

SCOT du PAYS du CALAISIS

SCOT du PAYS du CALAISIS

SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE

1 RAPPORT DE PRÉSENTATION

Tome 1 : Diagnostic

MODIFICATION N°2 APPROUVÉE LE 28 AVRIL 2017

PAYS DU CALAISIS



Historique du SCOT

Approbation : 6 janvier 2014

Modification n°1 : 27 novembre 2015

Modification n°2 : 28 avril 2017

Date de dernière validation⁽¹⁾ de : Diagnostic : 6 janvier 2014



CHAP 1		Une dynamique démographique pénalisée par les migrations	4
CHAP 2		Un réseau d'équipements en voie de rééquilibrage spatial	14
CHAP 3		Un marché du logement tendu malgré l'évolution des constructions	24
CHAP 4		Un dynamique économique qui s'oriente vers la tertiarisation	34
CHAP 5		La mobilité dominée par l'usage de l'automobile	62
CHAP 6		Les évolutions spatiales au regard du développement durable	82

CHAPITRE 1

Une dynamique démographique... pénalisée par les migrations

Le Pays du Calais est un territoire aux réalités variées :

- à son extrémité nord, Calais et son agglomération qui concentre les principaux services, équipements, commerces et la plus forte population ;
- en son centre, 3 villes moyennes qui jouent le rôle de pôles relais importants : Guînes, Ardres et Audruicq ;
- partout ailleurs, de nombreuses communes à dominante rurale et résidentielle.

Si, globalement, sa population n'a cessé d'augmenter, on constate un ralentissement de cette croissance sur les périodes les plus récentes et un déficit migratoire des communes urbaines et suburbaines au profit des communes de l'arrière-pays qui, de rurales, se transforment progressivement en communes résidentielles.

Cependant, cette augmentation de la population ne doit pas cacher un solde migratoire déficitaire important qui n'est compensé que du fait d'un solde naturel encore fortement excédentaire. La population y est jeune, même si le phénomène de vieillissement existe et devra être pris en compte pour l'avenir.

Ces évolutions des structures familiales (vieillesse, décohabitation...) ont pour conséquence une forte augmentation du nombre de ménages, du fait de la diminution de leur taille.

Enfin, la population du territoire du Pays du Calais est caractéristique de celle d'une région en crise (industrielle) et en recherche d'un second souffle : une forte proportion d'employés et d'ouvriers, un revenu moyen et un niveau de qualification faibles... le tout participant, à l'intérieur même du Pays du Calais, à des différences spatiales notables : une partie ouest qui attire les cadres, alors que les ouvriers habitent à l'Est, au Sud et dans la ville centre.



DE FORTES DISPARITÉS TERRITORIALES EN TERME DE RÉPARTITION DE LA POPULATION

Le Pays du Calais se compose de territoires majoritairement ruraux en lien avec 4 agglomérations : Calais -principalement-, Boulogne, Dunkerque et Saint-Omer. La densité de population reste supérieure à la moyenne française - 242 habitants/km² contre 114 - mais reflète les variétés d'un espace divers :

- une concentration importante sur la ville centre, Calais, et sa périphérie,
- trois pôles secondaires sur l'ancien trait

de côte formant une ligne allant de Guînes à Audruicq en passant par Ardres,

- des pôles où les densités sont plus importantes, au contact des échangeurs autoroutiers,
- des territoires plus ruraux et donc moins denses.

- 162 925 habitants en 2010 et seulement 1/2 des communes > 1 000 habitants
- 242 habitants/km² (contre 114 en France) avec :
 - Calais : 2 226 habitants/km²
 - Bainghen : 26 habitants/km²
- Taux d'évolution de la population :
 - 1982 - 1990 : + 4,1 %
 - 1990 - 1999 : + 3,57 %
 - 1999 - 2009 : + 4,1 %

DES ÉVOLUTIONS CONTRASTÉES

Alors qu'entre 1982 et 1990, l'augmentation de la population est plus importante au cœur du Pays du Calais, et sur une large moitié est, on constate qu'elle est beaucoup plus diffuse sur la décennie suivante et plus importante sur la façade maritime ouest. Entre 1999 et 2009, la population décline de façon généralisée sur la façade littorale et ce sont à la fois les communes de la vallée de la Hem et celles au contact des échangeurs de l'A 16 et de l'A 26 qui gagnent en nombre d'habitants. Le phénomène de péri-urbanisation s'est accentué du fait principalement de la très bonne desserte routière et, dans une moindre mesure, du

développement d'une offre plus proche de services et d'équipements de qualité sur les 3 grands pôles secondaires : Guines, Ardres et Audruicq.

DES MIGRATIONS RÉSIDENTIELLES VERS L'ARRIÈRE-PAYS

Le phénomène migratoire touche principalement les territoires urbains et suburbains au profit de l'arrière-pays qui, de rural, se transforme progressivement en espace résidentiel.

LE SOLDE MIGRATOIRE

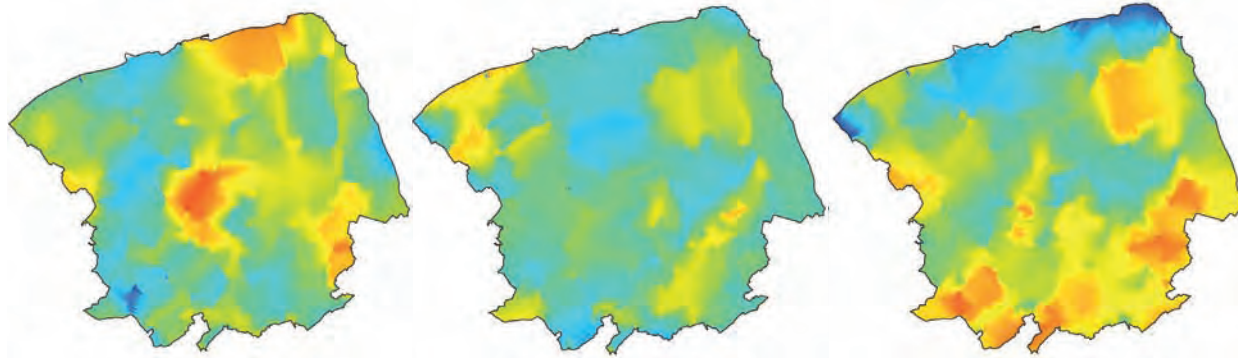
1990 – 1999	1999 – 2009
PAYS DU CALAISIS : - 4 057	PAYS DU CALAISIS : - 6 265
Bonningues-les-Calais : + 2,88 %	Balinghem : + 2,00 %
Caffiers : + 3,91 %	Caffiers : + 3,80 %
Calais : - 0,57 %	Calais : - 1,1 %

ÉVOLUTION COMMUNALE ANNUELLE DE LA POPULATION

ENTRE 1982 ET 1990

ENTRE 1990 ET 1999

ENTRE 1999 ET 2009



Taux d'évolution annuel

■ + 5,5 %
 ■ + 3 %
 ■ + 1,5 %
 ■ <= 0 %
 ■ - 1,5 %

Cartographie : SOREPA 2013. Données : INSEE 1999-2009, CRESGE. Fond cartographique : BD Carto IGN



UNE POPULATION JEUNE MAIS...

À QUELQUES EXCEPTIONS PRÈS, UNE TENDANCE GÉNÉRALE : UN SOLDE NATUREL EXCÉDENTAIRE

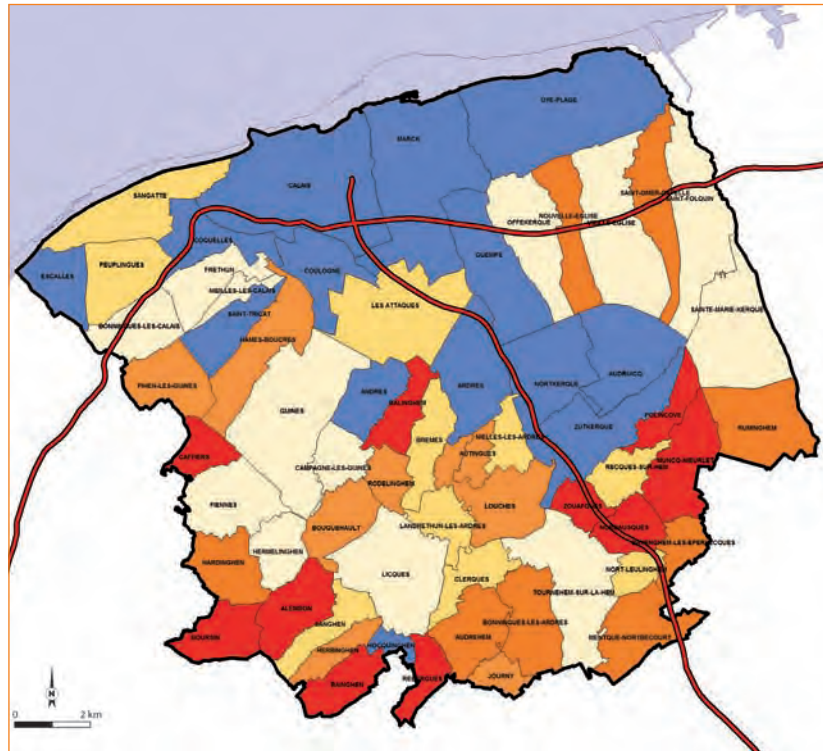
Entre 1999 et 2009, le solde naturel est positif sur la quasi-totalité du territoire, malgré une baisse du taux de croissance par rapport à la décennie précédente. Seuls 2 villages connaissent un solde négatif, laissant présager un vieillissement de la population que d'autres communes sont susceptibles de connaître à terme.

UN SOLDE MIGRATOIRE GLOBAL DÉFICITAIRE

Déjà enregistré entre 1990 et 1999, le déficit migratoire s'est accentué sur la période suivante, révélant une faible attractivité du territoire. Malgré tout, le solde naturel permet encore au Pays du Calaisis d'enregistrer un excédent de population de près de 6 400 habitants entre 1999 et 2009.

Un solde naturel positif 1999 - 2009 :
+ 11 128

ÉVOLUTION DU SOLDE MIGRATOIRE ENTRE 1999 ET 2009



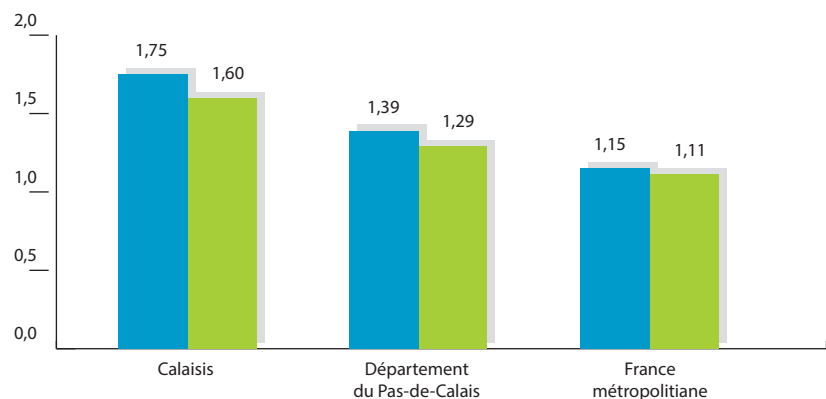
Taux de variation annuel (nombre de communes)



UNE POPULATION QUI RESTE RELATIVEMENT JEUNE...

Malgré un vieillissement, la population du territoire est plus jeune que celle du département du Pas-de-Calais et que celle du territoire français. C'est également le cas par rapport aux territoires voisins comme le Dunkerquois ou la Terre des 2 Caps.

ÉVOLUTION COMPARÉE DES INDICES DE JEUNESSE ENTRE 1999 ET 2009



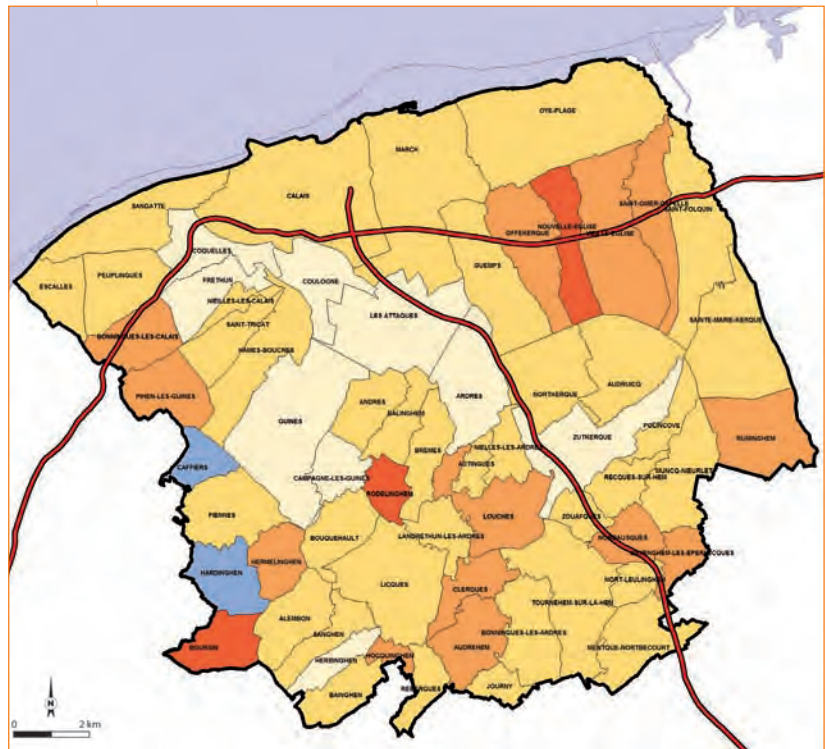
...MAIS QUI N'ÉCHAPPE PAS AU PHÉNOMÈNE DE VIEILLISSEMENT

Entre 1999 et 2009, le Pays du Calaisais a enregistré une hausse importante des personnes de plus de 60 ans. Cela est d'autant plus flagrant sur les communes au sud-ouest du territoire où les indices de jeunesse étaient parfois inférieurs à 1 en 2009 (Hardinghem, Caffiers, Coquelles, ...).

- Indices de jeunesse en 2009
 - Pays du Calaisis : 1,60
 - Pas-de-Calais : 1,29
 - France : 1,11
 - CU de Dunkerque : 1,31
 - Terre des Deux Caps : 1,43
- Évolution de la part des 60 ans et plus sur la période 1999-2009 :
 - Pays du Calaisis : + 7,7 %
 - Pas-de-Calais : + 4,97 %

Taux de variation annuel

- de 1,5 à 2 %
- de 1 à 1,5 %
- de 0,5 à 1 %
- de 0 à 0,5 %
- Solde naturel négatif



Cartographie : SOREPA 2013. Données : INSEE RGP 2009/2010/Filocom 2011, CRESGE. Fond cartographique : BD Carto IGN

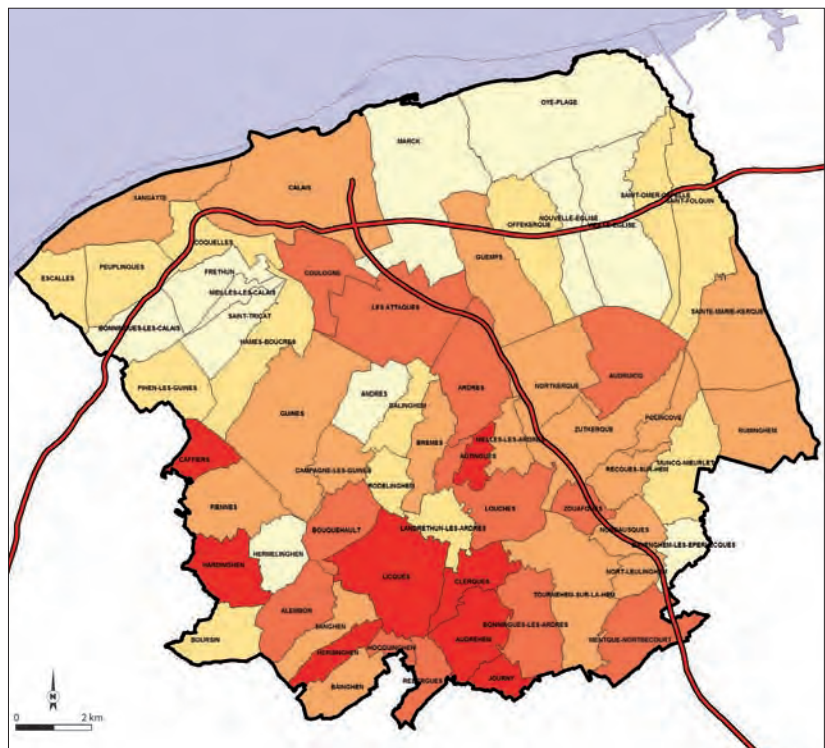
PART DES 60 ANS ET PLUS EN 2009

Plusieurs travaux de projection réalisés par l'INSEE montrent que ce vieillissement devrait s'accroître dans les années à venir, même si le Calaisis peut se trouver en partie préservé du fait de la jeunesse actuelle de sa population.

Taux de variation annuel

- de 22,3 à 31,5 %
- de 19,9 à 22,3 %
- de 15,9 à 19,9 %
- de 13,2 à 15,9 %
- 9,9 à 13,2 %

- Part des 75 ans et plus en 2009 :
 - Pays du Calaisis : 6,58 %
 - Nord Pas de Calais : 7,54 %
- INSEE/Modèle Omphale
 - Part des plus de 60 ans dans la population régionale :
 - 2009 : 19,60 %
 - Prévisions 2020 : 23,7 %



Cartographie : SOREPA 2013. Données : INSEE RGP 2009/2010/Filocom 2011, CRESGE. Fond cartographique : BD Carto IGN

UN PHÉNOMÈNE DE SURMORTALITÉ MAIS QUI RESTE À RELATIVISER À L'ÉCHELLE RÉGIONALE

Il existe une surmortalité des populations du Pays du Calais, comparativement aux indices nationaux. Les cancers et maladies respiratoires chez l'homme y sont supérieurs de près de 80 %.

Régionalement, le territoire connaît la situation la plus défavorable, si l'on fait exception du Bassin Minier. La situation des femmes n'est meilleure que sur le Béthunois, autour de Maubeuge, sur le Cambrésis et la Flandre.

- Indices comparatifs de mortalité chez l'homme en 2000-2004 :
 - Nord-Pas de Calais : 127
 - Pays du Calais : 120 à 130
 - Valenciennois : > 140
 - Lensois : > 140
- Indices comparatifs de mortalité chez la femme en 2000-2004 :
 - Nord-Pas de Calais : 117,8
 - Pays du Calais : 110 à 120
 - Cambrésis : > 120



UNE ÉVOLUTION DE LA STRUCTURE DES MÉNAGES

UNE FORTE AUGMENTATION DU NOMBRE DE MÉNAGES

Le nombre de ménages a fortement augmenté depuis 1990, même si l'on constate un ralentissement depuis 1999.

UNE DIMINUTION DE LA TAILLE DES MÉNAGES

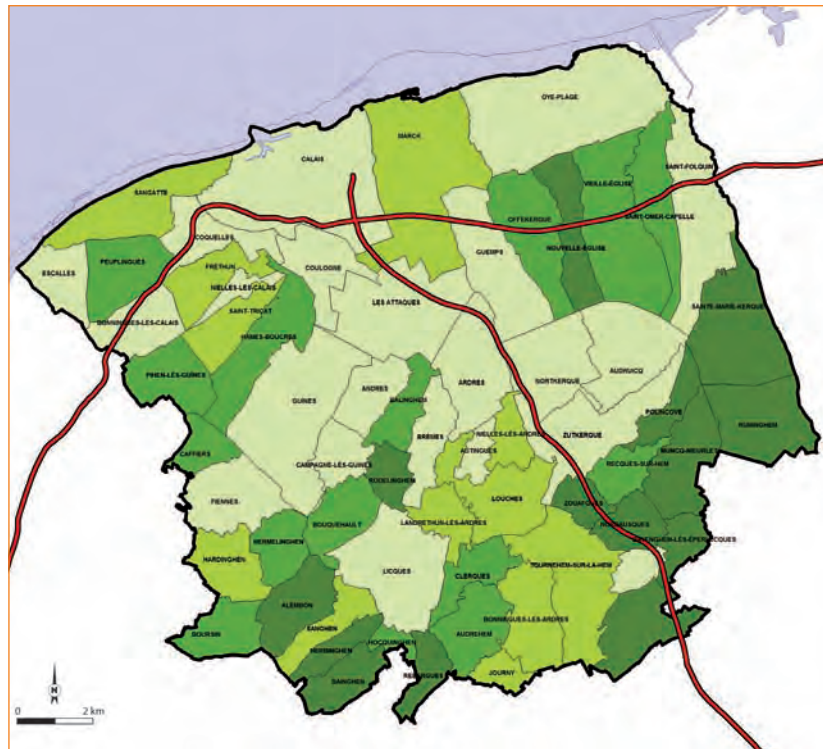
En 1999, la taille moyenne des ménages du Calais est supérieure à celle du département et de la France. Malgré tout, on constate une diminution du nombre moyen de personnes constituant un ménage, du fait principalement du vieillissement de la population, de l'éclatement des structures traditionnelles familiales...

C'est sur Calais qu'on enregistre la taille moyenne des ménages la plus faible.

Le Calais suit la tendance observée aux échelles régionale et nationale avec une augmentation plus forte des ménages de petite taille.

- 1990-1999
 - Pays du Calais : + 9 518 ménages
 - Calais : + 2 737 ménages
- 1999-2009
 - Pays du Calais : + 5 958 ménages
 - Calais : + 1 224 ménages

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE MÉNAGES ENTRE 1999 ET 2011



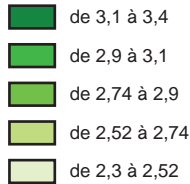
Cartographie : SOREPA 2013. Données : INSEE RGP 2009/2010/Filocom 2011, CRESGE. Fond cartographique : BD Carto IGN

Évolution en %

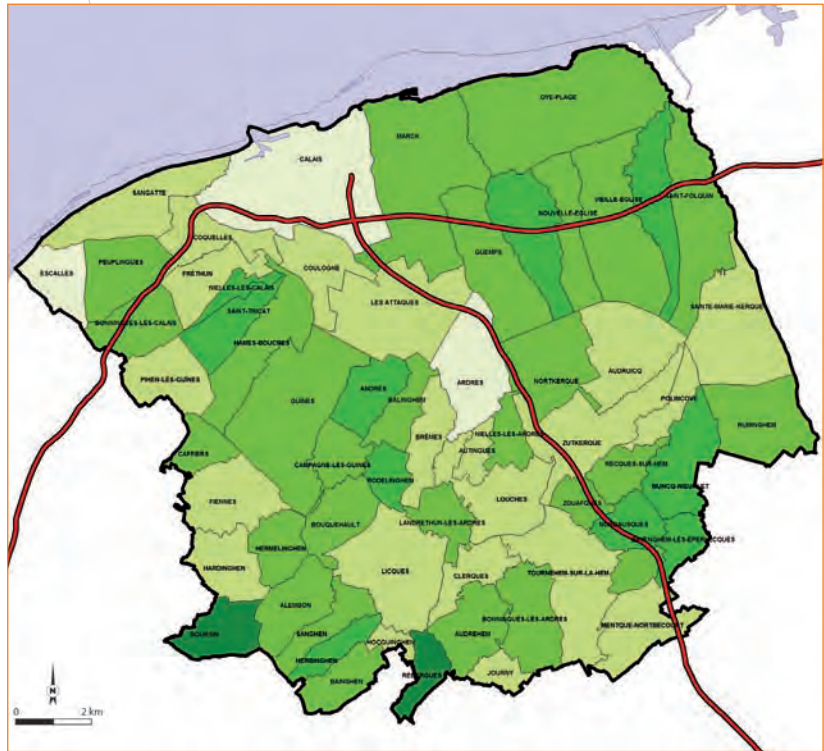
- de 40 à 57,1 %
- de 30 à 40 %
- de 20 à 30 %
- < à 20 %

TAUX D'OCCUPATION DES MÉNAGES EN 2011

Taux d'occupation des résidences principales (moyenne du pays : 2,52)



- Taille moyenne des ménages, 2009 :
 - Pays du Calaisis : 2,5
 - Pas-de-Calais : 2,5
 - France : 2,3
- Évolution de la taille des ménages, 1999-2009 :
 - 1 personne : + 24,6 %
 - 2 personnes : + 26,6 %
 - 5 personnes : - 16,7 %
 - 6 personnes et plus : - 30,1 %

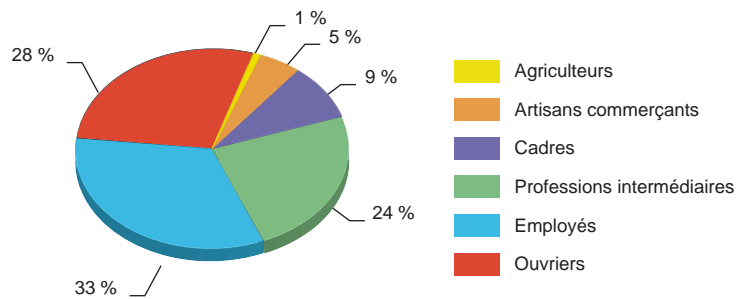


Cartographie : SOREPA 2013. Données : INSEE RGP 2009/2010/Filocom 2011, CRESGE. Fond cartographique : BD Carto IGN

UN BASSIN DE POPULATION MODESTE

UNE FORTE PROPORTION D'EMPLOYÉS ET D'OUVRIERS

Les ouvriers et employés représentent 61 % des actifs occupés en 2009. C'est la conséquence de la tradition industrielle, avec notamment le textile, mais aussi d'un faible niveau de qualification des populations. La forte croissance récente des activités de service a eu pour conséquence un développement des professions intermédiaires et, dans une moindre mesure, des cadres et artisans/commerçants. Enfin, les agriculteurs ne représentent plus que 1 % des actifs calaisiens.



LES COMMUNES DE L'OUEST ATTRACTIVES POUR LES CADRES, ALORS QUE LES OUVRIERS HABITENT À L'EST, AU SUD ET DANS LA VILLE CENTRE

Les cadres et professions intellectuelles supérieures sont nombreux sur les communes situées à la frange ouest du territoire, en particulier maritimes (les cadres représentent 13,2 % des actifs occupés sur le territoire de la CC du Sud Ouest du Calaisis) et de façon plus ponctuelle autour d'Arras.

À l'inverse, les ouvriers sont présents en plus grand nombre sur l'Est, Calais et le Sud du Pays du Calais, c'est-à-dire sur des communes plus proches des bassins d'emploi de l'Audomarois et du Dunkerquois ou des communes rurales où la pression foncière n'est pas très importante.

Calais et son agglomération concentrent davantage les employés, proches des emplois.

A contrario, les agriculteurs sont davantage représentés sur les communes de la vallée de la Hem et de la plaine maritime orientale.

- Une proportion plus importante de cadres à l'Ouest :
 - CCSOC : 13,2 %
 - Sangatte : 11,40 %
 - Coquelles : 16,10 %
- Les professions intermédiaires à l'Est :
 - Saint-Folquin : 35,5 %
 - Oye-Plage : 35,2 %

UN PROFIL COMPARABLE À LA ZONE D'EMPLOI DE SAINT-OMER MAIS PLUS MODESTE QU'ESUR LES ZONES D'EMPLOI DE BOULOGNE ET DE DUNKERQUE

Le Pays du Calais présente un profil de CSP sensiblement identique à celui du bassin d'emploi de Saint-Omer. En comparaison avec le Dunkerquois ou le Boulonnais, il existe une sous-représentation des cadres, professions intellectuelles supérieures et professions intermédiaires. Les ouvriers/employés y sont plus nombreux, ainsi que les agriculteurs.

UN REVENU MOYEN FAIBLE ET RÉVÉLATEUR D'UNE RÉPARTITION SPATIALE INÉGALE

Le revenu annuel moyen des ménages du Pays du Calais est supérieur à celui du Département du Pas-de-Calais, ou encore de la région Nord-Pas de Calais et inférieur à celui de la France avec des disparités importantes ; il en est de même du taux de foyers imposés (43,4 % contre 44,3 %).

Au-delà, l'analyse des revenus fiscaux par unité de consommation en 2009 révèle une opposition Nord/Sud à partir d'une ligne Pihen-Les-Guînes/Sainte-Marie-Kerque. À l'exception de Calais et de quelques communes rurales en périphérie des bourgs secondaires, les populations des communes situées au Nord de cette ligne disposent d'un revenu supérieur à la moyenne et inversement au Sud.

Enfin, c'est sur les communes de l'Ouest et du pourtour de Calais que l'on trouve les revenus les plus confortables. Il s'agit des communes les plus recherchées pour leurs paysages singuliers, synonymes d'un cadre de vie de qualité, à proximité immédiate de la ville centre, de ses équipements, de ses services et de ses emplois.

Revenus moyens annuels en 2009 :
- Pays du Calais : 17 293 euros
- France : 18 749 euros

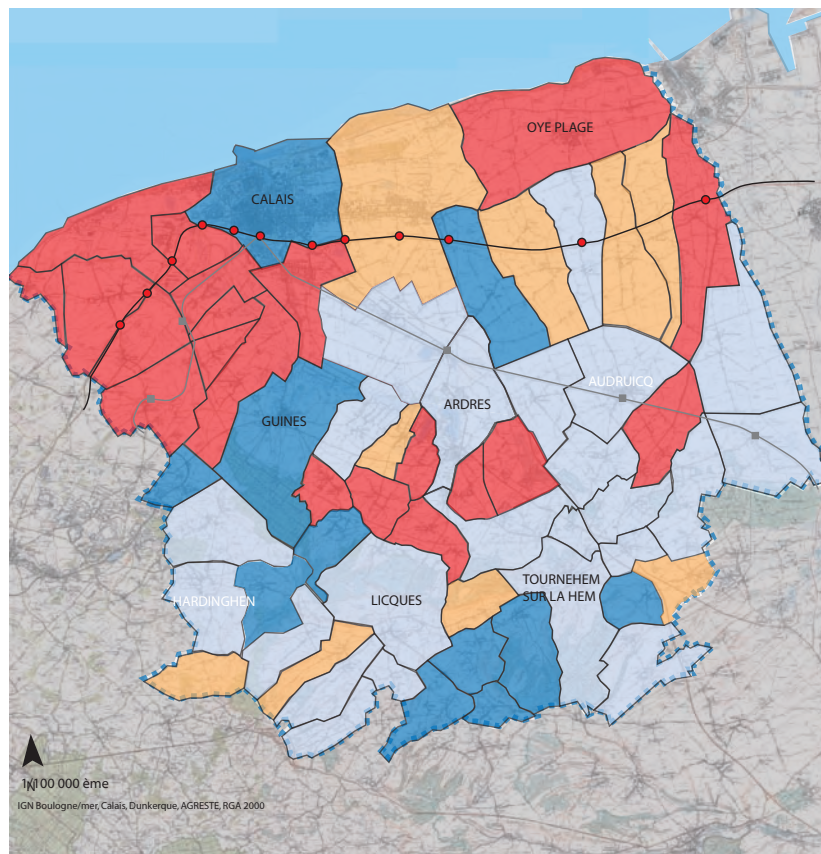
CALAIS, GUÎNES ET AUDRUICQ : DES VILLES PAUVRES

3 570 allocataires du RMI (12 % de la population des moins de 65 ans) et 970 personnes bénéficiaires de l'allocation pour parent isolé (5 % des moins de 65 ans) vivent à Calais. Ces chiffres sont respectivement de 8 % et 1,5 % en région.

Zone d'emploi	Agriculteurs	Artisans commerçants	Cadres
Dunkerque	1,06 %	4,01 %	10,35 %
Saint-Omer	2,34 %	5,16 %	8,14 %
Boulogne	1,39 %	5,44 %	10 %
Calais	1,39 %	4,86 %	8,57 %

Zone d'emploi	Professions intermédiaires	Employés	Ouvriers
Dunkerque	26,09 %	28,78 %	29,72 %
Saint-Omer	22,60 %	28,25 %	33,51 %
Boulogne	23,20 %	30,72 %	29,26 %
Calais	24,45 %	32,46 %	28,27 %

REVENU ANNUEL MEDIAN EN 2009



Revenu median en euros

■ 18 007 à 21 620 (Escalles)

■ 17 293 à 18 007

..... Moyenne du Pays : 17 293

■ 15 755 à 17 293

■ 13 470 (Calais) à 15 755

■ Périmètre du SCoT du Calais

UNE POPULATION MOINS QUALIFIÉE QUE SUR LES BASSINS LIMITROPHES

Le Pays du Calais ne figure pas parmi les mieux placés en terme de pré-scolarisation dans le Nord-Pas de Calais. Les mesures de lutte contre les discriminations dans les quartiers en difficulté concernent un collégien sur trois dans le Pays du Calais, contre un sur sept au niveau national.

En 1999, dans le Pays du Calais, la population possédait un niveau de diplôme inférieur aux niveaux observés en France.

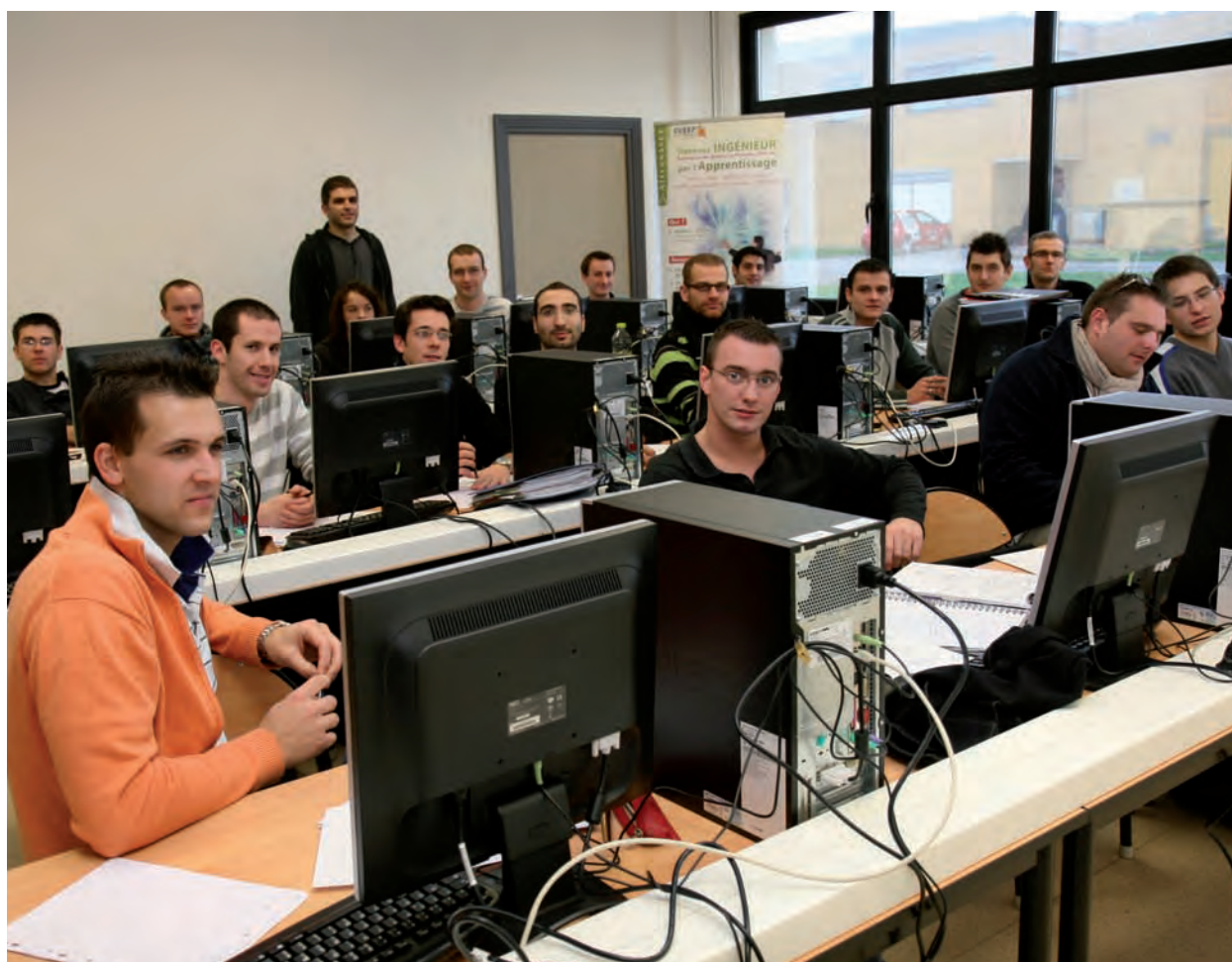
Si l'on analyse les taux de réussite au baccalauréat, on constate qu'ils sont généralement inférieurs à ceux des territoires voisins et de la France (2 à 3 % de différence).

Ce constat s'avère être plus accentué pour les écoles classées en Réseau d'Éducation Prioritaire (REP) qui connaissent des résultats inférieurs à la moyenne nationale. A contrario, les écoles hors REP ont des résultats supérieurs à la moyenne nationale.

	Aucu et CEP	BEP CAP	BAC	Etudes sup.
Pays du Calais	44 %	35 %	11 %	11 %
France	37 %	33 %	12 %	18 %

	Baccalauréat général	Baccalauréat technologique	Baccalauréa professionnel
Pays du Calais	82,3	73,6	72,8
Dunkerquois	84,8	80,5	76,3
Boulonnais	81,8	73,8	79,8
Audomarois	88	83,1	56,2
France	84,1	76,2	74,7

- 3 REP sur Calais :
 - Collège Vadez
 - Collège Martin Luther King
 - Collège Vauban
- 1 REP sur Guînes :
 - Collège des 4 vents



CHAPITRE 2

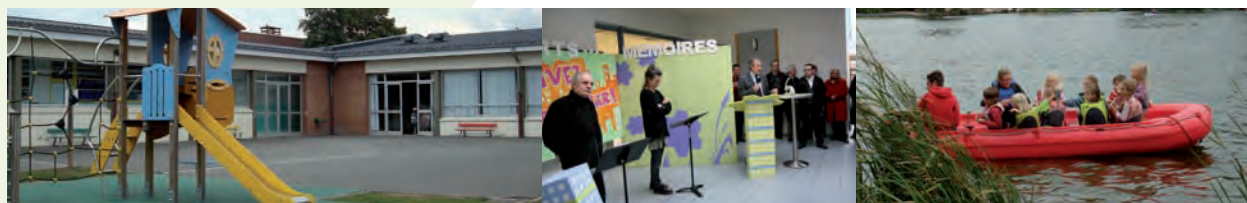
Un réseau d'équipements en voie de rééquilibrage spatial

La répartition des structures éducatives est, logiquement, liée au poids démographique. C'est pourquoi Calais reste la "référence" en la matière, en disposant même d'un pôle universitaire conséquent. Toutefois, au regard des évolutions récentes des territoires et de l'arrivée de jeunes couples avec enfants, quelques manques sont constatés sur les communes de l'arrière-pays et celles au contact des infrastructures.

En terme d'équipements sportifs, culturels et de loisirs, une même répartition est observée. Par son histoire, sa place au sein du territoire et son offre associative, Calais déploie des équipements "phares" (piscine-patinoire ou multisports) permettant parfois de recomposer certaines centralités. L'arrière-pays développe quant à lui une offre intéressante autour de particularités régionales ou de ressources locales.

Si l'offre éducative, sportive et culturelle semble suffisante sur l'ensemble du Pays du Calais, l'offre en personnels de santé, en lits hospitaliers ou en accueil pour personnes âgées est bien inférieure aux moyennes régionales et nationales. Cette situation est d'autant plus sensible au regard des caractéristiques démographiques : sur-mortalité, fécondité élevée, vieillissement avancé. De nombreuses initiatives ont toutefois été engagées en matière d'accueil pour personnes âgées ou pour la petite enfance sur l'ensemble du territoire mais les actions nécessitent d'être prolongées. C'est particulièrement le cas au sein des communes rurales qui font face à l'arrivée de nouveaux ménages avec jeunes enfants et à l'accélération du vieillissement de la population.

D'autres équipements, majoritairement situés sur la ville centre, sont tournés vers l'assistance aux personnes les plus vulnérables. Ces structures sont à mettre en relation avec le niveau de pauvreté élevé ou la précarité du territoire, liée à la reconversion progressive du tissu industriel.



ENSEIGNEMENT ET APPRENTISSAGE : UNE RÉPARTITION TERRITORIALE À OPTIMISER

UNE PRÉSENCE D'ÉQUIPEMENTS SCOLAIRES PLUS FORTE SUR CALAIS

Si Calais est la "référence" pour les habitants du territoire en terme d'éducation, le Boulonnais, l'Audomarois ou le Dunkerquois permettent d'étoffer l'offre existante. Au-delà, la couronne des bourgs permet un relais interne et plus au Sud, les communes de Licques, Hardingham et Audrehem assurent un réseau d'établissements jusqu'au collège pour

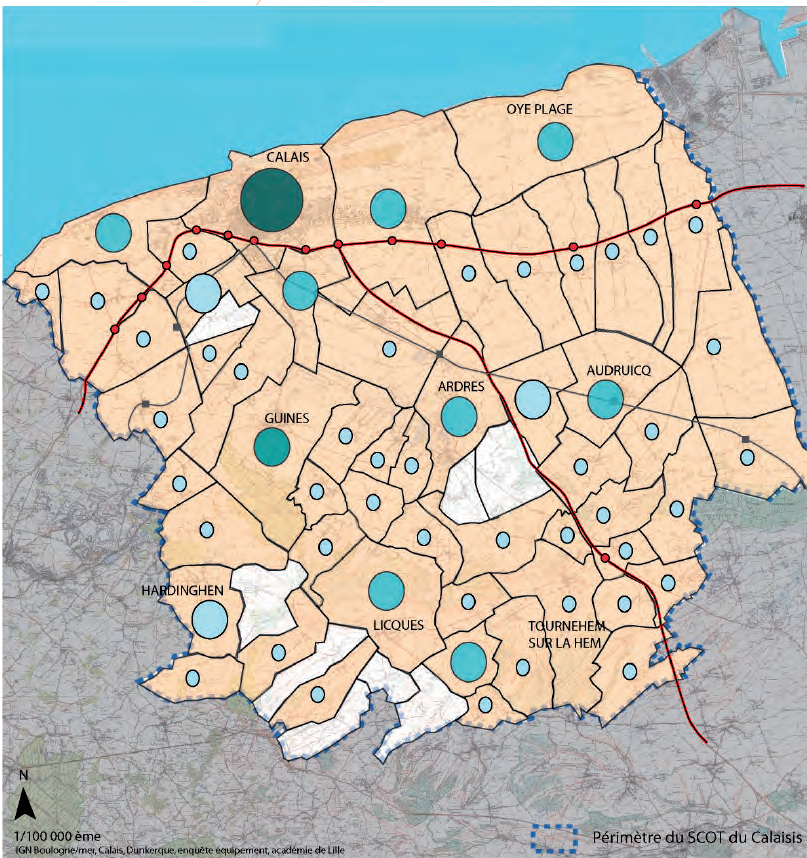
les communes rurales. 9 communes, parmi les moins peuplées, sont dépourvues de structure scolaire : Nielles-les-Calais, Nielles-les-Ardres, Autingues, Rebergues, Hocquinghen, Baighen, Herbinghen et Hermelinghem. Les plus petites font, quant à elles, l'objet de regroupements pédagogiques en se partageant maternelles et primaires, à l'exemple de Peuplingues et Escalles, Balinghem et Rodelinghem, Muncq Nieurl et Recques-sur-Hem.

Les communes ayant connu les plus fortes croissances démographiques entre 1990

et 2009 (jeunes couples avec enfants) expriment des besoins importants. La vallée de la Hem est ainsi concernée, avec plus de 30 % de croissance entre 1999 et 2009.

L'éducation à Calais :
- 25 écoles maternelles,
- 28 écoles primaires,
- 9 collèges (dont 2 privés),
- 6 lycées généralistes et professionnels

ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES ET UNIVERSITAIRES



UNE CHANCE : L'UNIVERSITÉ DU LITTORAL-CÔTE D'OPALE

Créée en novembre 1991, l'université est installée sur les sites de Boulogne, Calais, Dunkerque et Saint-Omer. Sur les 11 000 étudiants recensés, Calais en rassemble 3 700 répartis majoritairement sur les Sciences et Technologies. Le site dispose également de différents laboratoires de recherche en mathématiques et sciences de l'ingénieur, matériaux et composants électroniques, biomatériaux et biotechnologies, informatique...

