



Révision du Schéma de Cohérence Territoriale Pays du Calaisis

Envoyé en préfecture le 24/12/2025

Reçu en préfecture le 26/12/2025

Publié le



ID : 062-256203001-20251212-DEL2025_021-DE

Vu pour être annexé à la délibération
du comité syndical du 12 décembre 2025

Le Président du SyMPaC,

Bernard DELALIN

ANNEXE RAPPORT DE PRESENTATION DIAGNOSTIC

Sommaire

Introduction

- 1 Socio-démographie
- 2 Equipements
- 3 Logement
- 4 Economie
- 5 Mobilités

Envoyé en préfecture le 24/12/2025

Reçu en préfecture le 26/12/2025

Publié le



ID : 062-256203001-20251212-DEL2025_021-DE

Envoyé en préfecture le 24/12/2025

Reçu en préfecture le 26/12/2025

Publié le



ID : 062-256203001-20251212-DEL2025_021-DE

RAPPORT DE PRESENTATION **DIAGNOSTIC**

Envoyé en préfecture le 24/12/2025

Reçu en préfecture le 26/12/2025

Publié le

ID : 062-256203001-20251212-DEL2025_021-DE



Introduction



1.1 Qu'est-ce que le SCoT ?

Envoyé en préfecture le 24/12/2025

Reçu en préfecture le 26/12/2025

Publié le

ID : 062-256203001-20251212-DEL2025_021-DE



1.1.1 Un SCoT modernisé

Le SCoT est un document d'urbanisme intégrateur des objectifs des politiques publiques nationales et régionales. Créé par la loi SRU de 2000, il est élaboré à l'initiative des élus des collectivités territoriales. C'est un document de planification stratégique à long terme destiné à servir de cadre de référence pour les différentes politiques sectorielles, notamment celles centrées sur l'organisation et la gestion de l'espace, l'habitat, les mobilités, la consommation foncière, la préservation de l'environnement, la prévention et la gestion des risques naturels ainsi que le développement économique du territoire...

Le SCoT est chargé d'intégrer les documents de planification supérieurs (SDAGE, SAGE, SRADDET) et devient ainsi le document pivot, ce qui permet aux PLU/PLUi et cartes communales de ne se référer juridiquement qu'à lui. À l'échelle intercommunale locale, il assure ainsi la cohérence des documents sectoriels intercommunaux (PLH, PDU), des plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi) ou communaux (PLU) et des cartes communales qui doivent tous être compatibles avec les orientations du SCoT.

L'adoption de l'ordonnance 2020-744 du 17 juin 2020 relative à la modernisation du SCoT, puis son décret d'application et la Loi Climat Résilience ont modifié la structure interne du document, en intégrant les notions d'artificialisation des sols, de lutte contre le réchauffement climatique et de préservation de l'environnement.

Pour donner suite à la publication de l'ordonnance de modernisation des SCoT, le document se compose depuis avril 2021 de deux parties principales, plus des annexes et du diagnostic, au lieu de trois auparavant, jouant chacune un rôle dans l'élaboration de cette vision stratégique d'un territoire. Sa composition est la suivante :

- Le PAS (Projet d'Aménagement Stratégique) doit intégrer les grandes transitions à l'œuvre et organiser les transformations qui en découlent
- Le DOO (document d'orientation et d'objectifs) définit des orientations localisées
- Les annexes et le diagnostic.

Cette structure réadaptée le rend plus cohérent avec celle du SRADDET.

1.1.2 Le contexte de l'élaboration du SCoT

Le Syndicat Mixte du Pays du Calais a décidé de faire réviser son SCoT, approuvé en janvier 2014.

Depuis son approbation, le SCoT a été modifié deux fois :

- La première, approuvée le 27 novembre 2015, a permis de préciser la prescription relative aux Zones Humides, ainsi que les modalités de comptabilisation des comptes fonciers.
- La seconde, approuvée le 28 avril 2017, a permis de prendre en compte la réforme territoriale du 1er janvier 2017 (mise à jour de la cartographie, nouvelle répartition des comptes fonciers habitat et économie), l'approbation de la charte du Parc Naturel Régional, approuvée le 14 décembre 2013 et concernant 23 communes du Pays, et de supprimer un seuil maximal de surface de plancher pour la ZACOM de la Rivière Neuve.

Le SCoT a fait l'objet d'un bilan intermédiaire en 2019. Le Comité Syndical, lors de sa séance du 18 décembre 2019, a décidé de le maintenir et de ne pas engager sa révision. Pour mémoire, l'échéance du SCoT est fixée à 2028.

Cette volonté de faire modifier le SCoT s'inscrit dans le cadre de la loi Climat et Résilience adoptée le 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets introduit une nouvelle notion, celle de l'artificialisation, et prévoit les modalités de sa mise en œuvre dans les différents documents de planification, dont le SCoT qui doit être mis en conformité avec la loi, avant le 22 février 2027.

Pour répondre aux exigences de la loi Climat et pour prendre en compte ses objectifs, le Comité Syndical, lors de sa séance du 19 décembre 2023, a décidé de ne pas retenir la procédure de modification simplifiée proposée exceptionnellement par les textes en vue de se mettre en conformité avec la loi, mais de profiter de cette opportunité pour réviser son document, y intégrer de nouvelles thématiques, telles que les énergies renouvelables, la lutte contre le changement climatique et se doter d'un Document d'Aménagement Artisanal, Commercial et Logistique.

1.2 Présentation du territoire

Envoyé en préfecture le 24/12/2025

Reçu en préfecture le 26/12/2025

Publié le

S²LO

ID : 062-256203001-20251212-DEL2025_021-DE

Le SCoT du Calaisis a été approuvé par délibération du Comité Syndical du 6 janvier 2014 et est devenu opposable aux tiers le 21 mars 2014.

Il comportait alors 63 communes, réparties sur 5 intercommunalités :

- la Communauté d'Agglomération du Calaisis,
- la Communauté de Communes du Sud-Ouest du Calaisis,
- la Communauté de Communes des Trois Pays,
- la Communauté de Communes de la Région d'Audruicq (CCRA),
- la Communauté de Communes de la Région d'Ardres et de la Vallée de la Hem.

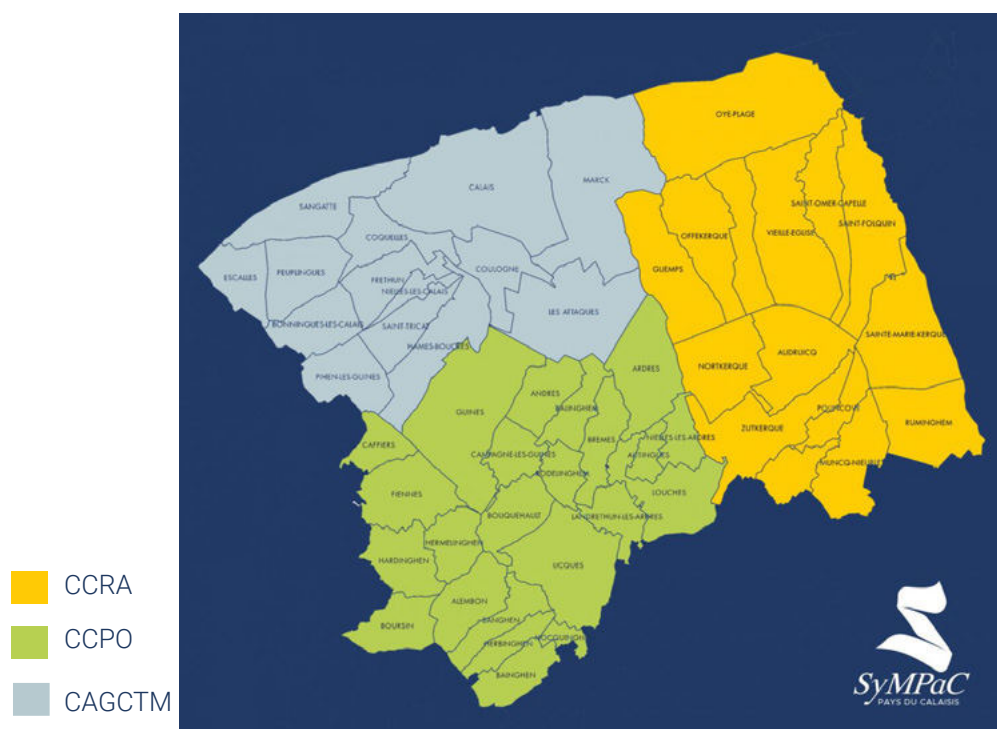
Dans le cadre de la réforme liée à la simplification de l'organisation territoriale, le périmètre du Pays du Calaisis a été modifié à compter du 1er janvier 2014, par la dissolution de la Communauté de Communes de la Région d'Ardres et de la Vallée de la Hem, dont 11 communes sont sorties du périmètre du Pays, pour rejoindre la Communauté de Communes du Pays de Lumbres et la Communauté d'Agglomération de Saint-Omer, les 8 autres communes ayant rejoint la Communauté de Communes des Trois Pays.

Le Pays du Calaisis a connu une seconde réforme territoriale au 1er janvier 2017. La loi NOTRe du 7 août 2015 ayant fixé un seuil minimal de 15 000 habitants pour les intercommunalités, la Communauté de Communes du Sud-Ouest du Calaisis a disparu au 1er janvier 2017. 5 communes ont rejoint l'agglomération Cap Calaisis et 4 communes ont rejoint la Communauté de Communes des Trois Pays.

Au début de l'année 2017, deux EPCI ont choisi de changer de nom :

- La Communauté d'Agglomération Cap Calaisis est devenue la « Communauté d'Agglomération « Grand Calais Terres & Mers » (CAGCTM)
- La Communauté de Communes des Trois Pays est devenue la Communauté de Communes « Pays d'Opale » (CCPO)

En 2021, le territoire compte près de 152 000 habitants et regroupe 52 communes réparties dans 3 EPCI.



