'ozone et au dioxyde d'azote</li> <li>- L'énergie éolienne limitée mais à fort potentiel</li> <li>- Un potentiel géothermique intéressant</li> <li>- Une forte présence d'industries agro-alimentaires représentant un potentiel de valorisation par méthanisation</li> <li>- Des projets d'extension de réseau de</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Des contraintes potentielles susceptibles de stopper le développement de l'éolien</li> <li>- Des émissions de GES liées aux transports, au secteur résidentiel et tertiaire et à l'agriculture</li> <li>- Peu de puits de carbone (boisements, prairies, zones humides...) susceptibles de lutter contre les gaz à effet de serre</li> <li>- Faible prise en compte ou anticipation des impacts du changement climatique dans les projets en cours de réalisation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Proposer une offre complémentaire à la voiture individuelle dans les zones identifiées comme les plus précaires (transports en communs, covoiturage, faciliter les modes doux),</li> <li>- Réduire les besoins en déplacements en contenant la périurbanisation et limiter le développement de l'urbanisation sur ces zones où l'usage des transports en commun est rendu difficile,</li> <li>- Densifier le long des axes de transports existants et dans les zones déjà urbanisées,</li> </ul>

## ANNEXE ENVIRONNEMENTALE - TOME 1: PRESENTATION DU PROJET, ARTICULATION AVEC LES DOCUMENTS CADRES, ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT ET FIL DE L'EAU

	<ul style="list-style-type: none"> <li>chaleur</li> <li>- Un potentiel solaire à exploiter</li> <li>- Un PCT (Artois), un PCET (CUA) et un CTE qui dotent le territoire d'un cadre d'action de lutte contre le changement climatique</li> <li>- Des alternatives à l'utilisation de l'automobile présentes ou en cours de structuration : bornes vélos, pistes cyclables, etc.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Méconnaissance des équipements déjà installés et des potentiels</li> <li>- Une faible production d'énergies renouvelables</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Réduire les pollutions émises par les secteurs des transports (Modes actifs, TC, PDE, PDU, limitation de la vitesse, ...)</li> <li>- Sensibiliser la population notamment en cas de pics de pollution.</li> </ul>
<p><b>Consommation d'espace / Trame Verte et Bleue</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ SRCE</li> <li>▪ SRADDET</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Des actions engagées par la CUA pour préserver et restaurer la Trame Verte et Bleue</li> <li>- Présence d'espaces remarquables qui témoignent d'un intérêt écologique</li> <li>- Des espèces remarquables faunistiques et floristiques observées localement</li> <li>- Des itinéraires doux et des circuits de randonnées support de continuités naturelles</li> <li>- Préserver les espaces agricoles de l'urbanisation et développer des espaces d'interfaces</li> <li>- Des potentialités importantes d'un développement de la biodiversité avec 70% du territoire non artificialisé et des sites de restauration écologique</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- De nombreuses fragmentations du réseau écologique liées aux infrastructures de transport, à une agriculture intensive et à l'urbanisation</li> <li>- Des espaces de cultures intensives occupant une large partie du territoire</li> <li>- Des espèces invasives relevées en plusieurs endroits ;</li> <li>- Faiblesse des surfaces d'espaces boisés, bien que ceux-ci augmentent leur superficie régulièrement</li> <li>- Arrageois non reconnu à l'échelle régionale comme globalement un espace majeur du point de vue écologique</li> <li>- Faiblesse des protections strictes des milieux naturels</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Choisir préférentiellement des aménagements de voiries ou de parkings économes en espaces,</li> <li>- Eviter, réduire et en dernier recours compenser les impacts des projets d'aménagement et d'infrastructure sur les réservoirs de biodiversité et les continuités identifiées dans la TVB,</li> <li>- Assurer une cohérence entre armature territoriale et desserte en transport en commun performants,</li> <li>- Permettre une association entre les coulées vertes et le réseau des modes doux.</li> </ul>
<p><b>Gestion de l'eau</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ SDAGE Artois-Picardie</li> <li>▪ SAGE Scarpe amont</li> <li>▪ SAGE de la Sensée</li> <li>▪ SAGE Marque-Deûle</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Des conditions favorables à une bonne recharge des nappes souterraines</li> <li>- Une consommation d'eau potable par usager globalement en baisse</li> <li>- Des débits de fuite très contraignants qui participent à la maîtrise du ruissellement et au bon fonctionnement de l'assainissement collectif</li> <li>- Des aménagements existants et projetés participant à une bonne gestion des eaux pluviales et à la réduction du risque d'inondations pluviales</li> <li>- Un règlement d'assainissement qui favorise les techniques alternatives et le</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Une qualité de l'eau des rivières globalement médiocre</li> <li>- Une importante partie de la ressource en eau non protégée</li> <li>- Une grande partie de la population et du territoire alimentée par une seule source d'eau potable et peu d'interconnexions des réseaux permettant de pallier à des problématiques d'alimentation en eau</li> <li>- Des nappes souterraines libres qui peuvent provoquer des inondations par remontées de nappes</li> <li>- Une eau distribuée qui ne répond pas toujours aux objectifs de qualité</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Préserver les zones humides et cours d'eau, continuités majeures lors de nouveaux aménagements liés au PDU,</li> <li>- Poursuivre la protection des captages et la sécurisation de l'alimentation en eau potable lors d'aménagements du territoire,</li> <li>- Garantir la bonne prise en charge des eaux pluviales aux abords des infrastructures et assurer leur traitement pour réduire autant que possible les pollutions,</li> <li>- Développer une gestion des eaux pluviales adéquate réduisant les pollutions des milieux aquatiques et inondations dans les nouveaux aménagements,</li> </ul>

		<p>traitement des eaux pluviales</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Un territoire entièrement couvert par des SAGE.</li> </ul>	-
<p><b>Paysage / Patrimoine</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>SDAGE et SAGE</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- De nombreux itinéraires de circulations douces au travers le territoire</li> <li>- Un paysage caractéristique de l'Artois</li> <li>- Une richesse patrimoniale reconnue mondialement (2 sites UNESCO),</li> <li>- Un patrimoine nombreux et diversifié</li> <li>- Le Patrimoine de Mémoire contribue au rayonnement touristique international de l'Arrageois</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Impacts visuels importants impactant fortement le paysage</li> <li>- L'impact de la Grande Guerre sur le territoire</li> <li>- La problématique paysagère n'a jusqu'ici pas été suffisamment prise en compte</li> </ul>
			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Préserver et valoriser les éléments patrimoniaux du territoire au travers le développement de nouveaux types de mobilités,</li> <li>- Poursuivre la valorisation des entrées de ville et des traversées de bourgs et zones d'activité,</li> <li>- Maintenir les vues d'intérêts et les fenêtres paysagères identifiées dans les aménagements liés au PDU,</li> <li>- Poursuivre le développement d'itinéraires de tourisme et de découverte du territoire.</li> </ul>



COMMUNAUTÉ URBAINE D'ARRAS  
Direction de l'Urbanisme  
La Citadelle  
146 Allée du Bastion de la Reine  
CS 10345  
62026 Arras Cedex