En complément, l'université propose 4 DUT (diplôme universitaire de technologie), 2 DEUST (diplôme d'études universitaires scientifiques et techniques) et le CUEEP Littoral propose différentes filières de formation continue. En septembre 2008, s'est ouverte une nouvelle école d'ingénieur : l'ISTAC (Institut des Sciences et Technologies Avancées de la Côte d'opale) autour de l'informatique industrielle, des nouvelles technologies de l'information et de la communication, de l'imagerie, des systèmes GPS...

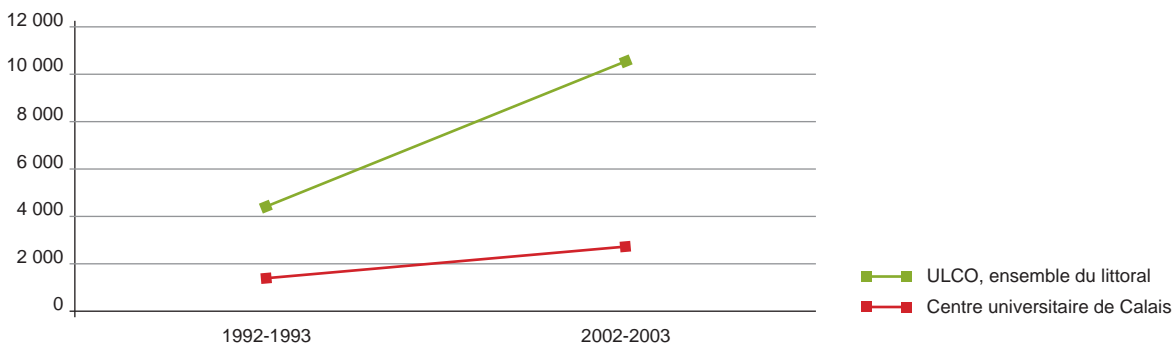
De 1992 à 2003, les effectifs de l'ULCO

(Université du Littoral-Côte d'Opale) n'ont cessé de croître, en particulier sur Calais.

La présence d'une université de proximité est une véritable chance pour les habitants de ce territoire : 40 % des étudiants sont d'origine modeste (familles ouvrières et employées).

Evolution du nombre d'étudiants entre 1992-2003
 - ULCO : + 5 780
 - Pôle de Calais : + 1 400

ÉTUDIANTS DE L'ULCO ET SITE DE CALAIS : ÉVOLUTION 1992-2003



APPRENTISSAGE ET INSERTION

La formation en alternance est développée au travers de différentes filières du CAP au Bac + 5. Elle est assurée par des centres de formation répartis sur l'agglomération :

les centres de formation d'apprentis (CFA) de la chambre des métiers, du lycée Coubertin, du lycée du Détroit, de l'ACEP, des métiers du transport et de la logistique sont localisés à Calais. Ils préparent à différentes

spécialités : la coiffure, l'alimentation, la maintenance de véhicules, la restauration... Le lycée agricole de Coulogne prépare quant à lui aux métiers de l'environnement et du paysage.

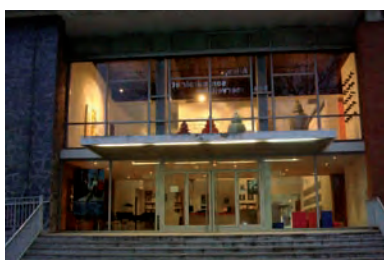
SPORT, LOISIRS ET CULTURE : UN TERRITOIRE PLUTÔT BIEN DOTÉ EN ÉQUIPEMENTS

- 130 associations sur la seule agglomération de Calais
- Des sports qui se distinguent : GRS, football, basket-ball, volley-ball
- Des équipements phares sur Calais
 - le complexe piscine-patinoire Icéo,
 - le complexe GRS, pôle français départemental,
 - la salle polyvalente Calypso,
 - un stade en construction.
- Équipements dédiés au sport en 2006 et nombre d'habitants :
 - Calais : 151 pour 74 900 habitants
 - Dunkerque : 146 pour 70 700 habitants
 - Boulogne : 69 pour 43 900 habitants

SPORT : UNE DYNAMIQUE D'AMÉNAGEMENT PRINCIPALEMENT SUR CALAIS

Calais a toujours privilégié la pratique des activités sportives, de loisir ou de haut niveau. Cela se traduit par un niveau d'équipement très satisfaisant comparativement aux agglomérations voisines de Dunkerque et Boulogne. Si les volontés ont toujours été de favoriser un développement du sport à tout niveau (amateur, professionnel avec le football, le basket féminin...), la réalisation de grands équipements a été le prétexte à la (re) composition d'ensembles urbains à l'exemple du Calypso et du complexe piscine-patinoire Icéo.

Sur l'ensemble des autres communes, on peut constater un niveau d'équipement satisfaisant et ce, que ce soit Audruicq -avec notamment sa piscine-Licques, Tournehem/Hem ou Bouquehault, où les équipements sont davantage adaptés à une vie rurale locale (boulodromes...) ou rattachés à des structures d'hôtellerie de plein air (exemple en région de Licques).



DES ÉQUIPEMENTS "SPORT ET LOISIR" ORIENTÉS NATURE ET TOURISME VERT QUI PARTICIPENT À L'ATTRACTIVITÉ DU TERRITOIRE

Les nombreux centres équestres, le golf de Ruminghem, le parc d'attraction pour enfants à Tournehem-sur-la-Hem (Balparc), ou encore le "parcours aventure" dans les arbres près de Guînes, participent à la richesse des équipements

à la fois sportifs et touristiques sur l'arrière-pays.

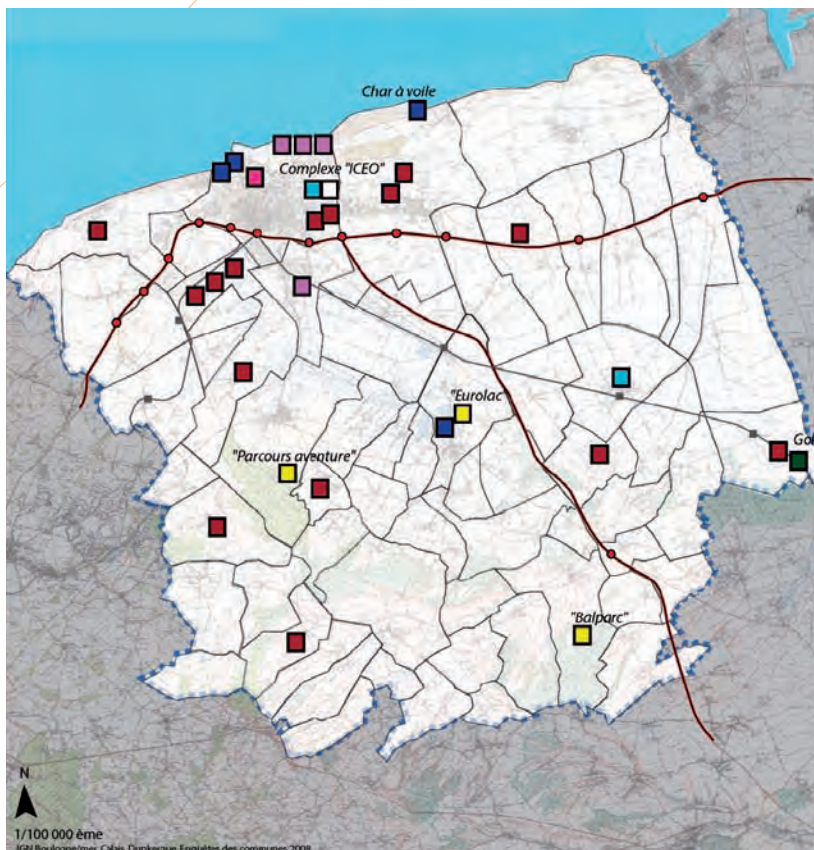
En parallèle, le positionnement maritime permet de disposer :

- à Calais, de deux centres nautiques, le Yacht Club Calaisien et la CISP, tous deux écoles de voile,
- à Sangatte, la base de voile communautaire TOM SOUVILLE sur le lac existant de la gravière,
- à Marck, d'une base de char à voile, activité phare des plages des Hemmes

favorisée par la largeur de l'estran et le rythme des marées.

Ardres possède un petit centre nautique sur les rives ouest du lac et un parc de loisirs, Eurolac, reconstituant un port miniature permettant de naviguer en bateau ou en pédalo sur une partie du lac.

ÉQUIPEMENTS PARTICULIERS DE SPORT, LOISIRS ET TOURISME D'ENVERGURE SUPRA-COMMUNALE, EN 2008



- Piscine
- Golf
- Centre équestre
- Parc de loisirs
- Base nautique sports littoraux
- Patinoire
- Centre de loisirs
- Casino
- Périimètre du SCOT du Calais

LOISIRS ET CULTURE, À LA RENCONTRE DU CALAISIS

Bibliothèque et médiathèques : une bonne couverture territoriale

Les bibliothèques-médiathèques couvrent plutôt bien l'ensemble du territoire, qu'elles soient sous forme municipale ou associative : sur l'agglomération centrale bien évidemment (avec sa médiathèque centrale relayée par des bibliobus circulant sur l'ensemble des quartiers et un pôle secondaire au Beau-Marais) mais aussi à l'Ouest, au Sud et, dans une moindre mesure, à l'Est.

Depuis 2003/2005, un contrat Ville-lecture se veut être une dynamique autour de l'éducation, la formation, les loisirs, en cherchant à atteindre 40 % des moins de 14 ans inscrits à la médiathèque.

Parallèlement, les bibliothèques municipales locales proposent ponctuellement des animations, à l'exemple du salon du Livre à Andres ou Mentque-Norbécourt ou

du mois de la poésie sur la Communauté de Communes de la Région d'Audruicq.

À leur façon, ces outils participent à la volonté de renouveau du Pays du Calais et de l'effort de formation nécessaire.

Un territoire de pratique musicale

Chaque intercommunalité possède au moins une structure d'enseignement musical, participant à la richesse culturelle du territoire : 3 écoles de musique intercommunales réparties sur Calais (avec des antennes à Sangatte, Marck et Coulogne), Ardres (relayée à Tournehem-sur-la-Hem) et Guînes (relayée sur Licques et Hardinghen). Les écoles développent des activités parallèles aux cours proposés : concerts d'élèves, expositions, fête de la musique... permettant de varier l'offre musicale.

Arts plastiques et visuels : deux activités phares autour des Beaux-Arts de Calais et des cinémas

Le secteur des arts plastiques et visuels





est moins développé que le secteur de la musique ou de la lecture. Les lieux d'enseignement et de pratique sont majoritairement sur la Communauté d'Agglomération du Calais. Une École d'Arts est spécialement dédiée à l'enseignement de la pratique du dessin, de la peinture, sculpture.... Dans l'arrière-pays rural, les arts plastiques sont présents sous forme associative (Licques, Audruicq...) mais aussi sous la forme d'initiatives intercommunales de valorisation via l'organisation d'expositions.

Les deux cinémas, à savoir le complexe Gaumont (Cité Europe) et l'Alhambra, cinéma d'art et d'essai de Calais, participent au développement de la culture de l'image avec les grandes productions pour le Gaumont et les films labellisés "art et essai" sur l'Alhambra.

Théâtre et spectacle vivant : une gestion intercommunale **efficace**

Trois structures d'enseignement et de pratique du théâtre sont gérées à l'échelle de l'agglomération : le théâtre de Calais, le centre culturel Gérard Philippe (CCGP) et le Channel, Scène Nationale. Ailleurs, un réseau rural de structures associatives vivantes propose une offre variée de spectacles tout au long de l'année. Certaines intercommunalités centrent les représentations sur des festivals (exemple du festival du conte, de la fête de la chicorée).

Le Channel, qui fait office de Scène Nationale à Calais, est une des spécificités culturelles de la ville. Installé dans les anciens abattoirs, il a pu bâtir sa renommée grâce aux éditions des "Feux d'hie" ou à la venue du Royal DeLuxe.

Musées et patrimoine : **les spécificités du territoire** mises en scène

La riche histoire de Calais se lit au travers de son théâtre, son beffroi, sa tour du Guet, son phare ou encore la sculpture internationalement connue des Bourgeois de Calais par Rodin. Un musée des Beaux Arts, inauguré en

1968, est partiellement consacré à la dentelle, spécificité calaisienne puisque cette activité est à l'origine même de la ville. Ce musée rassemble également des collections d'art ancien et contemporain, des sculptures, notamment de Rodin.

La place de Calais durant la seconde guerre mondiale est illustrée dans une autre galerie au sein du Parc Saint-Pierre. Enfin, le Fort-Nieulay, œuvres de Vauban, déploie ses fortifications à l'Ouest de Calais et rappelle à chacun la place stratégique de la commune au fil de l'histoire ancienne et récente.

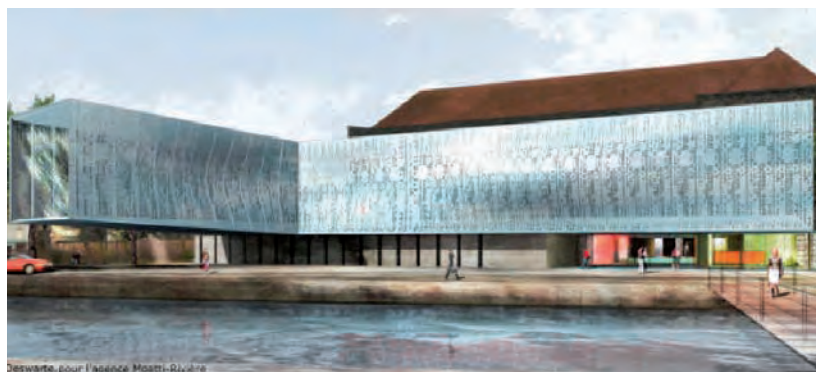
Dans l'arrière-pays, c'est la technicité des watergangs qui a permis de gagner du terrain sur la mer qui est mise à l'honneur par la Communauté de Communes de la Région d'Audruicq. Elle a développé également un travail de mémoire autour de la Chicorée, véritable patrimoine local (conférences historiques mais aussi une fête de la chicorée). La Communauté de Communes de la Région d'Ardres et de la Vallée de la Hem propose une série annuelle d'expositions au sein de la Chapelle des Carnes, classée monument historique. La Communauté de Communes des Trois Pays est centrée sur la thématique de l'histoire médiévale et de la renaissance avec les fêtes du camp du drap d'or. D'autres entités culturelles sont présentes, telles que la Tour de l'Horloge qui retrace l'histoire depuis l'époque viking jusqu'à la Renaissance, ou de Saint Joseph village, reconstituant un village du

début du XX^e siècle. Enfin, sur la commune d'Escalles, un musée rappelle l'histoire mouvementée du transmanche.

La Cité Internationale de la Dentelle et de la Mode

La Cité Internationale de la dentelle ouvert depuis 2009 sur l'ancien site de l'usine de dentelle Boullart.

7 800 m² seront consacrés à la dentelle dont 2 500 m² à l'exposition permanente qui développera cinq séquences (la dentelle à la main, l'aventure industrielle à Calais, les métiers de la dentelle, la dentelle au présent et au futur). Le site possède 500 m² réservés aux expositions temporaires, un auditorium, une salle de défilés et un centre de ressources.



SANTÉ : UN DÉFICIT À COMBLER

DES PERSONNELS DE SANTÉ EN NOMBRE INSUFFISANT

Le Pays du Calaisis enregistre des densités de personnels de santé inférieures à la région ou la France, en

particulier pour les spécialistes. Si les taux rencontrés sont assez proches des territoires voisins, on constate que les écarts sont importants avec la région et le pays.

	Généralistes	Spécialistes	Infirmiers	Kinés	Dentistes
Pays du Calaisis	122 à 140	72 à 100	500 à 600	70 à 80	40 à 45
Dunkerquois	140 à 160	72 à 100	446 à 500	80 à 100	45 à 50
Boulonnais	140 à 160	100 à 150	600 à 700	100 à 120	45 à 50
Audomarois	122 à 140	72 à 100	500 à 600	70 à 80	40 à 45
Nord-Pas de Calais	164	136	710	105	46
France	165	174	788	102	62

- Nombre de spécialistes/100 000 hab, 2007 :
 - Pays du Calaisis : 72 à 100
 - Nord-Pas-de-Calais : 136
 - France : 174
- Nombre de gynécologues/100 000 femmes de 15/49 ans, 2005 :
 - Pays du Calaisis : 2,5
 - Nord-Pas-de-Calais : 12,8

UNE RÉPARTITION INÉGALE PAR COMMUNE

En moyenne, 2,2 individus par commune exercent une activité liée à la santé (médecin, infirmier, dentiste, pharmacien) :

- les 5 communes les plus peuplées sont les mieux dotées : Marck, Ardres,

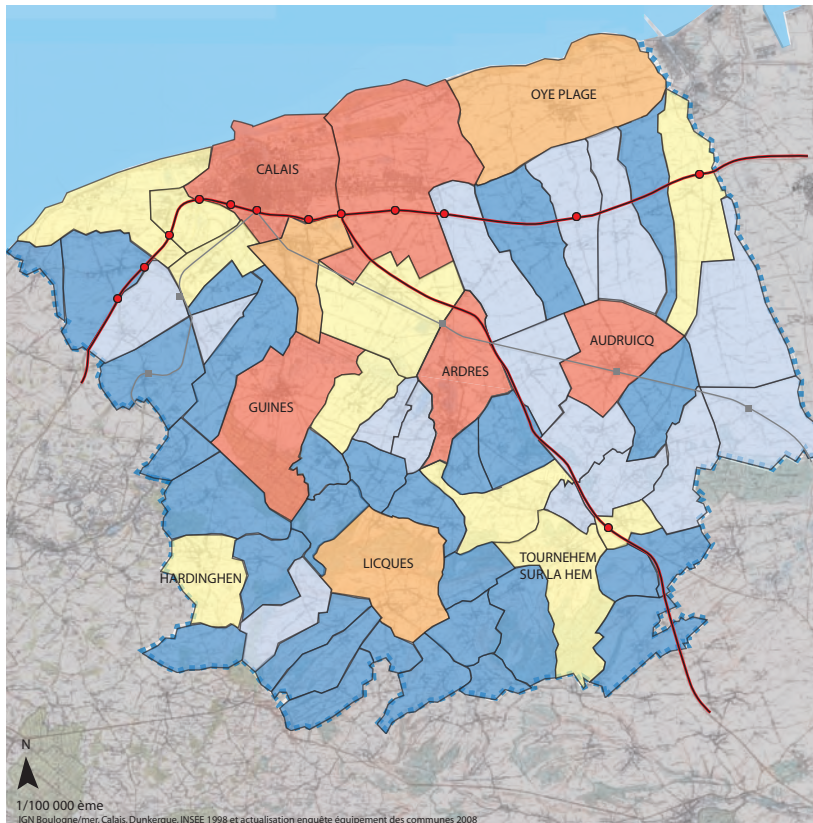
Guînes, Audruicq et Calais se partagent plus de la moitié de l'ensemble des personnels recensés ;

- 3 communes accueillent une offre qui vient en complément ou relais des secteurs centraux : Oye-Plage, Licques et Coulogne ;
- une quinzaine de communes proposent une offre de proximité. On trouve ainsi

Sangatte, Coquelles, Frethun, au Nord-Ouest, ou Les Attaques, Tournehem, Hardinghen ;

- enfin, près de la moitié des communes (les plus petites) sont dépourvues de toute offre, comme Autingues ou Polincove, par exemple.

PERSONNELS DE SANTÉ ET PHARMACIES, RÉPARTITION PAR COMMUNE



UNE OFFRE HOSPITALIÈRE INSUFFISANTE

L'offre hospitalière de court séjour se place au-dessous des offres proposées sur les bassins de vie limitrophes du Dunkerquois, du Boulonnais ou de l'Audomarois, ainsi que celles observées aux échelles régionale et nationale. L'offre de lits spécialisés est également inférieure à la région et à la moyenne française mais rejoint les offres des territoires voisins. Enfin, la densité de lits offerts en établissements psychiatriques tend à rejoindre ses voisines régionales, même si elle reste inférieure à la moyenne du Nord-Pas de Calais.

Le nouvel hôpital de Calais permet un renforcement important de l'offre hospitalière depuis 2012 avec une capacité totale d'accueil de 962 lits et places dont 502 pour le Nouvel Hôpital : 325 lits d'hospitalisation complète et 49 places destinées à l'accueil de jour en Médecine Chirurgie Obstétrique, 80 lits et 20 places en Psychiatrie, 90 lits de Soins de Suite et Réadaptation Adultes et 12 SSR Pédiatrique, 360 lits d'hébergement dont 30 lits Long séjour et 20 lits Foyer de vie

En 2012 on comptabilise 42 317 entrées, 282 225 journées d'hospitalisation dont 126 966 d'hébergement en EHPAD, 2138 naissances, 6051 interventions

chirurgicales, 72 644 consultations externes Médecine Chirurgie Obstétrique.

Offre hospitalière, 2006 :

- Pays du Calaisis : 200 à 300 lits pour 100 000 habitants
- Nord-Pas-de-Calais : 363
- France : 367

Un nouvel équipement en 2012 qui vient améliorer l'offre hospitalière.

	Offre hospitalière (lits court séjour) /100 000 hab	Soins de suite et réadaptation (lits) /100 000 hab	Psychiatrie (lits) /100 000 hab
Pays du Calaisis	200 à 300	32 à 100	0,6 à 0,8
Dunkerquois	300 à 400	32 à 100	0,6 à 0,8
Boulonnais	300 à 400	32 à 100	0,8 à 1
Audomarois	300 à 400	32 à 100	1 à 1,2
Nord-Pas de Calais	363	124	0,8
France	367	148	

Source : Observatoire de la santé NPDC, 2006

DES MODES ALTERNATIFS DE PRISE EN CHARGE À RENFORCER

• Pour les personnes âgées

Une offre de lits inférieure aux moyennes régionale et nationale

Offre de structures (% des places disponibles)

- CACCTO : 79,8 % (980 lits)
- CCTP : 15,5 % des places
- CCSOC : 2,2 %
- CCRAVH : 2,5 %
- CCRA : 0 % (84 lits en projets)

Offre de lits en établissements personnes âgées /1 000 habitants de 75 ans ou + en 2006

Pays du Calaisis	82 à 100
Dunkerquois	130 à 160
Boulonnais	100 à 130
Audomarois	100 à 130
Nord-Pas-de-Calais	116
France	121

Source : Observatoire de la santé NPDC, 2006

Un manque d'équipements dans l'Est

L'essentiel des structures se concentre sur l'agglomération. Trois structures sont identifiées sur la Communauté de Communes des Trois Pays, une structure sur les Communautés de Communes du Sud-Ouest Calaisis et de la Région d'Ardres-Vallée de la Hem. Un projet de 84 lits est en cours sur Audruicq, des constructions de bégainage sont envisagées sur Vieille-Église, Saint-Folquin et Oye-Plage.



Des besoins qui iront en s'amplifiant...

ANALYSE DE LA RÉPARTITION DES PLUS DE 75 ANS EN 1999 ET DES STRUCTURES

Intercommunalités	Population en % en 1999	Répartition des plus de 75 ans/Pays en % en 1999	Répartition des structures en 2006
CACCTO	63,1 %	64,6 %	79,8 %
CCTP	8,8 %	12,3 %	15,5 %
CCRAVH	15,4 %	10 %	2,5 %
CCRA	8,5 %	12,3 %	0 %

Au regard du poids démographique des EPCI et de la répartition des plus de 75 ans à l'échelle du territoire, on constate un manque d'équipements, principalement à l'Est du Pays du Calaisis.

En 2005, le nombre de lits pour personnes âgées de plus de 75 ans est estimé à 1 pour 8,2 personnes. Ce ratio va diminuer pour atteindre 1 place pour

10,7 personnes en prenant en compte l'hypothèse du maintien de population. On estime donc à 370 le nombre de lits nécessaires pour le maintien du ratio d'un lit pour 8,2 personnes. Ce besoin est d'autant plus important que le Pays du Calaisis dispose d'un niveau d'équipements largement inférieur à la moyenne régionale et nationale. Pour rappel, le

Population des plus de 75 ans et offre de structures personnes âgées par EPCI :

- La Communauté de Communes des Trois Pays compte 12,3 % de 75 ans et plus, et offre 15,5 % des structures du Pays du Calaisis.
- La Communauté de Communes de la Région d'Audruicq possède la même part des plus de 75 ans et verra une première structure s'implanter d'ici peu.

Pays du Calaisis compte, en 2006, une moyenne de 91 lits d'établissements pour personnes âgées/1 000 habitants de 75 ans et plus, contre 116 au niveau régional et 121 au niveau national.



• Pour les populations handicapées

OFFRE DE LITS EN ÉTABLISSEMENTS SPÉCIALISÉS (HÉBERGEMENT ET TRAVAIL) EN 2006, POUR JEUNES ET ADULTES

	Offre de lits en établissements pour enfants handicapés/1 000 jeunes <20 ans en 2006	Places en hébergement pour adultes handicapés/1 000 personnes 20/59 ans En 2006	Places en établissements de travail pour adultes handicapés/1 000 personnes 20/59 ans en 2006
Pays du Calaisis	3,8 à 7	3 à 4	4 à 5
Dunkerquois	7 à 10	4 à 5	4 à 5
Boulonnais	3,8 à 7	2,2 à 3	4 à 5
Audomarois	10 à 13	3 à 4	2,5 à 4
Nord Pas de Calais	9,7	3,3	4,7
France	9,4	3,3	

Source : Observatoire de la santé NPDC, 2006

Le Pays du Calaisis se situe au-dessous des moyennes des territoires voisins et de la région, en ce qui concerne les jeunes handicapés et leur accueil. En revanche, le Nord-Pas de Calais

enregistre une densité d'établissements/1 000 habitants de moins de 20 ans supérieure à la France.

L'accueil des adultes handicapés est meilleur que celui des moins de 20 ans

sur le Pays du Calaisis, avec des densités d'établissements d'hébergement et de travail proches des moyennes régionale et nationale.

PETITE ENFANCE : UN BESOIN CROISSANT D'ÉQUIPEMENTS

UNE CONCENTRATION SUR LA VILLE CENTRE

Le Pays du Calais concentre une population jeune plus importante que la moyenne départementale. 510 places en haltes garderies et crèches familiales dont une dizaine de places en halte garderie itinérante (organisée sur la Communauté

de Communes de la Région d'Ardres et de la Vallée de la Hem) y sont répertoriées. À ces structures s'ajoutent l'accueil familial soutenu par le dispositif de Relais Assistance Maternelle mis en place dans les différentes intercommunalités du Pays.

Les moins de 20 ans en 1999 :

- Pays du Calais : 46 465 (29,7 % de la population)
- Pas-de-Calais : 27 %

En 1999, les moins de 5 ans représentent 20 % de la catégorie INSEE des moins de 20 ans.

Intercommunalités	Population en % en 1999	Répartition des 0-5 ans/au Pays en % en 1999	Répartition des structures d'accueil collectives
CACCTO	63,1 %	64,3 %	75 % des structures dont 90 % sur Calais
CCTP	8,8 %	8,5 %	17,8 %
CCRAVH	15,4 %	7,8 %	2,7 %
CCRA	8,5 %	15,2 %	
CCSOC	4,3 %	4,1 %	-

Source : Observatoire de la santé NPDC, 2006

Les EPCI de l'Est du territoire, les communes de la CACCTO, à l'exception de Calais, et les communes de la Communauté de Communes du Sud-Ouest du Calais sont faiblement équipées. À l'inverse, Calais concentre une majorité des places offertes et la Communauté de Communes des Trois Pays apparaît bien pourvue. Le constat de sous-équipement est à nuancer avec la politique des Relais Assistance Maternelle mise en place dans les intercommunalités.



Calais : 68 % des places offertes pour 52 % de la population des moins de 5 ans sur l'ensemble du Pays du Calais



EN PROJET

Au regard d'un besoin croissant d'équipements, Calais, Marck, Coquelles, Coulogne et Ardres accueillent de nouvelles structures.

QUELS BESOINS À L'HORIZON DU SCOT POUR LE PAYS DU CALAIS ?

Compte tenu des hypothèses des évolutions démographiques faites notamment par l'INSEE et constatées au fur et à mesure des recensements, le vieillisse-

ment de la population pourrait conduire à une diminution importante, de près de 10 %, des moins de 5 ans.

La construction programmée de plusieurs établissements devrait permettre la création d'une offre d'une centaine de places supplémentaires sur Ardres, Coquelles et Coulogne.

De fait, proportionnellement, la capacité d'accueil en structures collectives va s'accroître

LA SOLIDARITÉ

Quatre secteurs localisés sur Calais et Marck bénéficient des dispositifs de Contrat Urbain de Cohésion Sociale (CUCS) :

- le Fort-Nieulay à l'Ouest de Calais, Zone Urbaine Sensible (ZUS),
- le Beau Marais à l'Est de Calais, ZUS et ZFU (Zone Franche Urbaine), toutes deux classées 1, très prioritaire,
- le quartier Saint Pierre au Sud de Calais, classé 2, prioritaire,
- la zone des Hautes communes ou Cité Schweitzer, à Marck.

Il s'agit de quartiers concentrant des populations fragilisées (bas revenus, chômage, faibles qualifications).

Si Calais apparaît comme davantage touchée, certains quartiers des communes de Marck, Audruicq ou encore de Guînes souffrent de maux comparables. Face à un tel constat, plusieurs structures ont été

créées pour faciliter les démarches d'accès au logement, permettre aux plus pauvres de se nourrir convenablement et favoriser de meilleures conditions de vie au quotidien. Il s'agit de structures d'accueil temporaire de personnes en grandes difficultés (isolement, pauvreté...) sous forme de foyers, de résidences... Il existe ainsi : 3 centres d'hébergement et de réinsertion sociale à Calais, un centre d'adaptation à la vie active (CAVA) et un asile de nuit (SOS Le Toit). Les actions de solidarité en direction des plus démunis sont relayées par l'ensemble des Centres Communaux d'Action Sociale des communes, en lien avec la Maison Départementale de Solidarité qui permet un suivi du RMI et autres allocations.

Enfin, le tissu associatif dense (Le Service d'Accueil d'Urgence et d'Orientation, les Restos du Cœur, le Secours Catholique, la Croix Rouge, le Secours Populaire...) contribue au secours d'urgence en

proposant une distribution régulière de nourriture. Des épiceries sociales sont également présentes comme "Le Toit" sur Calais et Marck.

Si, en comparaison avec d'autres grandes villes du Pas-de-Calais, le Pays du Calais peut être fier de ses réseaux d'aide aux plus démunis, il n'en reste pas moins que ces équipements ne sont que le témoignage d'une forte vulnérabilité des populations.

Recensement des principales structures en 2006
 - Calais : 7
 - Boulogne/Mer : 5
 - Saint-Omer : 4
 - Béthune : 6

CHAPITRE 3

Un marché du logement tendu malgré l'évolution des constructions

Le Pays du Calais dispose d'un parc de logements en augmentation, préférentiellement orienté vers les résidences principales qui représentent 9 logements sur 10. Cette évolution se réalise au détriment des résidences secondaires, et ce malgré une façade littorale importante de 15 kilomètres et un fort potentiel touristique. Ce déclin constant va à l'encontre des évolutions enregistrées sur les territoires voisins (Dunkerquois ou Boulonnais). Sangatte ou Escalles, qui disposent du plus grand nombre de résidences secondaires, sont loin de rivaliser avec Wissant ou Audresselles.

La construction a fortement évolué sur les quinze dernières années, majoritairement en direction du logement individuel, fruit de la périurbanisation. L'habitat collectif reste quant à lui majoritairement concentré sur Calais (83 % des collectifs à l'échelle du Pays), même s'il tend à se développer sur d'autres communes telles que Marck, Coulogne ou Guînes. La ville centre dispose également d'un parc social conséquent (76 % du parc social du Pays du Calais), fruit d'une volonté politique forte qui évolue peu à peu aujourd'hui. Certaines communes doivent dès maintenant renforcer leurs efforts afin de respecter les mesures imposées par la loi SRU (Solidarité et renouvellement urbains).

Dans un premier temps, le phénomène de périurbanisation a permis un essor des constructions sur les villes de l'agglomération et de la façade littorale. En s'accroissant, ce phénomène a engendré un développement de la construction vers le Sud et sur les nœuds d'échanges des infrastructures de transport. Directement liés à ces évolutions, les prix, qui étaient inférieurs aux territoires voisins jusqu'à la fin des années 90, ont progressé de façon remarquable, engendrant une tension des secteurs fonciers et immobiliers.

Enfin, il existe une certaine inadéquation entre l'offre et la demande de logements du fait de l'accélération de la décohabitation. En effet, une majorité de logements sont conçus pour 4 personnes ou plus, alors que la taille des ménages ne cesse de se réduire. Plus spécifiquement, un manque de mixité des logements a été observé sur l'ensemble du Pays, bloquant les parcours résidentiels des individus.



UNE ÉVOLUTION DU PARC DE LOGEMENTS DÉSÉQUILBRÉE

PRÉDOMINANCE DES RÉSIDENCES PRINCIPALES

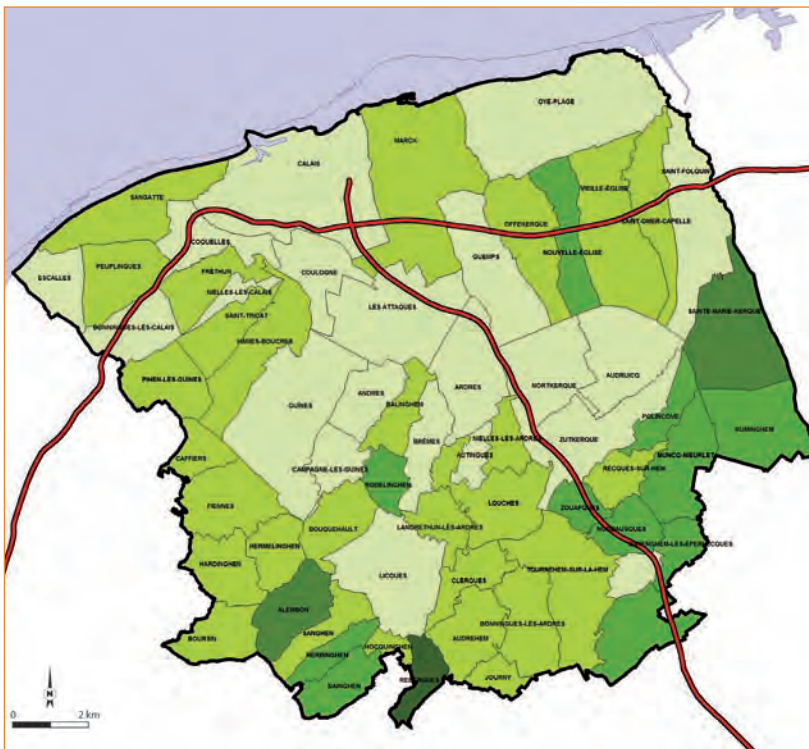
On assiste à une augmentation de la part des résidences principales dans les territoires ruraux du Sud-Est du pays, ainsi qu'autour de Calais et des bourgs secondaires (Guines, Audruicq et Licques). En 2011, les résidences principales représentent une large majorité du parc total de logements. Cette tendance est observable sur l'ensemble du territoire. L'évolution du parc de résidences principales à l'échelle du Pays du Calaisis met aussi en exergue

l'accélération du phénomène de péri-urbanisation qui s'est opéré entre 1999 et 2011.

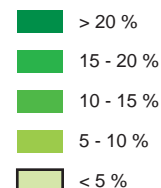
L'accroissement de la part de résidences principales résulte de la construction neuve et au détriment de celle des résidences secondaires. Cette situation peut traduire un déficit de la construction de logements sur le territoire. Entre 1999 et 2011 (d'après les données FILOCOM-DDE62) les résidences principales enregistrent une croissance de 10,2 %, soit 7 412 logements supplémentaires.

- Résidences principales en 2011 : 64 408 résidences, 88,9 % du parc total
- Évolution des résidences principales :
 - 1990-1999 : + 11,2 %
 - 1999-2011 : + 13,01%

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE RÉSIDENCES PRINCIPALES ENTRE 1999 ET 2011



Cartographie : SOREPA 2013. Données : INSEE RGP 2009/2010/Filocom 2011, CRESGE. Fond cartographique : BD Carto IGN



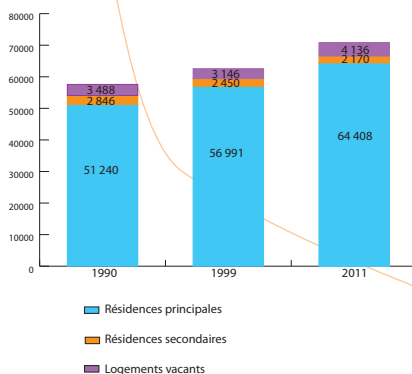
Moyenne du Pays : 13 %

UNE DIMINUTION DES RÉSIDENCES SECONDAIRES

Depuis 1990, les résidences secondaires n'ont cessé de diminuer et ce sur la quasi-totalité des communes. En 1990, elles représentaient 4,9 % du parc total, contre 2,99 % en 2011. Si ce phénomène traduit une tension forte sur le marché de l'immobilier, on peut également s'interroger sur une baisse de l'attractivité touristique, d'autant plus que sur les territoires voisins (Dunkerquois, Boulonnais...) la tendance est inverse.

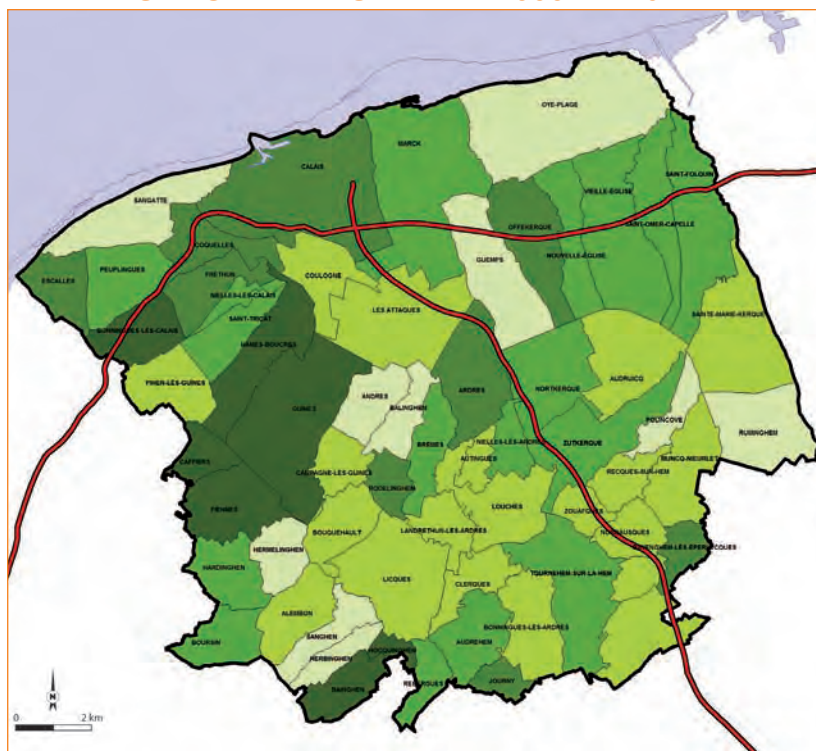
Même si les communes littorales de l'Ouest ou de l'arrière-pays concentrent l'essentiel des résidences secondaires grâce à un cadre de vie agréable, les taux de résidences secondaires restent très inférieurs aux territoires voisins tels que Wissant ou Audresselles.

COMPOSITION DU PARC DE LOGEMENTS



- Taux de résidences secondaires en 2011
 - Recques-sur-Hem : 22,9 %
 - Escalles : 21,2 %
 - Wissant : 66,8 %
 - Audresselles : 50,8 %

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE RÉSIDENCES SECONDAIRES ENTRE 1999 ET 2011



Cartographie : SOREPA 2013. Données : INSEE RGP 2009/2010/Filocom 2011, CRESGE. Fond cartographique : BD Carto IGN

- Évolution des résidences secondaires :
 - Pays du Calais
1990-1999 : - 13,9 %
1999-2011 : - 11,42
 - Dunkerquois
1999-2009 : + 48,21 %
 - Terre des Deux Caps
1999-2009 : - 0,25 %

- 0 à 50 %
- 10 à 0 %
- 25 à - 10 %
- 50 à - 25 %
- 89 à - 50 %

Moyenne du Pays : - 11,42 %

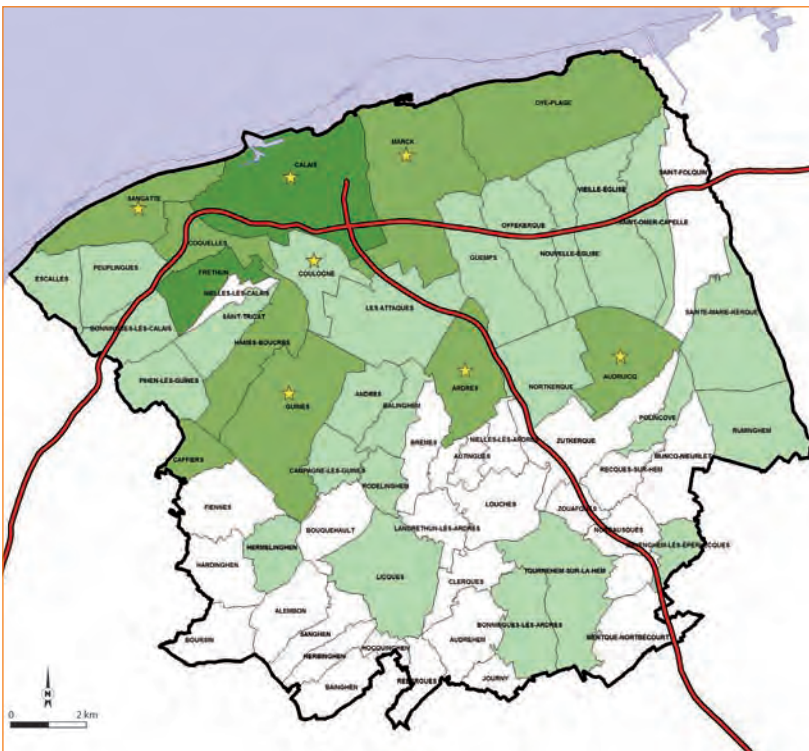
LE LOGEMENT SOCIAL : UNE CONCENTRATION SUR QUELQUES GRANDES VILLES

En 2011, le Pays du Calaisais recense 12 435 logements locatifs sociaux, en augmentation depuis 1994. Près de 10 000 logements sont localisés sur la seule ville de Calais. Si l'on considère l'évolution de ce parc entre 1994 et 2011, on constate qu'il s'est principalement étoffé là où le parc existait déjà. L'offre locative sociale développée entre 1994 et 2011 est majoritairement constituée de logements individuels, même si des programmes collectifs ont vu le jour sur Calais, Oye-Plage et Guînes.

7 communes se doivent de répondre aux seuils fixés par la loi SRU : Calais, Marck, Sangatte, Coulogne, Guînes, Ardres et Audruicq. Seules Calais, Ardres et Audruicq atteignent ces quotas en 2005. Guînes n'atteint pas, à ce jour, les 15 % imposés. Quant à Ardres et Audruicq, elles ne sont pas soumises au taux des 20 % mais atteignent néanmoins un taux qui lui est proche. Les autres communes sont actuellement engagées dans des programmes de développement de logements sociaux afin de combler leur déficit.