Envoyé en préfecture le 24/12/2025

Reçu en préfecture le 26/12/2025

Publié le



ID : 062-256203001-20251212-DEL2025_021-DE

RAPPORT DE PRESENTATION

DIAGNOSTIC

Envoyé en préfecture le 24/12/2025

Reçu en préfecture le 26/12/2025

Publié le

ID : 062-256203001-20251212-DEL2025_021-DE



Partie 1

Socio-démographie



1.1 Les caractéristiques de la dynamique d'évolution démographique du territoire

Envoyé en préfecture le 24/12/2025

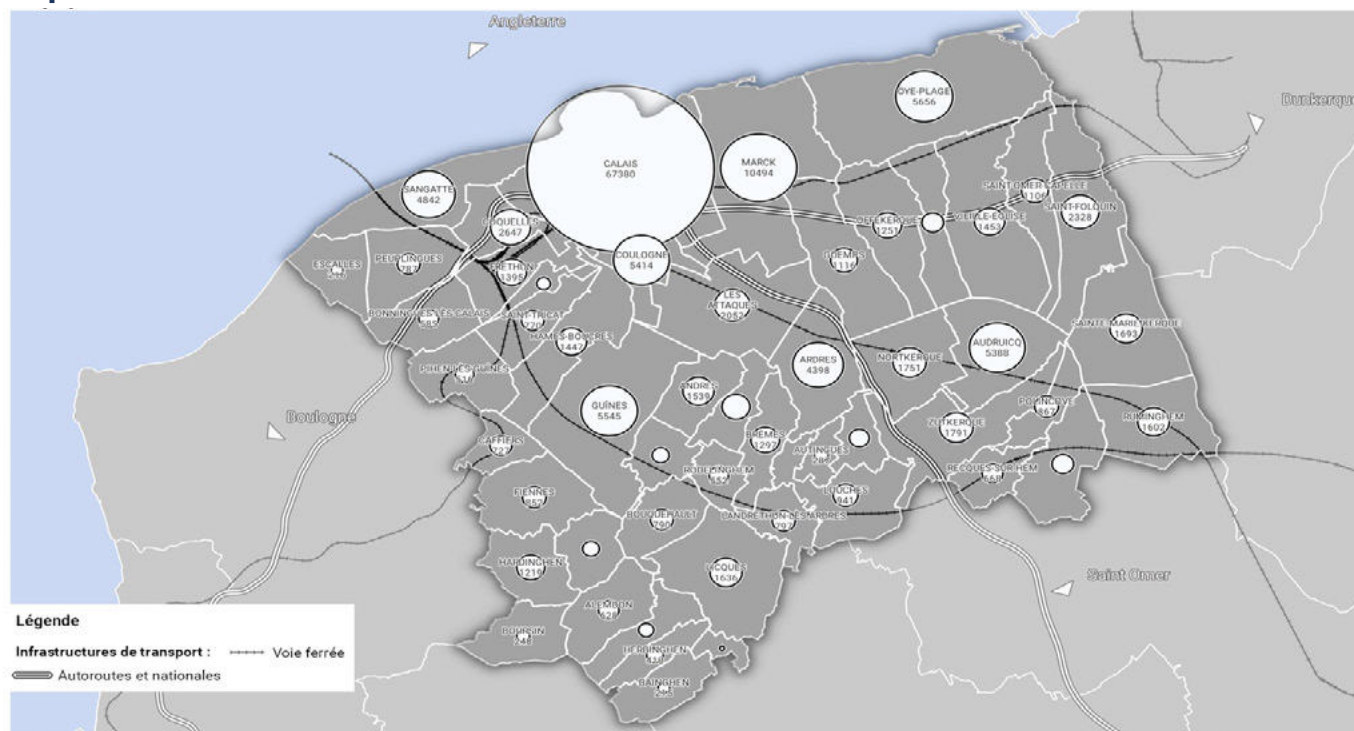
Reçu en préfecture le 26/12/2025

Publié le

ID : 062-256203001-20251212-DEL2025_021-DE



Population en 2021



Le Pays du Calaisais est un territoire hétérogène, s'étendant sur une aire de 593,4km². Celui-ci est composé de trois intercommunalités aux réalités variées :

- Au Nord, la Communauté d'agglomération de Grand Calais Terre & Mers concentre la plus forte population et rassemble la majorité des services et des équipements du Pays du Calais.
- Au Sud, la Communauté de communes du Pays d'Opale est rurale et constituée des villes moyennes de Guînes et Ardres, relais importants dans l'arrière-pays.
- A l'Est, la Communauté de communes de la région d'Audruicq est également rurale. Elle est constituée des villes moyennes d'Audruicq et Oye-Plage et est frontalière à la CUD.

La population du Pays du Calaisais a constamment évolué au fil des années. Cependant, cette croissance a montré des signes de ralentissement sur les périodes les plus récentes avec un recul démographique observé sur la période 2015 - 2021.

La densité de population reste supérieure à la moyenne française avec 256 habitants au km² contre 106 habitants au km² pour le territoire national.

Toutefois, cette forte densité est également le reflet de disparités spatiales importantes :

- Une concentration de population importante sur la ville de Calais et sa périphérie.
- Un pôle secondaire dans le territoire méridional matérialisé par un berceau reliant les communes de Guînes, Ardres et Audruicq.
- Des pôles où les densités sont plus importantes, au niveau des échangeurs autoroutiers de l'A16 et de l'A26.

Avec 152 091 habitants au dernier recensement de l'INSEE en 2021 dont 67 380 sur Calais, le Pays du Calaisais est influencé par le poids démographique de sa ville-centre de Calais, qui représente à elle seule 44% de la population du territoire.

Les données clés

152 091 habitants recensés en 2021
50% des communes > 1000 habitants
256 hab/km²
Baisse de la population : -0,8%

1.1.1 Des migrations internes et externes au Pays du Calaisis

À l'échelle du Pays du Calaisis, des migrations importantes ont été observées entre 2015 et 2021. La CAGCT&M et la CCPO ont perdu en population, tandis que la CCRA a gagné en nombre d'habitants. Ce constat est le reflet d'une migration intérieure vers les territoires de l'arrière-pays.

L'INSEE présente des données de flux de migrations résidentielles, basées sur les effectifs correspondant aux croisements du lieu de résidence de l'année 2021 avec le lieu de résidence au 01/01/2020, 2020 étant l'année où la personne a été recensée. Ces données nous permettent d'analyser les flux d'entrée et de sortie de déplacements endogènes et exogènes au territoire du Calaisis et de distinguer des grandes tendances. Les flux de déplacement notables supérieurs à 100 individus ont été analysés.

A l'échelle de la CAGCTM, seulement 4 communes captent des flux entrants supérieurs à 100 individus entre 2020 et 2021. Il s'agit de Calais, Coulogne, Marck et Sangatte.

Calais a accueilli 757 individus.

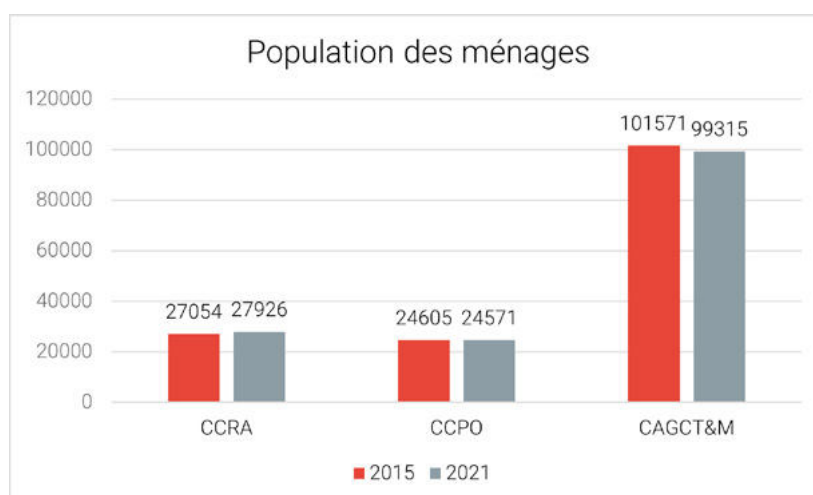
- 119 individus habitaient Compiègne
- 110 habitaient Boulogne-sur-Mer
- 188 habitaient Marck et 132 Sangatte
- 208 individus proviennent d'un pays étranger.

Coulogne (145 individus), Marck (359 individus) et Sangatte (145 individus) accueillent tous des populations en provenance de Calais. Parmi les flux entrants, le poids des migrations internes au sein de la CAGCTM est conséquent puisque cette part représente 69% des flux de migrations résidentielles supérieures à 100 au sein de la CAGCTM.

La CCRA et la CCPO ne comptent aucun flux de mobilités résidentielles entrants supérieurs à 100 individus.

Cependant, il existe une certaine influence de Dunkerque et Gravelines sur les mobilités résidentielles de la CCRA. En effet, entre 2020 et 2021, la commune de Dunkerque a accueilli 90 individus en provenance de 7 communes de la CCRA : Audruicq, Muncq-Nieurlet, Offekerque, Oye-Plage, Ruminghem, Saint-Omer-Capelle et Vieille-Eglise. De même, Gravelines a accueilli 118 individus sur 5 communes de la CCRA dont 4 sont limitrophes : Oye-Plage, Saint-Folquin, Saint-Omer-Capelle, Vieille-Eglise et Offekerque.

Parmi les flux de déplacement sortants supérieurs à 100 individus, la CAGCTM ne voit que 108 Calaisiens quitter le territoire pour vivre à Lille entre 2020 et 2021, le reste des flux de déplacement sont internes à l'EPCI et suivent généralement une logique de décalage de la ville-centre de Calais vers les communes limitrophes. La CCPO et la CCRA ne compte aucun flux de déplacements notables supérieurs à 100 individus.



1.1.2 Un territoire en déclin démographique

En se basant sur les recensements de l'INSEE effectués en 2021, le Pays du Calaisis compte 152 091 habitants. Son évolution démographique reste contrastée par deux importantes variantes de population avec un gain de 5436 habitants entre 2010 et 2015 suivis d'une diminution de 7242 habitants entre 2015 et 2021.

Cette variation s'explique principalement par une évolution de la méthode statistique de comptabilisation de la population migrante (intégrée en 2015, puis déduite en 2021).

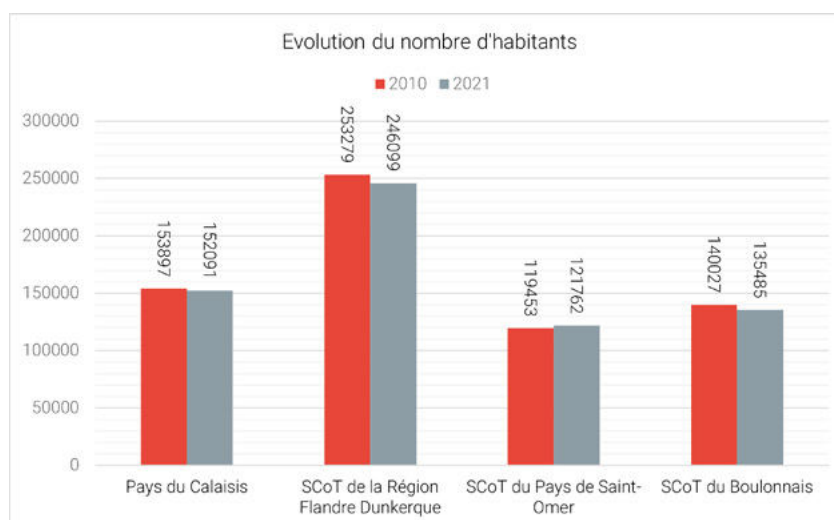
Cette érosion démographique s'observe également sur les territoires voisins du Boulonnais et du Dunkerquois.

Seul le Pays de Saint-Omer se démarque avec une progression démographique de près de 2300 habitants toujours sur la même période.

Afin d'affiner l'analyse des dynamiques démographiques en tenant compte de l'importante population de migrants sur le territoire, l'indicateur relatif à la population des ménages peut se révéler ici tout à fait pertinent.

En effet, la baisse de la population des ménages reste perceptible sur le Pays du Calaisis avec une perte de 802 habitants entre 2010 et 2021 (soit 73 habitants par an). Cette perte contrevient aux objectifs de gain de population ciblé par le SCoT avec 200 nouveaux habitants par an.

De la même manière, les territoires voisins connaissent une baisse de population à l'exception du Pays de Saint-Omer avec un gain de près de 3000 habitants.