- Pourcentages de logements sociaux en 2011, dans les communes imposées par la loi SRU :
 - Coulogne : 9,1 %
 - Marck : 10,5 %
 - Sangatte : 17,1 %
 - Guînes : 13,6 %
 - Ardres : 14,8%
 - Audruicq : 14,3%
- Logements sociaux 1999-2011 :
 - + 10,6 % (1 196 logements)
 - Calais : 79 % du parc social du Pays du Calais
- Évolution du parc social 1999-2011
 - 60 % de logements individuels (647 logements)
 - + 345 logements collectifs à Calais
 - + 34 logements collectifs à Oye-Plage
 - + 33 logements collectifs à Guînes

PARC DE LOGEMENTS HLM EN 2011



Cartographie : SOREPA 2013. Données : INSEE RGP 2009/2010/Filocom 2011, CRESGE. Fond cartographique : BD Carto IGN

- ★ Communes soumises au quota SRU
- >= 20 %
- 10 à 20 %
- 0 à 10 %
- Absence de parcs HLM

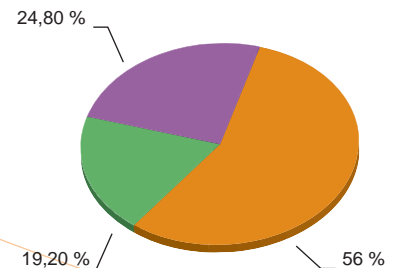
UN PARC DE LOGEMENTS EN RENOUVELLEMENT CONSTANT MAIS ENCORE INSUFFISANT

UNE FORTE CROISSANCE DE LA CONSTRUCTION MAJORITAIREMENT INDIVIDUELLE

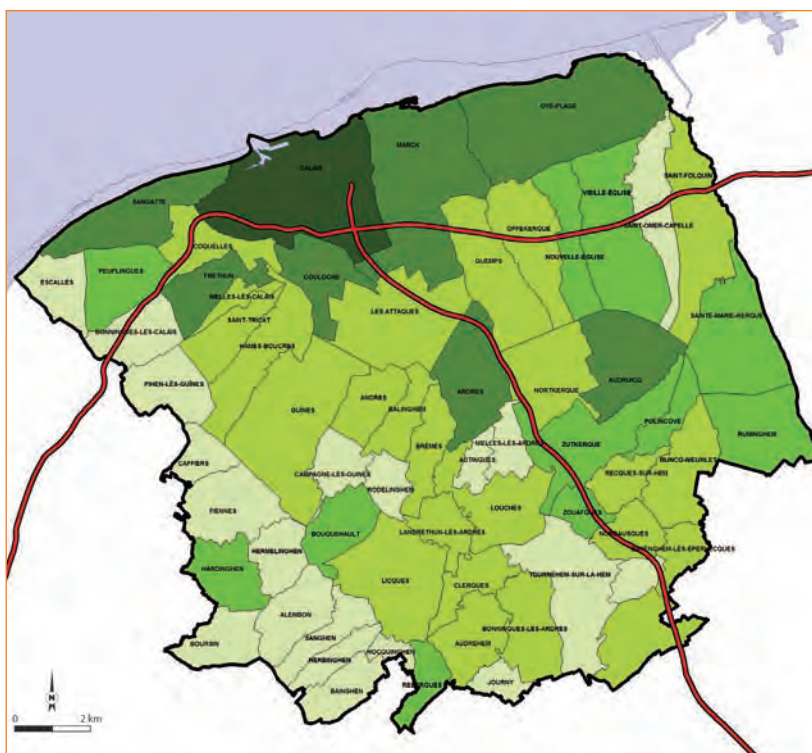
Entre 2010 et 2012, les constructions sont majoritairement des logements individuels purs (56,00 %). La construction de logements collectifs se concentre

sur Calais avec 304 logements (65,65 % des collectifs à l'échelle du Pays). L'habitat individuel groupé semble bénéficier d'une meilleure répartition : 51 logements construits sur Calais, soit un peu moins de 14.30 % de cette typologie construite à l'échelle du Pays, 86 logements construits sur Marck, soit environ 24%.

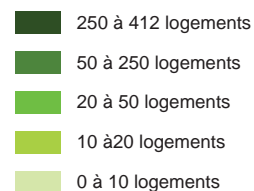
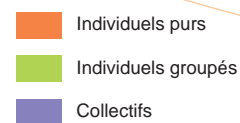
TYPOLOGIE DES NOUVELLES CONSTRUCTIONS ENTRE 2010 ET 2012



NOMBRE DE LOGEMENTS CONSTRUITS ENTRE 2010 ET 2012



Cartographie : SOREPA 2013. Données : INSEE RGP 2009/2010/Filocom 2011, SITADEL, CRESGE. Fond cartographique : BD Carto IGN



PLUS DE CONSTRUCTIONS DANS LES VILLES ET LA FAÇADE LITTORALE

À l'exemple de la période précédente, les taux de construction les plus élevés concernent la façade littorale et les plus grandes villes, à quelques exceptions près. Cette évolution tend également à se généraliser sur un plus grand nombre de communes.

En valeur absolue, c'est sur Calais que le nombre de constructions a été le plus important, indicateur à relativiser compte tenu du poids démographique.

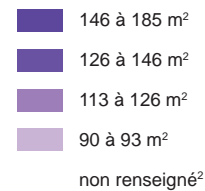
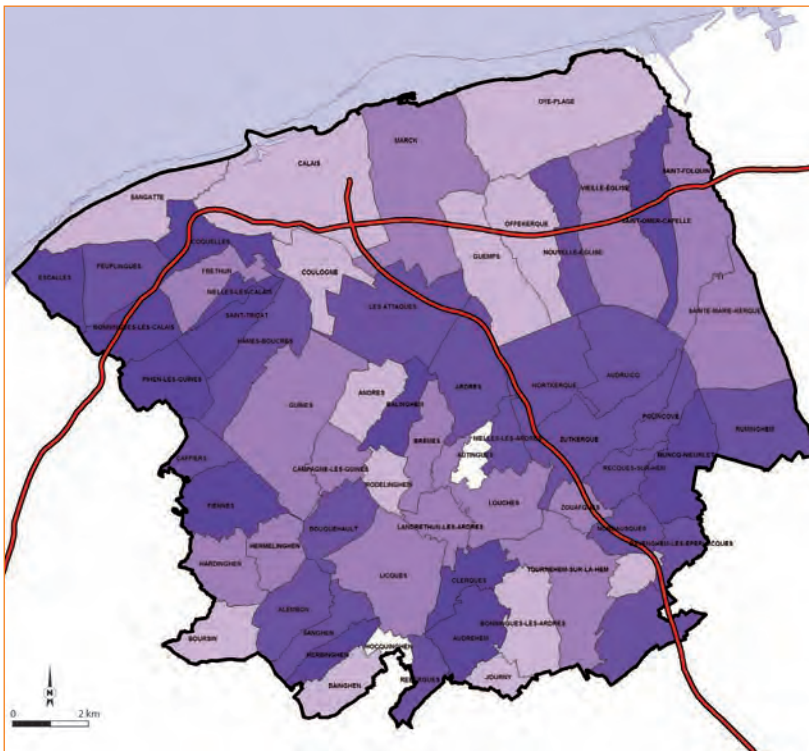
- Évolution du parc de logements de 2005 à 2011
 - Calais : + 4,80 % du parc entre 2005 et 2011, soit 1 664 logements
 - Coquelles : + 11,45 %
 - Sangatte: + 20,5 %
 - Frethun :+ 12,15 %
- Faiblesse de la construction sur les communes périurbaines de l'agglomération

DES SURFACES MOYENNES DE CONSTRUCTIONS PLUS IMPORTANTES DANS L'ARRIÈRE-PAYS

Les surfaces varient de 91 m² sur Sangatte à 184 m² sur Escalles. Le phénomène de péri-urbanisation s'accompagne d'un accroissement de la surface moyenne par logement mais également de la taille des parcelles, renforçant d'autant plus les mécanismes d'étalement urbain. Dans

l'ensemble, les surfaces moyennes les plus importantes se localisent dans les communes du Nord-Ouest (Escalles, Coquelles, Pihen-les-Guines...), ainsi que dans les communes autour des bourgs secondaires (Audruicq, Ardres et Licques).

SUPERFICIE MOYENNE DES LOGEMENTS CONSTRUITS ENTRE 2010 ET 2012



Cartographie : SOREPA 2013. Données : INSEE RGP 2009/2010/Filocom 2011, CRESGE. Fond cartographique : BD Carto IGN

UNE PART CROISSANTE DE LOGEMENTS COLLECTIFS DANS LA MAJORITÉ DES COMMUNES

Les typologies de logement se sont diversifiées avec une part plus importante de logements collectifs construits dans la majorité des communes. De 1991 à 1998, seules 7 communes avaient construit des logements collectifs : Calais, Guînes, Marck, Mentque-Norbécourt, Offekerque, Oye-Plage et Sangatte. Entre 1999 et

2006, elles sont plus nombreuses : Ardres, Bonningues-lès-Calais, Coulogne, Escalles, Licques, Marck, Nordausques, Pihen-lès-Guînes, Polincove, Sangatte. À l'inverse, sur Calais, la diversification du parc s'est traduite par une augmentation du nombre de logements individuels purs et groupés. Calais concentre malgré tout encore 65 % des logements collectifs construits à l'échelle du Pays entre 2010 et 2012, soit 304 logements.

- 1991-1998 : 7 communes ont construit du collectif
- 1999-2009 : elles sont 15
- Calais : 65 % des logements collectifs construits entre 2010 et 2012.

UNE INADÉQUATION ENTRE L'OFFRE ET LA DEMANDE

- Nombre moyen de personnes par ménages en 2009 : 2,5
- Évolution de la taille des ménages (1999_2009)
 - 1 personne : + 24,6 %
 - 2 personnes : + 26,6 %
 - 5 personnes : - 16,7 %
 - 6 personnes et plus : - 30,1 %
- Typologie des résidences principales en 2009 :
 - 1 pièce : 3,34 %
 - 2 pièces : 7,99 %
 - 3 pièces : 14,64 %
 - 4 et plus : 74,13 %

DES PARCOURS RÉSIDEN- TIELS DIFFICILES À ACCOM- PAGNER

Une offre en logements **sociaux déficiente**

L'essentiel du parc social se situe sur Calais et peine à se diffuser sur les communes voisines et les bourgs de l'arrière-pays. Aujourd'hui encore, beaucoup de communes ne respectent pas les mesures imposées par la loi SRU.

Une accession à la propriété **encore insuffisante**

Le Pays du Calaisis dispose d'une très faible mixité dans l'offre de logements. L'urgence a voulu que soit développé un parc social et les communes périphériques ont plutôt connu un boom de la construction individuelle de type pavillonnaire. L'offre intermédiaire reste très peu présente et bloque les parcours résidentiels des ménages.

En 2009, un peu plus de la moitié des ménages est propriétaire. Le degré

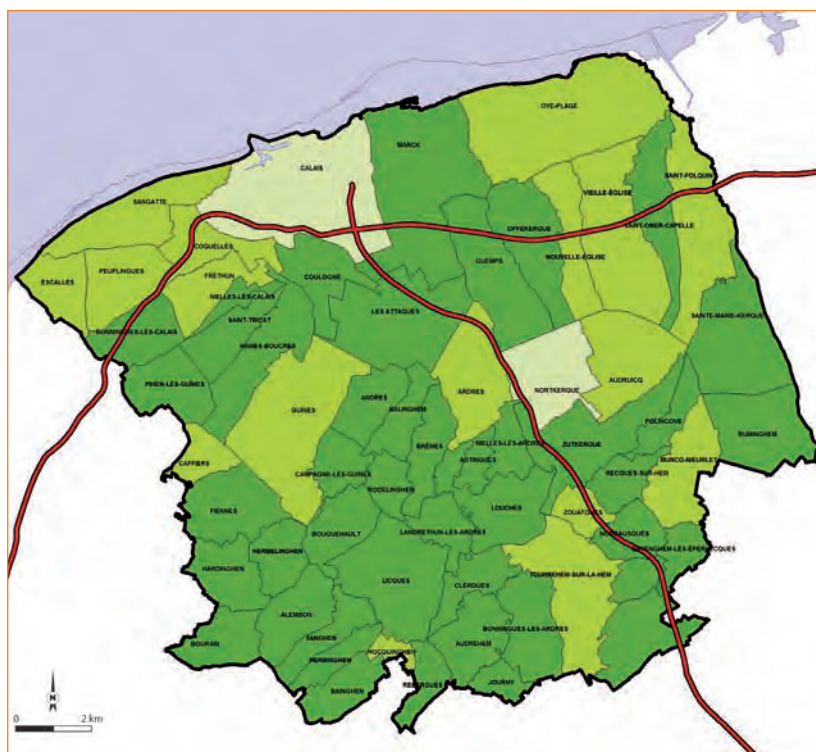
d'urbanisation du territoire influe sur les statuts d'occupation comme en témoigne la carte de répartition des propriétaires en 2009 Calais, et dans une moindre mesure Guînes, Ardres, Audruicq, Oye-Plage, possèdent une part de propriétaires beaucoup moins importante. Ces communes constituent donc des espaces où la population est davantage mobile et où l'accession à la propriété reste difficile. En revanche, entre 1999 et 2009, l'augmentation du "modèle pavillonnaire" est particulièrement importante sur les communes riveraines de l'A 16 et l'A 26 et sur le sud du territoire.

DES INADAPTATIONS FACE À LA DEMANDE

Le phénomène de décohabitation engendre de nouvelles demandes : si elles étaient autrefois centrées sur les familles nombreuses, l'éclatement familial change la donne. Les ménages d'une à deux personnes augmentent de près de 20 % en moyenne entre 1999 et 2009. En effet, plus de 7 résidences principales sur 10 est composée de 4 pièces et plus.

2009 : 36 744 ménages propriétaires
(58,4 % des ménages)

PART PROPRIÉTAIRES EN 2009



Cartographie : SOREPA 2013. Données : INSEE RGP 2009/2010/Filocom 2011, CRESGE. Fond cartographique : BD Carto IGN

- > 75 %
- 50 à 75 %
- < 50 %

Moyenne du Pays : 58,4 %

Une vacance inégalement répartie

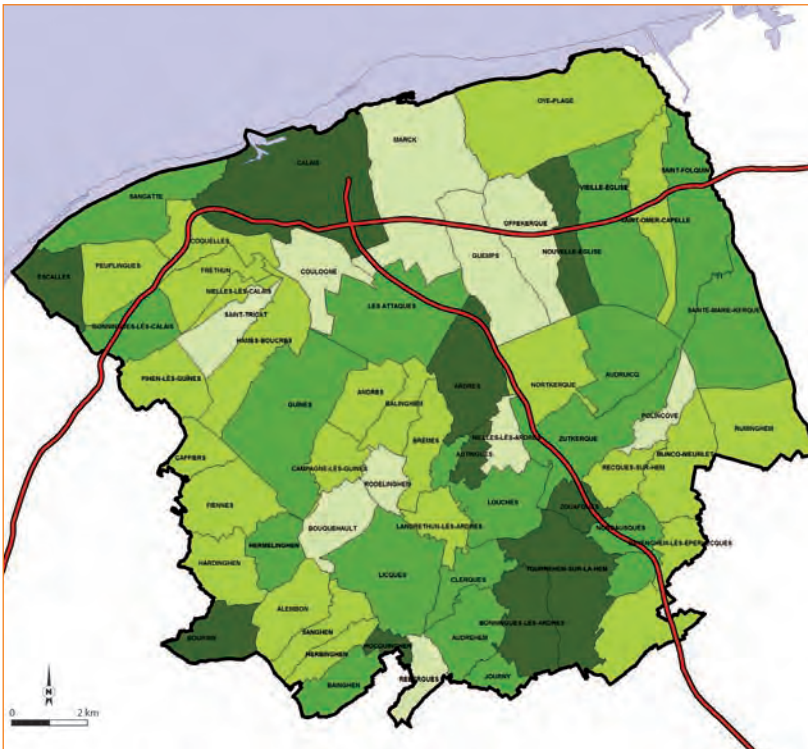
Les communes où le taux de vacance est le plus fort sont Calais, Ardres et Escalles, avec quelques communes du Sud et de l'Ouest (Boursin, Hocquinghen, Zouafques...). Si l'on considère qu'un taux de 6 % permet la fluidité du marché, certaines communes en deçà de ce taux connaissent alors une tension prégnante. C'est le cas des communes autour de

Calais et des bourgs secondaires (Marck, Coulogne, Saint-Tricat, Polincove, Bouquenhaut, Rebergues...)

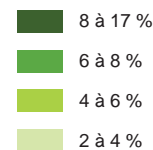
A noter que la majorité des communes ont un taux de vacance compris entre 4 et 8 %.

Taux de vacance à l'échelle du Pays en 2011 : 8.1 %

PART DES LOGEMENTS VACANTS EN 2011



Cartographie : SOREPA 2013. Données : INSEE RGP 2009/2010/Filocom 2011, CRESGE. Fond cartographique : BD Carto IGN



3 - UNE ACCÉLÉRATION DE LA PÉRIURBANISATION

Si le schéma directeur (SD) prévoyait un dynamisme modéré des bourgs ruraux du Sud sur une ligne Hardinghem/Tournehem-sur-la-Hem, il a été constaté un phénomène inverse avec une réelle dynamique de construction entre 1991 et 2005, signe d'une périurbanisation. Sur la période, Licques enregistre plus de 140 logements nouveaux (soit plus de 23 % du parc de 2005), Tournehem plus de 90 logements (18 % du parc) et Hardinghem plus de 70 logements nouveaux (18 % du parc). Cependant, ce phénomène n'a pas profité équitable-

ment à l'ensemble du territoire. Oye-Plage, notamment, a enregistré une très faible croissance, contrairement aux prévisions du SD.

UNE TENDANCE INFLATIONNISTE DU PRIX DU LOGEMENT

Le prix au m² qui était inférieur aux territoires de référence au milieu des années 90 (18 euros/m² sur le littoral du Pas-de-Calais et 21 euros/m² au niveau régional) enregistre une progression importante dans les années 2000.

Entre 1994 et 1996, les prix fonciers les plus élevés sont localisés au Nord-Ouest du territoire sur les communes de

Bonningues-les-Calais, Peuplingues, Coulogne, Coquelles, Calais, Sangatte. Entre 1996 et 1999, l'augmentation des prix est généralisée à la façade littorale, le long des secteurs irrigués par l'A16 (Marck, Oye-Plage, Saint-Folquin...). On distingue également les communes de Guines et d'Autingues, situées dans l'arrière-pays, qui accusent une augmentation des prix du foncier.

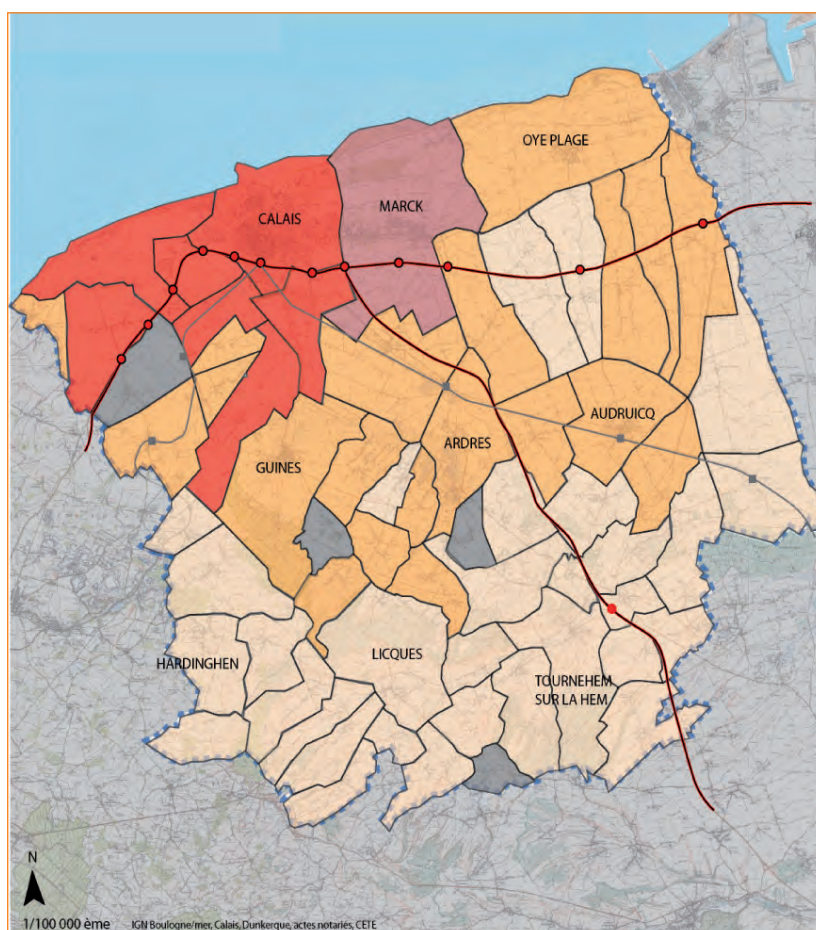
Entre 2000 et 2002, les prix augmentent de façon très prononcée sur l'agglomération, avec Marck, et sur le quart Nord-Ouest.

L'augmentation du foncier se répercute sur l'arrière-pays, sur les communes comprises entre l'agglomération et la couronne des trois bourgs. La couronne sud reste un secteur où le prix du foncier est inférieur à la moyenne régionale.

Prix au m²

- 1994-1999 : 16,35 euros
- 2000-2002 : 23,8 euros

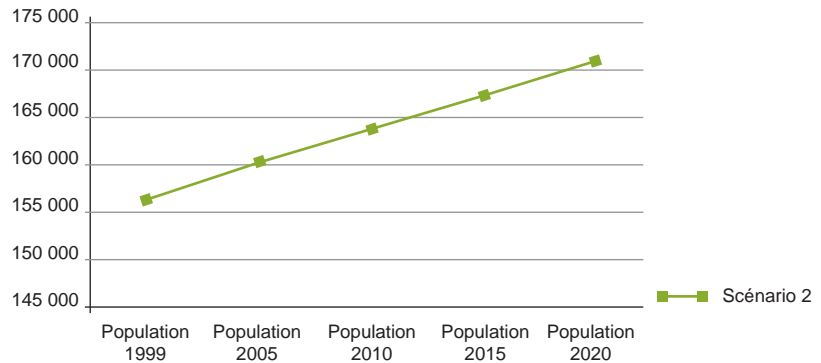
ÉVOLUTION DES PRIX/LOT DU MARCHÉ FONCIER À DESTINATION DES LOGEMENTS INDIVIDUELS, ENTRE 2000 ET 2002



QUELQUES ÉLÉMENTS DE PROSPECTIVE HYPOTHESE NON RETENUE

Les prévisions développées ci-dessous ne tiennent pas compte des évolutions des résidences secondaires, pourtant étroitement liées au développement de stratégies touristiques dans les prochaines années.

ÉVOLUTION LINÉAIRE DE LA POPULATION



LES PRÉVISIONS À L'HORIZON DU SCOT

Scénario 1 : la population se stabilise

Ce scénario table sur un maintien de la population à l'échelle du Pays.

Scénario 2 : la population poursuit sa croissance au même rythme

Le scénario se base sur une poursuite de la croissance démographique à un rythme similaire à l'évolution enregistrée entre 1999 et 2009. Cette hypothèse d'évolution s'appuie sur une projection linéaire de l'évolution démographique. Entre 1999 et 2009, la population à l'échelle du Pays a augmenté de 6 399 habitants.

Cette période d'évolution démographique constitue une période de léger ralentissement de la croissance démographique comme l'indique l'évolution du taux de croissance annuel moyen sur les périodes intercensitaires précédentes.

D'après ce second scénario linéaire, la population du Calais augmenterait donc de 10 360 habitants pour compter un peu plus de 170 000 habitants à l'horizon du SCOT.

Scénario 3 : la population baisse

Ce troisième scénario reprend l'hypothèse d'actualisation du modèle Omphale de juin 2008 qui mise sur une baisse comprise entre 3,7 % et 4,7 % d'ici 2020 sur le bassin d'habitat de Calais (périmètre légèrement différent de celui du Pays).

Nous prenons une hypothèse moyenne d'un recul de 4 % de la population. En 2020, la population sur le Pays du Calais serait alors de 153 959 habitants, soit une baisse de 6 415 habitants avec une population légèrement inférieure à 1999 (156 230).

Besoins fonciers selon les scénarios d'évolution de la population avec un ratio global constaté en 2005 de 14,8 log/ha soit 675 m² :

- surface inscrite dans les documents d'urbanisme 950 ha (Étude des documents d'urbanisme CRESGE - 2007)
- maintien : entre 547 ha et 881 ha
- croissance linéaire : entre 864 ha et 1 220 ha
- baisse de 4 % : entre 351 ha et 679 ha

UNE HAUSSE DE LA DEMANDE À PRÉVOIR

Au regard des phénomènes qui influent sur le parc de logements (rénovations, desserrement, évolution de la vacance), des besoins nouveaux en terme de logement vont devoir être prévus et ce, quelle que soit l'hypothèse d'évolution retenue :

- un besoin entre 8 000 à 13 000 logements pour une population qui se maintient,
- un besoin entre 12 500 et 17 700 logements pour une population qui continue de croître,
- un besoin entre 5 200 et 9 900 logements pour une population qui décroît.

Au vu de cette première approche effectuée, les ressources actuellement inscrites dans les documents d'urbanisme permettent de répondre au maintien de la population mais elles ne sont pas suffisantes pour répondre au scénario de la croissance. La question de la densité (nombre de logements à l'hectare) devra obligatoirement être posée, en fonction des particularités des différents territoires.

CHAPITRE 4

Un dynamique économique qui s'oriente vers la tertiarisation

Depuis le début des années 90, le Pays du Calais a connu de profonds bouleversements de son économie, en continuité logique des phénomènes observés auparavant, à savoir le déclin industriel et la montée en puissance du tertiaire. Le Calaisis est marqué par l'inadéquation entre le poids démographique et le poids économique du territoire. Ainsi les zones les plus pourvoyeuses d'emplois se localisent à l'extérieur du pays.

Une hausse des actifs est observée, notamment chez les femmes, qui investissent de nouveaux secteurs de l'économie. La répartition des taux d'activité reflète des déséquilibres paradoxaux entre les espaces urbains, où les taux semblent en berne et des espaces périurbains et ruraux plus dynamiques.

Malgré cela, le taux de chômage reste élevé et singularise ce territoire au sein de la région.

Un dixième des emplois du département est fourni par le Pays du Calais. Ils se concentrent majoritairement sur Calais et Coquelles. La dynamique de l'emploi enregistrée est en partie liée à la création d'entreprises qui est encourageante malgré des taux de survie plus faibles qu'en région.

Historiquement, le territoire a forgé ses savoirs et sa richesse via l'industrie dentelière, reconnue dans le monde entier ; c'est pourquoi le territoire reste encore, malgré le déclin de l'industrie textile, fortement imprégné de ce passé. Le pôle de compétitivité UPTEX est aujourd'hui l'occasion de faire perdurer des savoirs pour développer les "textiles du futur". L'industrie, également présente sous les filières de la chimie ou de l'équipement mécanique, n'est plus l'activité phare du territoire, même si elle représente en 2006 près de 18 % des emplois. Des entreprises britanniques sont également installées sur le Pays du Calais.

L'activité tertiaire s'est donc peu à peu imposée depuis les années 80/90 grâce à plusieurs branches d'activités caractéristiques :

- le secteur des services,





- *le secteur commercial, avec un développement florissant jusqu'en 2003, plus modeste aujourd'hui,*
- *le secteur des transports, devenu incontournable, malgré les difficultés liées à la conjoncture et à la volatilité du secteur (taux de survies faibles, consommation importante d'espaces au regard des emplois qui augmentent lentement),*
- *le secteur du tourisme à la fois commercial mais aussi lié à sa façade littorale importante et variée, son arrière-pays et ses spécificités, les qualités du milieu littoral. Malgré ses atouts, des faiblesses nombreuses pénalisent ce secteur : qualité des hébergements, image peu valorisée, préjugés difficiles à dépasser, concurrence des stations touristiques voisines (Wissant, le Touquet...).*

Les secteurs agricole et artisanal tirent leur épingle du jeu avec un arrière-pays rural relativement dynamique. Celui-ci est assuré par des cœurs de villages assez bien équipés et par quelques secteurs encore tournés vers une agriculture productive à l'exemple de la plaine maritime.

En terme d'organisation spatiale, on observe une structuration de plus en plus marquée des activités économiques autour de vastes zones concentrées autour de l'agglomération et de l'A 16. Quelques projets récents au-delà de l'agglomération laissent présager une répartition plus éclatée mais toujours en lien avec les infrastructures autoroutières. Les documents d'urbanisme actuellement opposables offrent la possibilité de multiplier par deux les surfaces économiques existantes. Des choix stratégiques se poseront inévitablement : concentration sur l'A 16 et les conséquences inhérentes, meilleure répartition (rapprochement des lieux de vie et d'emplois)...

En parallèle, les acteurs prennent conscience du fort potentiel du territoire, tant en terme d'attractivité outre-Manche que de dynamisation locale des ressources humaines, géographiques et économiques.



UNE POPULATION ACTIVE QUI AUGMENTE

UNE HAUSSE DES ACTIFS OCCUPÉS PLUS FAIBLE QUE CELLE DE LA POPULATION ACTIVE

Entre 1990 et 2009, alors que la population active totale connaît une forte hausse (+ 19,45 % contre 14,54 au niveau régional), le nombre d'actifs occupés accuse une croissance dans des proportions similaires (17,8 %). Parallèlement, la réelle dynamique économique, qui s'est instaurée sur le territoire, n'a pas empêché une hausse du nombre de chômeurs (+ 2706 entre 1990 et 2009).

Il existe sur le Calaisis une inadéquation entre le poids démographique et le poids économique révélée par un taux d'emplois de 0,75 qui se traduit par de nombreuses migrations domicile-travail.

	PAYS DU CALAISIS			
	1990	1999	2009	90/09
Actifs ayant un emploi	49 549	53 194	58 379	+ 17,8 %
Chômeurs	9 750	13 150	12 456	+ 27,75 %
Population active totale	59 299	66 344	70 835	+ 19,45 %

	NORD-PAS-DE-CALAIS			
	1990	1999	2009	90/09
Actifs ayant un emploi	1 322 139	1 372 633	1 516 573	+ 14,71 %
Chômeurs	236 158	296 638	268 278	+ 13,6 %
Population active totale	1 558 297	1 669 271	1 784 851	+ 14,54 %

	FRANCE			
	1990	1999	2009	90/09
Actifs ayant un emploi	22 379 569	23 055 202	25 861 950	+ 15,56 %
Chômeurs	2 732 571	3 401 611	3 272 743	+ 19,77 %
Population active totale	25 112 140	26 456 813	29 134 693	+ 16,02 %

Source : INSEE, recensement de la population, synthèse locale du Pays du Calaisis

UNE CROISSANCE DU TAUX D'ACTIVITÉ PLUS FORT CHEZ LES FEMMES

Si l'augmentation du taux d'activité est plus marquée chez les femmes entre 1990 et 2009 (+ 24,41 %), le phénomène se ralentit depuis 1999 : + 11,84 % entre 1999 et 2009 .

	1999	2009	1999/2009
Femmes	55,4 %	61,96 %	+ 11,84 %
Hommes	74,3 %	76,12 %	+ 2,45 %

Source : INSEE, recensement de la population, synthèse locale du Pays du Calaisis

UNE ENTRÉE SUR LE MARCHÉ DU TRAVAIL TÔT ET UN RAJEUNISSEMENT DES ACTIFS

Les caractéristiques de l'offre de l'emploi sur le territoire du Pays du Calaisis est le principal facteur de l'augmentation du taux d'activité des jeunes de 15-24 ans. En parallèle, l'augmentation de la part des 55-64 ans (+ 10 % environ) et celle des 15-24 ans de 33 % environ, est le signe d'un rajeunissement des actifs.

	1999	2009	1999/2009
15-24 ans	32,9 %	43,72 %	+ 32,89 %
25-54 ans	83,7 %	86,42 %	+ 3,25 %
55-64 ans	30,625 %	33,68 %	+ 9,98 %

Source : INSEE, recensement de la population, synthèse locale du Pays du Calaisis



UNE OPPOSITION URBAIN/ RURAL PARADOXALE

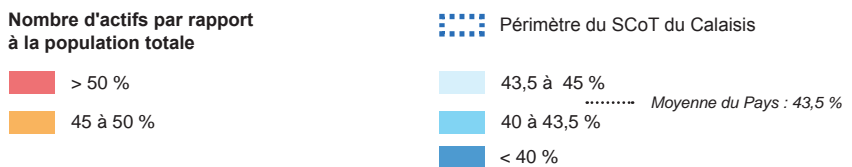
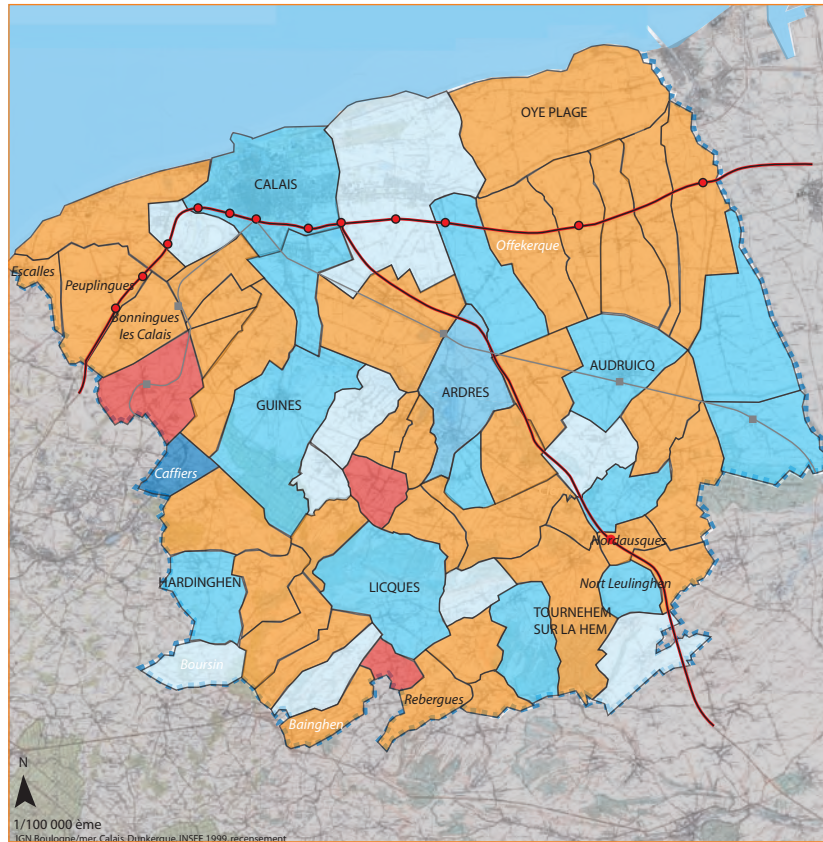
En moyenne, 43,50 % de la population totale des communes est occupée sur le Pays du Calais. Une étude des taux d'activité par commune permet de distinguer :

- trois communes où le taux d'activité est supérieur à 50 % : Hocquinghem (52,80 %), Pihen les Guines (50,50 %) et Rodelinhen (50,50 %) ;
- des communes qui possèdent un taux entre 45 et 50 % se situent à l'est et à l'ouest de la façade maritime : Sangatte, Peuplingues ou Oye-Plage. D'autres autour des pôles secondaire sont dans le même cas : Les Attaques, Fiennes, Nortkerque ou Louches.
- des communes où le taux d'activité est inférieur à la moyenne : Calais, les bourgs secondaires, le Sud-Est ou quelques communes de la frange sud.

Seul la commune de Caffiers a un taux inférieur à 40 %.

Globalement, ces résultats caractérisent une augmentation de l'activité ainsi que les mécanismes de péri-urbanisation des milieux ruraux (installation d'actifs qui travaillent en ville) mais aussi de vieillissement d'une partie des populations.

TAUX D'ACTIVITÉ EN 2009



UN TAUX DE CHÔMAGE TOUJOURS IMPORTANT

Le Pays du Calais enregistre depuis de nombreuses années un taux de chômage nettement supérieur à celui de la France ou même du Pas-de-Calais.

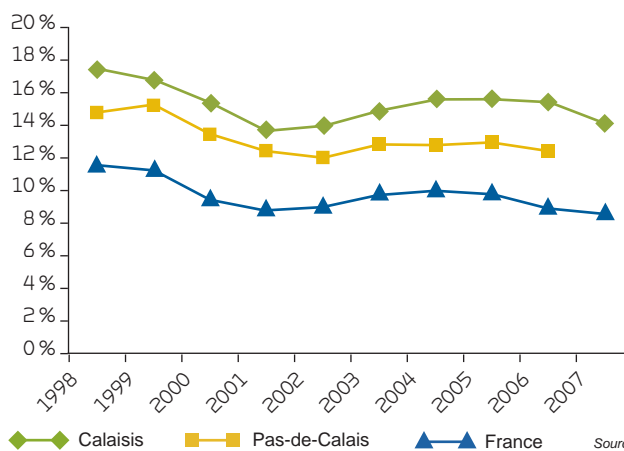
Entre 1999 & 2009, s'il suit les mêmes mouvements que ceux observés sur le Pas-de-Calais et sur la France, le taux de chômage représente, en 2009, 17,58 % sur le territoire du calaisis, contre 14,98 % pour le Pas-de-Calais et 11,74 % pour la France.

Malgré une baisse sur la période 1999-2001, liée à l'arrivée sur le territoire de nouvelles entreprises telles qu'Euro-tunnel, le taux de chômage a, entre 2009-2011, augmenté de 22,52 %.

Cette augmentation, depuis 2007, est lié notamment à la crise économique mondiale.

Les demandeurs d'emploi sont généralement de CSP modestes (employés, ouvriers qualifiés, ouvriers spécialisés) et le chômage touche en majorité les jeunes.

ÉVOLUTION DU TAUX DE CHÔMAGE SUR LE CALAISIS, DANS LE PAS-DE-CALAIS ET EN FRANCE, ENTRE 1998 ET 2007



<ul style="list-style-type: none"> • Taux de chômage 2009 : <ul style="list-style-type: none"> - Pays du Calais : 17,58 % - Pas-de-Calais : 14,98 % - France : 11,74 % 	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de demandeurs d'emploi en 2011 : <ul style="list-style-type: none"> - Pays du Calais : 15 261
---	--

La baisse du chômage ne concerne pas les chômeurs de longue durée qui représentent 18,64 % soit 3 ou 4 points de plus que les zones d'emploi de Boulogne, Dunkerque et la région Nord-Pas de Calais. À l'inverse, la part des chômeurs de moins d'un an est la plus faible des territoires étudiés avec seulement 63,39 % contre 69 % sur Dunkerque et Boulogne. Ces évolutions soulèvent la question de l'employabilité d'une partie de la population. La présence d'une population qui semble difficilement employable peut contribuer à expliquer en partie le taux de chômage structurellement élevé sur le territoire.

	Moins d'1 an	De 1 à 2 ans	2 ans et +
Dunkerque	68,96 %	16,84 %	14,20 %
Saint Omer	66,99 %	14,84 %	18,17 %
Calais	63,39%	17,97 %	18,64 %
Boulogne	68,47 %	16,07 %	15,46 %
Berck-Montreuil	79,20 %	13,10 %	7,70 %
Région Nord Pas de Calais	68,15 %	16,35 %	15,50 %

Source : ANPE-DARES

Le niveau de formation de la population est assez faible (11 % suivent des études supérieures contre 18 % au niveau national) par rapport aux zones d'emploi voisines et à la région avec notamment une plus faible part des titulaires d'un

diplôme supérieur ou d'un bac + 2. On assiste également à une difficulté de recrutement local de cadres. Pour preuve, de nombreux cadres viennent de l'extérieur de la zone d'emploi de Calais.

Migrations domicile-travail des personnes ayant un emploi	Ouvriers	Employés	Professions intermédiaires	Cadres et professions intellectuelles supérieures	TOTAL
Habite à l'extérieur et travaille dans la zone d'emplois de Calais	2 204	1 764	2 145	1 157	7 504
Habite dans la zone d'emplois de Calais et travaille à l'extérieur	4 237	1 710	3 452	806	10 429
Solde : négatif si la zone d'emploi de Calais envoie davantage d'actifs travailler à l'extérieur qu'elle n'en reçoit	- 2 033	54	- 1 307	351	- 2 925

Source : INSEE RGP 99

L'ÉVOLUTION DES REVENUS

Le Calais possède à la fois le plus faible revenu moyen et le plus faible revenu médian par unité de consommation. De plus, ces deux variables augmentent plutôt moins que dans les zones d'emploi voisines et qu'en région. Cette faiblesse des revenus et cette dynamique défavorable constituent un handicap dans la perspective de développement d'une économie résidentielle tournée vers la

consommation des habitants du territoire.

L'évolution des revenus est marquée par un écart accru entre les 10 % les moins aisés et le reste de la population. On s'aperçoit qu'on a proportionnellement moins de revenus à partager localement que ce qu'on devrait avoir vu le poids démographique du territoire. Cela est à la fois dû à une faible captation des salaires, mais aussi à une faible captation de retraites et pensions. De plus, de 2001 à

2006, l'écart entre le Calais et ses voisins s'est plutôt creusé. La part du "gâteau" (revenu) régional perçue par le Calais augmente certes un peu, mais pas davantage – voire moins – qu'ailleurs, alors que son poids en terme de "nombre de parts" dans la région (population) augmente autant, sinon plus qu'ailleurs.

UNE DYNAMIQUE DE L'EMPLOI AMORCÉE, NOTAMMENT DANS LE TERTIAIRE

LE PAYS DU CALAISIS : 10 % DE L'EMPLOI DÉPARTEMENTAL

Le Pays du Calais fournit plus d'un emploi sur 10 au département. Cette proportion est comparable aux zones d'emploi limitrophes du Pays.

Le Calais est la zone d'emploi où le

rapport entre le nombre d'emplois et la population active est le plus faible par rapport aux autres zones littorales : il n'est que de 0,75.

Calais, où certains territoires ont perdu jusqu'à 2 % d'emplois salariés privés, à l'exemple du secteur Béthune-Bruay.

UN POIDS IMPORTANT DE LA SPHÈRE RÉSIDEN- TIELLE

La sphère productive regroupe environ un tiers des établissements et des postes de travail salariés du Calais. En revanche, elle représente 40 % de la masse salariale, signe qu'elle est plutôt plus rémunératrice que la sphère résidentielle.

On peut dire que chaque sphère représente environ 1/3 des emplois salariés, mais que si la sphère résidentielle est majoritaire en terme de nombre de postes de travail salariés, c'est la sphère productive qui domine en terme de masse salariale.

Zone d'emploi	Part (%) du total de l'emploi du Pas-de-Calais
Calais (périmètre Pays)	10,76 %
Bouloonnais	11,1 %
Saint-Omer	9,5 %
Pas-de-Calais	100 %

Source : INSEE 2007

La sphère productive du Calaisis est particulièrement sous-représentée comparée aux autres zones d'emploi et au vu du poids démographique de la zone d'emploi.

Après une forte augmentation jusqu'en 2000, les effectifs des deux sphères ont diminué du fait de la sphère productive, les effectifs de la sphère résidentielle sont parvenus à se maintenir. Cette baisse de la sphère productive est propre au Calaisis.

La sphère productive du Calaisis présente un taux de cadres comparable à celui de Saint-Omer ou Boulogne, mais faible comparé à celui de Dunkerque ou

de la région. Les salaires sont élevés dans les sphères productives et publiques, et beaucoup plus faibles dans la sphère résidentielle. Concernant le Calaisis, les salaires de la sphère productive et de la fonction publique sont élevés, comparés aux zones d'emploi voisines et à la région.

Dans la sphère productive, ce sont les services aux entreprises qui regroupent de loin le plus d'emplois, et plus particulièrement ce qu'on appelle les services opérationnels. Ensuite, c'est l'industrie chimique, suivie par le transport et la logistique. Enfin l'industrie textile compte encore 6 % des postes productifs de la

zone d'emploi.

Dans la sphère résidentielle, les secteurs dominants sont le commerce de détail avec 26 % des postes de travail, suivie par le secteur de la construction. L'action sociale y prend aussi une large part avec 13 %, ainsi que les hôtels et restaurants.

Enfin, dans la sphère publique, c'est l'éducation qui pèse le plus dans le nombre d'emplois, suivie des administrations publiques, puis plus minoritairement de la santé et de l'action sociale.

Zone d'emploi	Poids de la sphère productive	Poids de la sphère résidentielle	Poids de la sphère publique
Habite à l'extérieur et travaille dans la zone d'emplois de Calais	2 204	1 764	2 145
Habite dans la zone d'emplois de Calais et travaille à l'extérieur	4 237	1 710	3 452
Solde : négatif si la zone d'emploi de Calais envoie davantage d'actifs travailler à l'extérieur qu'elle n'en reçoit	- 2 033	54	- 1 307

Source : INSEE RGP 99

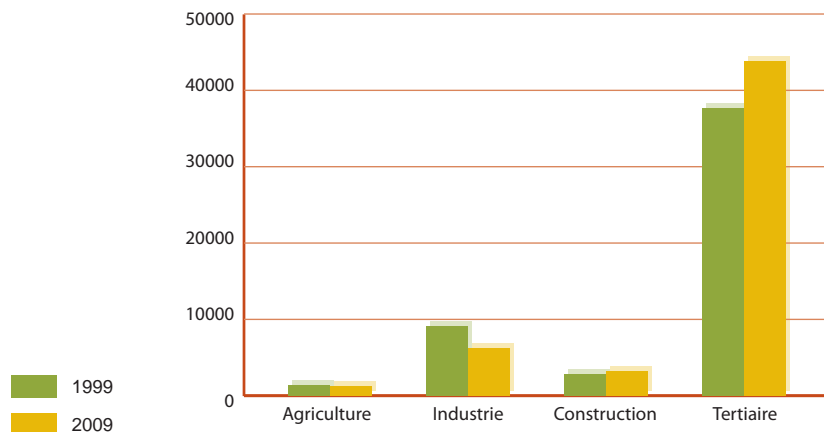
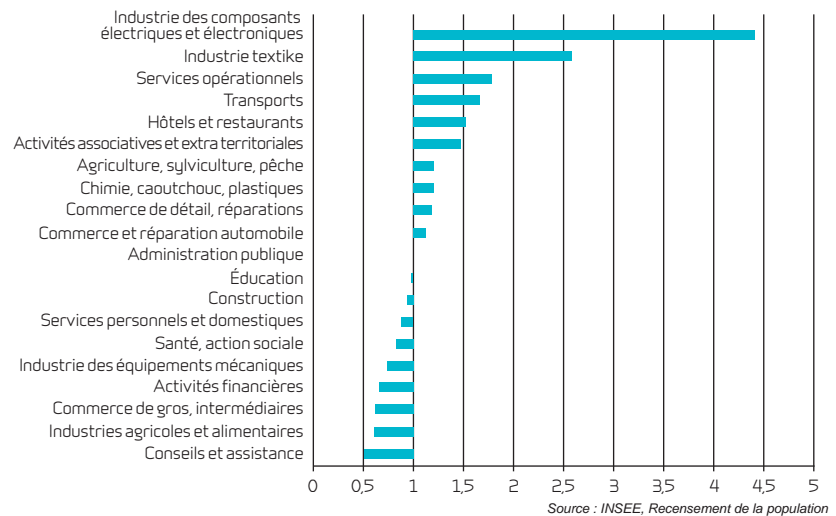
UNE MONTÉE DE L'EMPLOI TERTIAIRE QUI COMPENSE LES PERTES DANS L'INDUSTRIE

Entre 1999 et 2009, le secteur tertiaire enregistre la plus forte hausse d'emplois.

Cette augmentation permet de compenser les pertes dans l'industrie qui, depuis les années 70/80, n'ont pas cessé. Pour exemple, entre 1990 et 1999, ce sont près de 2 000 emplois qui ont disparu ; et entre 1999 et 2009, 2 921 emplois disparaissent à leur tour. Cela étant, le secteur industriel reste le second pourvoyeur d'emplois.

Par ailleurs, l'emploi salarié privé ne cesse de diminuer. Par exemple, entre 2003 et 2004, l'emploi salarié privé diminue de 0,6 % (soit 213 emplois). Le territoire se situe dans la moyenne des bassins d'emploi du Pas-de-Calais.

- L'emploi en 2009 : Tertiaire : 80,4 % des emplois contre 76,6 % en région
- Évolution 1999-2009 : + 6 158 emplois



L'OFFRE D'EMPLOIS

Entre 2001 et 2007, le nombre d'offres d'emploi de l'ANPE a diminué de 19 % dans le Calaisis. C'est la seule zone d'emploi sur laquelle on observe une diminution.

Les secteurs d'activités les plus recruteurs au regard des données de l'ANPE sont le commerce de détail, les services opérationnels, l'hôtellerie-restauration, la santé et l'action sociale, la construction et les transports.

L'offre d'emplois dans le Calaisis se

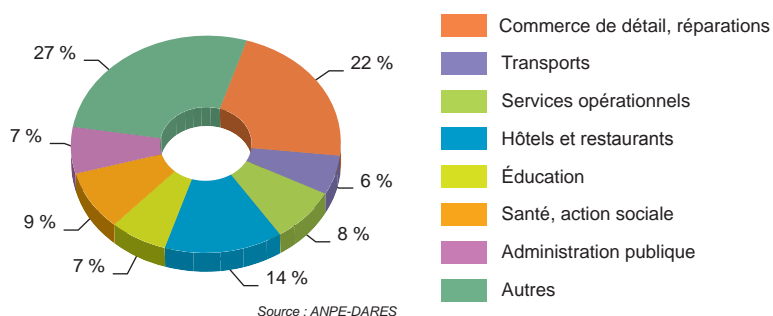
caractérise par une proportion plus importante qu'ailleurs d'offres dans la sphère non productive, ce qui confirme le caractère plus résidentiel de l'économie calaisienne, remarqué lors de l'analyse du tissu économique.

opérationnels, on ne constate pas un nombre particulièrement élevé dans ce secteur. Dans le secteur du transport et de la logistique, les offres sont nombreuses dans le Calaisis et leur nombre augmente. Elles sont majoritairement à destination des employés, avec une part élevée de CDI.

Dans l'hôtellerie-restauration, les offres d'emplois sont nombreuses, plutôt en augmentation, surtout à destination d'employés et la part des CDI est élevée.

Part dans l'ensemble des offres en 2007	Sphère productive	Sphère non productive (résidentielle + publique)
Calaisis (périmètre Pays)	26,27 %	73,73 %
Boulonnais	33,13 %	66,87 %
Audomarois	28,87 %	71,13 %
Dunkerquois	36,50 %	63,50 %

RÉPARTITION DE L'OFFRE PAR SECTEUR DANS LA PAYS DU CALAISIS



UN EMPLOI CONCENTRÉ SUR QUELQUES PÔLES

À l'exception d'Eurotunnel à Coquelles, c'est sur le territoire de Calais que se concentrent le plus grand nombre d'emplois et les plus grosses entreprises.

NOM	ACTIVITÉ	LOCALISATION (commune)	EFFECTIFS (salariés)
1. Centre hospitalier de Calais	Santé	Calais	1 571
2. Eurotunnel	Transports	Coquelles	1 475
3. Mairie de Calais	Administration	Calais	1 279
4. Groupe Lucien Noyon	Industrie textile, dentelle	Calais	979
5. SNCF	Transports	Calais	681
6. CCI	Organisation consulaire	Calais	651
7. ISS Abylis	Nettoyage	Coquelles	558
8. Brampton Reynold	Équipementier	Calais	550
9. Auchan	Grande distribution	Calais	542
10. My Ferry Link	Transport	Calais	533
11. Alcatel Submarine Networks	Câbles	Calais	450
12. CPAM	Sécurité sociale	Calais	384
13. Armatis	Télévente/conseil	Calais	600
14. Douanes	Administration	Calais	370
15. Tioxide Europe SAS	Industrie	Calais	343
16. Police aux frontières	Police	Calais/Coquelles	317
17. Calaire Chimie	Chimie	Calais	289
18. CAF	Sécurité sociale	Calais	280
19. Carrefour Cité Europe	Transmanche	Calais	280
20. Carrefour Cité Europe	Grande Distribution	Coquelles	350
21. Brunet dentelles	Industrie textile, dentelle	Calais	266
22. Desseilles	Industrie textile, dentelle	Calais	264
23. Carrefour Mi-voix	Commerce	Calais	250
24. Cave Canem SSIM	Enquêtes, Sécurité	Calais	227
25. SAS GOM Propreté	Nettoyage	Calais	203
26. Eiffage Construction	Construction	Calais	221
27. Habitat 62/59	Construction/immobilier	Coquelles	204

- **Création d'entreprises :**
 - 1993-1996 : 504
 - 2000-2003 : 557
- **Taux de création global :**
 - 1993 : 10,9 %
 - 2003 : 12,3 %
 - (moyenne régionale : 11,3 %)
- **Créations pures (2003) :**
 - 8,6 % contre 8,1 % en région
- **Taux de survie de plus de 5 ans en 2003**
 - Pays du Calais : 53,3 %
 - Nord-Pas-de-Calais : 55 %
 - France : 55,7%

L'ÉVOLUTION DES PÔLES D'EMPLOIS

Les pôles d'emploi du Calais sont principalement : Calais, puis Coquelles et dans une moindre mesure Sangatte, Coulogne, Marck, Les Attaques et Oye-Plage. Par ailleurs, Guînes, Ardre et Audruicq jouent le rôle de pôle d'emploi secondaire à l'échelle des EPCI périphériques.

Sur la période 1999/2005, l'évolution devient négative sur l'agglomération, puisque toutes les communes, y compris Calais, perdent des emplois, à l'exception de Coquelles, qui continue à en gagner. Les baisses les plus fortes s'observent à Calais et Coulogne. L'arrière-pays semble encore se maintenir. La commune de Pihen-lès-Guînes perd les emplois qu'elle avait gagnés sur la période précédente comme expliqué ci-dessus. Enfin, les pôles secondaires voient tous leur nombre d'emplois salariés privés augmenter, signe d'une tendance au rééquilibrage à terme entre Calais et sa périphérie. Il est en effet plutôt souhaitable que des polarités

secondaires s'affirment, afin de désengorger Calais, de minimiser les flux entre lieu de travail et lieu d'emploi, et de permettre une certaine massification des flux, favorable au développement des transports en commun.

UN TAUX DE CRÉATION D'ENTREPRISES CONSÉQUENT...

Les créations d'entreprises sont nombreuses, portées notamment par une structure développée par la Chambre de Commerce et d'Industrie : Force Calais et au réseau régional d'accompagnement "Je crée en Nord-Pas de Calais". La création d'entreprises est en hausse sur le territoire au début des années 2000 par rapport à la période 1993-1996. Le taux de création global (délocalisations/transferts, reprises et créations pures) est également en hausse de 1993 à 2003 et se trouve légèrement au-dessus de la moyenne régionale.

...MAIS UN FAIBLE TAUX DE SURVIE*

Si le nombre de création d'entreprises est important, le taux de survie après 5 ans est plus faible qu'en région et en France.

LES ACTIONS PROPOSÉES POUR DÉVELOPPER DES EMPLOIS DURABLES

La création, puis la pérennisation des emplois sont des enjeux de premier ordre pour la création de richesse sur le territoire qui souffre de différentes carences : chômage, faiblesse du potentiel fiscal, déficit migratoire,

sous-qualification...

En ce sens, de nombreuses initiatives ont lieu pour améliorer la situation : territorialiser les actions et les réseaux des initiatives liées à l'emploi, favoriser l'implantation de structures locales type "points de développement économique" au sein des maisons de Pays, maisons rurales...

C'est en ce sens -pérenniser les entreprises et les savoirs-faire, valoriser l'accès à l'emploi- que plusieurs solutions sont ouvertes aux entreprises à l'instar du tutorat (formation des jeunes employés par les "anciens"), de l'apprentissage, de la formation (qui cherche à développer la communication entre les systèmes éducatifs et professionnels pour l'adaptation des formations aux demandes des entreprises) ou de l'évolution professionnelle (promotions et formations prises en charge, validation des acquis et de l'expérience).

Plusieurs structures d'insertion et de formation ont été mises en place, à l'exemple de la mission locale du Calais pour les 18/30 ans ; la structure "Partenaire Insertion Formation" s'occupe, quant à elle, des adultes. En parallèle, les structures d'"Insertion par l'Activité Economique" permettent aux jeunes adultes en difficultés, via un réseau de parrainage, de rejoindre une formation par l'emploi à l'exemple de "La Péniche" (restauration) à Guînes ou des "Scieries et Palettes du Littoral" à Audruicq.

*Le taux de survie correspond à la durée de vie des entreprises. Elle est obtenue par la différence entre la date de cessation économique et celle de création. Le taux de survie à 5 ans est donc égal au nombre des entreprises de la génération N encore actives lors de leur 60e mois, divisé par le nombre d'entreprises créées l'année N.

L'INDUSTRIE : EN RECUL

- **Évolution du secteur textile 1993-2006**
 - + 56 % de salariés
 - 48 % d'établissements
- **Évolution de la Chimie 1993-2006**
 - + 12 % de salariés
 - 20 % d'établissements
- **Emplois dans l'industrie sur le Pays du Calais, 2002 :**
 - Textile : 27,8 %
 - Chimie et composants électroniques : 16 %

La renommée du territoire, même si elle ne concerne plus qu'une moindre part du tissu économique. Le textile est en fort déclin depuis les années 70, tendance encore confirmée entre 1993 et 2006.

La chimie est le second grand secteur

industriel du territoire mais connaît une situation de crise. C'est un secteur organisé autour d'unités de production importantes qui dépendent de centres de décision souvent extérieurs au territoire. La chimie reste plutôt une des spécificités du Dunkerquois. Un territoire encore assez spécialisé

Si elle représente encore 18 % des emplois, la part de l'industrie n'a cessé de se réduire au fil du temps. Elle concerne encore différentes filières : le textile qui reste le deuxième employeur du Pays du Calais (exemple : l'établissement Noyon&Cie avec près de 600 emplois), la Chimie et l'industrie de composants électriques et électroniques (Alcatel, 700 personnes ; Calaire Chimie et Tioxide 280 et 400 emplois...). Dans une moindre mesure, on trouve

également l'industrie des biens de consommation, d'équipement, l'industrie agroalimentaire ou automobile.

UNE DIMINUTION CONTINUE DU SECTEUR INDUSTRIEL

Une diminution de l'emploi issu de l'industrie

L'emploi industriel privé (7 444 salariés) représente, en 2003, 21,2 % de l'emploi salarié du bassin d'emploi du Calais. Il en représentait, en 1998, 25,5 % (8 396 salariés). L'emploi industriel privé représente aujourd'hui moins du quart de l'emploi total et reste en baisse constante.

Le textile : un secteur majeur en recul

L'industrie textile représente plus du tiers

des établissements industriels. Il y a proportionnellement près de 6 fois plus d'emplois relevant de cette activité dans le Calaisis qu'en région. Spécialisé dans la production de dentelle, la concurrence mondiale l'a touché de plein fouet : si elle représentait encore 150 entreprises et 7 000 salariés en 1953, ils ne sont plus que 2 000 en 1974 pour 44 établissements et 1 612 en 2005.

De même, on assiste à une baisse forte et continue du nombre d'établissements et du nombre d'emplois salariés privés depuis 1995. L'emploi salarié s'effondre littéralement dans ce secteur d'activité depuis 2003.

L'activité textile est présente dans une dizaine de communes périphériques mais reste très concentrée sur Calais.

L'industrie des équipements mécaniques

L'industrie des biens d'équipements emploie près de 1 300 personnes en 2003, dont les trois quarts dans l'industrie des

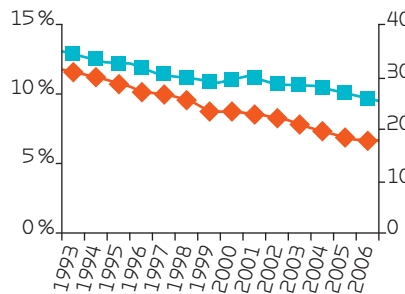
équipements mécaniques. Cette filière a gagné près de 200 emplois entre 1998 et 2003. L'équipementier "Renold Automotive Systems", spécialisé dans la fabrication d'organes mécaniques de transmission, est d'ailleurs l'un des plus importants établissements industriels de la zone d'emploi.

Un recul de l'industrie agroalimentaire

En 1999, avec moins de 1 000 salariés, l'industrie agroalimentaire était déjà faiblement représentée. La réorganisa-

tion de la branche biscuiterie de Danone, qui a provoqué la fermeture de l'usine Lu en 2003 (- 246 emplois) et l'abandon de la production de la sucrerie à Pont-d'Ardres, marquent la disparition d'une grande partie du secteur agroalimentaire du Pays du Calais.

PART DE L'ACTIVITÉ INDUSTRIELLE SALARIÉE ET DU NOMBRE D'ÉTABLISSEMENTS SUR LE RECENSEMENT INDUSTRIEL TOTAL



- 1993-2006 :
 - 9,5 % d'entreprises industrielles
 - 30 % de salariés dans l'industrie
- Établissements industriels/total des établissements
 - 1 sur 3 en 1993
 - moins d'1 sur 5 en 2006

■ Part des salariés industriels sur l'ensemble des salariés
 ◆ Part des établissements industriels sur l'ensemble des établissements

UN PÔLE DE COMPÉTITIVITÉ TEXTILE

Le territoire fait désormais partie du pôle de compétitivité textile UP-TEX, dont les actions, menées en concertation avec les industriels, visent à renforcer l'innovation dans ce secteur. Ce projet s'articule autour de l'Union des industries textiles (UIT) du Nord. S'appuyant sur un réseau

de 150 entreprises actives -notamment les filières dentelières à Calais et Caudry- et près de 700 chercheurs mobilisés, ce pôle entend développer la recherche autour des textiles du futur pour des applications qui dépasseront la filière textile-habillement, dans des domaines d'applications très variés, parmi lesquels la protection individuelle, le médical, l'industrie, les transports ou l'aéronau-

tique. Son ambition est de générer 7 500 emplois dans la région... A terme, UP-TEX ambitionne de devenir la plateforme européenne de référence des technologies de pointe appliquées au support textile à haute performance et à la "customisation".

LE TERTIAIRE : PRÈS DE 75 % DES EMPLOIS

- Évolution de l'hôtellerie restauration 1993-2006
 - + 67 % de salariés
 - + 23 % d'établissements
- Évolution du Commerce 1993-2006
 - + 67 % de salariés
 - + 38 % d'établissements

De fait, c'est le secteur tertiaire avec les services, les transports et le commerce qui constitue la principale source de développement. Ce mécanisme bien connu sur l'ensemble du territoire national est renforcé sur le Pays du Calais du fait de sa position littorale et de l'attractivité exercée sur les britanniques. Les évolutions de ces secteurs d'activité ont été remarquables et

amplifiées par rapport aux territoires voisins du Boulonnais ou du Dunkerquois.

Cependant, la fragilité de certains pans de l'économie -comme l'industrie- nécessite de se préparer à de nouvelles reconversions.

1 - UNE ACTIVITÉ LOGISTIQUE EN VOIE DE DÉVELOPPEMENT

Bien plus que les autres secteurs de l'économie, le secteur du transport et de la logistique est directement un enjeu de planification et d'aménagement du territoire du fait des flux qu'il engendre et du foncier qu'il occupe.

De plus, sachant qu'un entrepôt a une

durée de vie d'une trentaine d'années et que les opérateurs logistiques raisonnent sur des durées beaucoup plus courtes, il est important de s'assurer de l'attractivité durable de la zone pour les opérateurs logistiques.

Des atouts : les infrastructures de transport, une position transfrontalière

Le territoire bénéficie d'une situation géographique privilégiée pour la logistique, puisqu'il fait figure de plateforme multimodale reliant la route, le fer, la mer, le fluvial et l'aérien grâce à une variété d'infrastructures depuis le port jusqu'au tunnel sous la Manche, en passant par un réseau routier

dense et la présence du chemin de fer. 57 millions de tonnes transitent sur Calais (réparties entre le port, le tunnel, les entreprises logistiques) en 2006. Le territoire profite également d'une position transfrontalière et représente une plate-forme de transit international sur l'Europe du Nord-Ouest. Une liaison autoroutière est assurée jusqu'en Belgique, une liaison transmanche ferroviaire permet de relier la France à la Grande-Bretagne et les nombreuses infrastructures routières permettent le lien entre le Nord de la France et la capitale, qui redistribue ensuite les flux. Actuellement, une zone est dédiée à la seule logistique sur la commune de Marck : Transmarck.

Une forte baisse du nombre d'entreprises et un maintien de celui des salariés

Entre 1993 et 2006, le nombre de salariés tend à augmenter lentement en gagnant près de 500 emplois sur la période, alors que le nombre d'établissements fluctue à la baisse et passe de 125 en 2001 à 110 en 2006.

Quelques gros établissements sont présents comme l'entreprise Dentresangle, localisée sur la commune de Coulogne, qui est amenée à rejoindre la zone logistique Transmarck pour investir 16,8 hectares. Enfin, la société Eurotunnel, sur la commune de Coquelles, sert notamment de plate-forme fret puisque différents services y sont implantés.

Des projets de développement ambitieux

Le territoire a exprimé la volonté de s'équiper pour le transit de 100 millions de tonnes à l'échéance du projet Port 2015 sur Calais. En parallèle, la Communauté d'Agglomération cherche à déployer l'activité logistique grâce au projet Transmarck/Turquerie. Ce dernier, développé sur plus de 200 hectares, représentera la zone logistique de référence sur le Calais, en bordure de l'A 16, à proximité immédiate de l'A 26 et en relation directe, principalement par la route, avec les infrastructures transmanches.

UN DÉVELOPPEMENT DES SERVICES AUX ENTREPRISES

Une forte croissance de ce secteur est enregistrée du fait d'une part des externalisations et, d'autre part, de la complexification de la production et de l'environnement réglementaire, économique, juridique et social. Ainsi, ce secteur d'activité est devenu une activité de base, puisque certains services apparaissent comme une condition à la compétitivité territoriale.

Dans le Calais, on observe une sur-représentation, non en terme d'établissements mais en termes d'effectifs et de masse salariale. Les établissements sont de plus grands employeurs qu'ailleurs.

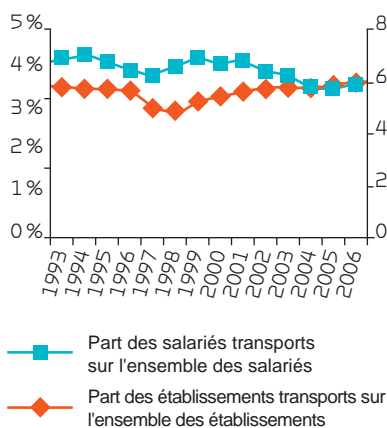
Cette sur-représentation est liée à une spécialisation du territoire dans les services opérationnels, notamment les

activités "enquêtes et sécurité", "activité de nettoyage" et "services divers fournis principalement aux entreprises". Cela peut s'expliquer par la présence d'infrastructures lourdes (tunnel, port) qui ont d'importants besoins en gardiennage et en entretien. Ces services opérationnels sont durables du fait qu'ils reposent sur la présence d'infrastructures lourdes et non délocalisables et nécessitant une intervention de proximité.

Cette activité est peu exigeante pour la main-d'œuvre, en termes de niveau de formation et de qualification, ce qui est adapté à la population des demandeurs d'emploi du Calais.

Ce secteur d'activités se concentre à Calais et, dans une moindre mesure, à Coquelles. Deux communes se distinguent par un nombre d'emplois modeste comparé aux deux précédentes, mais important à l'échelle du Pays : Les Attaques et Oye-Plage. Les établissements des services supérieurs sont plus dispersés, même si les emplois restent concentrés à Calais. Les services opérationnels sont présents presque uniquement dans les quatre communes citées.

PART DES SALARIÉS ET DES ÉTABLISSEMENTS DE TRANSPORT SUR L'ENSEMBLE DES SALARIÉS ET ÉTABLISSEMENTS DE LA ZONE D'EMPLOI DU PAYS DU CALAIS ENTRE 1993 ET 2006

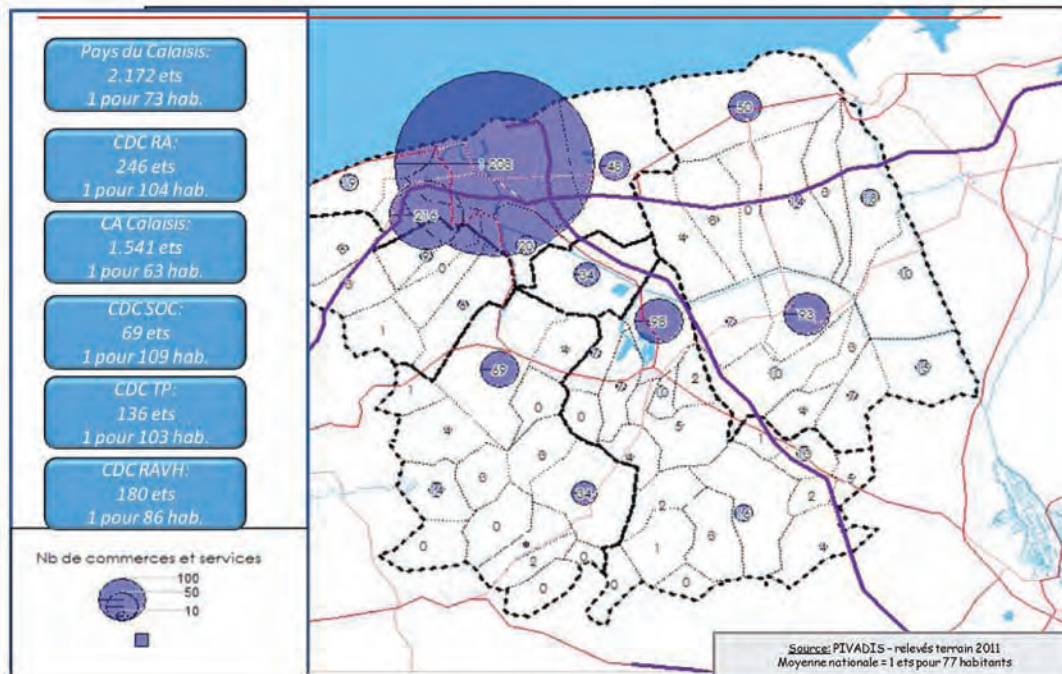


Zone d'emploi	Part des services opérationnels dans les établissements productifs	Part des services opérationnels dans le nombre de poste productifs	Part des services opérationnels dans la masse salariale sphère productive
Calais (périmètre Pays)	3,53 %	17,45 %	11,81 %
Bouloonnais	3,27 %	6,84 %	4,18 %
Saint Omer	2,59 %	1,68 %	1,01 %
Pas de Calais	3,26 %	6,08 %	4,34 %

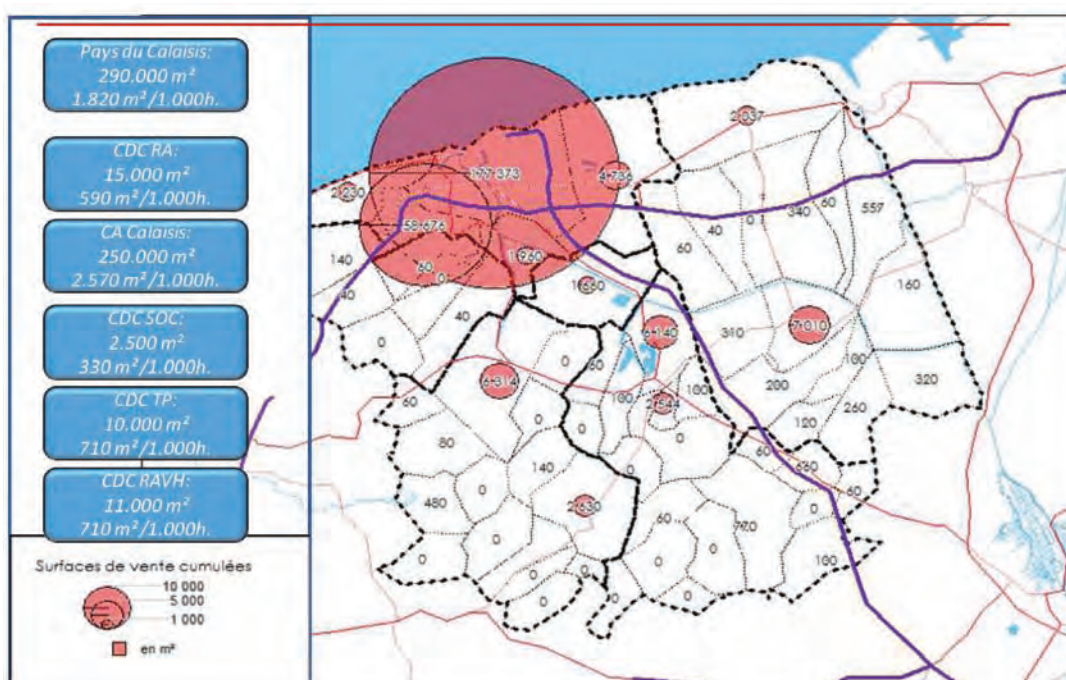


2 - UN SECTEUR COMMERCIAL QUI A DYNAMISÉ L'EMPLOI ET QUI CHERCHE UN SECOND SOUFFLE

Un appareil commercial de densité classique en nombre d'établissements, à l'échelle du Pays...

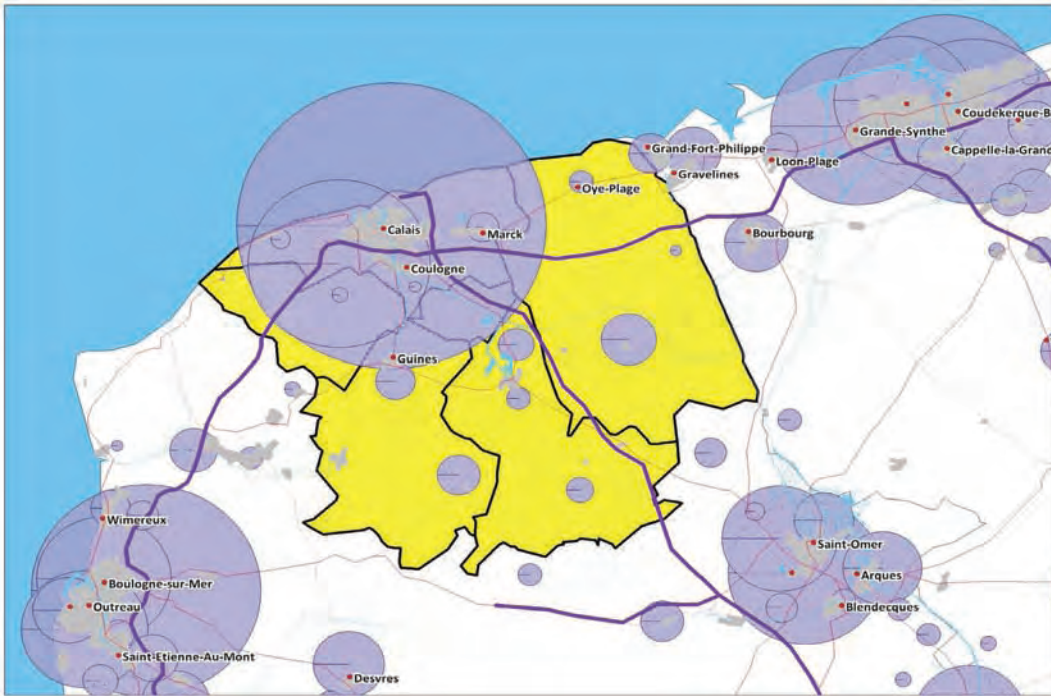


... mais une densité de surfaces de vente élevée (de l'ordre de 290.000 m² hors automobile) liée à l'historique d'attraction d'une clientèle extérieure...



... dans un contexte concurrentiel néanmoins dense et en renforcement, pouvant mettre en cause les avantages concurrentiels passés pour la clientèle française.

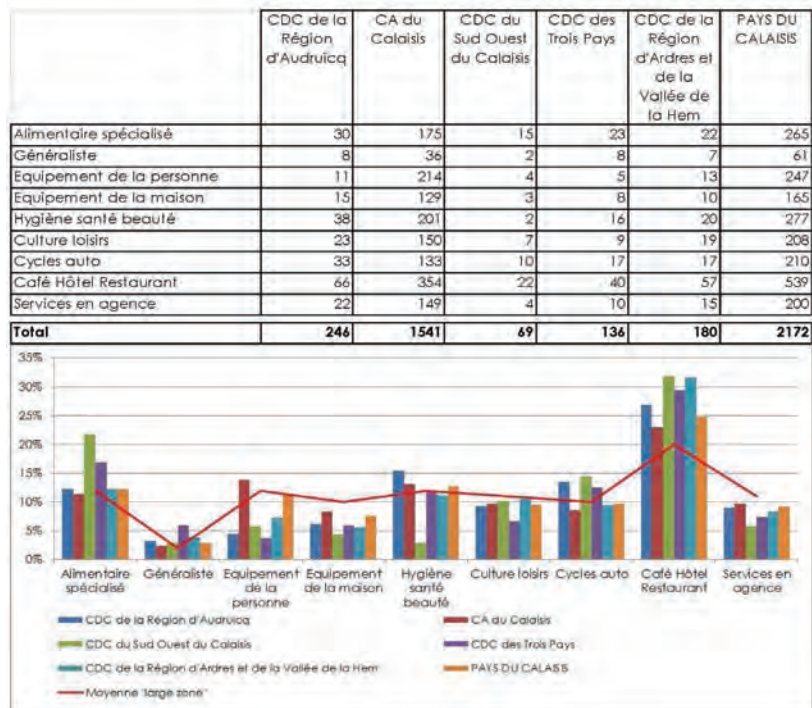
La localisation des grandes et moyennes surfaces, à une échelle plus large, rappelle la proximité des agglomérations de Saint Omer (influence sur le Sud du Pays), mais aussi de Boulogne et dans une moindre mesure de Dunkerque, qui évoluent fortement commercialement et réduisent leur déficit concurrentiel par rapport à Calais.



Une offre commerciale relativement équilibrée au total, mais très différenciée par territoire.

La forte présence des Cafés Hôtels Restaurants, sur l'ensemble du territoire du Pays, est marquante, avec 559 est sur un total de moins de 2.200.

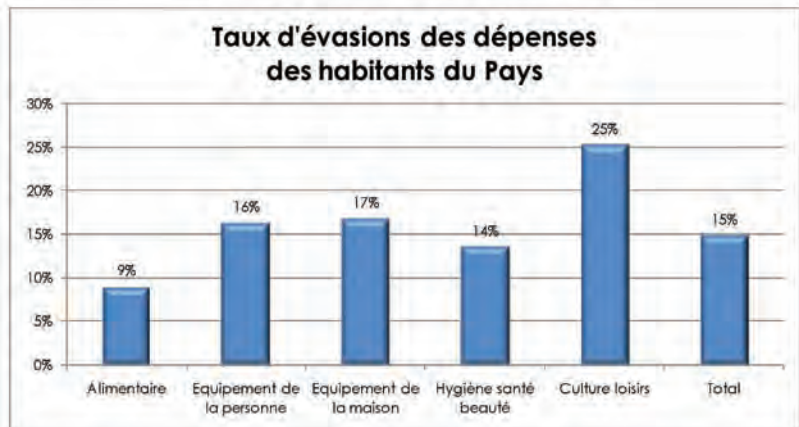
L'offre apparaît quantitativement plus faible en équipement de la maison et en culture loisirs (manque de diversité), secteurs qui présentent les évasions les plus importantes.



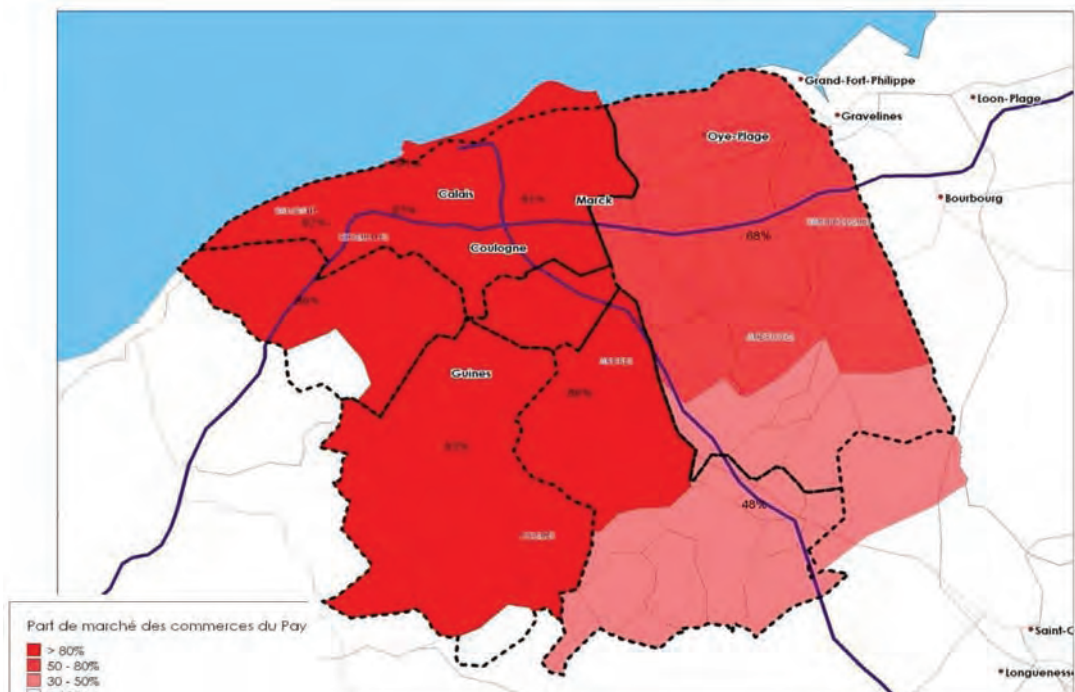
Environ 85% des dépenses des habitants du Pays restent sur le territoire.

Le taux de maintien des dépenses des habitants du Pays du Calaisis sur le territoire peut être estimé à environ 85%, soit 15% d'évasion.

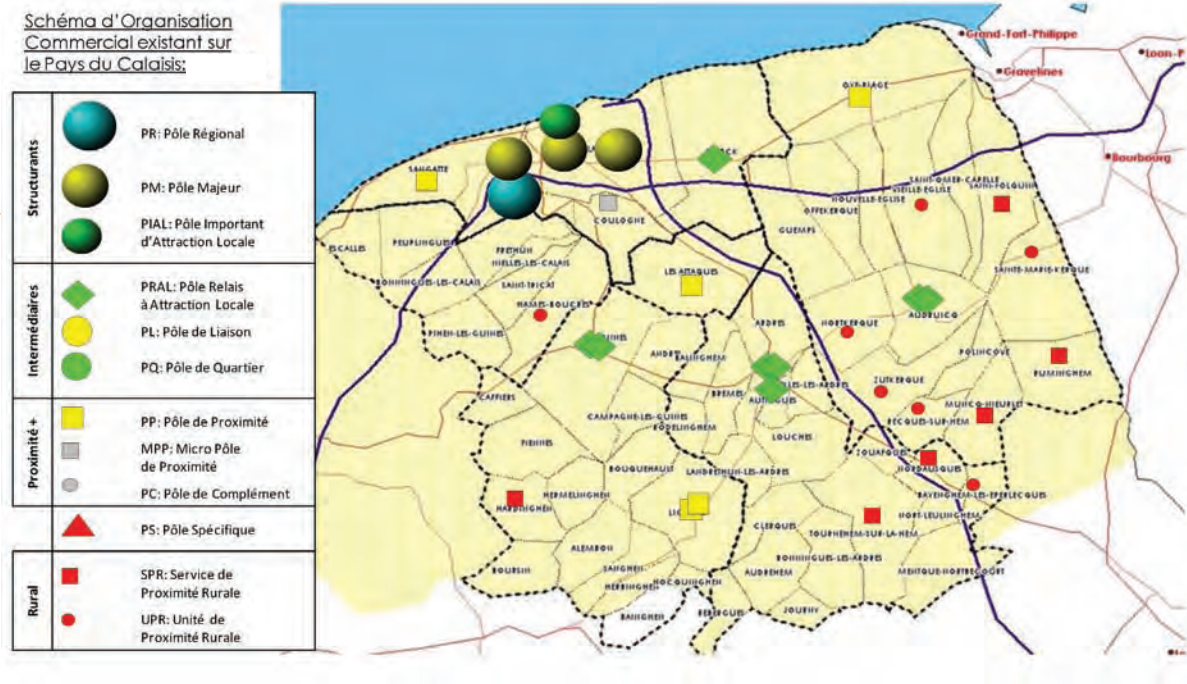
L'évasion en alimentaire est supérieure à l'accoutumée (9% contre généralement moins de 3%), du fait des phénomènes de frange, avec l'influence de Saint Omer au Sud-Est et du département du Nord à l'Est (cf carte page suivante). Les évasions les plus significatives concernent le groupe culture loisirs (en particulier le sport – 33% avant implantation de Decathlon fin 2011, et le livres – 37%), l'équipement de la maison (en particulier le meuble - 30% et la décoration – 19%)..



Seule la zone Sud-Est est sous l'influence de Saint-Omer...



La hiérarchisation des pôles: la clef d'entrée pour un maillage du territoire cohérent.



L'organisation commerciale sur le territoire du Pays du Calaisis se structure autour de 31 pôles commerciaux. La typologie des fonctions commerciales de ces sites est définie comme suit:

Fonction	Impact sur l'aménagement du territoire	Fréquence d'achat	Temps d'accès maximum	Caractéristiques	Situation sur le territoire
Pôle régional	Structurant : forte génération de flux automobiles	Mensuelle à trimestrielle annuelle pluri-annuelle	45 minutes jusqu'à 90 minutes	Large rayonnement lié à une offre spécialisée pour des achats ponctuels : achats désirs, achats d'investissements, achats ludiques	1 pôle : Cité de l'Europe
Pôle Majeur	Structurant : forte fréquentation voiture, mais possibilité de faire évoluer les comportements en fonction de la desserte TC.	Pluri-mensuelle à mensuelle	20 à 30 minutes	Pôle de rayonnement dont l'influence est limitée au bassin de vie avec une offre diversifiée couvrant à la fois les besoins courants et les autres fonctions commerciales.	3 pôles : Centre Ville Calais Sud Auchan Ouest Carrefour Mivoix
Pôle important	Structurant	Hebdomadaire à mensuelle	15 à 20 minutes	Pôle de rayonnement intra-agglomération, et sur ses franges, prioritairement en réponse aux besoins courants de la population.	1 pôle : Centre Ville Calais Nord
Pôle spécifique	Structurant	Trimestrielle à pluri-annuelle	20 à 30 minutes	Pôle composé d'offres répondant essentiellement aux besoins non courants, déconnecté de moteurs de flux (besoins courants)	Ex : L'Usine

Fonction	Impact sur l'aménagement du territoire	Fréquence d'achat	Temps d'accès maximum	Caractéristiques	Situation sur le territoire
Pôle Relais organisés autour de supermarchés	Maillage de quartier / commune	Hebdomadaire à Pluri-trimestrielle	10 à 15 minutes	Réponse de large proximité aux besoins courants de la population, pouvant inclure la réponse à des besoins occasionnels en matière d'investissement (de type bricolage) ou ludique (sport par exemple).	Ardres (Carrefour Market) Audruicq (Carrefour Market) Autingues (Le Plat d'Or) Guines (Carrefour Market) Marck Licques (Carrefour Contact): fonction de proximité
Pôle Relais / de quartier organisés autour de centralités urbaines	Maillage de quartier / commune	Pluri-hebdomadaire à hebdomadaire	Moins de 10 minutes	Réponse de large proximité limitant son influence au quartier et son environnement proche, dans un contexte de centralité urbaine secondaire.	Ardres Audruicq Guines
Proximité structurée	Service de proximité	Pluri-hebdomadaire	Moins de 10 minutes	Réponse unique aux besoins courants dont l'influence se lie au quartier, à la commune pour les communes les moins peuplées.	Les Attaques Licques Oye Plage Sangatte
Micro proximité / Service de proximité rurale	Service de proximité	Pluri-hebdomadaire	Moins de 10 minutes	Réponse unique aux besoins courants avec une offre numériquement resserrée	Hardinghem Muncq Neurlet Nordausques Ruminghem Saint Folquin Tournehem sur la Hem
Unité de proximité rurale	Service de proximité	Ponctuelle	Moins de 5 minutes	Dépannage	Bayenhem les Eperlecques Hames Boucres Northkerques Recques sur Hem Sainte Marie Kerque Vieille Eglise Zutkerque

Bilan Forces / Faiblesses à l'échelle du Pays du Calaisis

Faiblesses :

Vieillesse des ménages (+20% des plus de 75 ans sur la période 1999-2007).