Evolution du nombre d'habitants 2010-2021

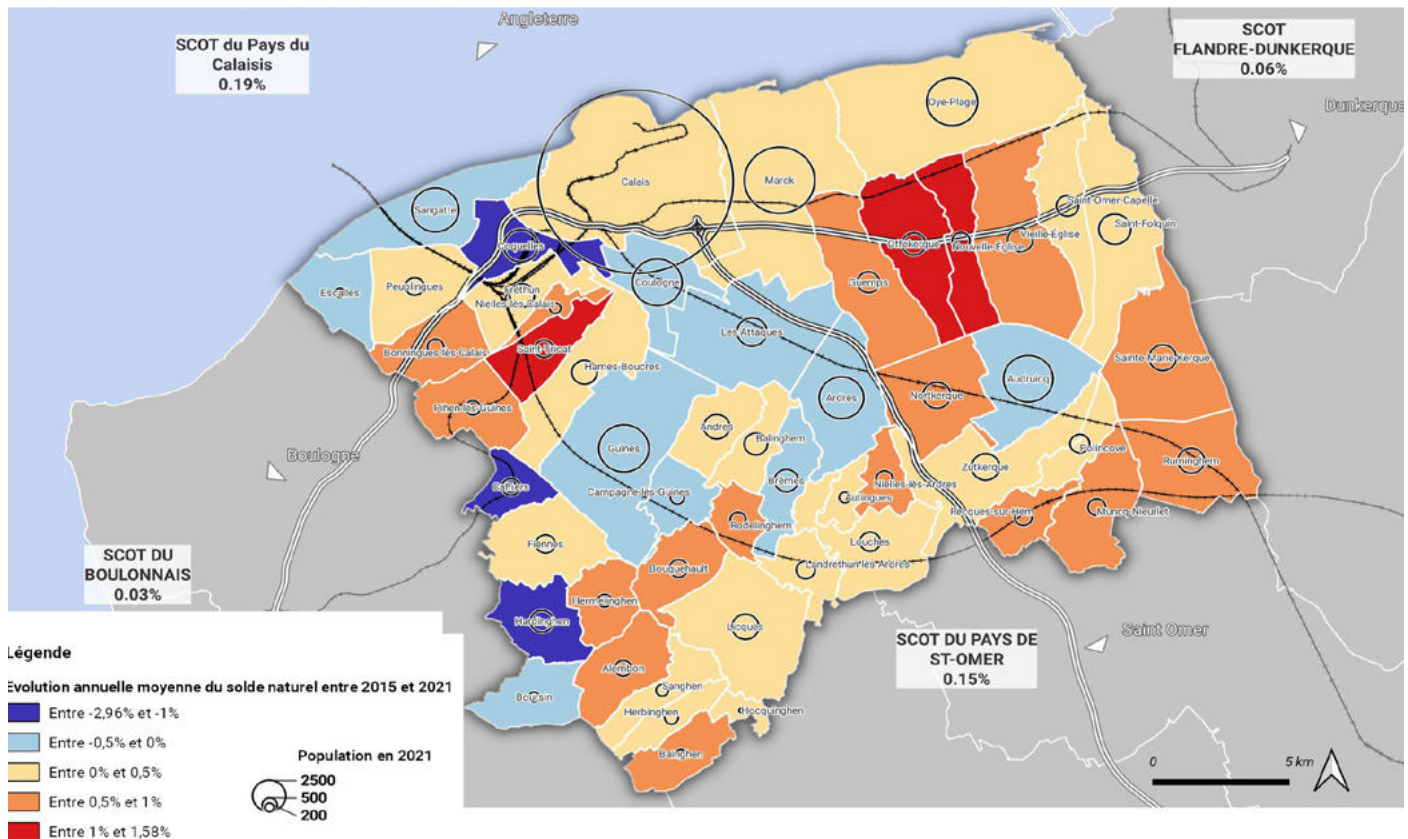
Pays du Calaisis : -1806 habitants

SCoT Région Flandre Dunkerque : -7180 habitants

SCoT du Pays de Saint-Omer : +2309 habitants

SCoT du Boulonnais : -4542 habitants

Evolution du solde naturel entre 2015 et 2021



Un solde naturel en essoufflement

Pour rappel, le solde naturel est la différence entre le nombre de naissances et le nombre de décès enregistré au cours d'une période.

Entre 1968 et 2021, le solde naturel du Pays du Calais a toujours été positif. Il renseigne sur la présence d'une population relativement jeune en âge d'avoir des enfants. Cependant, ce taux tend à décroître avec le temps, passant de +1% en 1968 à +0,2% en 2021. L'essoufflement du solde naturel depuis le début des années 2010 signale un vieillissement de la population.

Entre 2015 et 2021, le solde naturel est positif dans une grande partie du territoire, malgré une baisse du taux de croissance par rapport aux décennies précédentes. Sur les 52 communes que compose le territoire, 13 communes présentent un solde naturel négatif : Sangatte, Escalles, Coquelles, Coulogne, Les Attaques, Ardres, Audruicq, Brêmes, Guînes, Campagne-lès-Guînes, Caffiers, Hardinghen et Boursin.

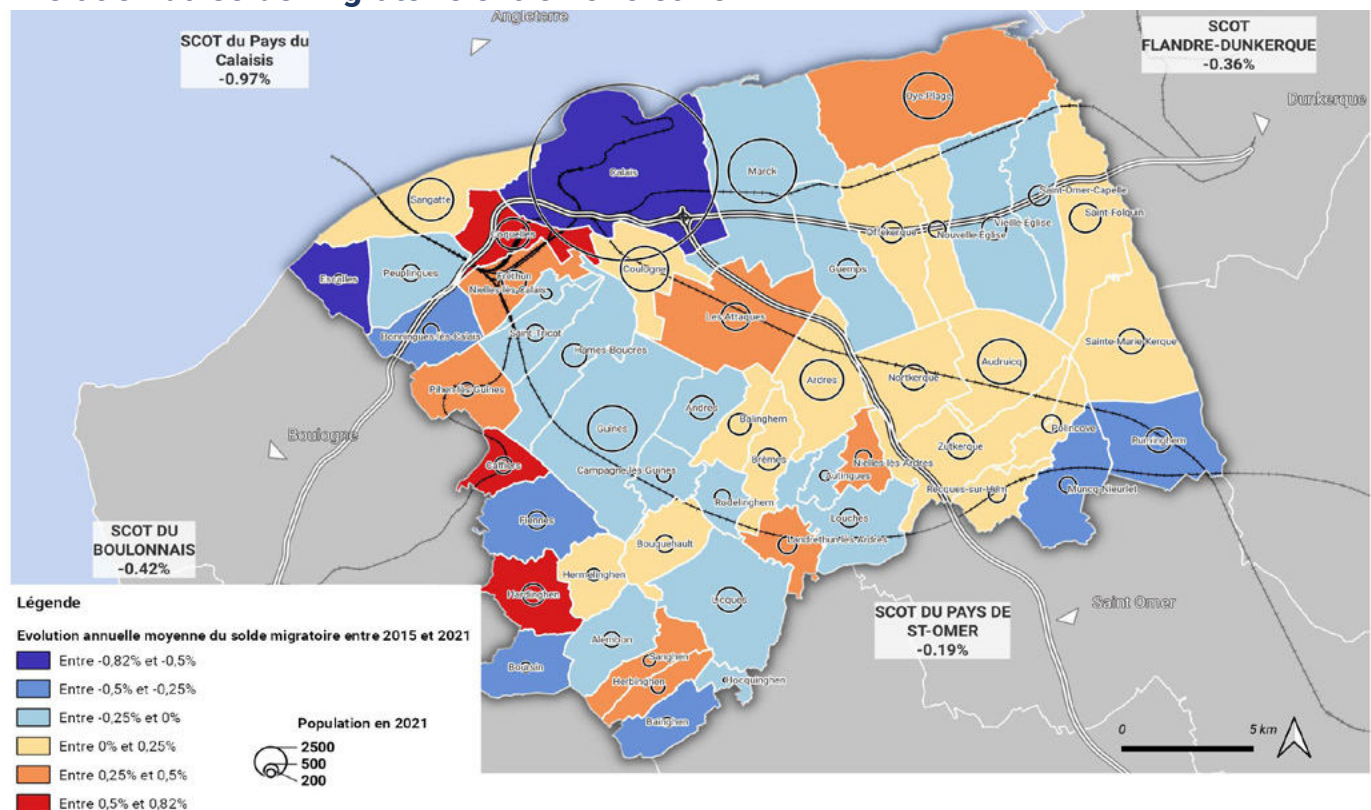
La faible croissance du solde naturel sur une grande partie du territoire laisse présager un déclin futur de la population dans les décennies à venir.

Cependant, la CCRA semble plus résiliente à ce phénomène. En effet, sur l'entièreté du territoire de l'EP-CI, seulement Audruicq dispose d'un solde naturel négatif.

Solde naturel depuis 1999

Pays du Calais : -1806 habitants
SCoT Région Flandre Dunkerque : -7180 habitants
SCoT Pays de Saint-Omer : +2309 habitants
SCoT du Boulonnais : -4542 habitants

Evolution du solde migratoire entre 2015 et 2021



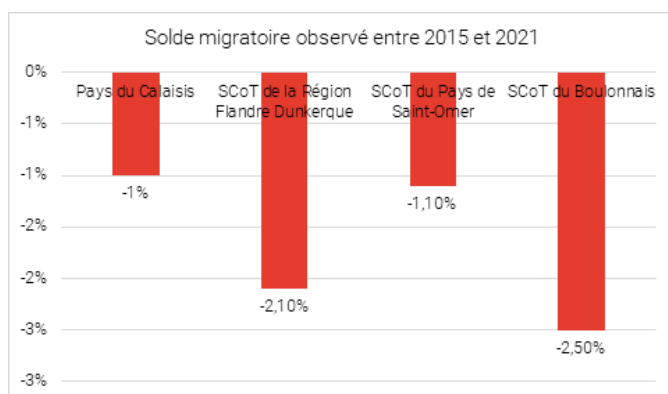
Un solde migratoire déficitaire

Le solde migratoire est la différence entre le nombre de personnes qui sont entrées sur le territoire et le nombre de personnes qui en sont sorties au cours d'une période.

Depuis 1968, le solde migratoire est négatif sur le territoire, à l'exception de la période 2010-2015. Toutefois cette hausse n'est pas représentative des dynamiques socio-démographiques du fait du recensement des migrants sur la même période.

Selon les périodes intercensitaires, le solde migratoire fluctue entre -1% et +0,1%. Ainsi, les personnes entrantes sur le territoire sont moins nombreuses que les personnes qui le quittent. Ce solde migratoire négatif s'explique notamment par une faible proportion d'arrivée de jeunes couples en âge d'avoir des enfants et qui cherchent à s'installer sur le territoire (tranche d'âge 20-29 ans). Bien que moins important, le déficit du solde migratoire du territoire est en corrélation avec la tendance régionale. Ce taux négatif alerte sur l'enjeu d'attractivité du territoire.

A l'intérieur du Pays du Calais, le solde migratoire négatif est fortement marqué sur la ville centre de Calais. A noter que ce solde migratoire négatif impacte plus les communes de la CCPO et la CAGCT&M que les communes de la CCRA.



Solde migratoire

1999-2010 : -0.53%
2010-2015 : +0.14%
2015-2021 : -1%

Variation annuelle de la population

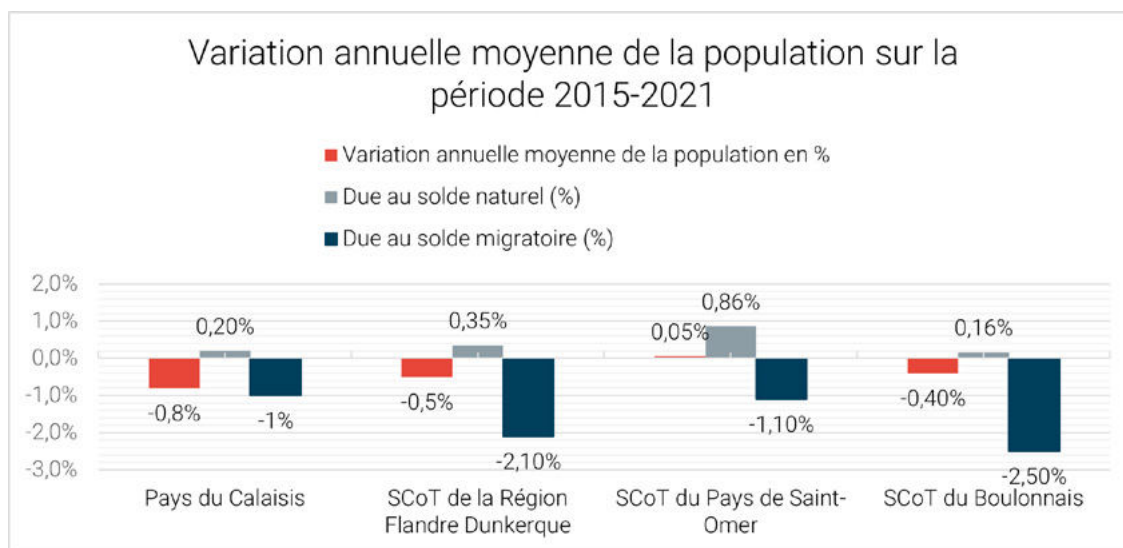
Les effets combinés du solde migratoire et du solde naturel permettent de mettre en avant les facteurs qui influent sur la croissance de la population. Ainsi, un nombre de naissances supérieur au nombre de décès et/ou d'un nombre d'entrées sur le territoire supérieur au nombre de sorties peuvent contribuer à une hausse démographique. En cas d'inversion des tendances, le territoire connaîtra de facto une baisse démographique.

Si l'on regarde les données disponibles entre 1968 et 2010, la hausse démographique du Pays du Calais se caractérise par solde naturel positif compris entre +1% et +0,7%. Ce phénomène compense la dynamique du solde migratoire, avoisinant les -0,3% sur la période donnée.

Ce sera le phénomène inverse qui se produit entre 2015 et 2021 où l'essoufflement du solde naturel ne

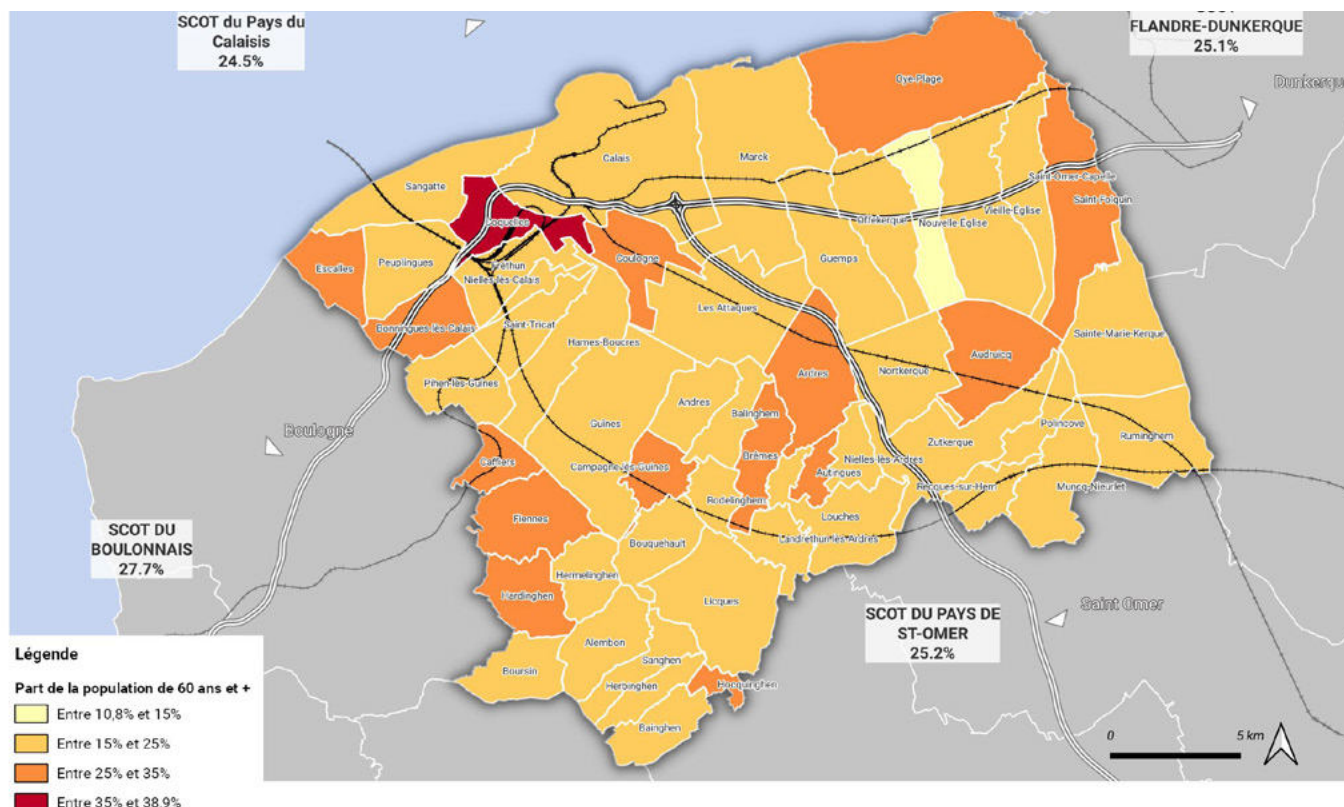
parvient plus à compenser l'important solde migratoire de -1% sur la même période.

Cette situation est similaire sur le SCoT de Dunkerque et le SCoT du Boulonnais, avec des valeurs plus prononcées pour le solde migratoire concernant le territoire du SCoT Flandre Dunkerque et du Boulonnais. Historiquement, ces deux territoires ont connu un solde naturel positif supérieurs au solde naturel du Pays du Calais, compris, compris entre +3% et +5% par an de 1968 à 2010. Le solde naturel s'est, par la suite, profondément érodé à partir de 2010 pour varier entre 0 et 2%. Parallèlement, le solde migratoire s'est maintenu à des valeurs équivalentes à celles actuelles.



1.1.3 Structure et évolution de la pyramide démographique du Calaisis

Population de plus de 60 ans en 2021



Un vieillissement inéluctable de la population

À l'image de la tendance nationale, la population du territoire est sujette au vieillissement, en raison de la baisse de la natalité et de l'augmentation de l'espérance de vie. En 2021, plus de 24,5% de la population avait plus de 60 ans, part en constante augmentation par rapport à 2010 (18,3%). Ce constat s'observe également dans les territoires voisins et à l'échelle de la région des Hauts-de-France, où la part des plus de 60 ans est passée de 20,4% en 2010 à 24,7% en 2021.

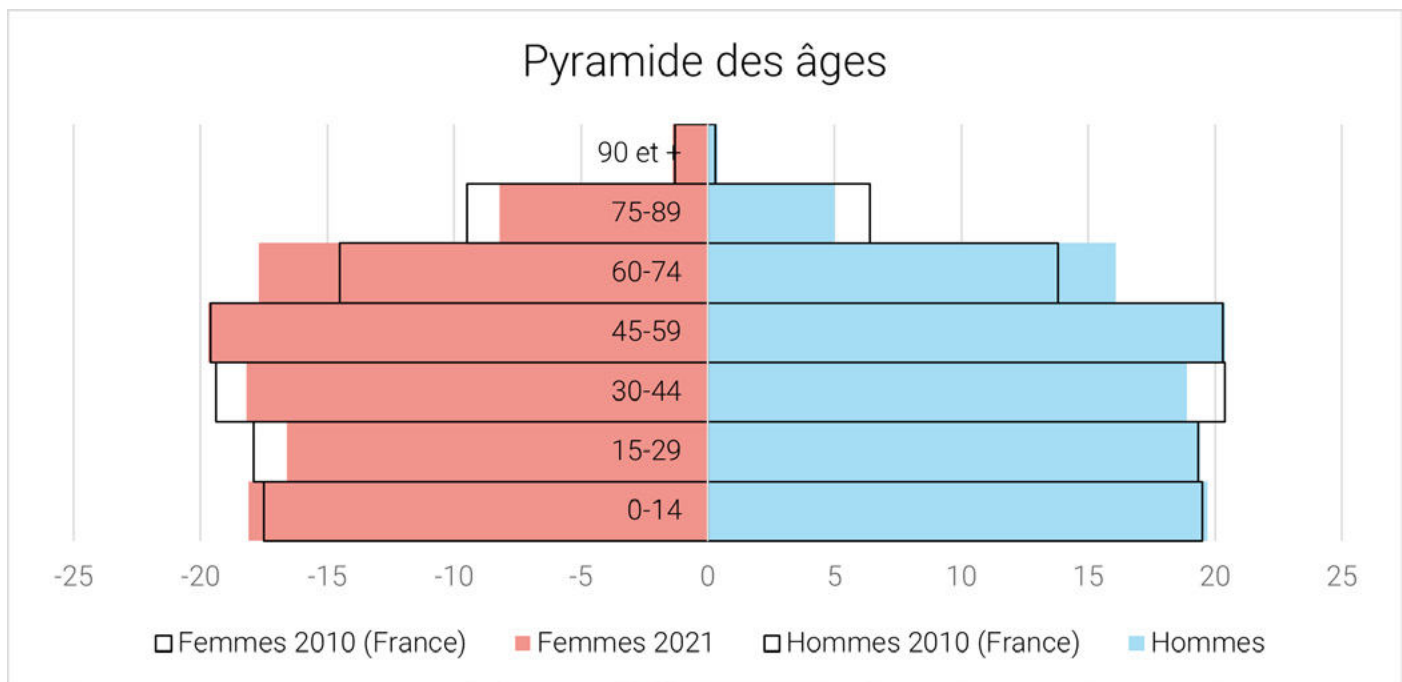
L'indice de vieillissement mesure le rapport de la population de 65 ans et plus sur celle des moins de 20 ans. Un indice supérieur à 100 signifie qu'il y a plus de personnes de 65 ans et plus pour 100 jeunes. A contrario, un indice inférieur à 100 signifie qu'il y a moins de personnes de 65 ans et plus pour 100 jeunes.

Comparativement aux territoires limitrophes, le Pays du Calaisis fait face à un vieillissement contenu de sa population, avec un indice de vieillissement de 67.

En effet, la structure de la pyramide des âges renseigne un vieillissement progressif de la population du Pays du Calaisis. En 2021, 17,5% des femmes du Pays du Calaisis ont un âge compris entre 60 et 74 ans contre 14,5% des femmes françaises en 2010.

A l'échelle du Pays du Calaisis, le vieillissement de la population est inéluctable, avec une part de la population de plus de 60 ans, alors en constante hausse depuis 2010.

La population des plus de 60 ans se concentre davantage sur la frange Ouest du territoire, avec un vieillissement particulièrement marqué sur quelques communes comme Coquelles, Escalles, Bonningues-lès-Calais, Caffiers, Fiennes et Hardinghen. Les pôles relais d'Ardres, Guînes, Audruicq et Oye-Plage concentrent également une part importante de personnes de plus de 60 ans.