Maillage de proximité hétérogène.

Faiblesses de diversité de l'offre en équipement de la maison et en culture loisirs.

Influence de Saint Omer sur le Sud Est du Pays.

Maintien autour du domicile des dépenses répondant aux besoins courants non optimum.

Besoins de rénovation / manque d'entretien des commerces.

Forces :

Dynamique socio-démographique péri-urbaine.

Densité commerciale classique en nombre, et forte en surfaces de vente.

Diversité commerciale intéressante, avec une bonne présence des enseignes nationales sur l'agglomération.

Maintien de 85 % des dépenses sur le Pays.

Assez bon ancrage sur les trois centre-bourgs : Ardres, Audruicq et Guines.

Flux entrant très fort lié à la spécificité de l'agglomération.

Menaces :

Perte progressive de l'avantage concurrentiel (présence d'enseignes) par rapport aux agglomérations environnantes.

Montée en puissance du e-commerce.

Baisse de la clientèle anglaise.

Opportunités :

Dynamique péri-urbaine combinée aux mutations des pratiques pouvant ouvrir un renforcement de l'offre intermédiaire / de proximité.

Quelques marges de manoeuvre pour des renforcements ciblés.

TOURISME : UN SECTEUR À FORT POTENTIEL, SOUS-EXPLOITÉ

Des ressources importantes

Si ce territoire offre de nombreux attraits (patrimoine naturel, culturel, historique...) et qu'il est au cœur d'un nœud d'échanges offrant une très large zone de chalandise, le Pays du Calais apparaît comme l'une des portions du littoral Nord-Pas de Calais les moins orientées vers l'activité touristique, alors qu'il accueille deux sites naturels remarquables : le Cap Blanc Nez et le Platier D'Oye.

Les tourisms rural et vert s'appuient sur un arrière-pays attractif avec un paysage empreint de l'histoire de la conquête de l'Homme sur la mer (Watergangs, marais, lacs...) mais aussi marqué par l'alternance des trames des grandes cultures et du bocage, ou encore par un espace urbain empreint d'histoire et riche de sites.

Le tourisme commercial s'est renforcé avec l'ouverture du tunnel et de ses zones attenantes : Cité de l'Europe, Marques Avenue. 40 % des visiteurs sont britanniques, 16 % sont issus de l'agglomération, 15 % du Nord-Pas de Calais et 7 % viennent du Benelux.

Même si le tourisme du Pays du Calais présente quelques difficultés, on enregistre, ces dernières années, une augmentation des fréquentations.

- 175 millions de personnes par an en transit (port, tunnel, autoroutes)
- Un marché touristique potentiel de plusieurs dizaines de millions de consommateurs
- Fréquentation de l'office de tourisme de Calais entre 2004 et 2005 : + 1,4 % (environ 70 000 personnes)

Des filières multiples et variées

La façade maritime concerne 5 communes : Oye-Plage, Marck, Calais, Sangatte et Escalles, qui offrent une succession variée de paysages :

- les falaises du Blanc-Nez à Escalles, accessibles depuis l'A 16 via Peuplingues, mais aussi via la RD 940 (route de la côte) ;
- Sangatte et sa digue haute construite en bordure de chalets et habitations, ses dunes, sa plage, le site des Noires Mottes et Blériot-Plage ;

- Calais et sa grande plage -mais dont les accès depuis la ville ou l'extérieur de la commune sont limités et complexes- son port surtout industriel et peu mis en valeur en termes d'espaces de promenade, de plaisance ;
- un front de mer différent à l'Est avec les Hemmes de Marck où les paysages naturels de dunes plantées d'oyats dominant. L'estran, qui présente une avancée remarquable sur la mer, fait notamment l'objet de manifestations sportives dans le domaine du char à voile ;
- vers Oye-Plage, un front de mer essentiellement composé de dunes plantées d'oyats est préservé. La réserve naturelle du Platier d'Oye caractérise notamment cette partie du littoral.

Le tourisme culturel est représenté par trois sites principaux, à savoir la ville de Calais avec ses musées, ses forts (Risban, Nieulay...), les Bourgeois, son beffroi, la Tour du Guet, le phare... ; le bourg de Guînes avec le Saint Joseph's Village ou la Tour de l'Horloge, centrés sur un patrimoine historique ; le bourg d'Ardres, riche de monuments vieux de plusieurs siècles dont l'église Notre-Dame du X^e siècle, ou encore le bastion royal du XVI^e siècle. Au-delà, on citera le musée du Transmanche à Escalles mais aussi le patrimoine vernaculaire de nombreux villages.

FRÉQUENTATION DES PRINCIPAUX SITES PATRIMONIAUX ET CULTURELS

Nom	Fréquentation
Saint Joseph's village	40 000
Musée des Beaux-Arts et de la Dentelle	15 007
Tour de l'Horloge	10 000
Phare de Calais	8 250
Musée de la Guerre	8 000
Fort Nieulay	2 100

Source : schéma de développement touristique de la CAC 2006 + contrat conseil général 2005

Si l'Ouest du territoire apparaît assez richement doté avec une quarantaine de sites, l'Est est moins pourvu (une dizaine seulement). Il existe alors un certain éclatement géographique de l'offre et un manque de mise en réseau. Des projets sont à l'étude ou en cours, à l'instar de l'espace scénographique du "centre historique des pionniers et conquérants de la Manche" sur Sangatte.

Le tourisme vert est représenté par de nombreux espaces naturels qui jouent à la fois un rôle de sanctuaire -permettant la préservation et la conservation- mais également de découverte et de sensibilisation des populations à l'environnement. 4 zones naturelles sont reconnues Espaces Naturels Sensibles, gérées par le syndicat mixte EDEN 62 : le Fort Vert, le Platier d'Oye, le lac d'Ardres et le marais de Guînes.

Le parc naturel régional (PNR) des "Caps et Marais d'Opale" est également un pôle structurant du tourisme vert. D'autres sites naturels ne font pas l'objet d'une valorisation spécifique mais n'en restent pas moins exceptionnels : Mont-de-Guémy, Mont-de-Licques, Mont-Belbert...

Les falaises du Cap-Blanc-Nez, localisées sur Escalles, font également partie de l'identité touristique du territoire. L'Opération Grand Site (OGS) dont il est l'objet, lui permet de bénéficier de financements exceptionnels pour aménager ses abords dans le respect de la qualité du site et limiter l'impact de la sur-fréquentation estivale de près d'1 million de visiteurs.

Le tourisme lié aux sports et aux loisirs est riche et varié, il concerne :

- la randonnée pédestre qui est représentée via une quarantaine de sentiers, en plus grand nombre sur le territoire du parc naturel régional ;
- l'offre de randonnée cycliste qui est peu présente (11 circuits de VTT de 9 à 20 km et 7 circuits de cyclotourisme) et parfois peu adaptée à toutes les clientèles, notamment familiales ;
- la pratique équestre qui est bien présente sur l'ensemble du Pays du Calaisais, puisque 15 centres équestres sont dénombrés ;
- le golf, présent sur la seule commune de Ruminghem avec un parcours de 18 trous. Un projet est actuellement proposé à Sangatte, dans le but de valoriser les sites autrefois réservés à la construction du lien transmanche ;
- les sports aériens, faiblement développés. Le parapente peut être pratiqué à Licques et à Marck (site de l'aérodrome) ;
- l'accrobranche, présente avec succès à Guînes. Ces dernières années le centre a enregistré un rythme de fréquentation de 77 visiteurs jour soit environ 28 000 visiteurs par an ;

- les loisirs terrestres motorisés, dont les seules prestations (Quad) sont disponibles à Tournehem-sur-la-Hem ;
- les pratiques nautiques, développées au travers de 9 bases de loisirs (4 à Calais, 2 à Ardres, 1 à Offekerque, 1 à Marck et 1 à Sangatte). Le tourisme fluvial (canoë, plaisance...) reste en retrait au vu des quelques difficultés d'invasement des canaux (canal de Guînes, d'Ardres et d'Audruicq) malgré un potentiel certain. Un projet porté par VNF et le Comité Régional de Tourisme cherche à valoriser une voie navigable dans cette optique entre Kiev et Dublin qui s'appuierait sur le canal de Calais.

Le tourisme de détente est représenté par 5 parcs de loisirs et détente, situés à Tournehem-sur-Hem, Calais, Ardres et Marck. Ils combinent activités sportives et activités ludiques, type pédalos, parcours de mini-golf, jeux pour enfants, conduite de petits bateaux... et constituent de réels pôles d'attraction touristique. Avec 70 000 visiteurs par an, Balparc à Tournehem est la structure la plus importante avec des fréquentations en progression constante.

Le tourisme commercial est devenu une spécificité du Pays du Calaisais puisque les centres commerciaux de l'agglomération représentent des destinations touristiques à part entière. Malgré l'arrêt des Duty Free en 2000, la clientèle britannique constitue un atout certain. 20 % du chiffre d'affaires de la Cité Europe sont réalisés par les Anglais. 40 % des clients de la Cité de l'Europe et de Marques Avenue sont britanniques, 16 % sont issus de l'agglomération, 15 % du Nord-Pas de Calais et 7 % viennent du Benelux.

- 8,3 millions de visiteurs sur la Cité Europe en 2006
- 1,3 million à Marques Avenue

Et malgré tout, peu d'emplois directs et induits

On estime qu'en 2002, 4 100 salariés exercent une activité liée au tourisme au sein du Pays du Calaisais. Ce chiffre est à relativiser, sachant que les emplois d'Eurotunnel (environ 1 450), sont comptabilisés dans les emplois liés au tourisme. Près de 70 % de ces emplois sont permanents (temps complet toute l'année). Les deux tiers de ces emplois sont occupés par des femmes.

- 4 100 salariés du tourisme en 2002
- 9 % de l'emploi salarié du Pays du Calaisais
- 60 % représentés par Eurotunnel

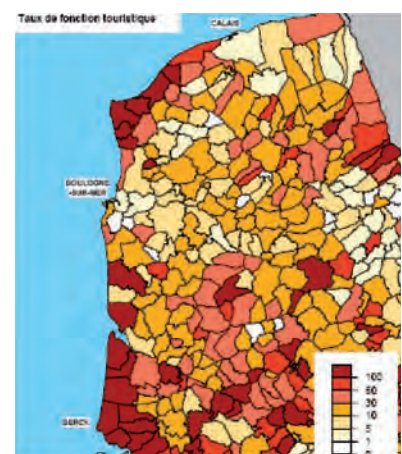
De grandes faiblesses dans l'offre d'hébergement territoriale

Une capacité d'hébergement assez faible

Les taux de fonction touristique sont assez faibles. Calais est la plus faiblement représentée avec un taux de fonction touristique entre 1 et 5 %. Les Attaques, Saint-Folquin et Vieille-Église se situent au même niveau. A contrario, les communes qui se distinguent sont Sangatte et Escalles. Elles se placent notamment au même rang que des communes telles que Wissant, Audreselles, Wimereux, Hardelot ou Le Touquet. Oye-Plage, Coquelles, Peuplingues profitent de leur proximité à la mer et ont un taux entre 36 et 66 %.

- Taux de fonction touristique
- CACCTO : 9,71 %
- Pays du Calaisais : 18,4 %
- Sangatte : 66 à 100 %
- Escalles > 100 %
- Wimereux, Hardelot... > 100

TAUX DE FONCTION TOURISTIQUE



Un recul du secteur non marchand

La part des résidences enregistre un recul continu. Le taux est inférieur à 2,8 % du parc total en 2005 contre 4,9 % en 1990. Le taux de résidences secondaires est très faible comparativement aux territoires limitrophes : ce taux est de l'ordre de 15 % sur Sangatte et Escalles, contre 58,3 % à Wissant .

Un hébergement marchand peu important et essentiellement orienté vers l'hôtellerie de plein air

L'offre d'hébergement touristique marchand présente quelques spécificités :

- l'hébergement de plein air est majoritaire,
- l'hôtellerie est peu présente,
- les gîtes sont relativement bien représentés.

Malgré son positionnement touristique fort, le territoire semble manquer d'une variété de structures et s'orienter vers la basse et moyenne gamme.

- 1 539 chambres d'hôtels
- 3 600 emplacements de camping
- 321 chambres en gîte

Un hébergement de plein air bien développé

Le pays se distingue de la région, et en particulier de la Côte d'Opale, par sa très forte capacité d'accueil en hôtellerie de plein air. Très développée sur la frange littorale, la zone des Marais et Lacs, la vallée de la Hem et le Sud-Est, elle disparaît sur le Sud-Ouest (secteur d'Hardinghen) au profit des gîtes.

La durée de séjour en camping est voisine de la moyenne régionale. Elle dépasse à peine 2 nuitées en juin et culmine à 4,4 nuitées en août. La part des étrangers est variable selon la période, maximale en juin avec 80 % d'étrangers, elle ne représente que 49 % des nuitées en août.

- Hébergement de plein air :
 - 65,3 % de l'offre d'hébergement touristique
- Oye Plage
 - 9 campings pour 461 emplacements
- Ardres
 - 6 campings et 300 emplacements

Une hôtellerie peu développée

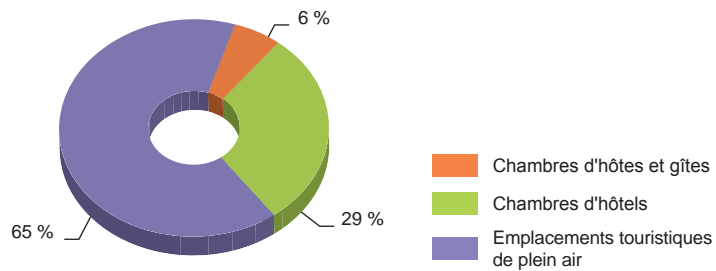
La capacité d'accueil hôtelière en 2008

est faible comparativement à la région. Elle se concentre principalement sur le littoral et essentiellement sur Calais et Coquelles, à proximité immédiate des infrastructures de transport.

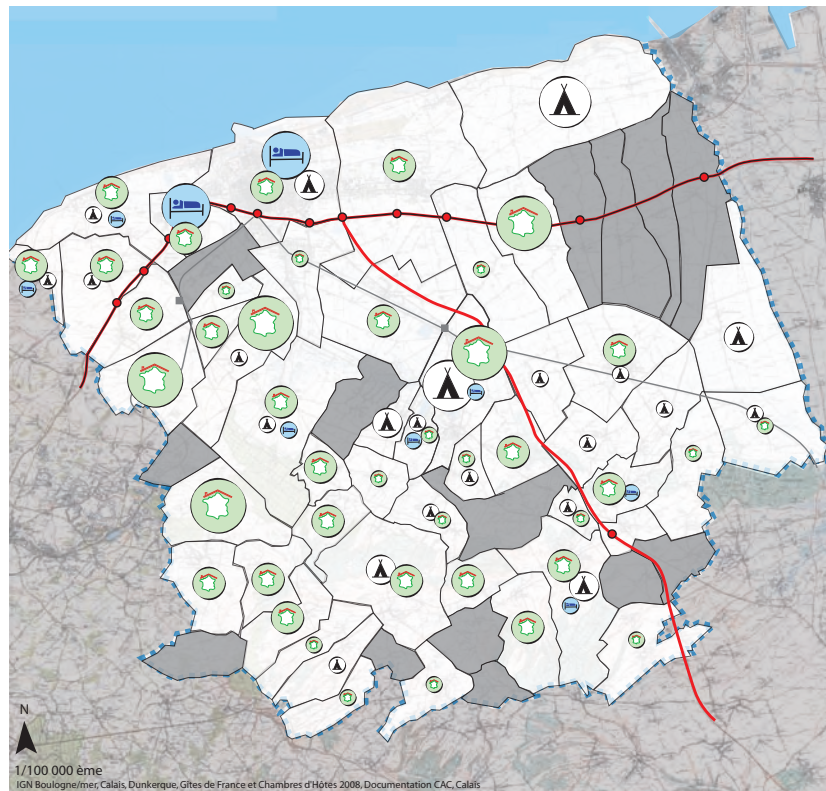
Il s'agit d'une hôtellerie de moyenne gamme : aucun 4 étoiles, 20 % de trois étoiles, 60 % d'une ou deux étoiles et 17 % de non classés ou "économiques".

- 1 539 chambres pour 35 hôtels
- Calais : 749 chambres pour 19 hôtels
- Coquelles : 640 chambres pour 8 hôtels
- 57 % d'hôtels 2 étoiles
- 23 % d'hôtels 1 étoile ou "économique"
- 5 communes littorales pour 52 % de l'offre
- 70 % de la clientèle est étrangère (dont 60 % de britanniques)

RÉPARTITION DE L'OFFRE D'HÉBERGEMENT TOURISTIQUE MARCHAND



L'HÉBERGEMENT TOURISTIQUE



Nombre d'établissements

- 1 établissement
- 2 à 5 établissements
- > 5 établissements

Types d'établissements

- 🏠 Gîtes et chambres d'hôtes
- 🛏 Hôtels
- 🏕 Camping caravanning

▤ Périomètre du SCoT du Calaisais

Le taux d'occupation en 2005 a été de 78 %, diminuant en arrière-saison (55,7 % en novembre) pendant laquelle la part de clientèle d'affaires tend à rejoindre la part de touristes. Les étrangers représentent une large majorité de la clientèle, les Anglais en tête, suivis des Allemands, Belges et Italiens. La part des étrangers augmente parallèlement à la catégorie des hôtels : alors que les hôtels 1 étoile à "économiques" accueillent 40 % d'étrangers, les hôtels 2 étoiles en accueillent près de 63 % et les hôtels 3 étoiles en accueillent plus de 82 %. La durée du séjour est plus faible que dans les campings. Elle est de 1,5 nuit avec une croissance parallèle du nombre de nuitées avec le nombre d'étoiles.

Les gîtes ruraux : une offre d'hébergement complémentaire mais inégalement répartie sur le territoire

À mi-chemin entre campings et hôtels, les gîtes attirent des populations à la recherche d'un tourisme vert de court séjour. Ce type d'hébergement est faiblement présent au Nord-Est ; l'offre se situe principalement sur l'Ouest (plus de 5

structures sur Ardres et Fiennes), le Nord-Ouest, le littoral et en proximité du Cap-Blanc-Nez. 312 chambres sont disponibles.

Un déficit dans l'image et le maillage des relais de communication

Une image hétérogène et des préjugés difficiles à dépasser

La principale faiblesse réside dans l'absence d'une image unique, vecteur de promotion et de communication auprès de la clientèle, contrairement aux territoires voisins littoraux de Berck, du Touquet Paris-Plage, du Boulonnais mais également du Dunkerquois. Aujourd'hui, le développement des activités touristiques et de loisirs est principalement dû à des actions individuelles, créant un déséquilibre des pôles touristiques. Une meilleure structuration de l'offre, par la création de produits touristiques globaux et la mise en réseau des équipements, permettrait une répartition cohérente des pôles et répondrait aux besoins de la

clientèle.

Par ailleurs, la ville de Calais pâtit d'une image touristique négative du fait de ses difficultés sociales, de son statut de ville de transit et de la présence des réfugiés et migrants étrangers.

La structuration des relais d'information semble également nécessaire via les 5 offices de tourisme répartis sur l'ensemble du territoire. Le principal, à Calais, a pris la fonction d'Office de Tourisme de Pôle, et les autres offices "municipaux" permettent l'accueil des visiteurs des territoires d'Ardres, de Guînes, d'Oye-Plage... La Communauté de Communes de la Région d'Audruicq sert de structure organisatrice du tourisme sur son propre territoire. Le Sud ne bénéficie pas de relais ponctuel et/ou saisonnier et la promotion touristique peine à s'étendre sur cette partie du territoire.

L'ARTISANAT : UN SECTEUR EN CROISSANCE CONSTANTE

Dans l'arrière-pays, l'offre artisanale est très présente sur Guînes, Ardres ou Audruicq, mais également sur Licques. Cette offre est un élément important de vie et de dynamisme de ces territoires

ruraux. Néanmoins, c'est sur Calais et son agglomération que l'artisanat est le plus présent, du fait des nombreux commerces de proximité (tabacs, garages, alimentations, coiffeurs, boulan-

geries...) mais aussi de l'offre de Biens et Services à destination des entreprises.

	CACCTO	%	CCRA	%	CCRAVH	%	CCSOC	%	CC3P	%
Biens et Services Ménages	379	46,73	72	36,36	46	34,85	18	24	48	36,64
Biens et Services Mixtes	302	37,24	93	46,97	68	51,52	45	60	64	48,85
Biens et Services Entreprises	130	16,03	33	16,67	18	13,64	12	16	19	14,50
TOTAL	811	100	198	100	132	100	75	100	131	100

Source : Nombre d'établissements, Étude FISAC Pays du Calaisais, Calais développement

Sur la CACCTO, les Biens et Services aux ménages dominent avec 46,73 % des entreprises artisanales. Au contraire, les différents EPCI présentent une plus grande part d'entreprises artisanales mixtes, utiles aux entreprises telles que

les contrôles automobile, les transports de type taxis, les entreprises de génie civil. La croissance d'établissements en Biens et Services mixtes peut s'expliquer par la croissance des constructions récentes observées dans certaines

communes, engendrant alors une dynamisation de l'économie locale. Ces Biens et Services mixtes représentent jusqu'à 60 % de l'artisanat sur l'Ouest

	Nombred'établissements (2002)	Évolution 1996/2002	Nombre d'actifs (2002)	Évolution 1996/2002
CACCTO	811	14,2 %	3228	26,1 %
CCRA	198	7 %	669	23,4 %
CCRAVH	132	9,1 %	481	51,3 %
CCSOC	75	11,9 %	268	5,9 %
CCTP	131	14,9 %	380	8,6 %
Pays du Calaisais	1347	12,5 %	5026	25 %

Source : Étude FISAC Pays du Calaisais, Calais développement

- Densité artisanale/10 000 habitants en 2002
 - Pays du Calaisais : 84
 - Dunkerquois : 76
- 9,3 % des actifs du Pays du Calaisais contre 8,4 % sur le Dunkerquois

Le nombre d'établissements artisanaux a augmenté de près de 15 % pour l'agglomération ou la Communauté de Communes des Trois-Pays entre 1996 et 2002. La densité artisanale est légèrement supérieure à celle observée sur le Dunkerquois. Avec plus de 1 000 emplois

supplémentaires sur la période 1996-2002, l'artisanat a créé plus d'emplois que le secteur commercial.

L'ÉCONOMIE SOLIDAIRE

L'économie sociale et solidaire cherche à concilier création de richesse économique et mieux-être social. Elle est structurée en 4 grandes familles : coopératives, associations, mutuelles et fondations. Elles sont alors particulièrement actives dans les secteurs de la santé, des assurances, de la formation, des loisirs, de la culture ou de l'éducation.

4 SCOP sont recensées sur le Pays du

Calaisais : "Menuiserie et rénovation du Calaisais" à Calais, "Pro Stores" à Calais, "Scovem (ID Confort)" à Calais et "Scierie et Palettes du Littoral" à Audruicq (entreprise d'insertion prioritairement). D'autres structures s'orientent vers l'insertion, sous forme de chantiers ou de travaux temporaires. Bien que traversant une situation économique difficile, le territoire représente une faible part de l'Économie Sociale et Solidaire (ESS) développée en Nord-Pas de Calais : la densité d'établisse-

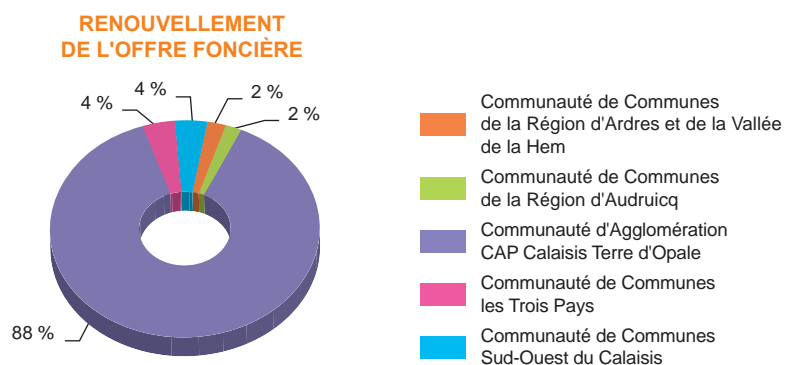
ments y est inférieure à la moyenne régionale.

- 897 établissements de l'ESS en 2003
- 3,7 % des établissements régionaux de l'ESS
- 3 433 salariés
- Densité d'établissements/10 000 hab
 - Pays du Calaisais : 57,7
 - Nord-Pas de Calais : 59,5

DES ZONES D'ACTIVITÉS PRINCIPALEMENT LOCALISÉES AUX ABORDS DES VILLES ET DES AUTOROUTES

LE RENOUVELLEMENT DE L'OFFRE FONCIÈRE

L'offre actuelle représente 1 490 hectares environ. Ils constituent 6 % des zones d'activités totales du Nord-Pas de Calais et placent alors le territoire en 6^e position. Cette offre se développe d'abord sur l'agglomération de Calais, avec 1 300 hectares (soit 89 % du total), puis sur la Communauté de Communes des Trois Pays avec environ 46 hectares (4 % du total). Les Communautés de Communes du Sud-Ouest du Calaisais, de la Région d'Audruicq et d'Ardres Vallée de la Hem se partagent respectivement 3,5 %, 1,5 % et 2 % des zones d'activités.



2 - UNE OFFRE AUTOUR DES INFRASTRUCTURES DE L'AGGLOMÉRATION CALAISIENNE

Les infrastructures de transport constituent le facteur principal de localisation des activités économiques :

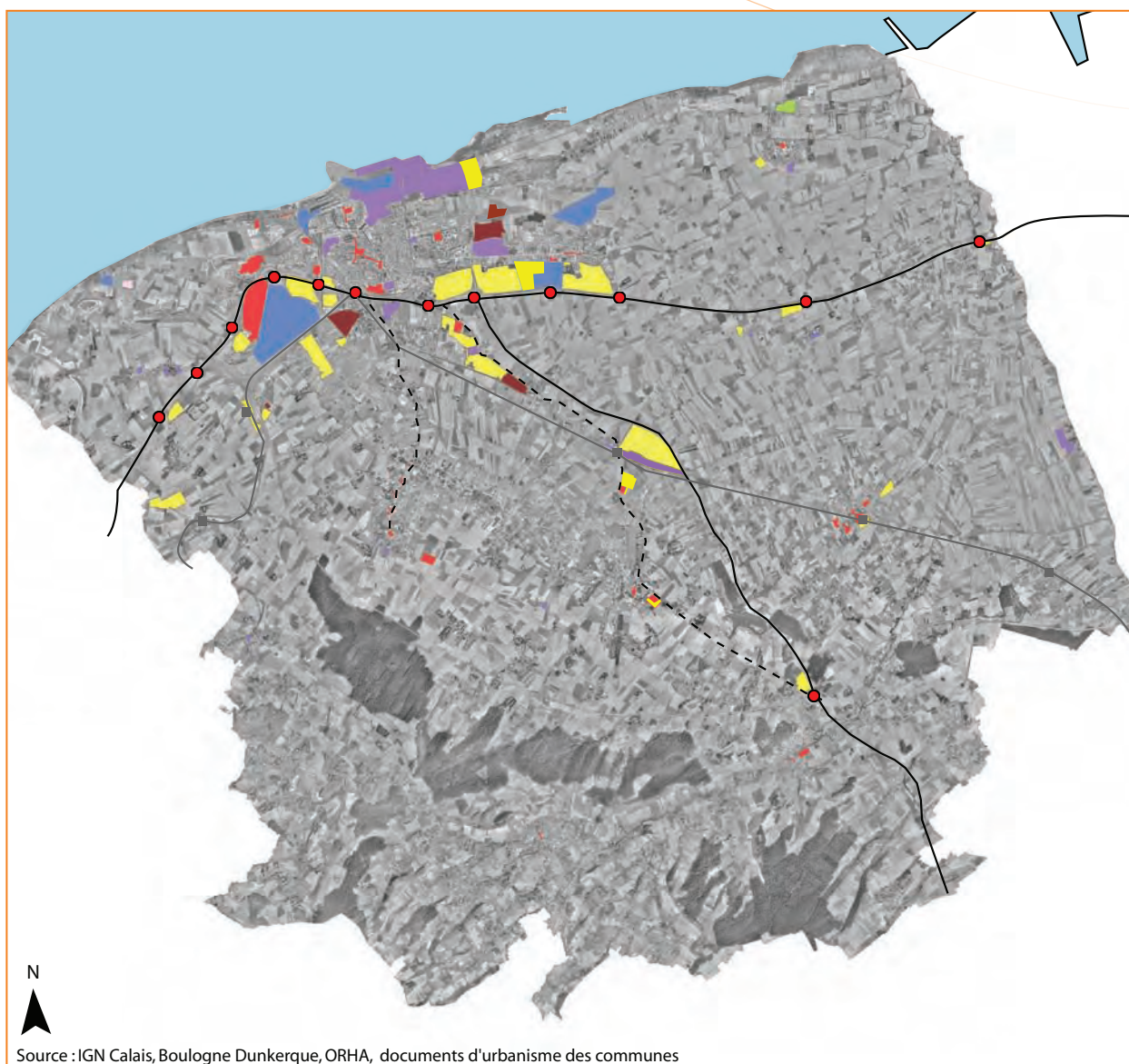
- les abords de l'A 16 ou de la RD 943 ont favorisé l'implantation de la zone logistique "Transmarck" (50 ha) ou de la zone des "Estaches" aux Attaques. Du

Virval à l'extension de Transmarck, on compte pas moins de 440 hectares dévolus à plus ou moins long terme à l'activité économique,

- le port, terminal maritime de marchandises et voyageurs a engendré l'implantation de zones industrielles (zone industrielle des Dunes sur près de 200 ha),
- le terminal Eurotunnel et la Cité de l'Europe sont également directement en relation avec l'A 16.

On recense un réseau de zones secondaires de proximité, le long des axes de communication, implantées de façon récente : la ZAE Moulin à Huile à Guînes, la zone Bois d'Ardres, celle du Plat d'Or à Autingues... Ces zones sont souvent portées par de moyennes surfaces commerciales qui servent de locomotives.

ZONES D'ACTIVITE EXISTANTES ET EN PROJETS AU STADE DIAGNOSTIC



Vocation des zones d'activités

 Tous secteurs	 Projets de tourisme
 Commerce	 Social (friche)
 Industrie	 Transport
 Projets	

DE NOUVELLES ZONES EN PROJET

En comptabilisant les surfaces existantes et en projet, 2 397 hectares sont consacrés aux activités sur le Pays du Calais. Les zones d'activités à long terme seront alors multipliées par deux, en comptabilisant les zones d'extension prévues sur les zones existantes.

Il existe quelques projets phares, tels que le "Calais, Port 2015" ou encore la "Zone d'activités du Virval" ; au contact de l'échangeur A 16/A 26, cette zone, actuellement en cours d'aménagement, est dédiée à la santé, au commerce et loisirs et aux activités tertiaires et industrielles. La "Zone d'activités logistiques Turquerie/Transmarck" accueille, quant à elle, un "Truck Stop" de près de 320 places de stationnement et de services aux poids lourds.

+ 900 hectares de zones d'activités
Hausse de 60 %

La RD 943 est une fois de plus concernée par différents projets à Coulogne, Ardres ou Autingues. Le devenir des secteurs de Coulogne/Les Attaques va également évoluer. L'autoroute A 16 devrait voir se développer quelques zones d'activités économiques (sur Nouvelle-Église, Offekerque ou encore Bonningues-les-Calais) profitant de l'effet vitrine dû à la proximité de l'infrastructure. Le secteur de la gare TGV de Fréthun risque de connaître une évolution importante et déterminante dans les

années à venir.

Valoriser le territoire et continuer à attirer des investisseurs étrangers constitue un élément fort de réflexion dans l'aménagement des futures zones. Il est à noter que Calais représente la plus forte concentration d'investissements britanniques dans la région avec 70 entreprises (dont 15 entreprises industrielles, 30 commerciales et 25 de services), soit un gisement de plus de 2 900 emplois dont 1 750 emplois industriels. Il apparaît néanmoins nécessaire de renforcer la lisibilité de l'offre foncière en zones d'activités afin de déterminer par exemple comment les promouvoir, quelle est leur complémentarité ou concurrence, comme permettre leur harmonisation en terme de paysage...

Selon l'étude de la Direction Départementale de l'Équipement de juillet 2008, les zones d'activités économiques peuvent présenter différentes opportunités. Les atouts et les faiblesses des différents sites doivent permettre de définir une véritable stratégie économique.

Les niveaux d'intérêt de ces espaces diffèrent, de niveau national et international (zone portuaire transmanche, tunnel sous la Manche, terminal, cité de l'Europe, ZAC 2, zone de Fréthun...), de niveau régional (le long de l'A16, zone des Dunes...), et de niveau de Pays et de l'intercommunalité (le long de la RD 943, zone Marcel Doret, Baumarais, des cailloux...).

Le positionnement vis à vis de la trame urbaine existante est un élément important de détermination des opportu-

nités de développement. Certaines zones peuvent être envisagées en terme d'extension (le long de l'A16) d'autres en termes de renouvellement et de restructuration de secteurs existants (zone Marcel-Doret et du Beaumarais).

Des choix en termes de vocation, de positionnement vis à vis des infrastructures et leurs évolutions (développement des infrastructures routières, de la LGV ou des canaux, intermodalités), de perception et de valorisation des entrées de villes, de prise en compte de la valeur environnementale sont à réaliser. Ces enjeux de hiérarchisation et de structuration permettront de définir une offre foncière adaptée aux besoins actuels et futurs favorables à l'implantation d'entreprises sur le territoire.

3 ORIENTATIONS RETENUES DANS LE CADRE DU PLDAIE POUR DÉVELOPPER LE TERRITOIRE

ancré dans des métiers industriels traditionnels aujourd'hui en difficulté (textile et chimie). Trois éléments de réponse apparaissent au sein du Programme Local de Développement des Activités, de l'Insertion, et de l'Emploi (PLDAIE) :

- une valorisation incontournable du positionnement du territoire avec une déclinaison d'actions tournées vers le tourisme, vers le port ou les autres infrastructures ;
- un accompagnement des activités pour un nécessaire maintien de l'emploi. Il est possible de réfléchir à une meilleure gestion prévisionnelle de l'emploi et des compétences, un développement des technologies et des opportunités foncières, une meilleure prévention des défaillances et une mobilisation des

aides. Les entreprises peuvent participer à des actions innovantes autour de leur activité. Les structures de l'économie sociale et solidaire peuvent aussi contribuer à l'amélioration des conditions d'emploi. Les structures publiques ou parapubliques peuvent, quant à elles, contribuer à l'amélioration des conditions de vie par leur offre de services ;

- une action forte de valorisation de l'insertion et de l'apprentissage, des compétences et qualifications.

Le développement de la richesse passe également par le potentiel d'attractivité de nouvelles populations (métropole lilloise, britanniques...) ou la maîtrise du territoire par ses habitants (connaissances des potentialités, adaptation aux évolutions pratiques des langues

étrangères...).

4 UNE POSSIBILITE DE VALORISATION DE LA PROXIMITE DES NOUVELLES TECHNOLOGIES D'INFORMATION ET DE COMMUNICATION

Le développement du tout numérique est une orientation forte inscrite par la région.

Le réseau actuel ADSL sera dès demain insuffisant pour supporter les services du futur. A cet effet, le Conseil régional avec les Départements du Nord et du Pas de Calais ont décidé d'élaborer ensemble un schéma directeur régional du Très Haut Débit. De même, le Département du Pas de Calais a adopté le 20 février 2012 son schéma de la mobilité où le Très Haut Débit est l'un des neuf axes qui doit assurer une meilleure accessibilité sur l'ensemble du territoire départemental.

Ce schéma régional vise à offrir l'égalité territoriale pour tous pour lutter contre la fracture et le fossé numérique. La réduction de la fracture numérique et du fossé numérique vise à réduire le clivage entre les zones urbaines denses et les zones rurales.

Cette volonté politique consiste à amener le Très Haut Débit partout sur l'ensemble des territoires à tous les secteurs économiques et sociales, à tous les habitants. Par conséquent, cette volonté s'engage à équiper la région d'ici 2025 en fibre optique, permettant l'accès de la population et des entreprises aux services numériques en Très Haut Débit.

LES ENJEUX DU TRÈS HAUT DÉBIT

I-Enjeux technologiques :

Contrairement à l'ADSL, la fibre optique propose des débits illimités et surtout, indépendants de la distance qui sépare l'abonné de son central : pérennité technologique et égalités territoriales caractérise ainsi la fibre optique.

II-Enjeux pour les particuliers :

Tout d'abord, dans 5 ans, l'ensemble des habitants de la région aura accès, via le Haut Débit, au téléphone, à la télévision et au réseau internet : la « triple Play ». Ensuite, le Très Haut Débit permettra d'avoir une multiplicité de chaînes, ainsi que la numérisation des images en Haut Débit, voire en 3D. Mais, le THD permettra aussi la multiplicité et la simultanéité des usages. (Ex : en même temps et dans le même foyer, plusieurs personnes peuvent regarder un match de foot, télécharger, regarder une vidéo ou jouer au jeu-vidéo).

III-Enjeux pour les Etablissements Publics :

Essentiellement, le Très Haut Débit permettra d'accroître la qualité des services ainsi que le développement de nouveau service : par conséquent, la médecine, l'éducation, la culture et les services aux citoyens seront ainsi directement concernés

IV-Enjeux économiques :

Outre les Etablissements Publics, les entreprises seront aussi particulièrement concernées par le Très Haut Débit, au travers de la transmission d'information entre plusieurs sites et du travail collaboratif à distance. Au delà, le Très Haut Débit nécessitera des embauches dans les entreprises qui construiront ces réseaux : embauche estimée à 360 000 annuités d'emploi.

LE SCHÉMA DIRECTEUR DE TRES HAUT DEBIT POUR LE PAYS DU CALAISIS

I-La zone d'initiative privée.

La zone d'initiative privée correspond à un territoire sur lequel les opérateurs de télécommunications ont proposé au gouvernement d'investir dans les 10-15ans sur le Très Haut Débit c'est-à-dire la fibre optique.

Calais et ses communes limitrophes (CA du Cap Calaisis Terre d'Opale) appartiennent à la zone d'initiative privée. A cet effet, elles subiront une intention de fibrage de la part de SFR : les travaux débiteront entre la fin 2014 (Calais) et en 2015 pour les autres.

II-La zone d'initiative publique

La zone d'initiative publique correspond au territoire les moins denses : la couverture intégrale en fibre optique interviendra en 2 phases :

1. Une première phase aboutira en 2017 – 2018, à l'équipement de tous les foyers à un débit d'au moins en 8Mbps
2. Une seconde phase aboutira en 2025 à la couverture totale en THD

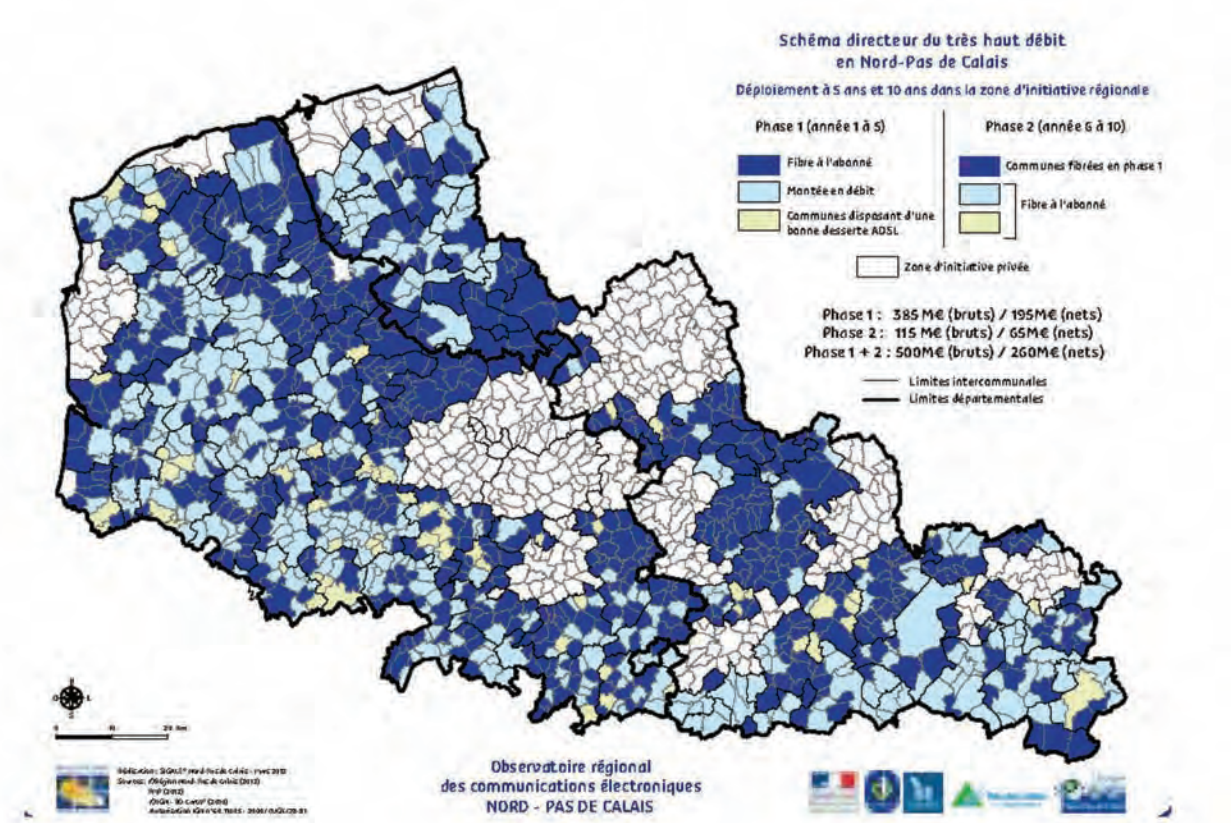
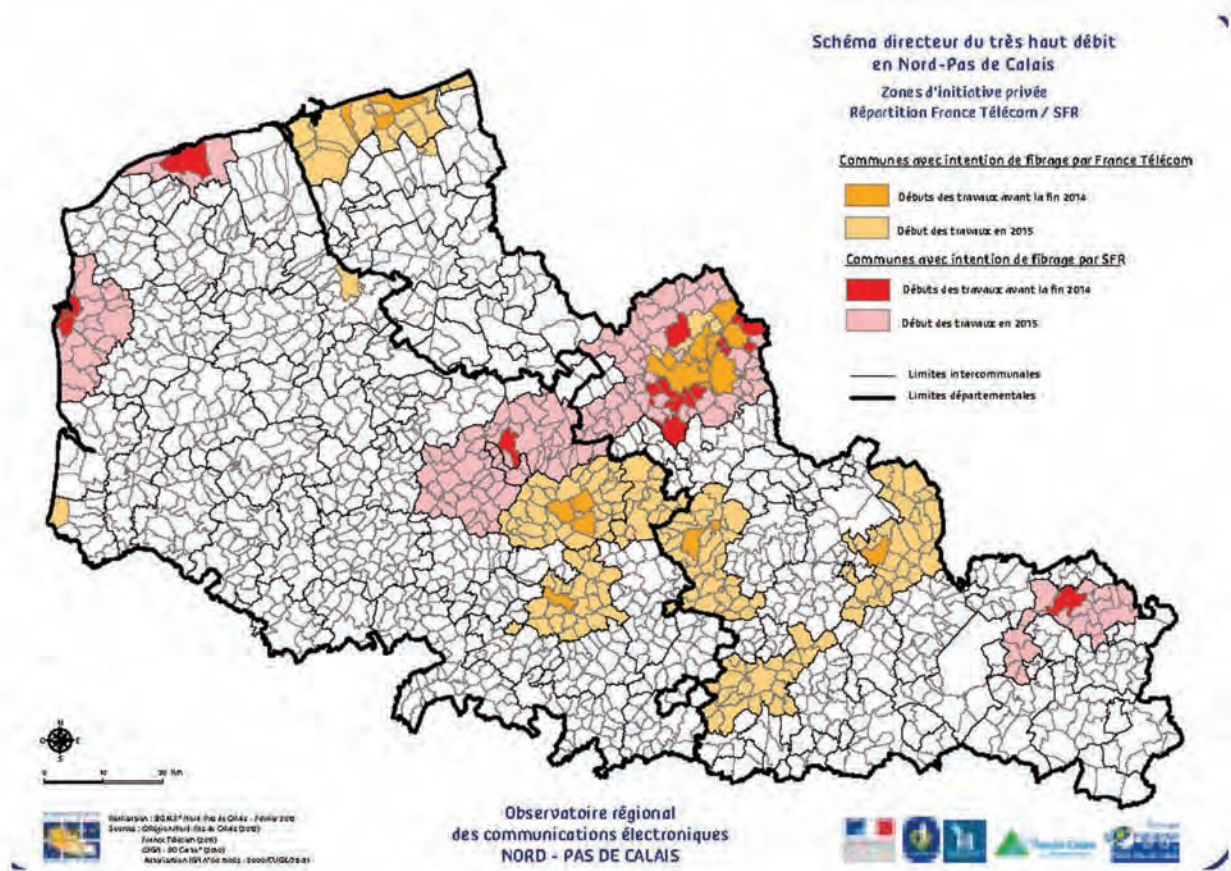
Le reste du territoire du « Pays du Calaisis » appartient à la zone d'initiative publique : la majorité de ce territoire est concernée par la 1ère phase, c'est-à-dire un accès à la fibre optique d'ici 5ans.