Ce phénomène de société pose à terme une réelle question concernant les besoins spécifiques liés à cette population vieillissante (besoins en logements plus petits, services, aide à la personne, mobilité...) : l'ensemble de ces nouveaux besoins nécessaires à cette population représente un enjeu majeur pour la révision du SCoT.

Indice de vieillissement en 2021

Pays du Calais : 67
SCoT de la Région Flandre Dunkerque : 79
ScoT du Pays de Saint-Omer : 69
SCoT du Boulonnais : 84

Une population plus jeune comparées aux territoires voisins

L'indice de jeunesse est le rapport entre la population âgée de moins de 20 ans et celle de 60 ans et plus. S'il est supérieur à 1, il témoigne de la prédominance d'une population jeune. C'est le cas sur le territoire du Pays du Calais avec un indice de 1,1 signifiant une part importante de classes d'âges jeunes. Comparativement aux territoires voisins, cet indice reste le plus élevé même si celui-ci a enregistré une forte baisse entre 2014 et 2021

A partir du graphique présenté page suivante, le Pays du Calais enregistre une baisse de la part des 0-14 ans entre 2010 et 2021 (passant de 21,4% à 18,9%) démontrant que le territoire connaît des difficultés à conserver ses futurs jeunes actifs.

Cette fuite des populations jeunes est notamment liée à l'attractivité des pôles scolaires et universitaires à proximité tels que Lille et Dunkerque. Ce phénomène peut induire des effets pervers avec une diminution de l'offre de formations proposées sur le territoire.

Indice de jeunesse en 2021

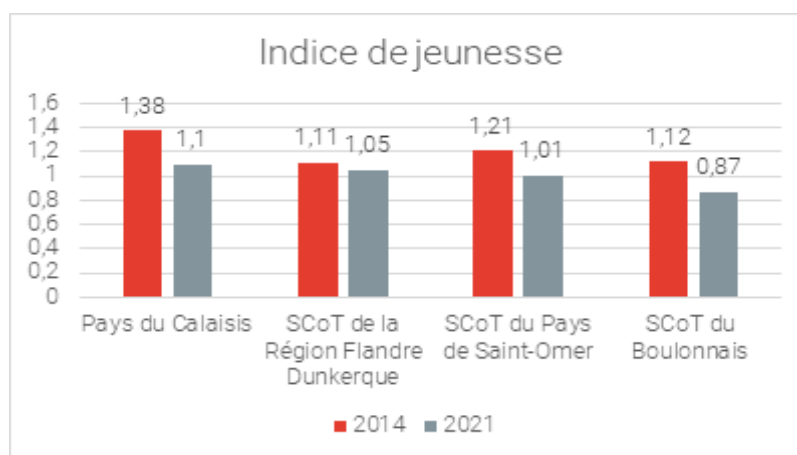
Pays du Calais : 1,1
SCoT de la Région Flandre Dunkerque : 1,05
SCoT du Pays de Saint-Omer : 1,01
SCoT du Boulonnais ; 0,87

Une jeunesse concentrée dans les bassins de vie structurant le territoire

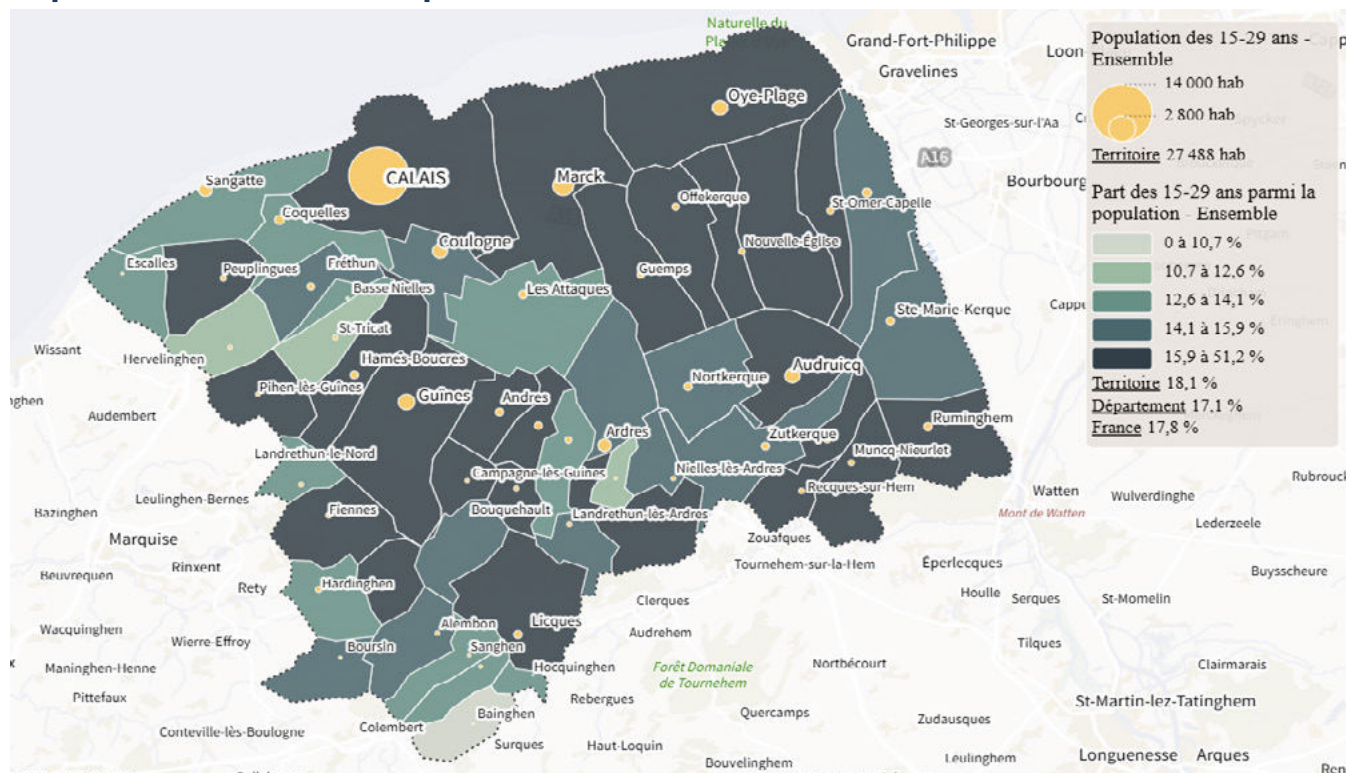
Malgré un taux de jeunesse important à l'échelle du Pays, celui-ci se répartit de manière inégale sur le territoire.

En effet, la population des moins de 30 ans se situe principalement dans les villes principales de Calais et de Marck, ainsi que dans les pôles relais de Guînes, Audruicq et Oye-Plage.

À l'inverse, la proportion des moins de 30 ans est plus faible sur les coteaux du Calaisis, en périphérie de l'agglomération de Calais. Cette situation s'explique par le caractère très résidentiel de cette zone, marqué par de nombreux projets de seconde acquisition et de résidences secondaires par une population plus âgée



Répartition des 15-25 ans par commune



Source : Diagnostic Mobilité

1.2 Une tendance à la décohabitation des ménages S²LO

1.2.1 Un nombre de ménages en hausse induit par le desserrement

Le desserrement des ménages traduit des changements de modes de vie qui sont observés sur l'ensemble du territoire national. Plusieurs facteurs expliquent cette évolution :

- La décohabitation des jeunes, qui quittent de plus en plus tôt le foyer parental pour réaliser des études de plus en plus longues.
- Les jeunes couples qui ont des enfants de plus en plus tard.
- L'éclatement des ménages créant des familles monoparentales.
- Le vieillissement de la population, générant une augmentation du nombre de ménages composés d'une seule personne.

Depuis 2010, le nombre de ménages sur le territoire a augmenté de manière significative, passant de 64 028 ménages en 2010 à 66 738 ménages en 2021, soit une augmentation de 4%.

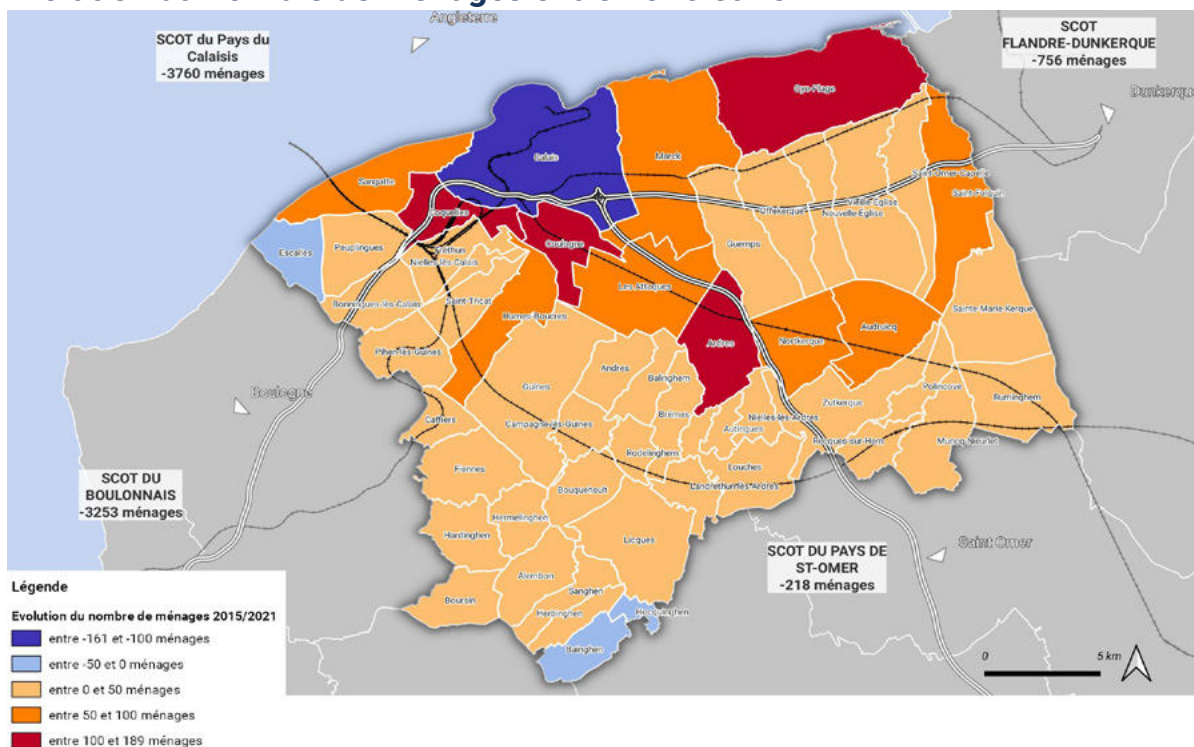
Ainsi, la quasi-totalité des communes du territoire enregistre une progression du nombre de ménages entre 2015 et 2021 à l'exception de la ville centre de Calais.

En effet, sur cette dernière et sur la même période, celle-ci a perdu entre 100 et 160 ménages. De même, plus rurales, les communes d'Escalles, de Bainghen et d'Hocquinghen ont quant à elles perdu des ménages.