Le pays du Calaisis apparaît à l'échelle de la région Nord Pas de Calais comme un territoire important de déploiement du Très Haut Débit. Ainsi, il représente avec le Dunkerquois et le Boulonnais un des territoires littoraux de développement en lien avec la sphère d'initiative privée.

La sphère d'initiative publique viendra quant à elle compléter l'offre et assurera une desserte totalement du Pays du Calaisis.

Cet enjeu du développement du Très Haut Débit est un enjeu primordial de valorisation et d'attractivité du territoire (développement du télétravail / outils performants pour les filières d'excellence UPTX, textile / logistique...).

LA COUVERTURE A TERME DE LA REGION ET DU PAYS DU CALAIS



UNE ACTIVITÉ AGRICOLE ENCORE DYNAMIQUE ET EN PLEINE MUTATION SPATIALE

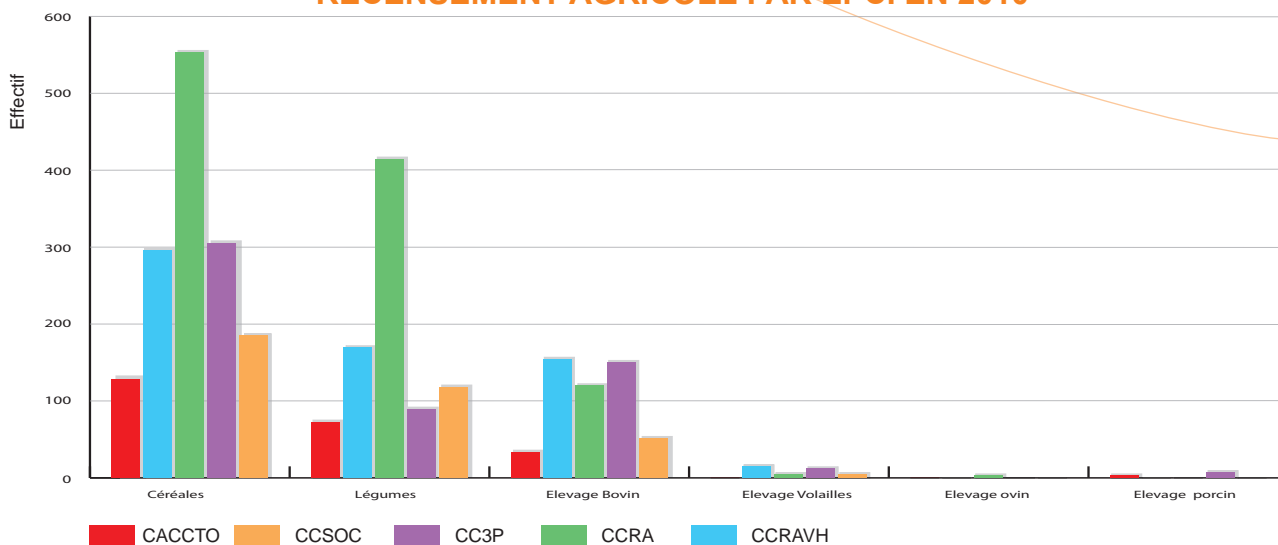
UN TERRITOIRE LARGE-MENT FAÇONNÉ PAR L'ACTIVITÉ AGRICOLE

Le Pays du Calaisis présente des paysages hétérogènes entre vallons et

bocages au Sud, openfield et watergangs au Nord et à l'Est. Il existe en conséquence une répartition géographique des activités agricoles, qui restent l'une des spécificités et l'un des éléments identitaires du territoire. Le paysage

agricole n'a pourtant pas échappé aux restructurations que connaît la région ou même la France.

RECENSEMENT AGRICOLE PAR EPCI EN 2010



UNE PRÉDOMINANCE DE LA CULTURE CÉRÉALIÈRE ET DE L'ÉLEVAGE BOVIN

Les céréales arrivent en première position parmi les différentes activités développées et sont plus prégnantes sur la région d'Audruicq. Les légumes connaissent un secteur regain avec une prédominance pour la culture de la Betrave (60 %). L'élevage bovin est aussi, très présent sur la région d'Audruicq, des Trois-Pays et de la vallée de la Hem. L'activité maraîchère est aussi plus présente à l'Est.

Parmi les filières agricoles et agroalimentaires, la culture des pommes de terre caractérise le Sud-Ouest de Calais et Offekerque (27 %); une coopérative laitière est recensée à Guînes et une importante coopérative avicole d'abattage et de transformation est présente à Licques.

L'orientation économique scinde donc le territoire sur un axe Nord/Sud (ligne

Ruminghem/Caffiers) : au Nord, la production végétale et au Sud, les exploitations mixtes, tournées vers l'élevage d'herbivores ou les grandes cultures.

Les céréales représentent 32 756 ha, soit 73 % de la SAU, contre 15 % pour les légumes (6 951ha).

L'élevage de Bovins représente 75 % du cheptel, soit 28 980 têtes.

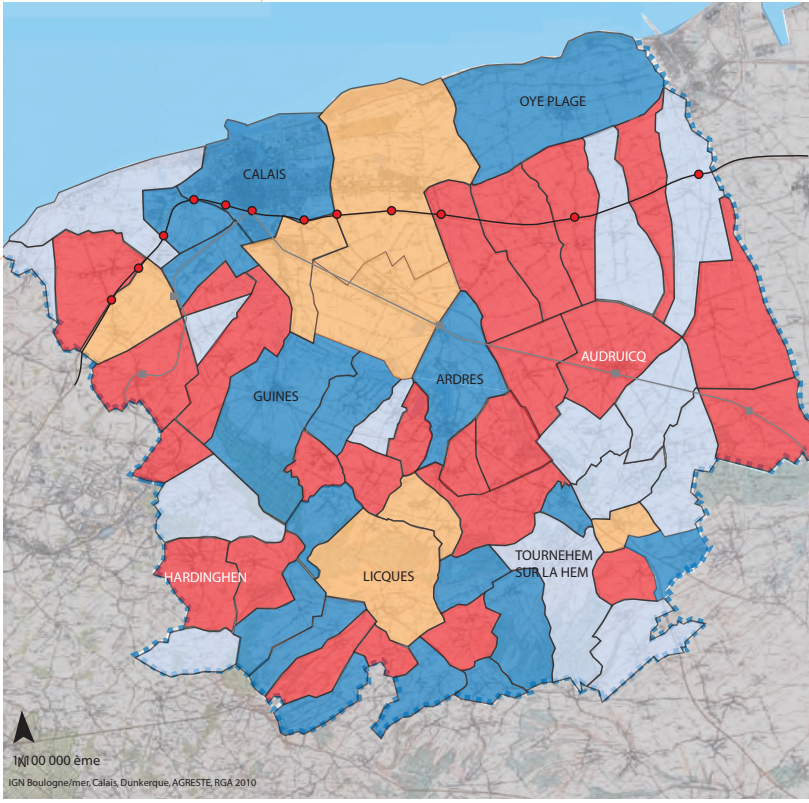
UNE BAISSÉ DE LA SURFACE AGRICOLE UTILE

Une large partie est composée d'espaces cultivés, où 60 à 80 % de la superficie communale est représentée par la Surface Agricole Utile (SAU). C'est le cas d'Audruicq et de ses communes limitrophes (Sainte-Marie, Kerque, Offekerque, Nouvelle-Église...).

L'Ouest du territoire est plus hétérogène : certaines communes ont une part

importante de surfaces cultivées (Hames-Boucres, pour 95 %, Pihen-les-Guînes, pour 100 %). À l'inverse, les communes d'Ardres ou de Guînes n'enregistrent qu'une faible part de SAU, avec respectivement 43 et 49 % de surfaces cultivées du fait des espaces urbanisés mais aussi de l'impact des espaces en eau (lacs, marais...). La présence de zones boisées et humides sur la vallée de la Hem au Sud explique également la faible part de la SAU sur les communes de Bonningues-les-Ardres ou Rebergues. Calais, Frethun et Coquelles n'enregistrent qu'une faible SAU, du fait de leur caractère urbain.

PART DE LA SAU* DANS LA SUPERFICIE COMMUNALE



Part de la SAU dans la superficie communale

- > 80 %
- 66 % à 80 %
- Moyenne du Pays : 66 %
- 50 % à 66 %
- 4 % (Rebergues) à 50 %
- Périmètre du SCOT du Calaisis

*Surface agricole utilisée



UNE BAISSÉ DU NOMBRE D'EXPLOITATIONS

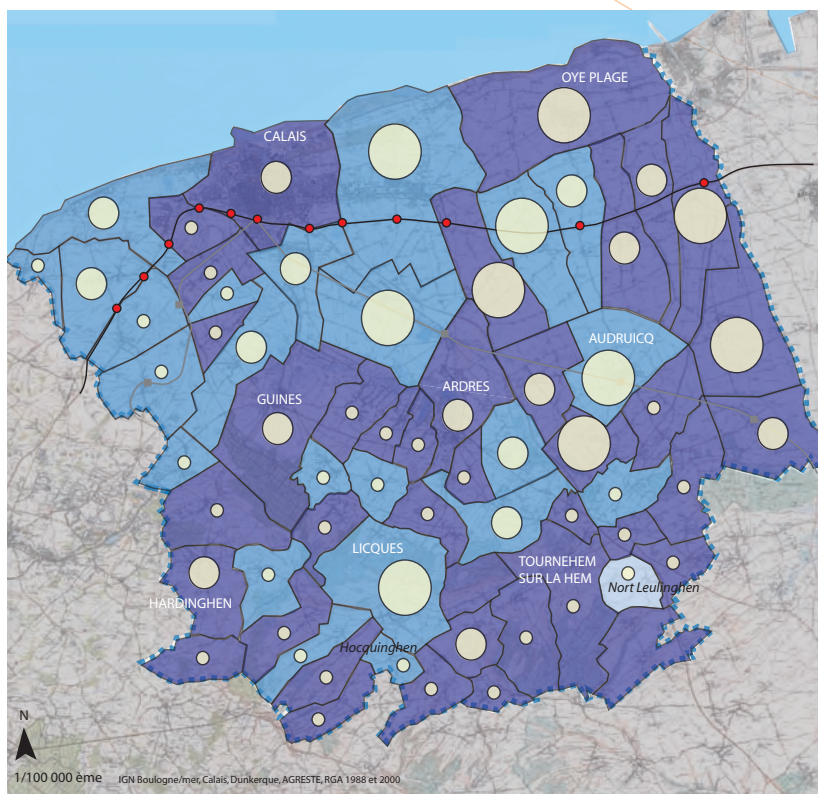
Il reste un nombre suffisant d'exploitations sur les communes de l'Est (Oye-Plage, Saint-Folquin, Zutkerque...). Guînes, Licques et Audruicq continuent d'être le siège d'une vingtaine d'exploitations chacune.

Cependant, leur nombre ne cesse de diminuer : - 35 % pour les variations les plus modérées comme à Bonningues-les-Calais, Peuplingues, Caffiers, Nielles-les-Ardres. À l'inverse, Polincove, Rebergues, Coquelle ou Bouquehault ont enregistré une baisse du nombre d'exploitations supérieure à 80 %.

Exploitations par commune à l'est :

- Oye Plage : 28
- Saint Folquin : 20
- Zutkerque : 24

EXPLOITATIONS AGRICOLES ET EVOLUTION 1988/2010



Nombre d'exploitations par commune en 2010

- 1 à 10
- 10 à 20
- ≥ 20

Évolution du nombre d'exploitations 88/2010 (%)

- > - 50 %
- - 25 à - 50 %
- 0 à - 25 %
- 0 % l'évolution

■ Périmètre du SCoT du Calaisis

UNE HAUSSE DE LA TAILLE DES SURFACES AGRICOLES

Le paysage agricole n'a pas échappé aux restructurations que connaît la région : la baisse de la SAU et du nombre d'exploitations ont eu pour conséquence la hausse affichée de la taille des exploitations.

UNE JEUNESSE DES EXPLOITANTS AGRICOLES

Les chefs d'exploitations sont de plus en plus jeunes, la moitié a entre 40 et 55 ans (contre 35 % en 1988), les trois quarts ont moins de 55 ans (contre 57 % en 1988).

ACTIVITÉS HALIEUTIQUES ET AQUACOLES SUR LE CALAISIS, UN SECTEUR DANS L'OMBRE DU PORT DE BOULOGNE-SUR-MER

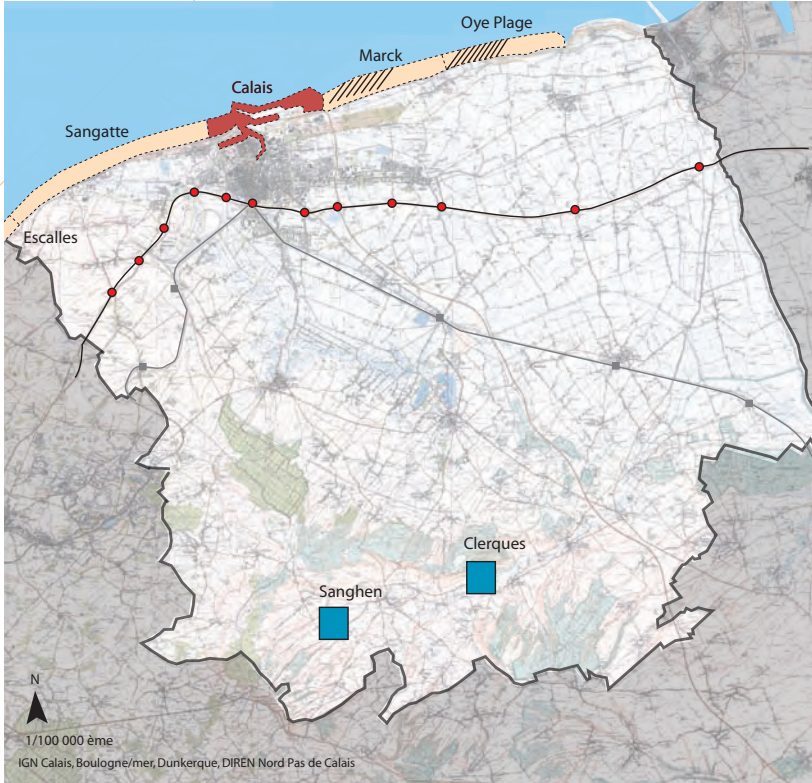
L'aquaculture, la pêche ou autres activi-

tés halieutiques ne sont pas les activités phares du littoral du Pays du Calais mais n'en restent pas moins présentes au travers de la mytiliculture sur Bouchot sur les communes de Marck ou Oye-Plage. Ces zones acceptent la récolte de coquillages mais ils ne peuvent être mis sur le marché de la vente/consommation qu'après un traitement en centre de purification. Le littoral de la commune de Calais est classé zone D où toute activité de pêche ou d'élevage est interdite. Le Sud du territoire est caractérisé par la présence de deux exploitations piscicoles, à Sanghen et à Clerques, tournées vers l'élevage de la truite.

La pêche en mer est réduite, comparativement aux ports de Boulogne-sur-Mer (référence sur ce secteur d'activité) ou d'Étaples. Seule la pêche artisanale est représentée sur le Pays du Calais. On compte une dizaine de navires de pêche de "flottille côtière". En comparaison, l'activité de pêche hauturière (au large) et artisanale de Boulogne-sur-Mer (premier

port de pêche français) compte 119 navires de forte puissance et emploie 444 marins, contre 45 sur le Calaisis.

ACTIVITES HALIEUTIQUES ET AQUACOLES SUR LE PAYS DU CALAISIS, EN COMPARAISON AVEC LES TERRITOIRES LIMITROPHES



□ Périmètre du SCoT du Calais

Classement des zones aquacoles en 2002

▨ ZONE B : purification ou reparcage obligatoire pour la vente/consommation

■ ZONE D : pêche et élevage interdits

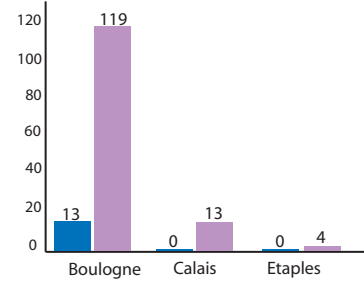
Aquaculture

▨ Mytiliculture sur Bouchot

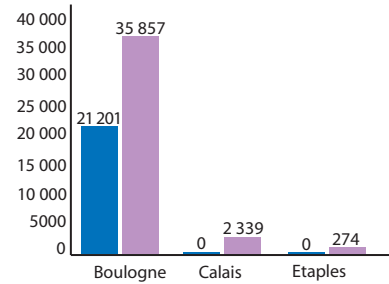
Pisciculture

■ Élevage de truites

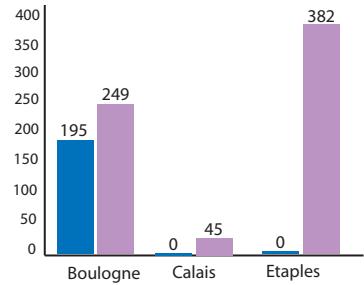
NOMBRE DE NAVIRES PAR PORT



PUISSANCE DES NAVIRES (kW)



NOMBRE DE MARINS EMBARQUES



■ Pêche artisanale
■ Pêche hauturière



CHAPITRE 5

La mobilité dominée par l'usage de l'automobile

Le Pays du Calais bénéficie d'un positionnement rare, voire unique au sein de l'espace européen. Le territoire a su mettre à profit cette position en soutenant un réseau d'infrastructures de transports dense et performant dans de multiples domaines :

- maritime : avec le port de Calais et son projet d'extension sur l'un des détroits les plus fréquentés au monde,
- ferroviaire : avec le tunnel sous la Manche et l'arrivée des lignes TGV de la gare de Fréthun,
- routier : avec deux autoroutes structurantes relativement récentes et un réseau routier de départementales bien hiérarchisé sur l'ensemble du Pays.

L'arrivée de ces infrastructures modifie en profondeur l'organisation des déplacements sur le territoire.

Cette situation et ces infrastructures font du Pays du Calais un territoire d'échanges reconnu qui continue de croître dans un contexte de mobilité de plus en plus affirmé.

Comme dans la plupart des territoires, l'automobile demeure le vecteur de déplacements prépondérant et son utilisation ne cesse de progresser avec l'étalement de l'espace lié à la péri-urbanisation, l'influence des bassins économiques limitrophes...

Le réseau de transport collectif routier cantonné à l'agglomération et au littoral ne constitue qu'une alternative partielle. Des insuffisances sont répertoriées notamment sur le Nord-Est du Pays, où de nombreuses migrations pendulaires sont relevées. C'est justement sur ce même tronçon que le réseau ferré fait défaut, le rendant incapable de prendre en charge les trafics...contrairement à d'autres secteurs (Audruicq notamment) où il constitue une alternative bien exploitée en direction de Calais et Saint-Omer.

Le tunnel sous la Manche et le Port sont deux locomotives de développement et enregistrent une croissance continue du trafic routier fret qui devrait se poursuivre. Ces évolutions laissent envisager des perspectives favorables pour le secteur des transports et de l'emploi induit.

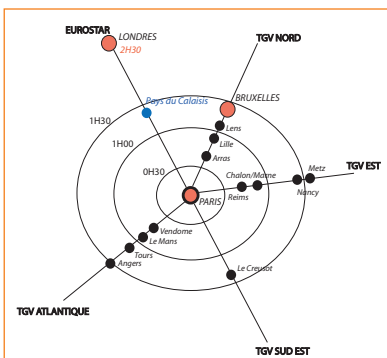
Ce trafic est relayé sur le territoire par le mode routier, en majorité via l'autoroute A 16 qui joue un rôle déterminant pour l'acheminement des marchandises. Tout comme pour les voyageurs, la route reste alors le mode de transport privilégié devant un réseau ferré littoral peu performant, un mode fluvial en retrait du fait des gabarits des voies d'eau réduits et devant un mode aérien anecdotique.

Cette organisation pose aujourd'hui de nombreuses interrogations eu égard aux problèmes qu'elle génère, tant en termes de coût que de congestion du réseau routier.

En conséquence, l'intermodalité est au cœur des réflexions, en facilitant une gestion complémentaire des déplacements en lien avec la route, le fer et la mer dans un premier temps, et le fluvial dans un second temps. Différents pôles identifiés sont en mesure d'accueillir un tel concept, tant en termes de marchandises que de trafic voyageurs. C'est alors aux acteurs du territoire qu'appartiennent les choix à effectuer d'ici les prochaines années.



LE PAYS DU CALAISIS : UN EMPLACEMENT STRATÉGIQUE ET UN TERRITOIRE ASSEZ BIEN IRRIGUÉ



UN EMPLACEMENT PRIVILÉGIÉ

Outre sa position centrale littorale, enserrée entre les deux agglomérations de Boulogne-sur-Mer et Dunkerque, le Pays du Calaisis possède un rayonnement à échelle régionale, nationale et internationale. Calais est placée à moins de 50 kilomètres de la frontière belge, à 100 kilomètres de Lille et à 35 kilomètres des côtes anglaises de Douvres. 1 h 30 la sépare de Paris et de Bruxelles par TGV. Le territoire fait partie d'une «euro-région» de plus de 60 millions d'habitants. Cette position a largement participé au développement d'infrastructures majeures qui représentent aujourd'hui un vrai support de développement :

- un port structure le littoral et permet les

échanges transmanches jusque Douvres ;

- deux autoroutes offrent une ossature routière de transport rapide pour marchandises et voyageurs ;
- le tunnel sous la Manche, couplé à l'arrivée d'une ligne TGV Nord et d'une nouvelle gare, a désenclavé le territoire et favorisé les échanges franco-britanniques.

UN MAILLAGE ROUTIER EFFICACE

Deux autoroutes structurantes

L'A 16 parcourt d'Est en Ouest le Nord du territoire qui dispose de 13 échangeurs. Elle relie Boulogne-sur-Mer à Dunkerque gratuitement et se voit prolongé à l'Est de Calais par un bras reliant le terminal ferries : l'A 216. L'A 16 répond à 3 fonctions : le transit entre la Flandre et la Normandie, Paris, le Royaume-Uni ou plus généralement entre la Côte d'Opale et le reste de la France ; l'échange vers Lille, le Bénélux, le Royaume-Uni ; le trafic local inter-agglomérations, en jouant le rôle de rocade littorale.

C'est au travers d'un échangeur autoroutier situé au Sud-Est de Calais que l'A 16 croise l'A 26, deuxième axe autoroutier payant qui relie Calais à Reims. Elle ne dispose que d'un seul échangeur situé à Nordausques.

Un réseau départemental, ossature secondaire structurante

Une ossature routière relie les bourgs principaux des couronnes périurbaines de Calais :

- la RD 943 relie Calais à Saint-Omer via Ardres. Sur un axe Nord-Sud, elle reste une voirie essentielle après les deux axes autoroutiers,
- la RD 940 (route de la côte) assure historiquement la liaison Boulogne-sur-Mer/Dunkerque par la côte,
- Guînes est reliée à Calais par des départementales fréquentées : 217, 305 et 304,
- les RD 231 et 224 jouent le rôle de barreau de liaison entre les pôles de Guînes, Ardres et Audruicq.

Un réseau routier complémentaire au sein de l'arrière-pays

Différentes routes départementales assurent la desserte des bourgs et villages ruraux les plus reculés :

- les départementales 215 et 219 drainent des flux du Nord au Sud. La RD 215 permet notamment de joindre les communes du Nord- Ouest au Sud du territoire ;
- la RD 219 permet de relier Oye-Plage à Audruicq, puis Muncq-Nieurlet ;

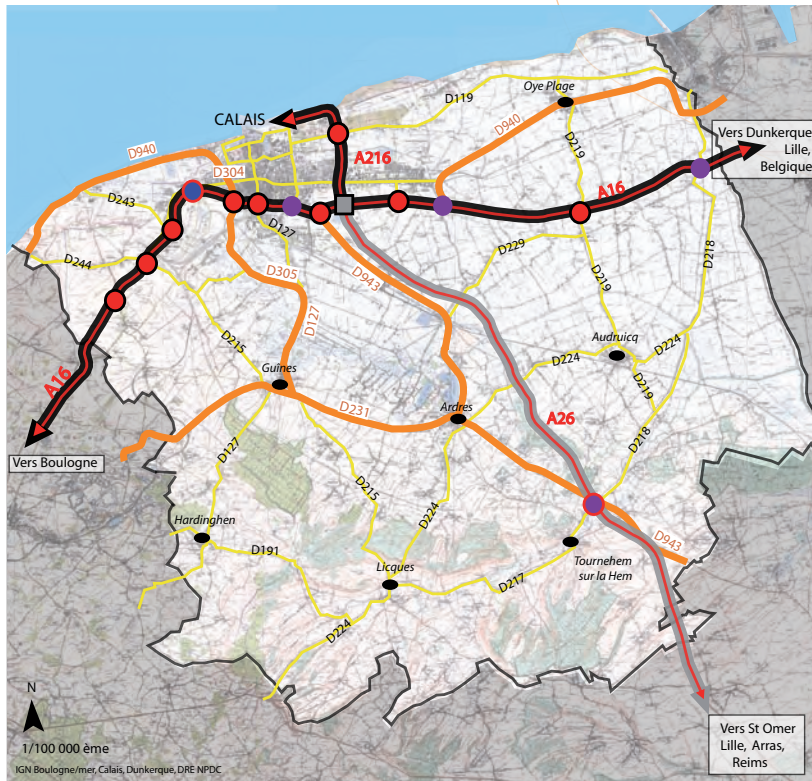
• les RD 119, 219 et 229 facilitent les liens de part et d'autre de l'A16 au Nord-Est du territoire et permettent de faire communiquer les communes de Oye-Plage,

Vieille-Église et Audruicq...

• d'Est en Ouest, les départementales 191, 217 et 218 drainent l'extrême Sud

du territoire et articulent les communes d'Hardinghen, Licques, Tournehem/Hem, deuxième couronne de bourgs plus reculés.

RÉSEAU ROUTIER DU CALAISIS LES AXES PRINCIPAUX



- Réseau autoroutier gratuit (A 16, A 216)
- Réseau autoroutier payant (A 26)
- Routes départementales principales
- Routes départementales secondaires
- Bourg relais, pôle intermédiaire
- Échangeur partiel
- Échangeur et nœud autoroutier A 16/A 26
- Échangeur du Tunnel sous la Manche
- Échangeur total
- Périmètre du SCoT du Calaisis

UN TRAFIC DE PLUS EN PLUS IMPORTANT SUR LES PRINCIPAUX AXES

DE MULTIPLES MOTIFS DE DÉPLACEMENTS

Travail, loisirs, tourisme, transit, activité économique locale, consommation, accès à l'éducation, la culture, la santé... sont autant de raisons à l'origine des déplacements individuels ou collectifs. Les zones pourvoyeuses d'emplois et d'activités sont donc génératrices de déplacements, à l'instar de la zone Eurotunnel (> 1 400 emplois), des zones d'activités à l'Est de Calais ou le long de la RD 943. On retrouve également de grands pôles de loisirs et de tourisme. À titre d'exemple, le Cap Blanc-Nez génère 1 million de visiteurs annuels. Les 17 collèges, 7 lycées et le pôle universitaire sont également de grands générateurs de déplacements et donnent lieu à des migrations pendulaires en transport individuel ou collectif. Enfin, le commerce reste un important générateur de déplacements. Parmi les pôles de proximité (cœurs de villages, linéaires

commerciaux...) et les centres commerciaux, on distingue le pôle Mivoix, le PAC Auchan La Française ou encore le pôle Cité Europe-Markes Avenue.

UN PHÉNOMÈNE DE NAVETTES DOMICILE-TRAVAIL

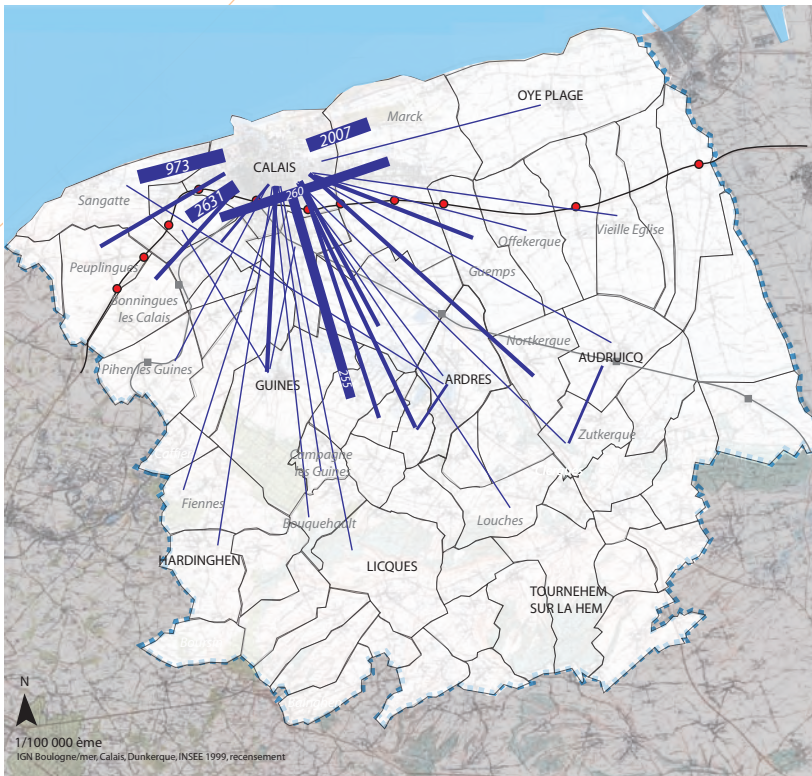
Une majorité d'actifs travaillent sur le Pays du Calais mais ils sont près de 2 % à le quitter pour un autre bassin d'emploi.

Les habitants des bassins de Calais ou de Guînes disposent d'emplois sur place. Ce sont donc les actifs de la Région d'Ardres et Vallée de la Hem et de la Région d'Audruicq qui sont les plus nombreux à quitter le territoire pour l'Audomarois (Cristalleries d'Arques...), le Dunkerquois (Centrale Nucléaire, Arcelor Mittal, Alcan, ZIP...). Les bassins limitrophes sont en conséquence créateurs d'un déficit d'actifs, exception faite de la relation avec le Boulonnais.

D'autres flux existent, dans une moindre mesure, entre le territoire et la métropole Lilloise (- 500 actifs) ou Paris (- 180 actifs).

Au sein du Pays, les migrations s'effectuent surtout avec Calais et Coquelles. Plus de 2 000 habitants effectuent chaque jour le trajet Marck-Calais, plus de 900 le trajet Sangatte-Calais... De nombreux flux proviennent de l'arrière-pays. Le Sud et l'Est, attenants à d'autres bassins d'emplois, émettent moins de flux vers Calais ou ses voisines. L'Ouest reste influencé par l'attractivité de Calais. Des migrations pendulaires peuvent s'observer à une échelle plus fine : des flux entre Brêmes ou Zutkerque vers Ardres et Audruicq qui concentrent quelques emplois artisanaux ou commerciaux.

NAVETTES DOMICILE-TRAVAIL EN 1999 INTERNES AU PAYS DU CALAISIS



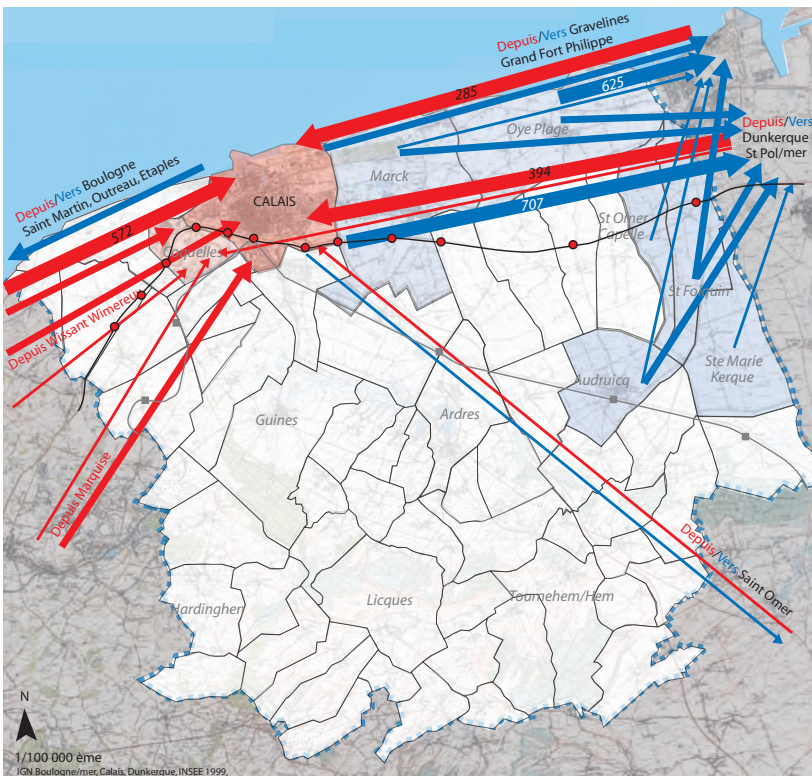
- 81 % des actifs résidents du Pays du Calais, 19 % d'actifs migrants
- Déficit de 3 400 actifs vers le Dunkerquois
- Déficit de 850 actifs vers l'Audomarois
- Gain de 1 100 actifs du Boulonnais

Effectifs (> 50) entrants et sortants par commune sur le Pays du Calais, en terme de navettes domicile-travail :

- 50 à 100
- 100 à 200
- 200 à 500
- > 500

▤ Périètre du SCoT du Calais

NAVETTES DOMICILE-TRAVAIL 1999 ENTRE LE PAYS DU CALAISIS ET LES BASSINS LIMITOPHES



Effectifs (> 50) entrants sur le Pays du Calais, en terme de navettes domicile-travail :

- 50 à 100
- 100 à 200
- > 200

Effectifs (> 50) sortants du Pays du Calais, en terme de navettes domicile-travail :

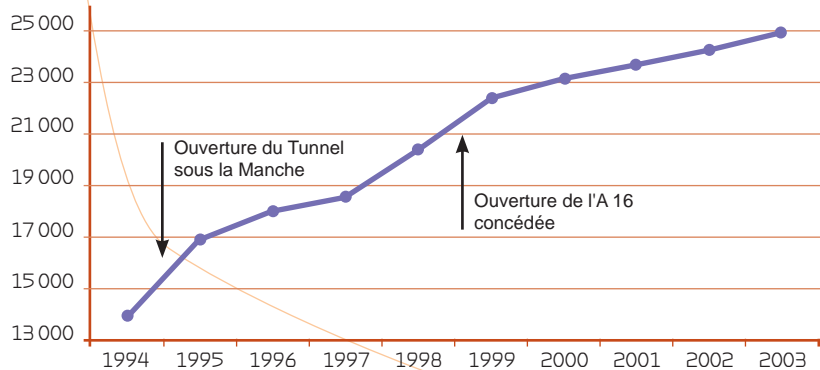
- ← 50 à 100
- ← 100 à 500
- ← > 500

▤ Périètre du SCoT du Calais

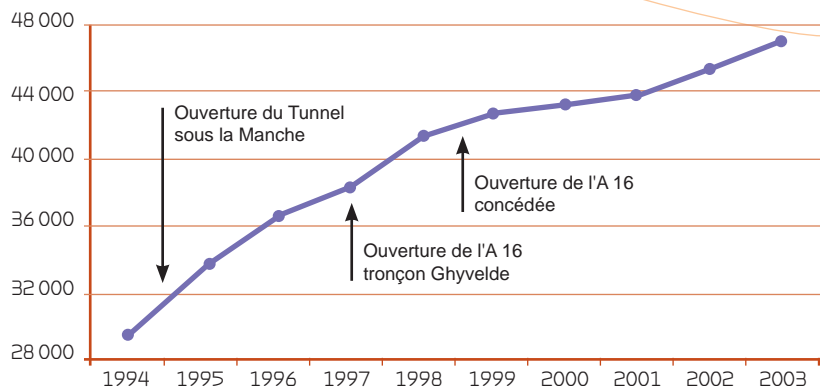
L'A 16 DE PLUS EN PLUS FRÉQUENTÉE

Depuis la mise en circulation de l'A 16 qui a permis de sérieux gains de temps entre les agglomérations du littoral, les trafics n'ont cessé d'augmenter. L'arrivée du Tunnel, l'ouverture progressive de tronçons ou l'implantation de nouvelles centralités commerciales ont également contribué à une accentuation conséquente des trafics. La croissance des trafics de l'A 16 a été plus soutenue que celle des autres autoroutes et même supérieure à la moyenne nationale.

ÉVALUATION DU TMJA SUR L'A 16 AU NIVEAU DE LEUBRINGHEM



ÉVALUATION DU TMJA SUR L'A 16 AU NIVEAU DE DUNKERQUE



Source : LOTI A16, décembre 2006, TMJA : Trafics moyens journaliers annuels

UN PHÉNOMÈNE DE DÉLESTAGE SUR L'A 16, UNE AUTOROUTE GRATUITE ET CADENCÉE

Les RD 940 et 119 ont connu, suite à l'arrivée de l'A 16, une baisse conséquente de leurs trafics.

La RD 940, qui auparavant portait la majorité des flux Est-Ouest du territoire, a connu une baisse de ses trafics entre

1993 et 1998. La RD 943 n'a pas connu d'évolution marquante des trafics entre 1993 et 2002. Cette dernière reste beaucoup utilisée pour les déplacements

professionnels et personnels des habitants du Sud-Est du territoire, pour rejoindre Calais.

	TMJA 1993	TMJA 1998	TMJA 2002
D940 Escalles-Gravelines	10 à 20 000 véhic/j	< 10 000 véhic/j	< 10 000 véhic/j
D943 Calais-Saint-Omer	10 à 20 000 véhic/j < 10 000 véhic/j	10 à 20 000 véhic/j < 10 000 véhic/j	10 à 20 000 véhic/j < 10 000 véhic/j

DES PROBLÈMES DE CONGESTION POUR LES CAMIONS DUS À L'INTERRUPTION DU LIEN TRANSMANCHE

Du fait de l'augmentation croissante des trafics, des problèmes de congestion observés ponctuellement risquent de s'aggraver. Aux heures de pointe, les échangeurs 43 (Rivière-Neuve/Cité Europe), 44 (Calais/Saint-Pierre) et 46 (Calais/Porte de Saint-Omer) sont généralement encombrés en cas d'intempéries ou de revendications syndicales. Concrètement, l'A 16 accueille une file de poids lourds en direction du car-ferry ou du tunnel sous la Manche.

Dans les années à venir, avec l'arrivée de nouveaux projets (Port 2015, Transmarck, Virval...), si l'A 16 ne cesse de connaître une croissance continue du trafic, du fait de la massification des flux et du caractère exceptionnel du site de Calais, les problèmes de congestion se verront accentués si aucune solution de stationnement/stockage n'est prévue ou si aucun transfert de flux vers d'autres modes n'est opéré.

De fait, le stationnement des poids lourds sur cette terre de transit marchand devient une priorité, et ce en particulier lors de l'interruption du lien transmanche. Les zones d'activités plus anciennes n'ont pas toutes été pensées pour

accueillir un stationnement poids lourds conséquent. C'est pourquoi les nouvelles zones d'activités cherchent à répondre à cette problématique. C'est le cas de l'extension de la zone Transmarck-Turquerie, dédiée à la logistique, qui offre 320 places de stationnement. Les futures zones dédiées totalement ou partiellement au transport poids lourds devront prendre en compte le stationnement depuis la conception jusqu'à la gestion.

UNE PRÉDOMINANCE DE L'USAGE DE L'AUTOMOBILE

UN LIEN ENTRE CROISSANCE DE LA POPULATION ET ACCESSIBILITÉ AUTOROUTIÈRE

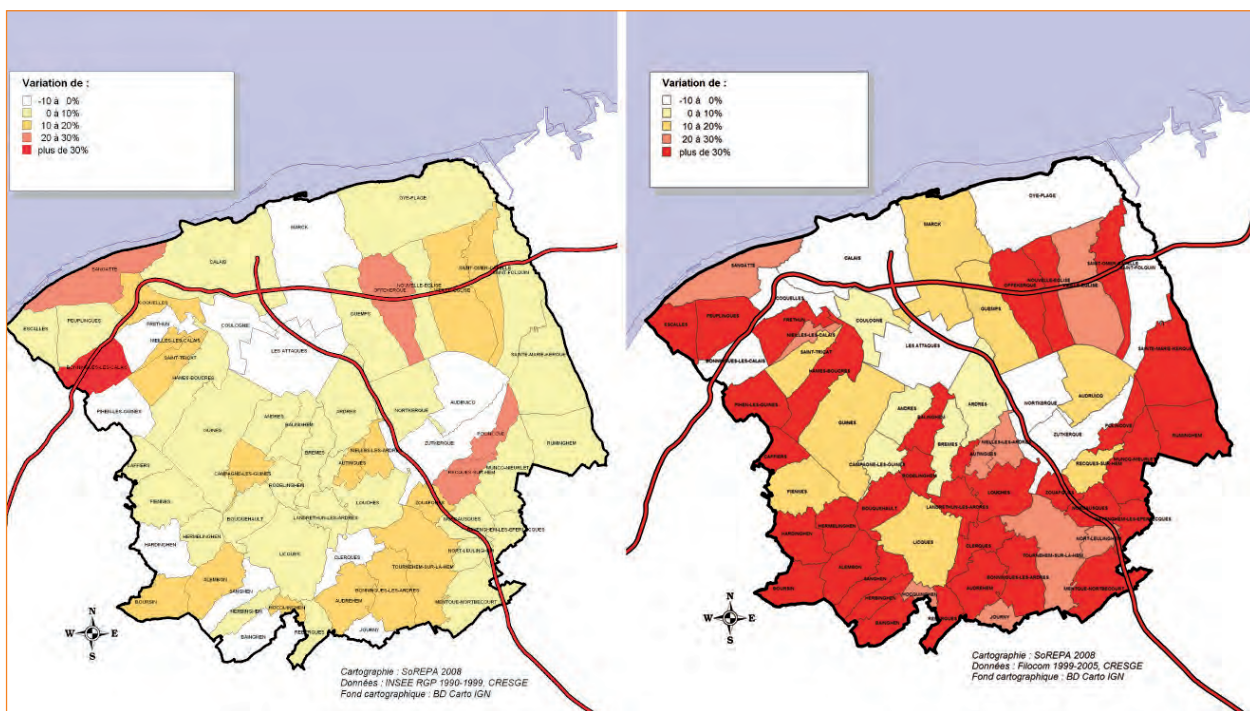
On remarque que l'arrivée de l'A 16 et de ses échangeurs, et dans une moindre mesure, de l'A 26, a accéléré la construc-

tion sur les communes périphériques, grâce à une réduction des distances-temps entre Calais et les bourgs/villages ruraux. C'est le cas des abords de l'A 16 à Bonningues-les-Calais, Coquelles, Offekerque, Nouvelle-Église et Vieille-Église (croissance de population de 20 à plus de 30% entre 1990 et 1999).