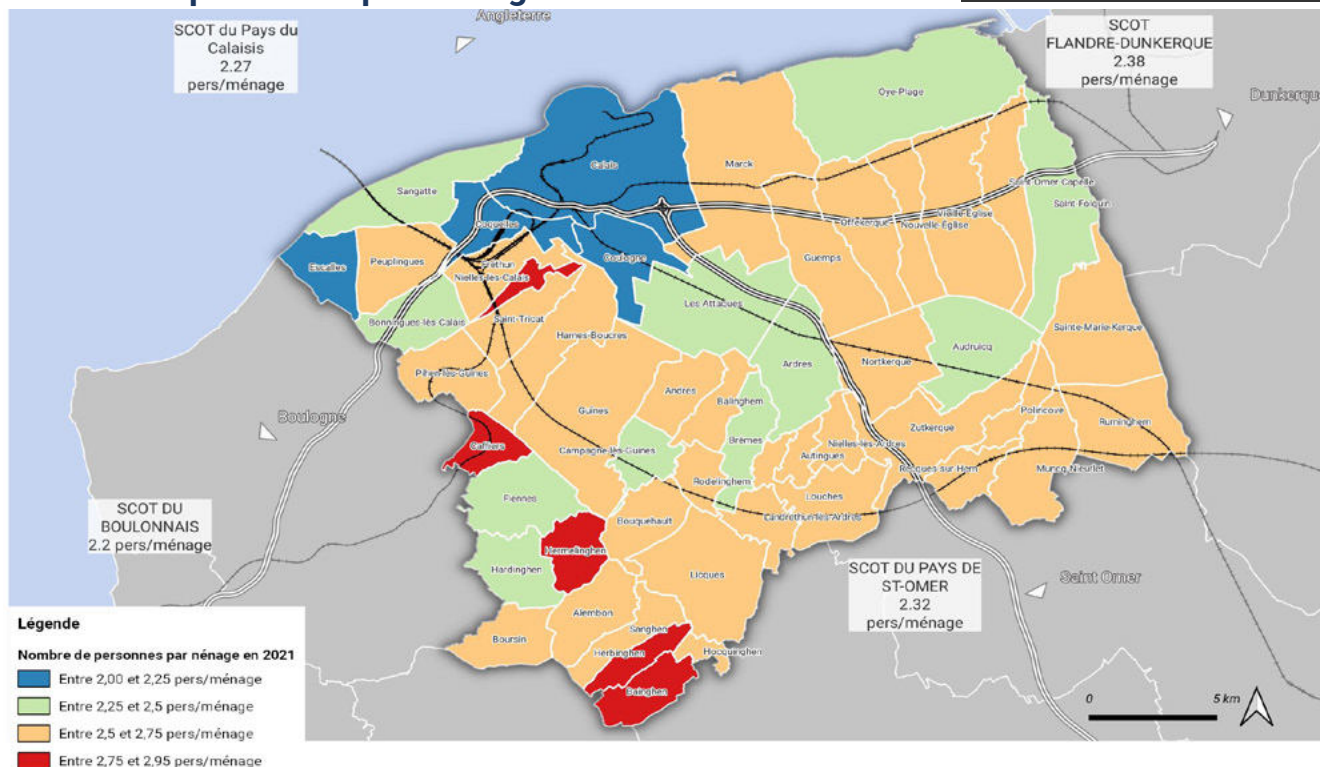
La progression du nombre de ménages s'observe essentiellement sur les communes périphériques de la ville de Calais et les pôles relais d'Ardres et d'Oye-Plage. Les communes situées dans la frange sud connaissent également une progression des ménages plus mesurée.

Comme au niveau national, le nombre de personnes par ménage tend à diminuer sur le Pays du Calais. Celui-ci est passé de 3,35 personnes par ménage en 1968 à 2,27 personnes par ménage en 2021. Sur la même période, la proportion des ménages d'une seule personne a fortement augmenté, passant de 28% en 2010 à 33,8% en 2021.

Evolution du nombre de ménages entre 2015 et 2021



Nombre de personnes par ménages en 2021



A l'échelle du Pays, ce phénomène est particulièrement marqué dans la ville-centre de Calais (3,2 personnes par ménage en 1968 contre 2,05 personnes par ménage en 2021) ainsi que dans les communes périphériques de l'agglomération du Calaisis situées au sud (Coquelles, Coulogne, Les Attaques) et en façade littorale (Sangatte, Escalles.).

À l'inverse, les communes de la frange Sud, qui ont connu une hausse de l'attractivité depuis quelques années, bénéficient d'un nombre plus élevé de personnes par ménage. Elles se distinguent par une composition des ménages davantage tournée vers des structures familiales et ce plus particulièrement sur les communes rurales de la CCPO.

Le phénomène de desserrement des ménages a des effets considérables sur les besoins en logements : en effet, pour atteindre un objectif de maintien de la population, il est nécessaire de construire de nouveaux logements.

1.2.2 Un profil de ménages familiaux restant dominant

Malgré le desserrement, le Pays du Calaisis parvient à maintenir une part relativement importante de ménages avec familles (65%), avec une répartition équilibrée entre les couples avec enfants (28,4%) et les couples sans enfant (26,2%).

Les ménages composés d'une seule personne représentent 34 % des compositions familiales en 2021. Ce sont principalement des femmes seules, qui représentent 19,6%, contre 14,6% pour les hommes seuls.

A noter que les familles monoparentales sont en légère progression sur le territoire depuis 2010, puisqu'elles représentent 10,5% des compositions familiales en 2021 contre 10,3% en 2010.

Sur la ville-centre de Calais, on retrouve une dominante de petits ménages (43,7% de ménages d'une personne), avec une offre de petits logements plus conséquente et une fonction locative plus importante, notamment liée à la présence d'étudiants.

Sur la périphérie, on retrouve un profil plus familial, en dehors des communes d'Escalles, Sangatte, Coquelles, Coulogne et Les Attaques. Sur Marck-en-Calais, la structure familiale reste encore importante



1.2.3 De forte inégalités de revenus

Le revenu médian sur le Pays du Calais est marqué par de profondes disparités territoriales, avec une répartition variée et inégale des revenus selon les différentes communes composant le territoire. Les niveaux de vie les plus bas se concentrent principalement à Calais et dans le sud-ouest du territoire avec les communes de Guînes et Licques. À l'inverse, les communes situées sur les coteaux du Calais (Peuplingues, Bonningues-lès-Calais, Pihen-lès-Guînes, Coquelles...) concentrent les revenus les plus élevés du territoire. Les territoires intérieurs, à dominante rurale, conservent un niveau de vie moyen, compris entre 1750 à 1830 euros mensuels par unité de consommation.

Les côtes calaisiennes constituent le territoire où les niveaux de vie sont les plus élevés avec des revenus médians compris entre 2050 à 4500 euros mensuels par unité de consommation pour les communes de Bonningues-lès-Calais, Nielles-lès-Calais et Pihen-lès-Guînes.

Le niveau de vie des ménages du Pays du Calais est inférieur à la moyenne régionale. En 2021, le revenu médian du territoire s'élève à 20 540 € contre 21 420 € pour la moyenne régionale.

Le taux de pauvreté du Pays du Calais est également supérieur : 19,8% des habitants du territoire vivent sous le seuil de pauvreté contre 18% dans la région.

Une population moins diplômée

En 2021, la population du Pays du Calais possédait un niveau de diplôme inférieur aux niveaux observés en France. Bien que la part de titulaire possédant au moins le baccalauréat soit la plus importante en 2021, par rapport aux territoires voisins, le Pays du Calais reste le territoire qui enregistre la plus faible réduction de personnes ne possédant aucun diplôme entre 2010 et 2021.

1.3 Perspectives

Envoyé en préfecture le 24/12/2025

Reçu en préfecture le 26/12/2025

Publié le

S²LO

ID : 062-256203001-20251212-DEL2025_021-DE

Publiées en 2021, les prévisions démographiques de l'INSEE à l'horizon 2050 tablent sur une déprise de la démographie en région des Hauts de France, fruit à la fois d'un solde migratoire déficitaire (-0.24%/an) et d'un solde naturel qui reste positif (+0.13%/an), mais qui ne permet pas de contrebalancer l'effet du solde migratoire.

À l'échelle du Pays du Calaisis, les prévisions sont sensiblement identiques avec un solde naturel qui resterait positif (+0.09%/an) et un solde migratoire légèrement plus marqué (+0.26%/an). À terme la population de l'arrondissement devrait se situer autour de 148 620 habitants soit une baisse d'environ 8500 habitants (-0.17%/an).

Cette perspective est en phase avec l'évolution démographique constatée, le Pays du Calaisis enregistrant une diminution de la population passant de 153 773 en 2009 à 152 235 en 2020, soit une baisse de 1500 habitants.

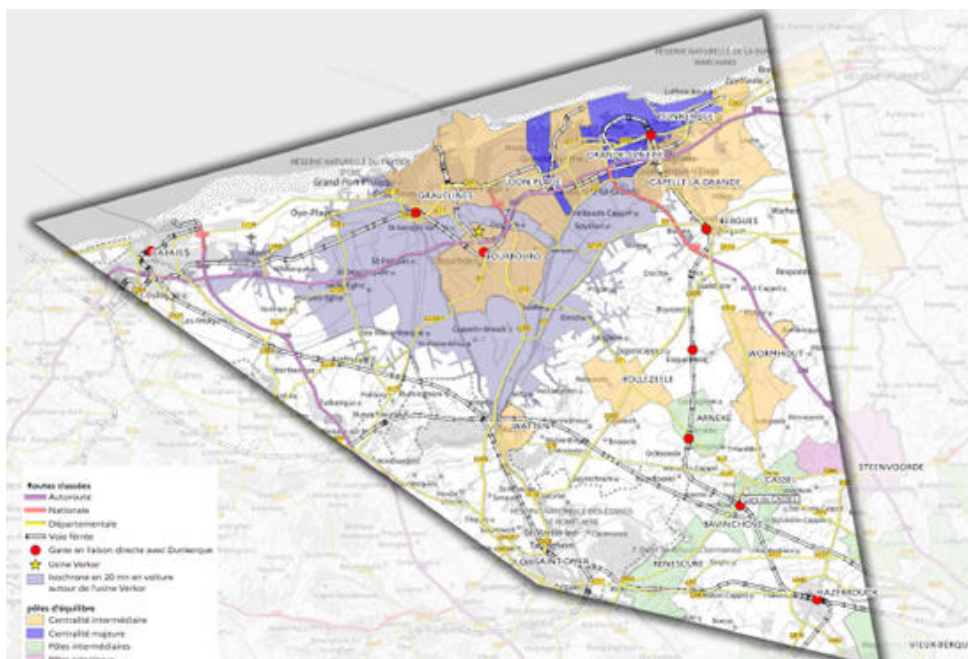
L'état des lieux et les perspectives de l'INSEE restent en décalage avec le projet démographique porté par le SCOT qui fixait un objectif de croissance démographique à 2%. Cette ambition devra être revue dans le cadre de la procédure de révision.

À noter toutefois que dans le cadre des perspectives importantes de création d'emplois liée à Dunkerque 2030 et aux nombreux projets de réindustrialisation (création sur le territoire de plus de 35 000 emplois directs, indirects et induits dans les 10 prochaines années), le modèle de prévision est en cours d'ajustement. Ce modèle intègre le territoire de la Communauté Urbaine de Dunkerque, mais aussi plusieurs territoires limitrophes sous influence directe dont une partie du Pays du Calaisis. Il s'agit du «Carré Magique».

Pour le Pays du Calaisis, cette perspective de développement conséquente constitue une opportunité, qui doit être intégrée dans les réflexions d'aménagement du territoire et dans l'objectif démographique qui sera défini.

L'axe Calais-Dunkerque constitue un axe majeur d'aménagement dans les réflexions à venir.

Le «Carré Magique»



L'essentiel à retenir

Les atouts

- Une attractivité des communes rurales et littorales qui vient compenser en partie la perte de population des communes plus peuplées,
- Une certaine dynamique dans les communes périurbaines et rurales,
- Un indice de jeunesse qui reste élevé par rapport aux territoires de référence.

Les axes d'amélioration

- Un territoire en perte d'attractivité (notamment pour les familles, accélérant ainsi l'impact du vieillissement de la population),
- Un territoire en déclin démographique depuis 2010,
- Un essoufflement du solde naturel accélérant l'érosion démographique du territoire,
- Une fuite des populations jeunes et un vieillissement de la population, avec des besoins spécifiques en termes de logements,
- Un desserrement des ménages engendrant de nouveaux besoins en logements.

Les opportunités

- Un positionnement géographique et des axes de communication (autoroutes, gares) qui jouent un rôle dans l'attractivité du territoire.
- Un cadre de vie attractif pour les familles, mêlant une ambiance urbaine, rurale et littorale,
- Une capacité d'accueil de population au sein de la ville-centre de Calais (gare, opportunités foncières...),
- Des opportunités démographiques liées aux projets économiques du territoire et en périphérie (Dunkerque 2030...),

Les freins au développement

- Une attractivité résidentielle limitée auprès des jeunes et des familles,
- Un revenu médian par habitant inférieur à la moyenne régionale et se situant dans la moyenne basse par rapport aux territoires de références.,
- Un phénomène de périurbanisation qui se poursuit au profit des communes rurales, au détriment des pôles principaux (Calais, Marck).

SOCIO-DEMOGRAPHIE

Les enjeux

- 1 S'inscrire dans un objectif volontariste de maintien de la population en favorisant et en respectant les équilibres territoriaux en cohérence avec l'armature territoriale.
- 2 Intensifier l'accueil de nouvelles populations sur le territoire (familles et jeunes ménages actifs), en proposant une offre de logements adaptée à ces catégories pour atteindre cet objectif,
- 3 Reconquérir la ville centre et les pôles relais, en accord avec les objectifs initiaux du SCoT, afin de ralentir le phénomène de périurbanisation des territoires ruraux.
- 4 Revitaliser les bourgs-centres des communes rurales en conservant leur cadre de vie et en accueillant de nouveaux ménages.
- 5 Anticiper le phénomène de desserrement des ménages, les nouveaux besoins en lien avec le vieillissement de la population...

Envoyé en préfecture le 24/12/2025

Reçu en préfecture le 26/12/2025

Publié le



ID : 062-256203001-20251212-DEL2025_021-DE

RAPPORT DE PRESENTATION **DIAGNOSTIC**

Envoyé en préfecture le 24/12/2025

Reçu en préfecture le 26/12/2025

Publié le

ID : 062-256203001-20251212-DEL2025_021-DE



Partie 2 Equipements



2.1 La santé : un objectif de développement le territoire

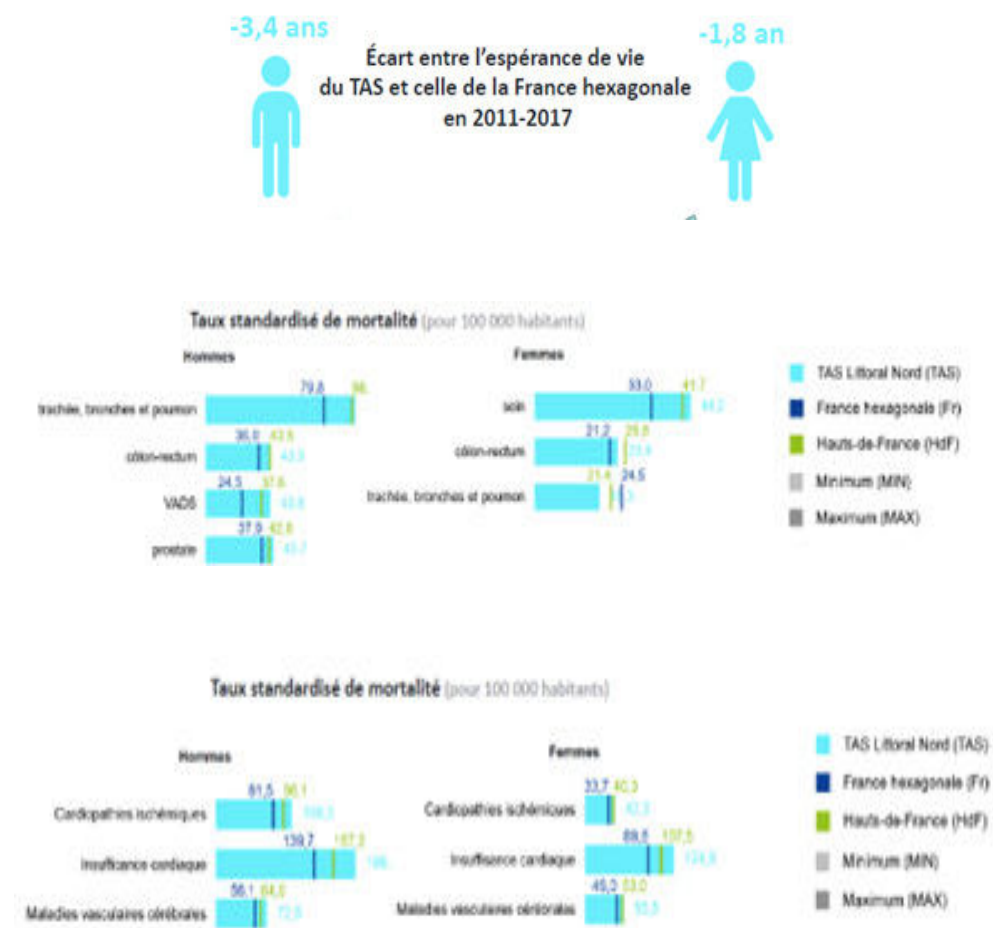
2.1.1 Un territoire soumis à une situation socio-sanitaire fragile

Une étude de l'Agence Régionale de santé publiée en décembre 2022, a mis en exergue que le territoire du Littoral Nord, comprenant le Pays du Calaisis est un territoire qui reste exposé à des fragilités socio-sanitaires. L'espérance de vie y est inférieure à la moyenne nationale. Les hommes vivent en moyenne 3,4 ans de moins que la moyenne nationale et les femmes 1,8 an de moins.

Ce constat est d'autant plus inquiétant que la population du Calaisis est soumise à une surmortalité due aux maladies cardiovasculaires et aux cancers.

En effet, le Littoral Nord connaît un taux de surmortalité supérieure à la moyenne nationale et à la moyenne régionale. Le taux de surmortalité pour les personnes de plus de 65 ans est nettement plus important que la moyenne nationale (+43,7% pour les hommes et +40,4% pour les femmes).

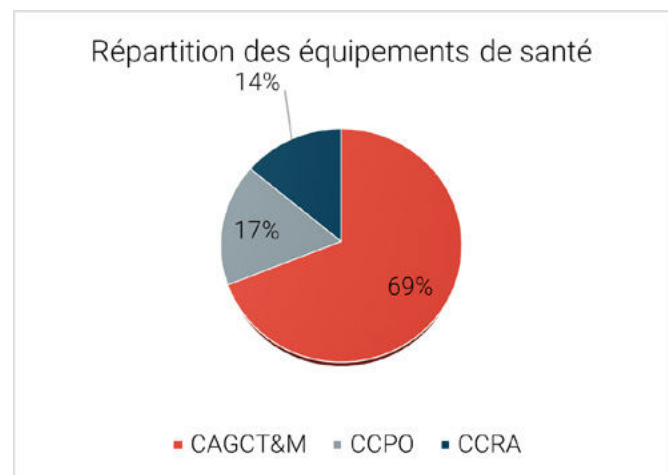
La santé constitue un des principaux axes à développer sur l'ensemble du territoire. La révision du SCoT devra intégrer l'ensemble des enjeux liés à la santé.



Source : ARS

2.1.2 Une répartition des équipements de santé en accord avec les équilibres démographiques du territoire

A l'échelle du Pays du Calais, la CAGCT&M concentre 69% des équipements médicaux, tandis que la CCPO et la CCRA concentrent respectivement 17% et 14% des équipements médicaux du territoire. A noter que la répartition des équipements de santé est le reflet des équilibres territoriaux du Pays du Calais (à titre d'exemple, la CAGCT&M regroupe 69% des équipements médicaux et 65% des habitants du Pays du Calais).



2.1.3 Une centralité d'équipements sanitaires sur la ville de Calais

Selon les dernières données INSEE, on dénombre 656 équipements ou services à vocation médicale sur l'ensemble du Pays du Calais, répartis sur 35 des 52 communes composant le territoire (urgences, maternité, pharmacie, laboratoire d'analyses et de biologie médicale, maison de santé, centre de santé, hébergement pour personnes âgées, établissements pour jeunes enfants...).

La commune de Calais fait donc figure de pôle médical puisqu'elle regroupe 326 équipements médicaux. Elle concentre aussi l'équipement le plus structurant : le Centre Hospitalier Jean-Éric Techer. Il comprend plusieurs pôles médicaux :

- Pôle « soins de suite et réadaptation ».
- Pôle « chirurgie anesthésie ».
- Pôle « santé mentale - addictologie ».
- Pôle « réponse urgente médicoteknique ».
- Pôle « médecine et gériatrie ».
- Pôle « femme-mère-enfant ».

On note également l'existence sur le territoire de la Clinique des 2 Caps à Coquelles.

Selon les dernières données INSEE, on recense :

66 structures de médecins généralistes sur l'ensemble du Pays du Calais, se répartissent sur 20 communes,

52 pharmacies réparties sur 14 communes, Calais concentre à elle seule plus de 51 % des équipements de santé du territoire (pharmacies et médecins généralistes).

17 communes ne disposent pas d'équipements médicaux.

Outre le fait qu'il y ait un nombre inférieur d'infrastructures de la santé dans les communes plus rurales, elles sont également les moins diversifiées où les professions plus spécifiques restent concentrées à Calais.