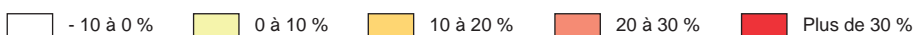
Entre 1999 et 2005, ce phénomène s'étend à d'autres communes : Peuplingues, Frethun, Pihen-les-Guînes, Nouvelle-Église... Aux abords de l'A 26, les communes de Nordausques ou de Bayenghen-les-Eperlecques connaissent une croissance de plus de 30 % sur la période 1999-2011.

VARIATION TOTALE DE LA POPULATION 1990-1999

VARIATION TOTALE DE LA POPULATION 1999-2011



Variation de :



LA MOTORISATION DES MÉNAGES : DES DISPARITÉS TERRITORIALES QUI REFLÈTENT LES RÉALITÉS SOCIO-ÉCONOMIQUES

Le taux de motorisation moyen est plutôt élevé mais cache des disparités :

- Calais se caractérise par un faible taux de motorisation du fait de la fragilité d'une partie importante de la population mais aussi d'un territoire bien couvert par les transports collectifs ;
- la couronne des bourgs n'est pas non plus marquée par un taux d'équipement important, du fait principalement de la faiblesse des ressources d'une partie des habitants et du phénomène de

vieillesse de la population.

- à l'inverse, les communes éloignées de l'agglomération, ne bénéficiant pas de réseau de transports collectifs, ou encore les secteurs périurbains, affichent des taux importants. À l'Ouest, Caffiers, Coquelles, Escalles, Pihen-les-Guînes comptent plus de 80 % de ménages motorisés ; Nielles-les-Calais, Rebergues, Saint-Tricat, plus de 92 %. Sur ces communes, la voiture est un élément essentiel de la vie quotidienne. Et pourtant, dans le Sud du territoire, là où les transports collectifs ne peuvent prendre le relais et où les distances aux services ou aux autoroutes sont importantes, on s'aperçoit que l'équipement des ménages reste moyen.

- 83 % des ménages motorisés
- 17 % n'ont pas de voiture
- Calais : 30,4 % des ménages n'ont pas de voiture

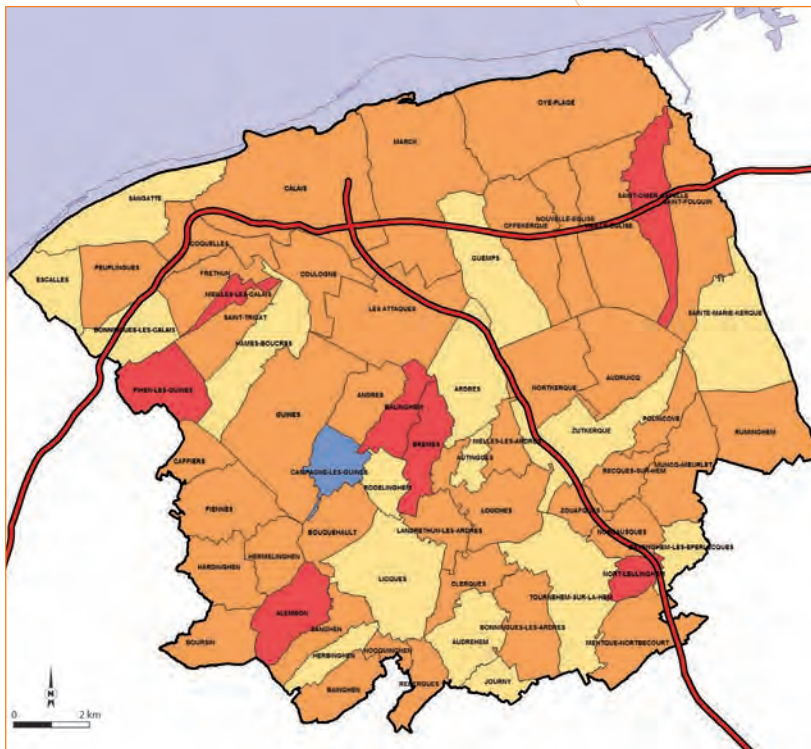
LES MÉNAGES LES PLUS MOTORISÉS SONT PRÈS DES AXES AUTOROUTIERS

Les communes où les ménages sont les plus motorisés (où 90 % des ménages possèdent une voiture) sont localisées à

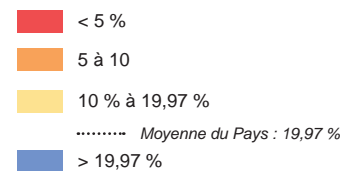
proximité d'un réseau autoroutier et ont à leur disposition un échangeur : le Nord-Est, Nord- Ouest (Peuplingues, Escalles, Pihen-les-Guînes...) sont concernés. Les autres communes situées le long de l'A 16 sont aussi bien motorisées (plus de 80 % des ménages)

à l'exception de Calais. Les communes localisées près de l'échangeur A 26 de Nordausques (Recques/Hem, Nortleulinghem...) viennent confirmer le phénomène observé.

PART DES MÉNAGES SANS VOITURE



Cartographie : SOREPA 2013. Données : INSEE RGP 2009/2010/Filocom 2011, CRESGE. Fond cartographique : BD Carto IGN



UN LIEN ÉTROIT ENTRE MOTORISATION, PART MODALE DE L'AUTOMOBILE ET RÉSEAU ROUTIER

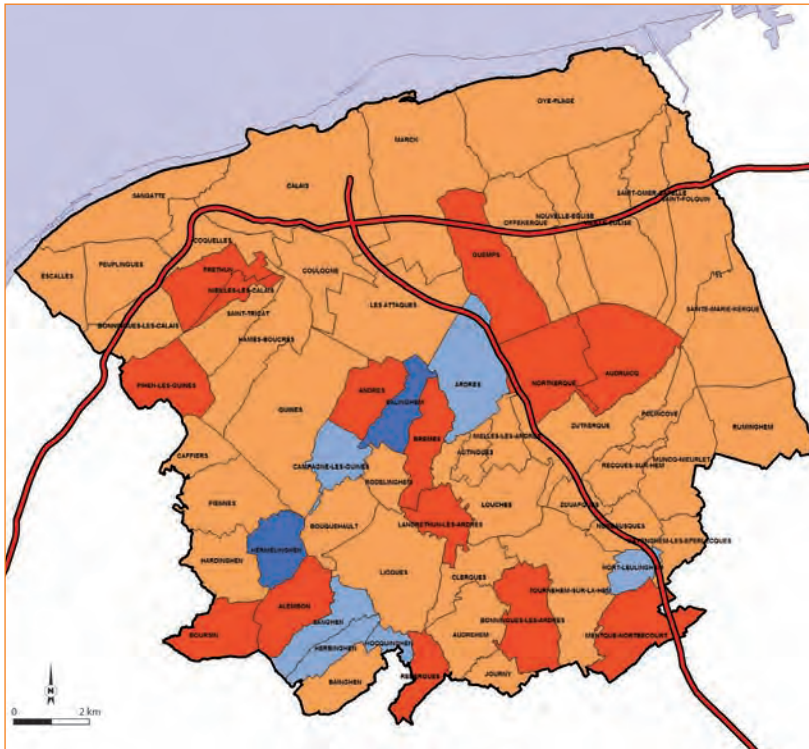
À l'exception des communes de Balinghem et Hermelinghem, plus de

70 % des déplacements des ménages sont faits via l'automobile.

Paradoxalement, on constate aussi que plus on s'éloigne de Calais, moins on se déplace en automobile. En fait, si l'automobile est essentielle pour les communes

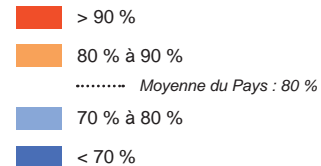
desservies par l'autoroute, elle est moins présente sur les communes desservies par les départementales inter-bourgs, où une part non négligeable de la population occupe un emploi sur place.

PART DE LA VOITURE DANS LA MOBILITE DOMICILE-TRAVAIL DU BASSIN D'EMPLOI DU CALAISIS



Cartographie : SOREPA 2013. Données : INSEE RGP 2009/2010/Filocom 2011, CRESGE. Fond cartographique : BD Carto IGN

Part de la voiture dans le mode de déplacement des actifs occupés en 2009 (en %)



UN LIEN ÉTROIT ENTRE URBANISATION ET AUTOMOBILE : LE STATIONNEMENT

Le stationnement est une problématique majeure de gestion de l'espace urbain, en particulier dans le centre de Calais. Quelques avancées ont permis de hiérarchiser les axes de circulation par un réseau clair de circulations, par un réaménagement des voies structurantes et la création de vrais espaces dédiés et lisibles réduisant le stationnement sauvage.

Par ailleurs, pour mieux gérer l'automobile en centre-ville, le PDU de l'agglomération calaisienne prend en compte différentes mesures : un stationnement payant sur les axes principaux du centre-ville de Calais pour réduire le temps de stationnement et éviter les phénomènes ventouse, un complément de l'offre sur le centre commercial "4B" afin d'attirer les chalands étrangers ou régionaux. En dehors de l'hyper-centre, à l'échelle de l'îlot ou des nouvelles constructions, le PDU en cours de révision préconise 2 places par logement minimum en milieu

urbain dense et, du fait de la rareté du foncier, cette mesure est souvent difficile à appliquer. Les parcs relais sont peu abordés. Ils constituent une solution concrète aux circulations et stationnement s'ils sont implantés à l'extérieur ou aux limites de la commune et relayés par des navettes d'accès au centre-ville ou aux lieux générateurs de déplacements (exemple d'Armatris).

UN RÉSEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN PEU PERFORMANT MAIS COMPLÉMENTAIRE

DES TRANSPORTS COLLECTIFS ROUTIERS INÉGAUX

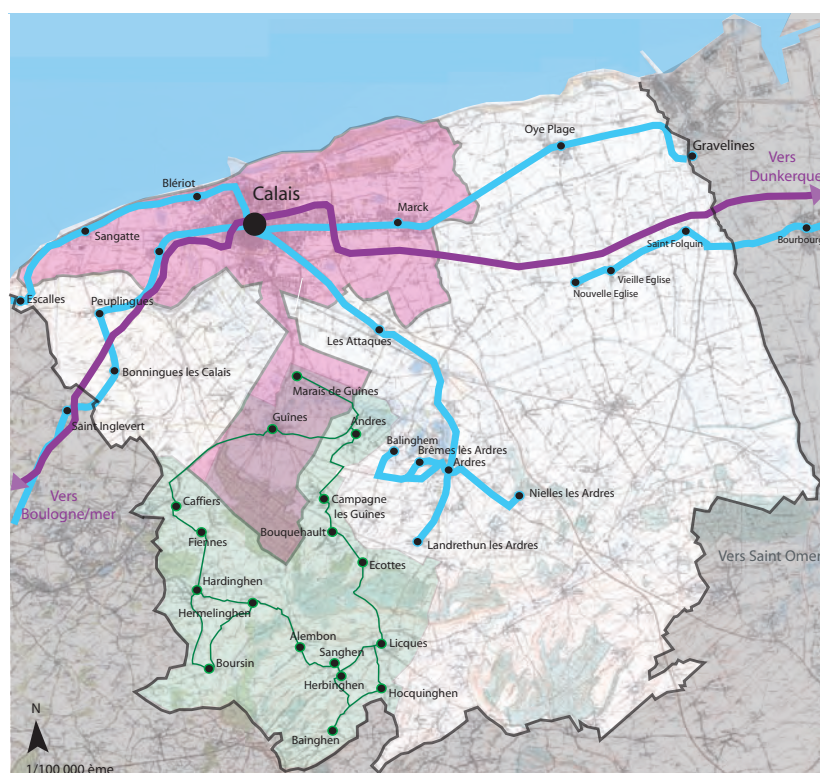
Une organisation forte sur 6 communes

Le réseau SITAC (Service intercommunal de transport sur l'agglomération du Calais) dessert 5 communes de la Communauté d'Agglomération du

Calais ainsi que Guînes. Au total, 11 lignes incluant la navette gratuite de centre-ville "Balad'in", composent le réseau. Une ligne "Nuit'Opale" circule jusqu'à 1 h 10 dans la nuit le week-end. Le Théâtre de Calais leur sert de pôle d'échanges et a notamment été réaménagé dans cet objectif. La gare SNCF de Calais-ville est quant à elle

desservie par le réseau SITAC mais aussi par des Bus TER/TGV reliant la gare TGV de Calais-Frethun. Elle accueille aussi les cars TER "BCD" assurant la liaison Boulogne-Calais-Dunkerque. C'est la raison pour laquelle elle fait figure de pôle d'échanges multimodal, en restant toutefois peu valorisée.

TRANSPORTS COLLECTIFS ROUTIERS DE VOYAGEURS



IGN Boulogne/Mer, Calais, Dunkerque SITAC / SNCF / CG62/ CG59

- Couverture du Réseau intercommunal SITAC de transports en commun
- Couverture du Réseau de transport à la demande "Taxi Vert"
- Lignes de desserte des Taxis verts sur la communauté de communes de Trois Pays
- Réseau départemental transports en commun (Colvert pour le 62, Arc-en-Ciel pour le 59)
- Navette TER (SNCF) par autocar "BCD" liaison Boulogne-Calais-Dunkerque par l'A16
- Périmètre du SCoT du Calais

Un réseau départemental peu développé

Le réseau départemental "Colvert" est développé sur 4 lignes : la première relie Calais à Gravelines en desservant Oye-Plage et Marck, la deuxième relie Calais à Boulogne par l'arrière-pays en desservant Bonningues-les-Calais, Coquelles, Peuplingues. Une troisième ligne assure la liaison Calais-Boulogne par la côte et une dernière permet le lien Calais-Balinghem en passant par Brêmes, Ardres, Landrethun ou Nielles-les-Ardres. D'autres lignes desservent le territoire. Elles sont organisées par des transporteurs privés et nombre d'entre elles servent au transport scolaire au sein du Pays. Le réseau "Arc-en-Ciel" développé par le Conseil général du

Nord permet une desserte à l'Est avec des liaisons établies entre Nouvelle-Église, Vieille-Église, Saint-Folquin et Bourbourg.

Le transport à la demande : une mise en place récente, cantonnée et répondant à **des besoins spécifiques**

À l'initiative des collectivités, le transport à la demande est une offre complémentaire qui répond aux besoins en déplacement des zones où la demande est faible. La Communauté de Communes des Trois-Pays est la seule à développer ce type de transport via sont offre "Taxi-Vert". Le service dessert les zones excentrées autour de Licques, d'Hardinghem et de

Caffiers et permet aux usagers de rejoindre le réseau SITAC à Guînes, afin d'accéder aux services médicaux, aux commerces ou services. De 2003 à 2006, ce service a fait ses preuves et le nombre d'usagers, bien que réduit, a doublé sur la période. Les 47 usagers enregistrés en 2006 ont des motifs de déplacements qui concernent surtout les achats de proximité, l'accès aux services administratifs, médicaux... Il existe ainsi une vraie demande des populations les plus isolées. La fréquentation reste raisonnable et adaptée à une échelle locale : 2 à 10 aller-retour sont effectués chaque mois au sein du territoire des Trois-Pays.

UNE OFFRE FERROVIAIRE COMPLÉMENTAIRE

Une présence importante du réseau TER...

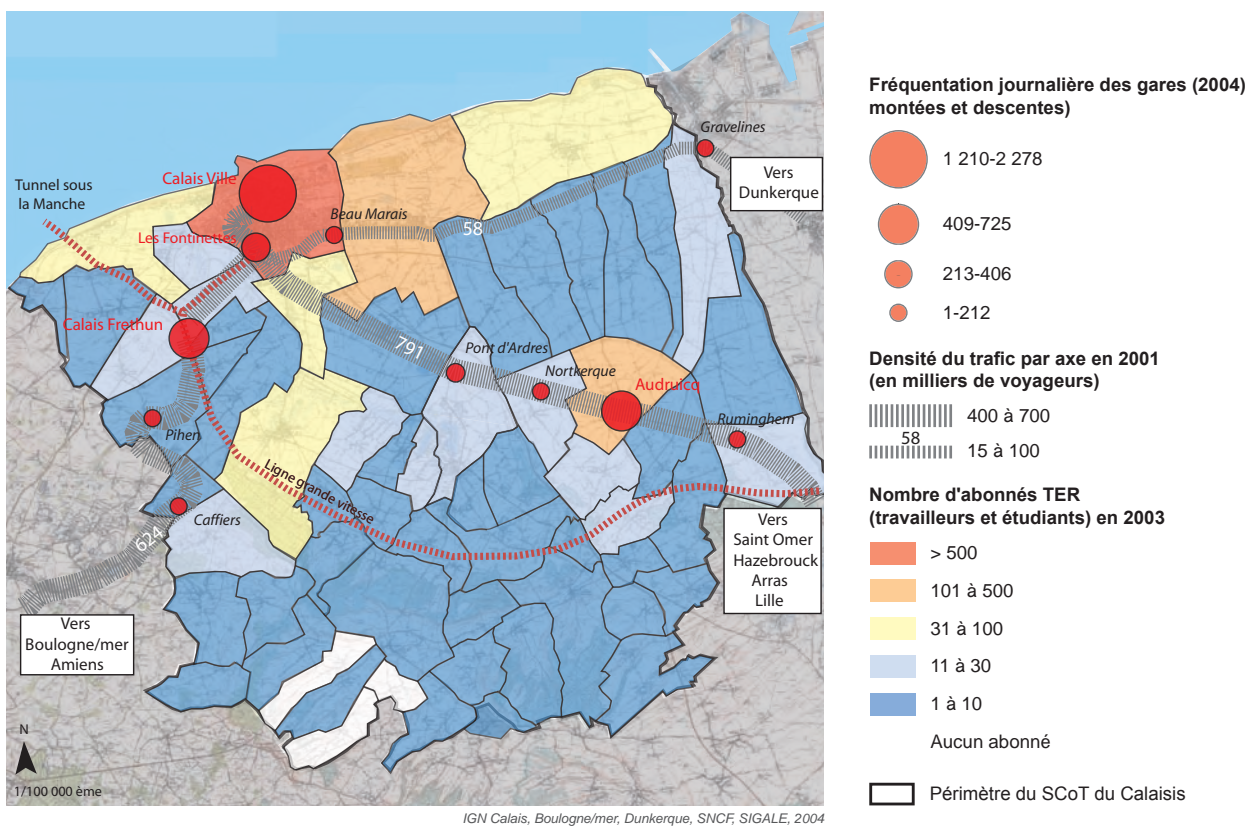
5 lignes TER voyageurs circulent depuis la commune de Calais : la ligne 7 "Arras-Hazebrouck-Calais" sur laquelle 6 gares (ou points d'arrêt non gérés) sont desservies sur le territoire du SCoT ; la ligne 9 "Dunkerque-Calais" qui compte 3 gares

sur le territoire ; La ligne 10 "Dunkerque-Calais-Boulogne" qui concerne 7 gares ou points d'arrêt, la ligne 11 "Lille-Calais-Boulogne-Amiens-Paris" sur laquelle 5 gares ou points d'arrêt sont recensés ; enfin, la ligne 12 "Lille-Hazebrouck-Calais-Boulogne" et ses 9 gares ou points d'arrêt du périmètre.

Ces lignes sont inégalement fréquentées car peu desservies pour certaines en

terme de trains voyageurs. La ligne 9/10 "Dunkerque-Calais" ne dénombre que 8 trains sur la journée en semaine. Les trajets sont surtout assurés par la navette autocar "BCD" qui effectue en moyenne 14 trajets aller par jour en semaine. En comparaison, les autres lignes dénombrent de 37 à 56 trains par jour sur un trajet aller en semaine.

RESEAU FERRE DU CALAISIS, TRAFIC VOYAGEURS FRÉQUENTATION DES GARES, DENSITÉ DE TRAFIC ET ABONNÉS TER



...et polarisé

L'étude de la fréquentation des gares (montées et descentes) permet de qualifier la polarité de certaines. Calais-ville enregistre entre 1 200 et 2 300 montées et descentes par jour en 2004. Les gares secondaires d'Audruicq, Calais-Frethun, et Marquise-Rinxent (territoire de la Terre des 2 caps), enregistrent quant à elles jusqu'à 700 montées et descentes par jour et représentent des polarités secondaires ferroviaires en arrière-pays.

En terme d'abonnés (travail/études), l'importance de la ligne Lille-Hazebrouck-Calais est confirmée, ainsi que la ligne grande vitesse Calais-Lille, dont les

trajets sont facilités par la gare de Calais-Frethun. On note également l'importance des abonnés sur Audruicq et ses voisins. Guînes ou Sangatte ont également un nombre d'abonnés supérieur à la moyenne.

L'arrivée de la "grande vitesse" : effets de désenclavement et de dynamisme

L'arrivée de la grande vitesse dans les années 90, couplée à l'arrivée du Tunnel et d'une gare TGV a eu pour conséquence le "désenclavement" du territoire avec la réduction des distances-temps et une nouvelle organisation des

transports. Le nombre d'abonnés TER atteste également du nombre important d'abonnés domicile-travail, d'actifs effectuant quotidiennement le trajet Calais-Lille via la grande vitesse. En parallèle, l'Eurostar (ligne à grande vitesse France-Angleterre) n'a cessé de connaître une affluence croissante de passagers.

Calais Frethun est la seule à pouvoir capter ces trafics. L'évolution des trafics 2011/2012 en augmentation de plus de

4 Eurostar s'arrêtent à "Calais-Frethun" chaque jour sur des trajets Bruxelles-Londres dans les deux sens.

2,3 % atteste du dynamisme de l'Eurostar et les chiffres de 2012 enregistrent une hausse de plus de 32 % du trafic sur la période 2005-2012.

ÉVOLUTION DES TRAFICS SOUS LA MANCHE

Types de trafics	2012	Évolution 2005/2012 en %
Eurostar		
Passagers (en millions)	9,9	+ 32

Trains passant par Calais (Eurostar) et temps de parcours	Fréquence journalière en semaine (2013)
Londres-Bruxelles (2 h 15)	10 (3)
Londres-Lille (1 h 40)	10 (3)
Londres-Paris (2 h 35)	18 (0)

Trains allant à Frethun et permettant l'accès à l'Eurostar	Fréquence journalière en semaine (2013)
Lille-Calais Frethun (30 minutes)	8

Trains passant par Calais-Frethun (dont trains qui s'arrêtent et prennent des voyageurs) • Source : SNCF, Eurostar, 2013

FACE À DES RÉALITÉS TERRITORIALES DIVERSES, FAUT-IL UN PROJET COMMUN ?

Le développement des phénomènes de périurbanisation a éloigné les individus de leurs lieux de travail. Alors que le coût du déplacement voiture permettait cet éloignement, on est en droit de s'interroger sur les conséquences de l'évolution

de la part déplacement sur les budgets des ménages du fait de l'augmentation exceptionnelle mais définitive du prix du pétrole. Dès lors, s'interroger sur la possibilité de créer une politique globale des transports (collectif, covoiturage, alternatif...) à l'échelle du Pays du Calais, en lien avec les différentes autorités organisatrices de transport telles que le SITAC, la SNCF... prend tout son sens. Cette politique pourrait

alors répondre aux besoins variés des territoires, notamment à l'Ouest, au Sud et au Nord-Est où les enjeux sont forts au vu des déplacements domicile-travail et de la motorisation des ménages.

LE TRANSPORT DES MARCHANDISES FAVORISÉ PAR LES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

LE RÔLE MAJEUR DE L'AUTOROUTE A 16

Avant la réalisation des autoroutes, le trafic poids lourds était supporté par les départementales, en proximité des grandes zones émettrices de trafic. La RD 231 (Caffiers), la RD 940 (Boulogne-Dunkerque) ont par exemple connu une réelle évolution suite à l'ouverture de l'A16. Des reports de trafic importants ont eu lieu, notamment en ce qui concerne les poids lourds. Actuellement, le taux de poids lourds de l'A 16 est important : 20 à 27 % sur le tronçon Ghyvelde-Calais, et 10 à 17 % sur le tronçon Calais-Boulogne.

LE FRET FERROVIAIRE : DU CONSTAT D'UN DÉSÉQUILIBRE À DES ENJEUX FORTS

Malgré la présence de flux routiers importants entre Calais et Dunkerque, il n'existe pas de transfert modal vers le mode ferroviaire, étant donné le peu de sillons consacrés au fret sur le tronçon : 1 à 10 sillons sont dénombrés par jour ouvrable en semaine habituelle. Le nombre de sillons est pourtant plus

important entre Calais et Boulogne qui en compte 11 à 20/jour. C'est le tronçon Calais-Hazebrouck-Lille qui compte le plus de sillons fret : 21 à 40/jour. Ils permettent une liaison ferroviaire de marchandises vers le Port de Lille ou vers la plate-forme multimodale de Dourges.

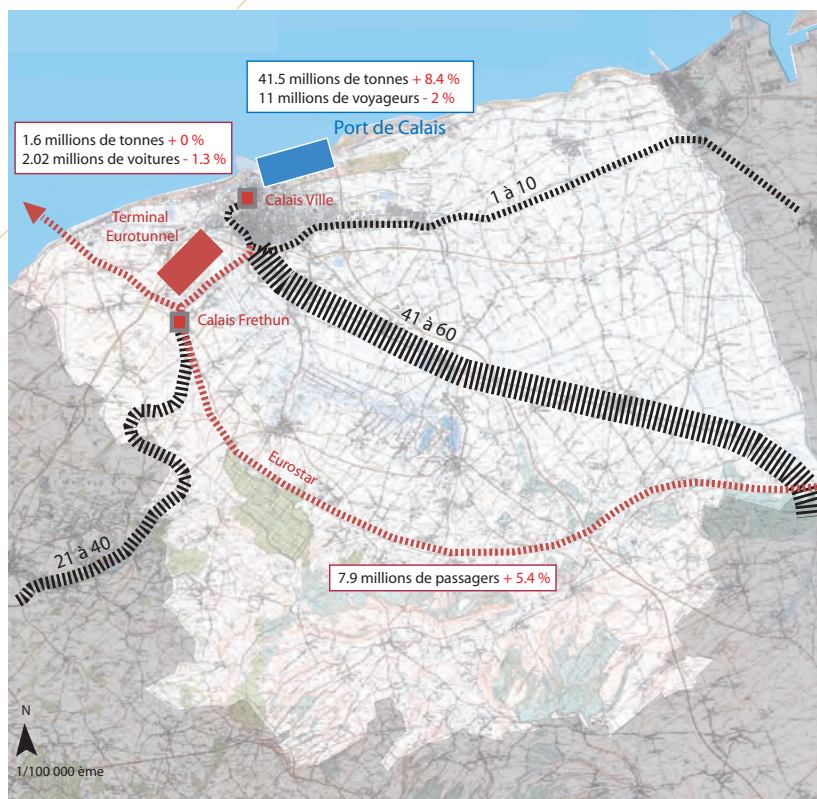
En projet

Le Schéma Régional des Transports (SRT) ainsi que le Contrat Plan État-Région (CPER) 2000/2006 prévoient de nouvelles liaisons ferroviaires fret, sur l'axe Calais-Dunkerque, afin de faciliter les échanges entre les deux ports. La ligne Calais-Dunkerque connaîtra alors un doublement et une électrification. Les travaux de cette ligne entreront en cohérence avec le développement de la zone logistique "Transmarck-Turquerie" qui pourra accueillir un accès ferroviaire. La désaturation de la ligne Calais-Boulogne-Abbeville-Amiens est également prévue et, en parallèle au développement portuaire de 2015, le développement de liaisons ferroviaires pourra voir le jour.

Enfin, un embranchement ferroviaire depuis Dunkerque, à destination du Tunnel sous la Manche est aussi en projet.



LE TRAFIC TRANSMANCHE ET FRET FERROVIAIRE ÉVOLUTION 2005 - 2006



IGN Calais, Boulogne/Mer, Dunkerque, INSEE, Port de Calais, Eurotunnel, SNCF

DES INFRASTRUCTURES FLUVIALES INADAPTÉES FACE À DES TRAFICS MARCHANDISES EN HAUSSE

Entre canaux inadaptes et ports à usage dédié

Le canal de Calais (section 125) relie le Sud du Nord-Pas de Calais à Calais. Il est le seul canal à permettre une navigation commerciale sur le territoire et comprend :

- une voie navigable à gabarit intermédiaire qui accueille des navires de 400 à 1 000 tonnes depuis Saint-Omer jusque Coulogne,
- une voie navigable rétrécie qui ne peut

accueillir que des navires à petit gabarit de 250 à 400 tonnes après le passage de Coulogne et jusqu'au port de Calais.

Les autres canaux sont inaccessibles à la navigation commerciale (exemples du Canal d'Audruicq, d'Ardres...). Du fait du petit gabarit de la voie navigable, la continuité ne peut réellement s'établir entre le port et les canaux des deux départements du Nord et du Pas-de-Calais. Un projet d'amélioration du canal devrait permettre d'accueillir des navires de 700 tonnes mais l'idée d'une liaison réelle entre le canal et le port reste utopique.

Différents ports fluviaux sont répartis sur le long du canal. Les deux principaux se

localisent à Coulogne et aux Attaques. Le premier enregistre un tonnage plus important (150 000 tonnes en 2006) dû à sa position de "terminus" de l'axe fluvial. Il est en effet le débouché le plus proche des carrières du Boulonnais.

Canal de Calais : une hausse substantielle du trafic

Pour mesurer la fréquentation du canal, VNF procède à un pointage des embarcations qui empruntent l'écluse d'Hennuin (entre Audruicq et Sainte-Marie-Kerque).

	Écluse	2006	2007	2008	2009	2008/2009
Bateaux de plaisance (effectifs)	Hennuin	235	187	209	244	+ 17 %
Bateaux marchandises (effectifs)	Hennuin	1 327	1 336	1 103	791	- 28 %

Source : VNF 2009

Le canal de Calais se place au 12^e rang pour le trafic généré (chargements et déchargements) de marchandises en 2012, derrière les canaux du Dunkerquois, de la région de Lille, de Lens, de Douai et Cambrai avec plus de 149 393 tonnes transportées cette même année. En terme de trafic total (dont transit), il se classe au 22^e rang.

Même si le trafic fluvial du Calaisis ne présente qu'une faible part du transport fluvial régional, Coulogne a enregistré une baisse de plus de 30 % de son trafic de marchandises entre 2008 et 2009, faisant passer un trafic de 188 423

à 128 024 tonnes de marchandises comptabilisées. Si ces chiffres restent loin des 9,3 millions de tonnes transportées par voie maritime en Nord-Pas de Calais, le transport fluvial mérite de se

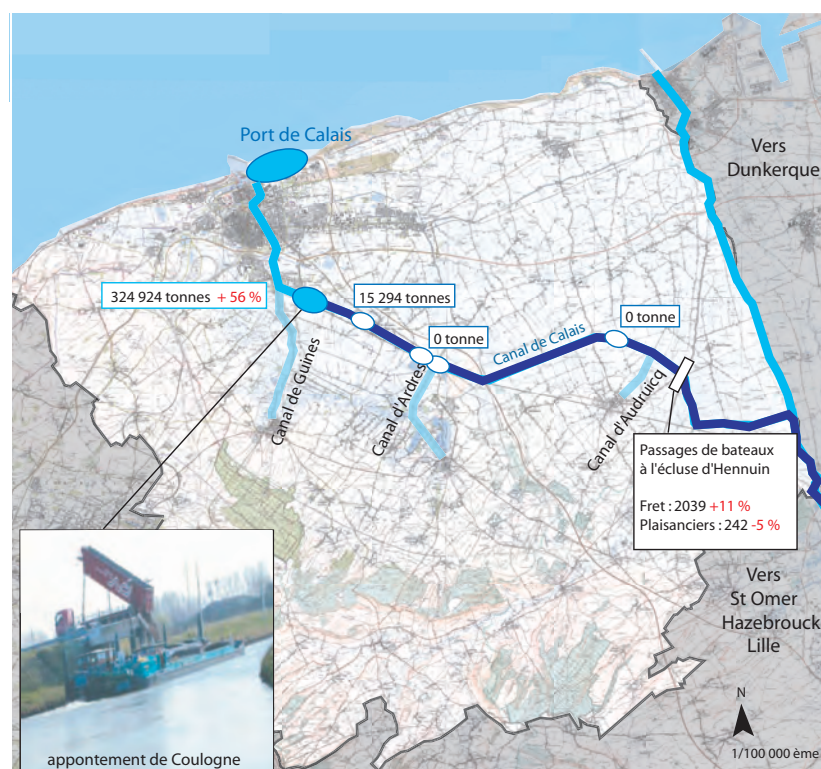
voir développer dans les années à venir, répondant ainsi aux exigences du développement durable.

COMPARAISON DE L'IMPORTANCE DES TRAFICS DES PORTS FLUVIAUX DE LILLE, ARQUES SAINT-OMER, ET COULOGNE DE 2008 À 2009 (TONNAGE)

	2008	2009	Évolution 2008/2009
Lille (9 sites)	1 111 525	1 029 528	- 7 %
Arques/Saint-Omer (2 sites)	302 577	228 345	- 25 %
Coulogne	188 423	128 024	- 32 %

Source : VNF 2009

TRANSPORTS FLUVIAUX TRAFIC ET EVOLUTION



IGN Boulogne/Mer, Calais, Dunkerque / INSEE/ VNF

- Port maritime de Calais et trafic fluvial enregistré entre le port de Calais et le port de Coulogne en 2005 en tonnes, évolution 2004/2005 en %
- Port fluvial de Coulogne et bassin de virement
- Port fluvial secondaire (tonnage 2004)
- Écluse d'Hennuin, données trafic fret et plaisance 2005, évolution 2004/2005 en %
- Voie navigable à gabarit intermédiaire (400 à 1000 tonnes)
- Voie à petit gabarit (250 à 400 tonnes)
- Voie fermée à la navigation de commerce
- Périmètre du SCoT du Calaisis

Les projets

Le Schéma Régional d'Aménagement de la Voie d'Eau 2013-2025 fixe de nombreux objectifs d'aménagement que ce soit en terme de transport, de tourisme, d'hydraulique et de développement durable.

Localement, des études ont été engagées sur l'aménagement du canal de Calais, son recalibrage vers le canal à grand gabarit du Nord afin d'améliorer la desserte pour l'acheminement notamment des matériaux de construction extraits du bassin carrier de Marquise.

Un Schéma Directeur Régional de Terrains

de Dépôts a été validé en 2008 avec des aires définies sur le Pays à intégrer dans les réflexions.

Le tourisme fluvial est également à prendre en considération, notamment du fait de son attractivité auprès des britanniques. Le canal de Calais est l'axe privilégié des Anglais en visite sur l'hexagone. La remise en navigation des canaux de Guines, Ardes, Audruicq, ainsi que la réalisation de parcs de loisirs à leurs abords, permettront également de revaloriser l'offre touristique du secteur. Cependant, ils ne pourront faire l'objet d'une valorisation commerciale tant les travaux sont importants.

DES COÛTS DE DÉPLACEMENTS DE PLUS EN PLUS ÉLEVÉS, LE SECTEUR DES TRANSPORTS FORTEMENT IMPACTÉ

Depuis quelques années, l'essoufflement des ressources énergétiques naturelles font conséquemment augmenter le prix des matières premières et notamment le pétrole. Si le baril de pétrole valait environ 20 \$ en 1990, il atteint 140 \$ en mai 2008. À la pompe, l'essence (gasoil) passe alors de 62 centimes d'euros en novembre 1998 à près de 1,50 euro le litre

en mai 2013. La place croissante du prix du carburant dans le coût des transports pénalise l'activité et la fragilise. De nouvelles interrogations émergent alors autour des thématiques de délocalisation, ou d'exportations... et il convient de chercher à prendre cette donnée en considération dans toute réflexion sur l'évolution des transports de marchandise.

En effet, plus de 5 000 entreprises en Nord-Pas de Calais exercent une activité dite de "transport". 47 % relèvent du routier de marchandises et 16 % du

transport de voyageurs. Le secteur des transports soulève de grandes interrogations du fait des défaillances d'entreprises, plus nombreuses que dans d'autres secteurs, ces dernières années. Le Nord-Pas de Calais enregistre 16 % de défaillances d'entreprises supplémentaires en 2008. En terme de secteurs, les plus dépendants au carburant sont généralement touchés, incluant ainsi le secteur des transports.

Sur le Pays du Calais, 260 établissements étaient concernés par les transports en 2001, dont 130 consacrés

au transport routier de marchandises (50 %) contre 123 à Dunkerque. Il faut toutefois noter que le secteur des transports représente seulement 3,5 à 4 % des salariés du territoire depuis 1993 et seulement 5 à 6 % des établissements.

LE TUNNEL SOUS LA MANCHE, UNE RÉVOLUTION TERRITORIALE NON ENCORE ABOUTIE

UN SUCCÈS POUR LE TRANSPORT DE PASSAGERS, MAIS UN LIEU DE TRANSIT

Infrastructure incontournable sur le territoire, le Tunnel permet le trafic de plusieurs millions de voyageurs à l'année jusque Folkestone.

Pourtant, les trafics observés depuis les années 2000 sont en constante baisse, imputée à la croissance des trafics aériens des "low-cost" et à la fermeture des activités de Duty Free réduisant les trajets "excursionnistes". La traversée reste plus abordable pour un anglais, c'est pourquoi la clientèle est majoritairement britannique. Ces derniers profitent alors du Tunnel sous la Manche pour rejoindre d'autres territoires français. Ainsi, le Calaisis reste un lieu de transit où les britanniques ne séjournent pas ou peu.

2011 : 2,2 millions de véhicules
2012 : 2,4 millions de véhicules
+ 9 %

UN TRAFIC TRANSMANCHE FERROVIAIRE DE MARCHANDISES ADAPTÉ

Le trafic de marchandises est important : plus d'1 million de camions traversent la Manche via le Tunnel chaque année ; 19 millions de tonnes de marchandises ont transité via le tunnel en 2012.

L'accès au Tunnel est aussi permis aux trains classiques de marchandises, qui représentent une plus faible part de trafic. Les chiffres de 2011/2012 affichent un recul de 7 % des tonnages via ce type de fret.

Depuis 2011, la société Eurotunnel s'est

engagée dans le développement de l'activité maritime au travers une nouvelle société My Ferry Link.

Évolution des tonnages :

2010-2011 : + 15,5 %

2011-2012 : + 15,9 %

19 millions de tonnes par ferroutage
1,2 millions par trains fret classiques



LE TRANSPORT MARITIME : IMAGE ET MOTEUR DU PAYS DU CALAISIS

UN TRAFIC VOYAGEURS EN BAISSSE

Le port de Calais est essentiellement associé au transport de voyageurs, première activité motrice du trafic transmanche maritime. Calais est le 2^e port mondial de voyageurs et le 1^{er} port français, avec plus de 9,7 millions de passagers en moyenne par an pour plus de 1,8 millions de véhicules.

A noter que depuis août 2010, Calais est le seul port français certifié Ecoports.

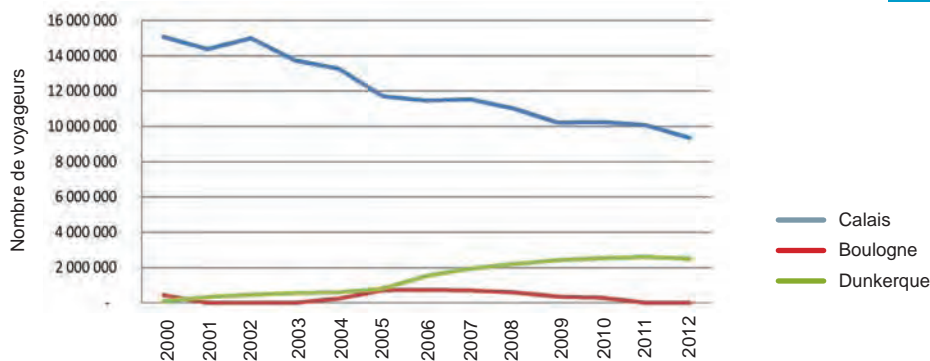
Exploité par trois compagnies de ferries, le port relie la France à l'Angleterre en 75 minutes. Les traversées journalières sont nombreuses avec en moyenne 50

départs par jour. Le trafic maritime de ferries est donc très dense. Depuis l'arrivée du Tunnel dans les années 90, le port a dû se repositionner face à l'accroissement de la concurrence sur le trafic transmanche. Une réorganisation a été proposée par la Chambre de Commerce et d'Industrie et a permis d'améliorer les capacités d'embarquement en écourtant les escales et en augmentant la cadence des ferries.

C'est à partir de 1994, première traversée du Tunnel, que les trafics passagers du port ont commencé à se réduire, même si c'est en 1997 qu'il a été maximum avec 20 millions de voyageurs.

Le trafic maritime de voyageurs est en baisse constante depuis les années 2000. À l'instar du recul des trafics passagers observés également chez Eurotunnel, la baisse du trafic voyageurs semble être imputée à la montée en puissance des compagnies aériennes "low-cost". Une baisse des trafics excursionnistes a été également observée suite à la fermeture des établissements "duty free" en 2000. La concurrence croissante des autres ports (Dunkerque et Boulogne) sur le trafic passagers a également une répercussion sur la baisse..

ÉVOLUTION DU TRAFIC DE VOYAGEURS DES PORTS DE CALAIS,
BOULOGNE ET DUNKERQUE



Trafic passager 2000-2012 : - 38 %

UNE ÉVOLUTION POSITIVE DU TRAFIC MARCHANDISE

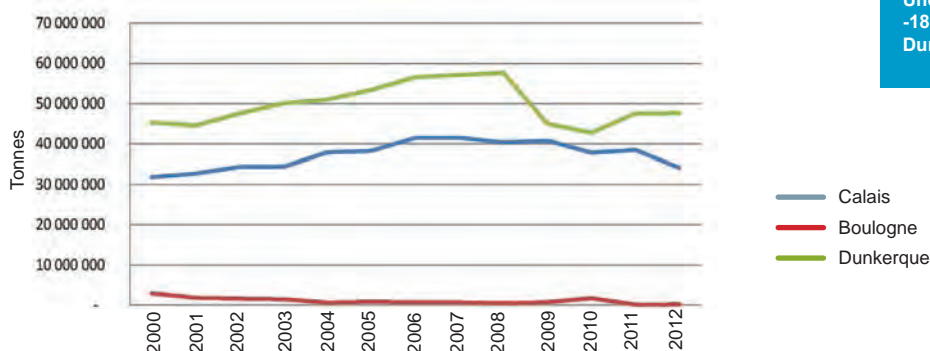
A contrario, le trafic marchand augmente régulièrement ; les tonnages le placent à la 4^e place des ports français de commerce derrière Marseille, Le Havre, Dunkerque, devançant même Nantes,

Saint-Nazaire, Rouen et Bordeaux.

Calais et Dunkerque enregistrent tous deux une progression sur la période 2000/2008 avant de connaître une baisse depuis 2009. Dunkerque reste leader sur le littoral pour le fret mais Calais semble plutôt bien se positionner, notamment grâce à l'ouverture de

l'A 16 qui a permis un bond record des trafics. Calais constitue une base arrière de Londres et du Kent d'un point de vue logistique. Les modernisations effectuées sur les infrastructures portuaires ont aussi favorisé cette hausse (meilleures conditions d'accueil, de sécurité...).

ÉVOLUTION DU TRAFIC DE MARCHANDISES DES PORTS DE CALAIS,
BOULOGNE ET DUNKERQUE



Plus de 34 millions de tonnes en 2012
Une diminution depuis 2007 avec
-18% mais moins marquée que sur
Dunkerque

COMPARAISON DES DIFFÉRENTS TRAFICS FRET DES PORTS LITTORAUX DE LA CÔTE D'OPALE (EN MILLIONS) EN 2009

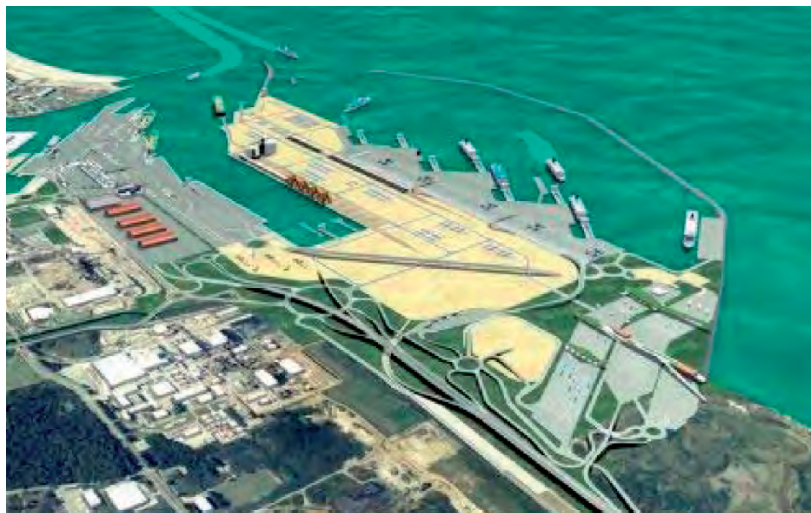
	Calais	Dunkerque	Boulogne/mer
Tonnages embarqués	22,6	14,8	0,4
Tonnages débarqués	18,2	30,2	0,4

Source : INSEE, CCI, Port de Calais

LES OBJECTIFS "CALAIS PORT 2015"

"Calais Port 2015" s'inscrit dans un contexte de croissance des échanges entre l'Europe continentale et la Grande-Bretagne et de modernisation des ferries d'ici 2013 à 2015, qui présenteront des dimensions plus importantes. La volonté de modernisation du Port de Calais entre en cohérence avec le développement prévu du port de Douvres, à l'horizon 2030. Les prévisions estiment la croissance d'unités (navires) de 0,75 (hypothèse basse) à 1,15 million (hypothèse haute) d'ici à 2030.

Une extension du bassin actuel est prévue, en parallèle à la création d'un bassin Nord de 100 hectares qui seront pris sur la mer. Une jetée de 2,5 km de long accueillera de nouveaux quais, permettant une diversification des activités dans le domaine du "Short Sea Shipping" (transport sur de courtes distances, sans traversée océanique) et de la co-modalité. Calais aimerait donc se développer et renforcer les activités logistiques ou les services aux transports sur de nouvelles emprises foncières du port.



Le projet s'inscrit dans un objectif plus large de mise en complémentarité des ports de Boulogne, Calais et Dunkerque pour tenter de rivaliser avec les autres ports européens. Le Schéma Régional des Transports prévoit que ce rassemblement puisse placer le littoral Côte

d'Opale directement à la 4^e position des ports européens derrière Anvers, Rotterdam et Hambourg.

LE TRANSPORT AÉRIEN : UNE FAIBLE PRÉSENCE MAIS UNE INFRASTRUCTURE QUI EXISTE

Situé sur la commune de Marck, l'aéroport Calais-Dunkerque modestement appelé "aérodrome de Marck" ne représente qu'une très faible place en terme de transport local, même s'il est qualifié d'aéroport international du fait de la présence (non permanente) des douanes. L'aéroport, classé en liste G, fait partie d'un espace aérien de classe D à l'intérieur duquel le contrôle est rendu par l'Aviation Civile. Après avoir connu plusieurs pics de trafic commercial il y a plus d'un demi siècle, il est de nos jours essentiellement fréquenté par des avions d'aviation légère. Il reste alors un atout en terme d'image, même si son accessibilité (depuis le centre de la

commune) reste un problème majeur. Depuis le 1^{er} janvier 2008, la Communauté d'Agglomération du Calais est entièrement propriétaire et gestionnaire du terrain.

D'un point de vue commercial, l'aéroport comptabilise en 2007 quelques dizaines de mouvements pour quelques centaines de kilos transportés. Ces mouvements commerciaux sont en baisse depuis plusieurs années et largement inférieurs aux trafics des autres aéroports régionaux. Les mouvements non commerciaux sont majoritairement effectués par l'aviation militaire, les exercices aériens, l'aéroclub et les activités de loisirs. Un peu plus de 6 000

passagers ont voyagé depuis ou vers l'aérodrome en 2007. Ce trafic est en baisse généralisée depuis plusieurs années (- 17% de passagers entre 2003 et 2007).

LE CALAISIS : UN POTENTIEL DE PÔLE D'EXCELLENCE EN TERME D'INTERMODALITÉ

L'INTERMODALITÉ : UNE NÉCESSITÉ

Le Pays du Calais accueille de nombreux nœuds modaux et offre les possibilités de développement de l'intermodalité. Si plusieurs pôles de multimodalité existent sur la région à l'instar de la plate-forme Delta3, le Pays du Calais semble également positionné pour recevoir ce type d'équipement, en constatant la multiplicité des modes de transports qui peuvent s'y rencontrer.

LES PÔLES MARCHANDISES RECENSÉS

Le plus important des pôles reste le port de Calais, qui peut rassembler jusqu'à 4 modes de transport. L'ancienne sucrerie du Pont d'Ardres pourrait également jouer un rôle majeur grâce à une liaison RD 943/A 26/Canal et Chemin de Fer. Les projets actuels remettent pourtant en question ce potentiel puisque le groupe Ramery devrait racheter d'ici peu les 108 hectares du site pour y implanter un centre de traitement de déchets inertes.

Une dizaine d'hectares seraient revendus à Eurotunnel pour un centre de maintenance des navettes. Le secteur Transmarck pourrait quant à lui devenir un pôle bi-modal autour de la route, actuellement développé, et du fer en cours de projet.

Commune	Localité/ Nom	État actuel (utilisation)	Modes actuels	Modes potentiels ?	Potentiel ? Surface ?
CALAIS	Port et ZI des Dunes	En activité, mais désorganisation	Mer, Route	Fer, Fluvial ?	Important "Port 2015" et projets VNF > 100 hectares
ARDRES	Sucrerie	Friche/démantèlement	Route	Fer, Fluvial ?	Important > 100 hectares

Des pôles secondaires apparaissent au travers des projets inscrits en zones d'activités aux PLU des communes. Les Attaques est enserrée entre la RD 943 et une voie d'eau peu exploitée. La possibi-

lité de venir y greffer un embranchement ferroviaire depuis la ligne Calais-Hazebrouck-Lille est imaginable et ferait alors de la zone des Estaches un pôle tri-modal de transport marchandises.

Audruicq seraient dès lors dans la même position que la zone des Attaques.

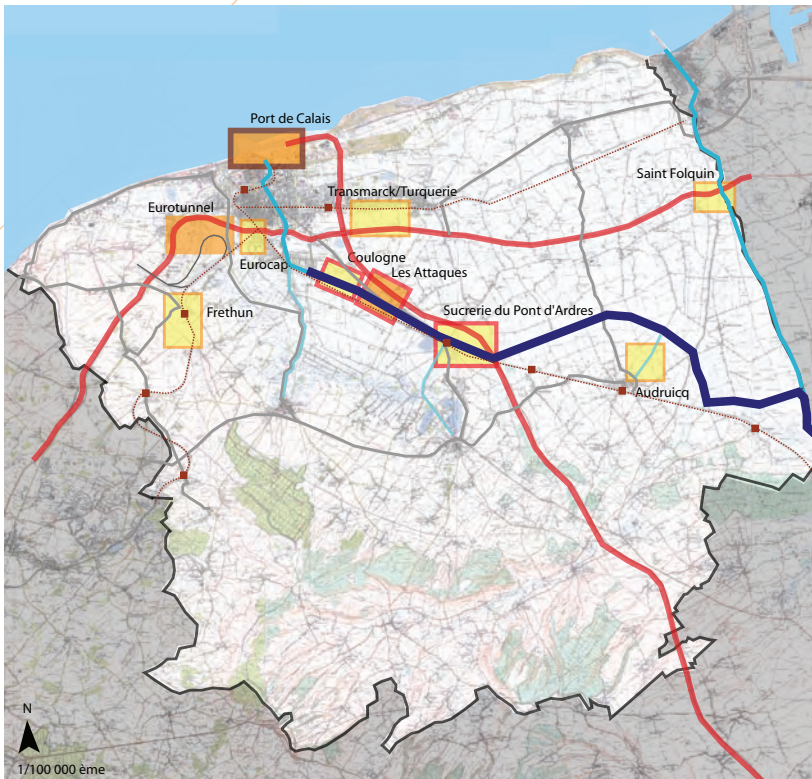
Commune	Localité/ Nom	État actuel (utilisation)	Modes actuels	Modes potentiels ?	Potentiel ? Surface ?
LES ATTAQUES	ZA des Estaches	Existante, délocalisation de N.Dentres-sangle	Mer, Fluvial	Fer ?	Moyen < 100 hectares
AUDRUICQ	ZA	En projet (PLU)	Route	Fluvial ?	Moyen < 100 hectares

Enfin, la zone Eurotunnel pose la question du classement foncier des zones réservées dans l'ancien Schéma Directeur pour la création d'un deuxième lien. En terme d'approche modale, la zone est limitée à la route et au fer. Des efforts ont été amorcés pour la valorisation des échanges grâce à un accord de partenariat stratégique signé en 2007 entre le port autonome de Dunkerque et

Eurotunnel pour favoriser la coordination des activités de transport ferroviaire de marchandises des deux entités. L'accord vise le transport de conteneurs depuis le port de Dunkerque, l'exploitation des liaisons ferrées entre le littoral/Dunkerque/Lille/Delta3 et un partage de compétences techniques. Les zones de Coquelles et Coulogne semblent avoir un potentiel plus réduit que les zones

recensées précédemment. Un embranchement fer depuis la ligne Calais-Hazebrouck-Lille pourrait potentiellement venir desservir Eurocap et il pourrait en être de même à Coulogne avec la voie d'eau.

PÔLES MULTIMODAUX DU CALAISIS ZA EXISTANTES, EN PROJET OU POTENTIELLES



IGN Boulogne/mer, Calais, Dunkerque, DRE NPDC

Réseau routier

- Réseau autoroutier
- Routes départementales

Réseau fluvial

- Section à gabarit intermédiaire
- Section à petit gabarit
- Section fermée à la navigation commerciale

Réseau ferré

- Tronçon ferroviaire et ses gares

Pôles de multimodalité existants ou à développer

Desserte modale existante

- 1 mode
- 2 modes

Potentiel de développement modal

- 2 modes
- 3 modes
- 4 modes

- Périmètre du SCoT du Calaisis

Commune	Localité/ Nom	État actuel (utilisation)	Modes actuels	Modes potentiels ?	Potentiel ? Surface ?
COQUELLES	Eurotunnel 1 et 2	En cours de développement	Mer, Fluvial	Fer ?	Moyen < 100 hectares
COQUELLES	Eurocap	En activité et en projet (PLU)	Route	Fluvial ?	Moyen < 100 hectares
COULOGNE	ZA RD 943	En projet (PLU)	Route	Fluvial ?	Moyen < 100 hectares

LES PÔLES D'ÉCHANGES POTENTIELS DE VOYAGEURS



NOM

Gare de Calais-ville

POTENTIEL

- Pôle d'échanges, articulation de la gare avec :
 - le réseau SITAC
 - l'offre taxis
 - les modes doux (pôle deux-roues ?)
- Enjeu de liaison Calais Nord/Calais Saint-Pierre

CONTRAINTES

- Canal (effet de coupure)
- 2x2 voies face à la gare



NOM
Gare de Calais-Frethun

POTENTIEL

- Articulation du réseau SNCF avec les TC routiers
- Accessibilité des zones d'activités en projet ?

CONTRAINTES

Éloignement de la ville centre



NOM
Gare de Pont d'Ardres

POTENTIEL

- Pôle d'échanges fer, route (individuel et collectif départemental), fluvial (tourisme ?) et modes doux ?
- Nouvelle gare renforcée pour l'Ardrésis

CONTRAINTES

Infrastructures sur différents niveaux



NOM
Gare d'Audruicq

POTENTIEL

- Articulation de la gare avec les zones d'activités environnantes (accessibilité)
- Pôle de rabattement avec une articulation TAD sur la CCRA ?

CONTRAINTES

Gare en cœur de bourg, accès exigus, stationnement réduit

LES PROJETS

LA RÉVISION DU PLAN DE DÉPLACEMENT URBAIN

L'actuel Plan de Déplacements Urbains mené à l'échelle du SITAC en cours de révision permettra de compléter et d'étof-

fer les propositions concernant les transports, les déplacements et la mobilité sur le territoire. Ce nouveau PDU devra s'attacher à respecter les dispositions prévues dans le Schéma Directeur, puis le SCOT en matière de

déplacements, à échelle du Pays du Calaisais.

CHAPITRE 6

Les évolutions spatiales au regard du développement durable

Le Pays du Calais est un territoire majoritairement rural, doté d'un cadre naturel riche et d'une agriculture encore très prégnante.

Les espaces urbanisés, représentés majoritairement par le tissu urbain de l'agglomération et par les bourgs et villages de l'arrière-pays, ont connu une croissance soutenue en s'étendant le long des axes de communication, des watergangs et des traces anciennes d'urbanisation.

Si l'agglomération a connu une croissance importante jusqu'aux années 90, c'est l'arrière-pays qui inverse la tendance aujourd'hui avec une intensification de la périurbanisation, notamment depuis 1998.

Cette urbanisation qui va à l'encontre des principes de développement durable énoncés dans la loi Solidarité Renouvellement Urbain, standardise les entrées de villages où l'habitat pavillonnaire linéaire se développe. L'absence de documents d'urbanisme à l'échelle communale explique pour partie ce constat, qui à terme pourrait fortement pénaliser les villages (tourisme...).

La maîtrise du phénomène de périurbanisation dans l'arrière-pays et le renforcement du poids de l'agglomération apparaissent dès lors comme des enjeux prioritaires.

Enfin, sur la façade littorale, après une urbanisation marquée entre les années 60 et 90, on enregistre peu d'évolutions sauf sur Sangatte et de nombreux projets en statu-quo.

L'élaboration du SCoT, échelle géographique la plus pertinente, devra permettre d'aboutir à une définition concertée des possibilités de développement sur la façade littorale au regard du contexte législatif, et ainsi permettre l'émergence ou non de nouveaux projets.

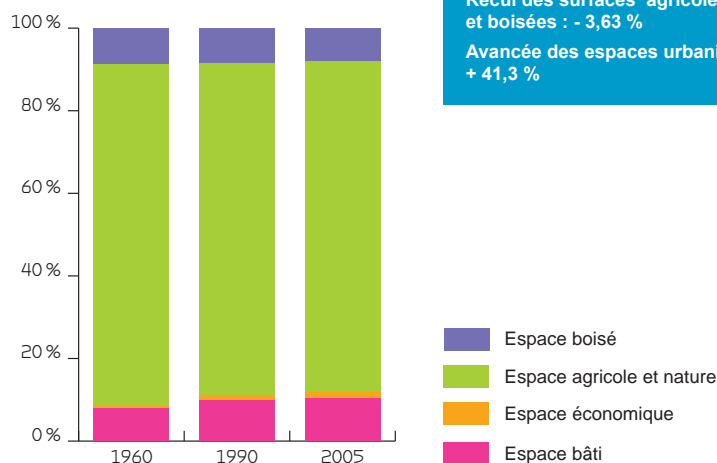
UNE CONSOMMATION DE L'ESPACE AU PROFIT DE L'URBANISATION

UN LÉGER REcul DES SURFACES BOISÉES

De manière générale, depuis 1960, on constate un recul de l'espace agricole de près de 3 points et de l'espace boisé de près d'un point au profit des espaces urbanisés qui ont augmenté de plus de 3 points.

Même si elle s'est réduite au fil du temps, la part des espaces naturels, boisés et agricoles reste majoritaire avec plus de 85 % de l'occupation des sols, conférant au territoire un caractère plutôt vert et rural. En hausse, les espaces bâtis représentent un peu plus de 12 % de l'occupation des sols et sont représentés en majorité par le tissu aggloméré de la ville centre.

VALUATION DE L'OCCUPATION DU SOL DE 1960 À 2005

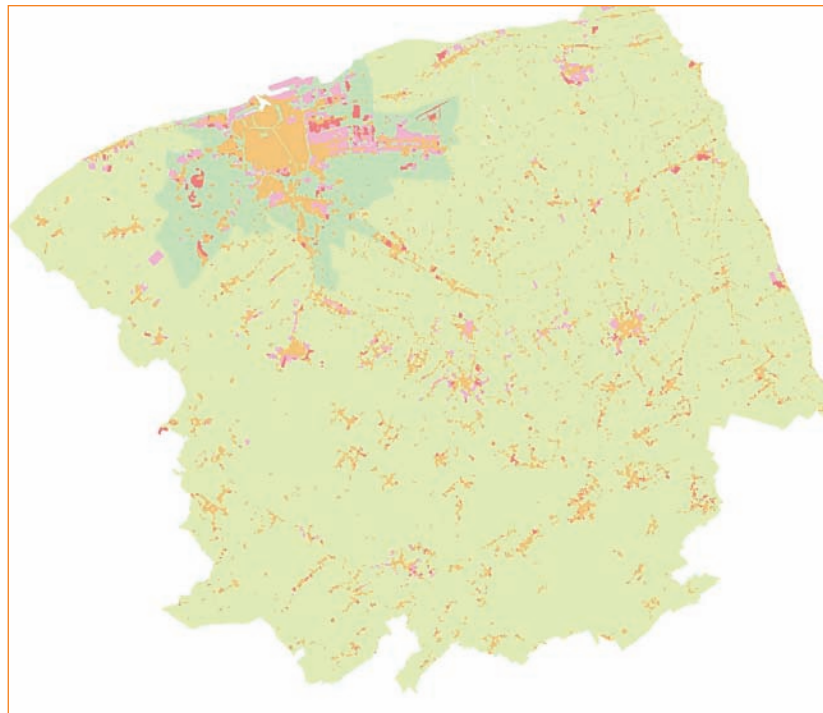


UN MITAGE DE L'URBANISATION ANCIENNE

Sur le territoire, on observe globalement et logiquement une concentration de l'urbanisation sur le littoral autour de Calais et dans une moindre mesure autour des polarités historiques de Guînes, Ardres, Audruicq ou de Oye-Plage. L'existence d'un mitage ancien s'appuyant sur le réseau hydrographique constitue une caractéristique forte de ce territoire (vallée de la Hem, watergangs...).

- Espaces urbanisés en 1960
- Espaces urbanisés entre 1960 et 1990
- Espaces urbanisés en 1990 et 2005
- Agglomération calaisienne : Calais, Mark (hors Hemmes), Coulogne, Coquelles, Blériot, Frethun
- Calais, hors agglomération

Dans cette présentation l'agglomération est considérée comme un espace bâti relativement continu et dense. La commune de Frethun a été intégrée de par la présence de constructions liées au tunnel et à la gare transmanche.



UN RENFORCEMENT DE L'URBANISATION DE L'ARRIÈRE-PAYS AUX DÉPENS DE L'AGGLOMÉRATION DEPUIS 1990

- 1960-1990
+ 30 % d'espaces urbanisés
- 1960-1990
- la trame urbaine évolue de 40 % sur l'agglomération
- + 15 % sur l'arrière-pays
- 1990-2005
- + 4,5 % pour la trame urbaine de l'agglomération
- + 9 % sur l'arrière-pays

Entre 1960 et 1990, la croissance de l'urbanisation se réalise principalement sur l'agglomération. La trame urbaine progresse de façon importante et irréversible, avec les évolutions de la société : le port se construit, le quartier du Beaumarais sort de terre. Sur les autres communes, la trame urbaine augmente mais de façon plus modérée.

Entre 1990 et 2005, la trame urbaine (hors infrastructures) de l'agglomération évolue peu, contrairement à l'arrière-pays avec des contrastes forts entre les périodes 1990/1998 et 1998/2005.

Entre 1990 et 1998, l'artificialisation des sols concerne principalement la création de 644 ha de nouvelles infrastructures, principalement autour du terminal Eurotunnel.

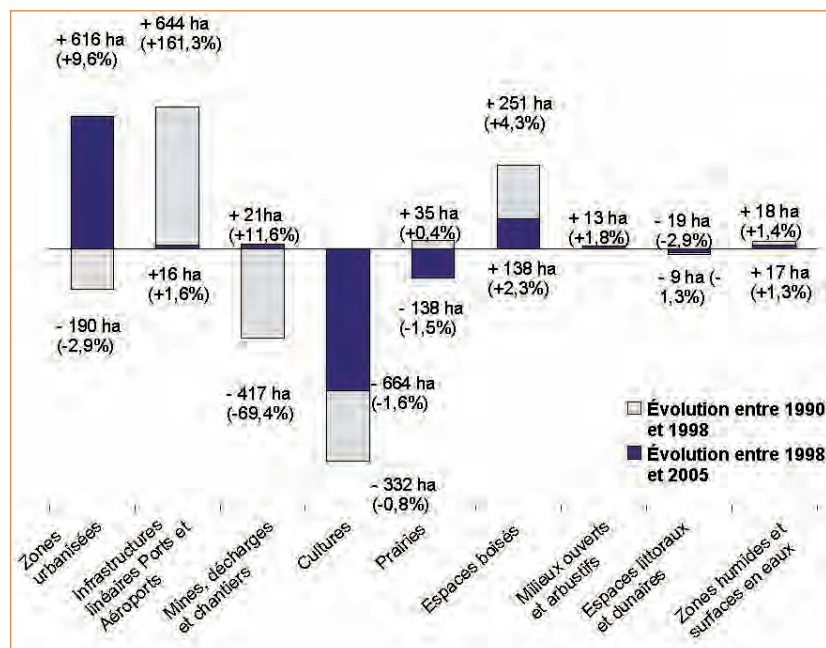
Pour la seconde période, c'est essentiellement la création de nouvelles zones

urbanisées (près de 616 hectares) sous forme d'habitat individuel et de manière très dispersée autour de l'ensemble des bourgs qui caractérise l'évolution de l'occupation des sols. Les zones d'habitat participent à plus de 60 % à l'artificialisation des sols constatée. Les principaux secteurs concernés sont les secteurs de la vallée de la Hem, le Sud

d'Audruicq, les secteurs situés le long de l'A 16, le marais de Guînes et certaines portions du littoral.

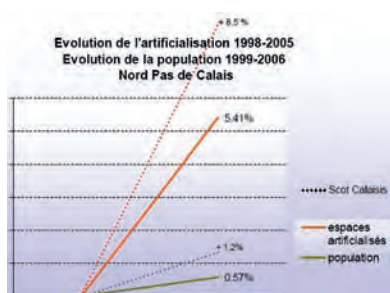
Depuis 1990, la part des espaces urbanisés de l'agglomération diminue au détriment des espaces urbanisés de l'arrière-pays, passage de 57 à 54 %.

ÉVOLUTION NETTE DE L'OCCUPATION DU SOL ENTRE 1990, 1998 ET 2005



LA MARQUE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Dans les années 1960 à 2005, les infrastructures de transport se sont considérablement développées, marquant de leur empreinte le territoire. Se sont installés successivement le port de Calais, l'Autoroute A 26, le terminal Eurotunnel, l'A 16, la ligne TGV. La fin des années 80 et le début des années 90 ont donc engendré un bouleversement conséquent du paysage urbanisé de l'agglomération. Entre 1990 et 2005, 660 hectares ont été artificialisés par les infrastructures de transport.



UNE FORTE PROGRESSION DES ESPACES URBANISÉS AU DÉTRIMENT DES ESPACES AGRICOLES

Comme évoqué précédemment, la progression des espaces artificialisés entre 1998 et 2005 a été particulièrement soutenue, avec une progression de 8,5 % contre 0,5 % entre 1990 et 1998.

Cette tendance place le Pays du Calais largement devant les moyennes départementale et régionale pour la période 1998 et 2005, où l'artificialisation constatée était respectivement de + 5,7 % et de + 5,4 %.

Comparé à l'évolution démographique, on constate l'importance de la consommation foncière et le déséquilibre par rapport à l'évolution démographique.

Cette artificialisation est constatée dans l'ensemble des intercommunalités mais elle apparaît plus marquée sur la Communauté d'Agglomération Cap Calais et la Communauté de Communes de la Région d'Ardes et de la Vallée de la Hem (+ 9,3 %). La fiche de synthèse ci-contre détaille l'évolution de l'artificialisation par intercommunalité sur les périodes 1990-1998 et 1998 -2005.

Entre 1998 et 2005, l'artificialisation des sols a concerné 800 hectares, dont 708 à vocation agricole, 69 d'espaces déjà artificialisés (renouvellement urbain) et 23 d'espaces naturels.

Au sein des espaces agricoles artificialisés, on constate que près de 40 % d'entre eux sont des prairies, soit 270 hectares. Leur positionnement, souvent en périphé-

rie de zone urbanisée et leur présence, généralement liée à l'activité agricole d'élevage, plus fragile économiquement, en font des milieux plus vulnérables.

Rapporté à l'occupation des sols du Pays du Calais, il apparaît que ces milieux sont plus touchés que les grandes cultures (3 % des prairies consommées entre 1998 et 2005, contre 0,8 % des espaces de grandes cultures).

Or, en terme de biodiversité et de fonctionnalité, les prairies constituent des milieux plus riches (pratique extensive, rôle paysager et hydraulique, zone d'habitat propice à la faune et à la flore...).

Les espaces naturels, dans des proportions très faibles, ont également fait l'objet d'une artificialisation (moins de 24 hectares) essentiellement sur l'agglomération calaisienne et liée au développement industriel sur des milieux dunaires.

DES MILIEUX NATURELS QUI N'ÉCHAPPENT PAS À L'ARTIFICIALISATION

L'existence de protections réglementaires variées sur les espaces naturels (hors prairie) génère une vulnérabilité moins forte à l'artificialisation. Toutefois, les milieux inventoriés à titre informatif, et notamment les ZNIEFF (Zone Naturelle d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique) ne sont pas épargnés par l'urbanisation.

Entre les périodes 1990/1998 et les périodes 1998/2005, il apparaît que les superficies artificialisées ont été multipliées par 6 sur les ZNIEFF de type 2, passant de 22 hectares à près de 132 hectares, affectant principalement la ZNIEFF de la boutonnière du Pays de Licques (66 hectares), celle de la Plaine Maritime Flamande (40 hectares) et celle du complexe écologique du marais de l'Audomarois (27 hectares).

Les ZNIEFF de type 1, représentant des superficies plus limitées et définissant la présence d'espèces ou de milieux rares, remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel national ou régional sont également affectées, dans une moindre mesure, par cette artificialisation. Les surfaces urbanisées dans les ZNIEFF de type 1 ont été multipliées près de 4 fois pour atteindre plus de 42 hectares en 2008, soit 0,3 % de leur superficie.

UNE FORTE PROGRESSION DES ESPACES URBANISÉS AU DÉTRIMENT DES ESPACES AGRICOLES

Comme évoqué précédemment, la progression des espaces artificialisés entre 1998 et 2005 a été particulièrement soutenue, avec une progression de 8,5 % contre 0,5 % entre 1990 et 1998.

Cette tendance place le Pays du Calais largement devant les moyennes départementale et régionale pour la période 1998 et 2005, où l'artificialisation constatée était respectivement de + 5,7 % et de + 5,4 %.

Comparé à l'évolution démographique, on constate l'importance de la consommation foncière et le déséquilibre par rapport à l'évolution démographique.

Cette artificialisation est constatée dans l'ensemble des intercommunalités mais elle apparaît plus marquée sur la Communauté d'Agglomération Cap Calais et la Communauté de Communes de la Région d'Ardes et de la Vallée de la Hem (+ 9,3 %). La fiche de synthèse ci-contre détaille l'évolution de l'artificialisation par intercommunalité sur les périodes 1990-1998 et 1998 -2005.

Entre 1998 et 2005, l'artificialisation des sols a concerné 800 hectares, dont 708 à vocation agricole, 69 d'espaces déjà artificialisés (renouvellement urbain) et 23 d'espaces naturels.

Au sein des espaces agricoles artificialisés, on constate que près de 40 % d'entre eux sont des prairies, soit 270 hectares. Leur positionnement, souvent en périphérie de zone urbanisée et leur présence, généralement liée à l'activité agricole d'élevage, plus fragile économiquement, en font des milieux plus vulnérables.

Rapporté à l'occupation des sols du Pays du Calais, il apparaît que ces milieux sont plus touchés que les grandes cultures (3 % des prairies consommées entre 1998 et 2005, contre 0,8 % des espaces de grandes cultures).

Or, en terme de biodiversité et de fonctionnalité, les prairies constituent des milieux plus riches (pratique extensive, rôle paysager et hydraulique, zone d'habitat propice à la faune et à la flore...).

Les espaces naturels, dans des proportions très faibles, ont également fait l'objet d'une artificialisation (moins de 24 hectares) essentiellement sur l'agglomération calaisienne et liée au développement industriel sur des milieux dunaires.

DES MILIEUX NATURELS QUI N'ÉCHAPPENT PAS À L'ARTIFICIALISATION

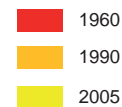
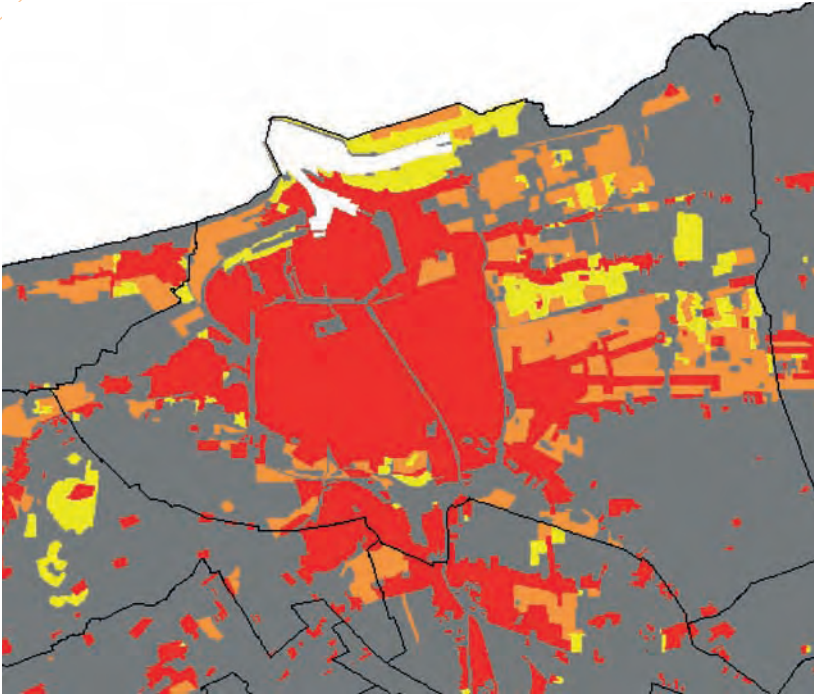
L'existence de protections réglementaires variées sur les espaces naturels (hors prairie) génère une vulnérabilité moins forte à l'artificialisation. Toutefois, les milieux inventoriés à titre informatif, et notamment les ZNIEFF (Zone Naturelle

d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique) ne sont pas épargnés par l'urbanisation.

Entre les périodes 1990/1998 et les périodes 1998/2005, il apparaît que les superficies artificialisées ont été multipliées par 6 sur les ZNIEFF de type 2, passant de 22 hectares à près de 132 hectares, affectant principalement la

ZNIEFF de la boutonnière du Pays de Licques (66 hectares), celle de la Plaine Maritime Flamande (40 hectares) et celle du complexe écologique du marais de l'Audomarois (27 hectares).

Les ZNIEFF de type 1, représentant des superficies plus limitées et définissant la présence d'espèces ou de milieux rares, remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel national ou régional sont également affectées, dans une moindre mesure, par cette artificialisation. Les surfaces urbanisées dans les ZNIEFF de type 1 ont été multipliées près de 4 fois pour atteindre plus de 42 hectares en 2008, soit 0,3 % de leur superficie.



DES SPÉCIFICITÉS SECTORIELLES

Sur l'agglomération, c'est l'Est (zones d'activités), le Pont du Leu et Coulogne qui ont légèrement pu se développer entre 1960 et 1990. Au Nord de Calais, le port marque l'évolution de l'occupation du sol sur les 40 dernières années et, en conséquence, une modification du trait de côte par l'érosion a été observée.

Sur le littoral, les évolutions sont ressenties à l'Ouest de 1960 à 1990, avec le renforcement des bourgs littoraux et, sur Calais, avec la création de la plage ou du port. Des évolutions sensibles sont également identifiées à Oye-Plage (lotissement des Escardines) et sur les Hemmes en direction de la mer. Dans les

années 90, le percement du Tunnel sous la Manche modifie l'occupation des sols de Sangatte. Depuis les années 90, l'urbanisation vers l'intérieur des terres se poursuit sur Sangatte et Blériot. À l'Est, les évolutions sont moindres.

Les trois bourgs évoluent de façon différente. Guînes est surtout marquée par un développement le long de la RD 127 la reliant à Calais et sur le quartier du Marais. Ardes voit surtout se développer une urbanisation sur le secteur de Bois en Ardes, en périphérie. Audruicq enregistre un développement prononcé mais sous forme plutôt radio-concentrique.

Les communes du Nord-Est connaissent un mitage de la trame bâtie héritée des

watergangs. L'arrivée de l'A 16 modifie fortement leur organisation et engendre la constitution d'un continuum urbain, depuis Nouvelle-Église jusqu'à Saint-Folquin, en lien avec ses échangeurs.

Sur la Vallée de la Hem, on observe un développement de l'urbanisation assez important qui s'est intensifié depuis les années 90. D'abord développée autour des principaux bourgs (Licques, Tournehem-sur-Hem) l'urbanisation s'est étendue à l'ensemble des villages, sous la forme principalement de constructions pavillonnaires lâches.



LES ENJEUX DU MAINTIEN DES ESPACES NATURELS ET AGRICOLES

Faute de document d'urbanisme (carte communale ou Plan Local d'Urbanisme) sur la plupart des villages du Sud du Pays, les constructions se sont développées soit dans les dents creuses des parties actuellement urbanisées (PAU) soit sur les entrées de villages, dans le prolongement des réseaux existants. Cette urbanisation dominée par des pavillons standardisés tend à défigurer

l'approche des petits villages de la Vallée de la Hem et à empiéter sur les espaces boisés, naturels ou agricoles. Ce développement est d'autant plus regrettable que le tourisme vert constitue un élément d'attractivité important au sein de cette vallée.

Le Schéma Directeur avait déjà émis des préconisations dans ce sens : "sensibiliser les habitants et les acteurs locaux à

l'intégration des constructions neuves dans les structures de village et de paysage", "tout développement extensif le long des axes est à proscrire"...

Ces orientations n'ont pu être totalement respectées faute d'autres possibilités de développement en l'absence de documents d'urbanisme.



L'ÉVOLUTION DE L'OCCUPATION DES SOLS SUR LE PAYS DU CALAISIS ENTRE 1990 ET 2005

LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION CAP CALAISIS TERRE D'OPALE

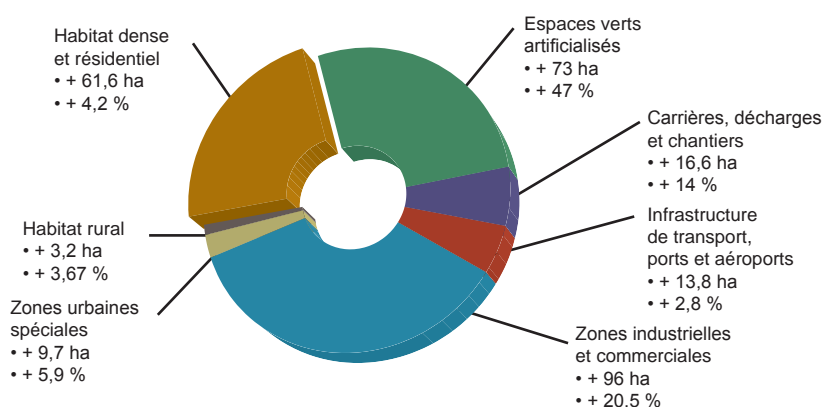
Cap Calaisis Terre d'Opale couvre la partie la plus urbanisée du Pays et a été marqué par une mutation importante depuis 1990 avec :

- la construction du terminal eurotunnel,
- le développement de grandes zones d'activités le long de l'A 16,
- l'urbanisation des quartiers est et ouest de Calais.

Près de 300 hectares d'espaces agricoles ont été artificialisés entre 1998 et 2005, principalement des prairies et une vingtaine d'hectares d'espaces dunaires.

Ces pertes ont été un peu compensées en surface par la recréation de surfaces en herbe sur Eurotunnel.

RÉPARTITION DES ESPACES NOUVELLEMENT ARTIFICIALISÉS ENTRE 1998 ET 2005 SUR LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU CALAISIS



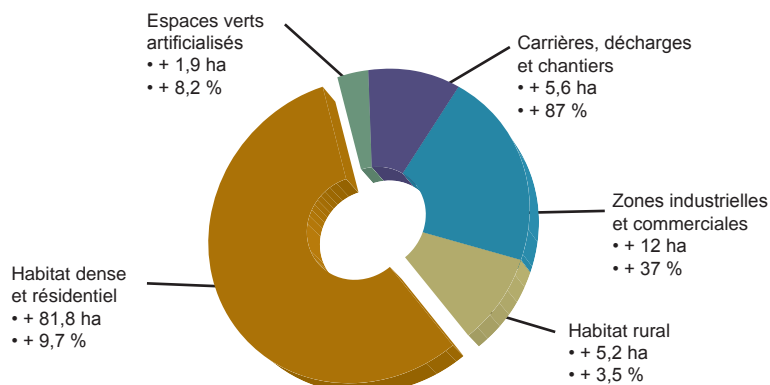
LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU SUD-OUEST CALAISIS

Ce territoire, proche de Calais et à cheval sur les collines de l'Artois et l'extrémité du marais de Guînes, présente la particularité de ne posséder aucun bourg centre.

C'est le territoire qui a subi les mutations les plus fortes entre 1990 et 1998, avec 293 hectares d'infrastructures aux dépens d'espaces agricoles et de zones déjà en chantier. Comme dans les autres territoires, l'habitat s'est développé dans la deuxième période autour de la gare de Frethun notamment. Cette urbanisation s'est réalisée dans le respect de la structure groupée des bourgs, à l'exception des communes proches de la zone de marais où l'urbanisation linéaire domine.

Entre 1998 et 2005, près de 70 hectares ont été urbanisés aux dépens des espaces agricoles.

RÉPARTITION DES ESPACES NOUVELLEMENT ARTIFICIALISÉS ENTRE 1998 ET 2005 SUR LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU CALAISIS



LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DE LA RÉGION D'AUDRUICQ

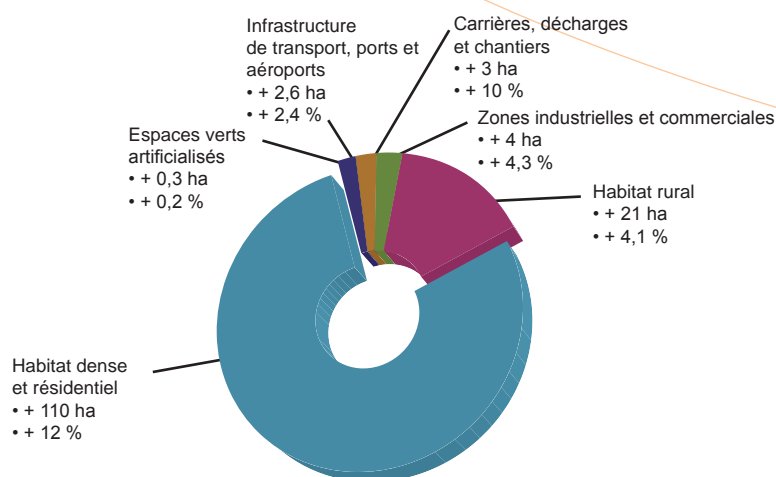
L'intercommunalité présente un panel d'entités géographiques aux particularités fortes (littoral, waterings, contreforts de la vallée de la Hem) et bénéficie de la proximité de la zone d'emploi de Dunkerque.

Entre 1990 et 1998, l'évolution de l'urbanisation a été très mesurée, à l'exception des lotissements d'Oye-Plage et de Saint-Folquin.

En revanche, entre 1998 et 2005, l'urbanisation sous forme de lotissements aux abords de l'A 16 ou de façon dispersée, notamment dans le Sud du territoire, a fortement progressé, là où le prix du foncier est le plus faible.

Près de 160 hectares ont été artificialisés, principalement pour l'habitat résidentiel.

RÉPARTITION DES ESPACES ARTIFICIALISÉS ENTRE 1998 ET 2005 SUR LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DE LA RÉGION D'AUDRUICQ

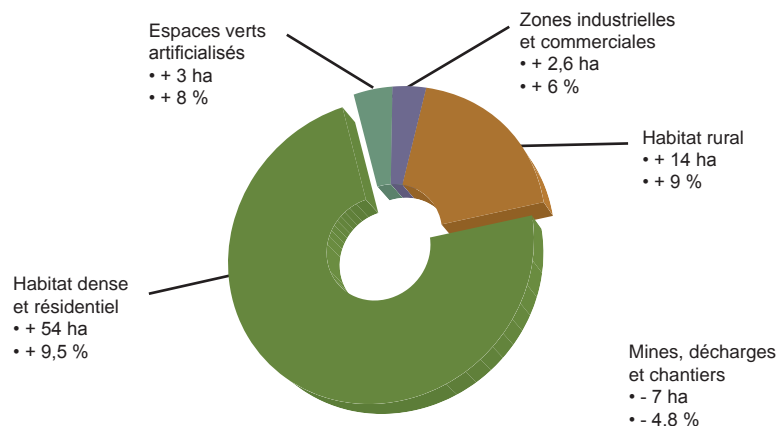


LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DES TROIS PAYS

Ce territoire rassemble la partie amont de la vallée de la Hem et le Sud du marais de Guînes et concentre des zones à grande valeur paysagère et écologique. Comme pour les autres territoires du Pays, la période 1990-1998 a surtout été marquée par une artificialisation liée à la réalisation d'infrastructures de communication, en l'occurrence l'édification de la ligne LGV au Nord de la crête boisée et le boisement de 63 hectares de terres agricoles.

Sur la période 1998-2005, son évolution est caractérisée par le fort développement de l'habitat, avec près de 75 hectares de zones urbanisées supplémentaires, principalement aux dépens de la zone agricole. Ce développement s'est particulièrement concentré autour de Licques et dans la vallée de la Hem, majoritairement sous forme linéaire. Le marais de Guînes enregistre également l'édification de lotissements importants.

RÉPARTITION DES ESPACES ARTIFICIALISÉS ENTRE 1998 ET 2005 SUR LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DES 3 PAYS



LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DE LA RÉGION D'ARDRES ET DE LA VALLÉE DE LA HEM

Composée de la partie aval de la vallée de la Hem et d'une partie du marais de Guînes, ce territoire, bordé d'une desserte autoroutière, se positionne à l'interface de deux bassins d'emploi (le Calaisis et l'Audomarois).

Les évolutions de l'occupation sont similaires à celle des Trois Pays. Sur la période 1990-1998, elles sont marquées par l'édification de la LGV, le boisement de terres agricoles et une faible évolution des tissus urbanisés.

En revanche, la période 1998-2005 se distingue par une forte expansion de l'urbanisation (+ 10,6 % des surfaces urbanisées, soit 109 hectares), essentiellement du fait de l'habitat (95 % du motif d'artificialisation).

Cette urbanisation est particulièrement marquée autour de l'échangeur de l'A 26, des villages de la vallée de la Hem mais également aux abords du marais de Guînes. Elle s'est fortement développée de façon linéaire, pénalisant souvent la qualité propre à ce territoire.

RÉPARTITION DES ESPACES ARTIFICIALISÉS ENTRE 1998 ET 2005 SUR LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DE ARDRES ET HEM