Médécins généralistes/hab 2021

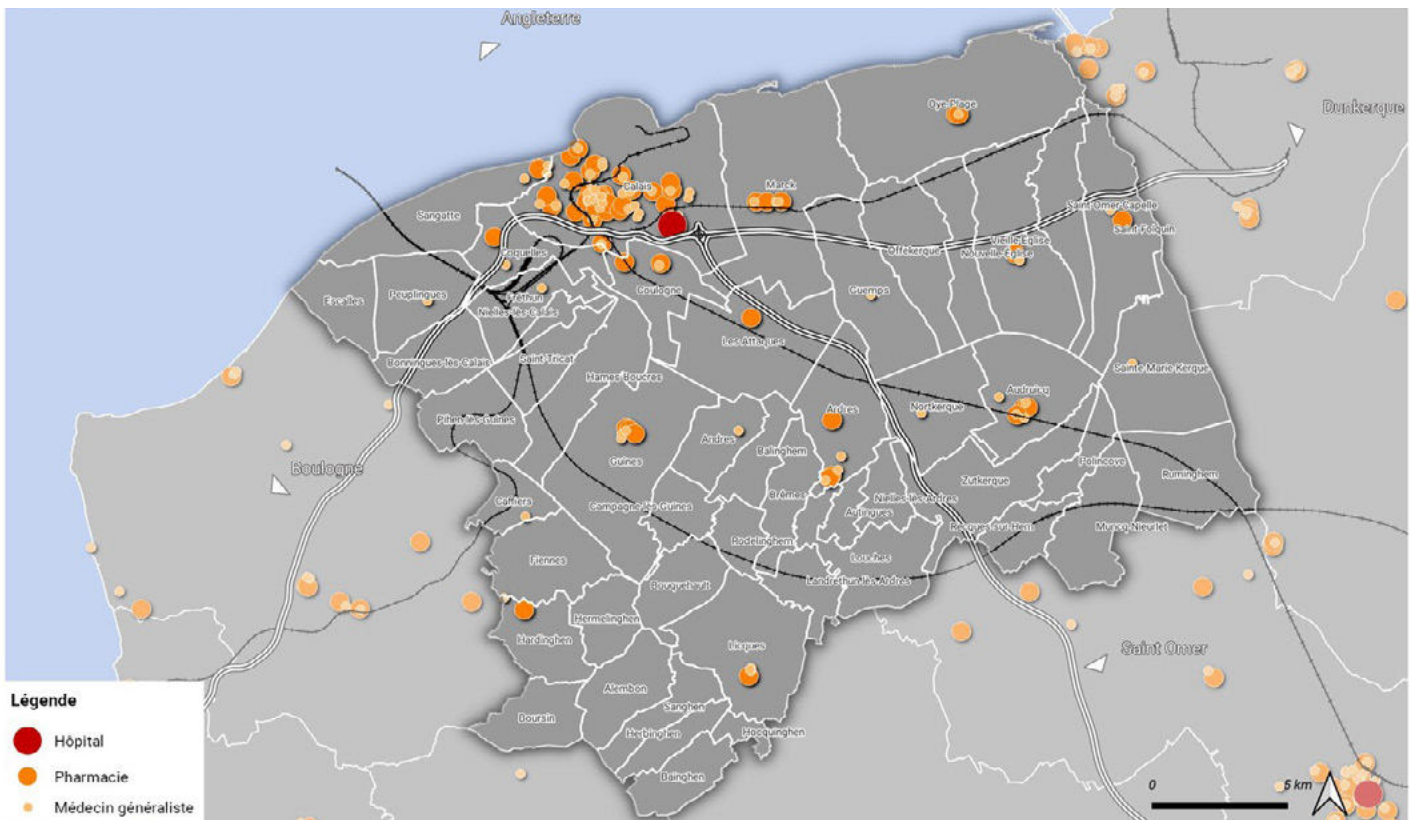
Hauts-de-France : 1 médecin pour 704 habitants

CAGCT&M : 1 médecin pour 2 298 habitants

CCPO : 1 médecin pour 2 099 habitants

CCRA : 1 médecin pour 2 552 habitants

Equipements de santé



2.1.4 Une accessibilité de l'offre médicale en milieu rural à conforter

Les enjeux combinés de l'enclavement d'une population en difficulté sociale économique et vieillissante posent la question de l'accessibilité aux équipements sanitaires du territoire face à la désertification médicale des milieux ruraux (assistance médicale, soin à domicile ...) et au vieillissement de la population médicale (près de 1 médecin sur 2 a plus de 55 ans sur le territoire).

Un certain nombre de réflexions ont été engagées à plusieurs échelles pour encourager la mise en place de maisons de santé sur les communes rurales notamment. Une offre ponctuelle existe déjà sur certaines communes et doit pouvoir être confortée avec :

- la maison médicale Simone Veil à Peuplingues, qui comprend des médecins généralistes, des infirmiers, des kinésithérapeutes, un orthophoniste, un chirurgien-dentiste, un pédicure-podologue...

- la maison de santé pluridisciplinaire à Sangatte, qui comporte des médecins généralistes, des pédicures-podologues, des orthopistes, des infirmiers, des assistants médicaux, des orthophonistes, une sage-femme, un chirurgien-dentiste, un psychologue...
- la maison de santé pluridisciplinaire de Marck,
- la maison médicale d'Ardres,
- la maison médicale de Guînes.
- Un centre de santé, une MSP et une ESP à Audruicq.
- Un centre de santé partagé entre Oye-Plage et Audruicq et des regroupements de médecin

Un projet de maison de santé est également en cours sur Fort Nieulay, à Calai

2.2 Les équipements d'enseignement

2.2.1 Une offre d'équipements satisfaisante, mais centralisée sur la ville de Calais

Selon la base de données de l'INSEE, on identifie 105 équipements à vocation d'enseignement sur le territoire de la CAGCTM (écoles, collèges, lycées, enseignement supérieur...), dont 53 établissements sur la ville-centre de Calais.

Equipements scolaires du Calaisis

77 équipements scolaires maternels ou primaires.
18 collèges.
9 lycées.
1 université.

Le territoire est doté de 77 écoles élémentaires, réparties sur l'ensemble du Pays du Calaisis.

A noter qu'il existe 6 RPI (regroupement pédagogique intercommunal).

- RPI d'Escalles – Peuplingues
- RPI de Louches – Zouafques
- RPI de Balinghem – Rodelinghem
- RPI de Hardinghen – Hermelinghen
- RPI Muncq-Nieurlet – Recques-sur-Hem
- RPI Nouvelle Eglise – Vieille Eglise

On compte 11 844 élèves en école maternelle ou primaire pour l'année scolaire 2023-2024. De manière générale, les effectifs sont plutôt à la baisse ces dernières années.

Les données de la CAGCTM et la CCPO indiquent une baisse des effectifs scolaires entre 2020 et 2024. Les effectifs scolaires de la CCRA sont stables.

Les équipements scolaires de premier degré permettent à leurs communes d'accueil de garder un dynamisme local, un cadre de vie agréable, mais aussi une certaine autonomie.

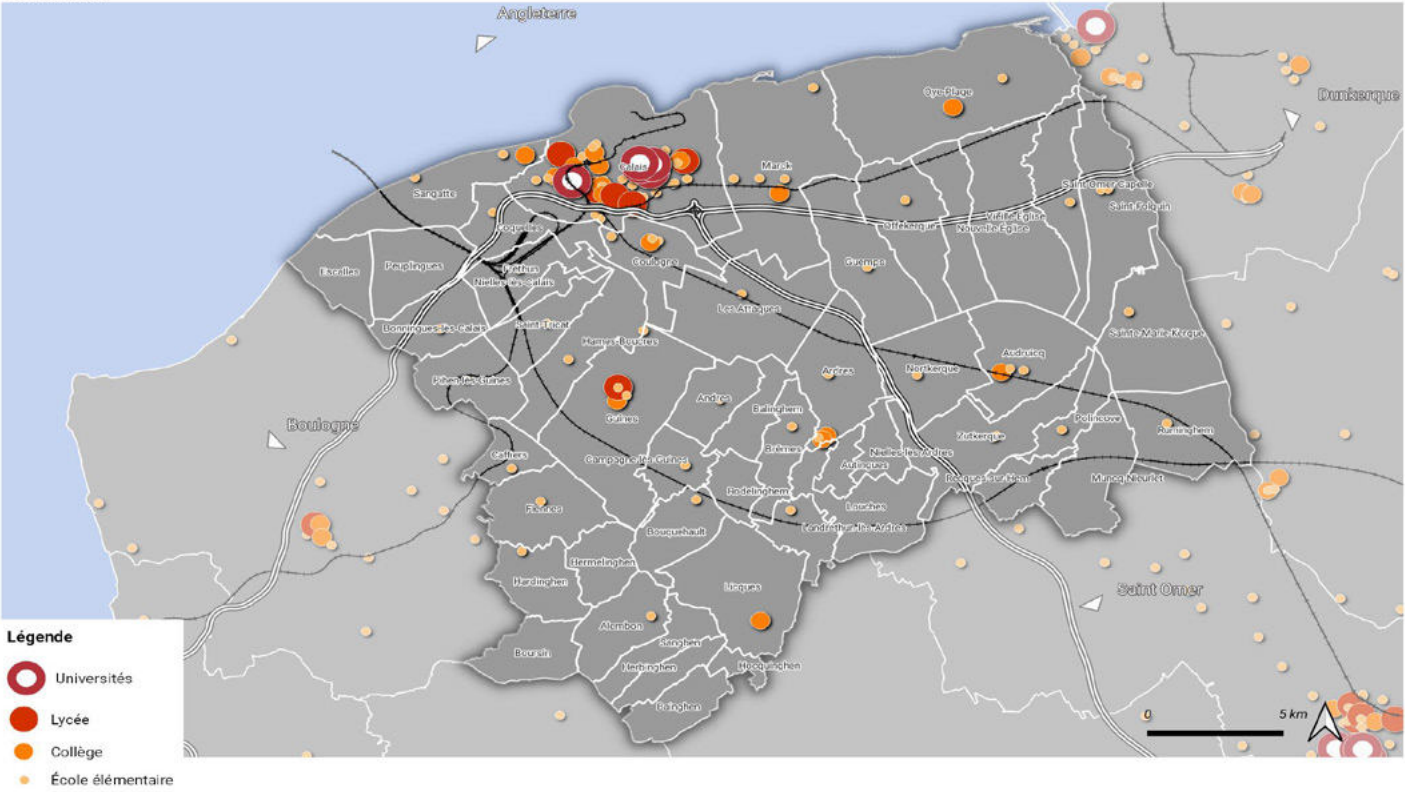
Le territoire est doté de 18 collèges au total dont 9 sur la commune de Calais. Les autres communes disposant d'un collège sur le territoire sont : Oye-Plage, Marck, Sangatte, Audruicq, Ardres, Coulogne, Guînes et Licques.

Effectifs et évolution des classes et élèves du SyMPaC durant la rentrée 2019/2020 et 2023/2024

Rentrées 2019 & 2023				
CAGCTM				
	2019	2023	2019	2023
Nombre de classes	441	435	-6	-1,36%
Nombre d'élèves	9064	7604	-1460	-16,11%
CCPO				
Nombre de classes	97	96	-1	-1,03%
Nombre d'élèves	2211	1985	-226	-10,22%
CCRA				
Nombre de classes	98	102	4	4,08%
Nombre d'élèves	2317	2255	-62	-2,68%

Source : data.education.gouv.fr

Localisation des infrastructures scolaires du SyMPaC



Effectifs et évolution des élèves des collèges du SyMPaC

Commune	Collèges	Effectif 2019-2020	Effectifs 2023-2024	Evolution
Calais	JEANNE D'ARC	473	469	-1%
Calais	LUCIEN VADEZ	360	358	-1%
Calais	SAINT PIERRE	540	545	1%
Calais	LES DENTELLIERS	586	484	-17%
Calais	MARTIN LUTHER KING	447	436	-2%
Calais	JEAN JAURES	339	393	16%
Calais	REPUBLIQUE	321	297	-7%
Calais	VAUBAN	413	391	-5%
Calais	JEAN MACE	419	415	-1%
Audruicq	DU BREDENARDE	629	576	-8%
Ardres	NOTRE-DAME DE GRACE	477	481	1%
Coulogne	JEAN MONNET	447	464	4%
Guînes	LES QUATRE VENTS	444	435	-2%
Licques	JEAN ROSTAND	390	402	3%
Marck	BORIS VIAN	572	594	4%
Ardres	DE L'EUROPE	645	596	-8%
Oye-Plage	LES ARGOUSIERS	456	458	0%
Sangatte	LOUIS BLERIOT	557	547	-2%

Source : data.education.gouv.fr

Effectifs et évolution des élèves des lycées du SyMPaC

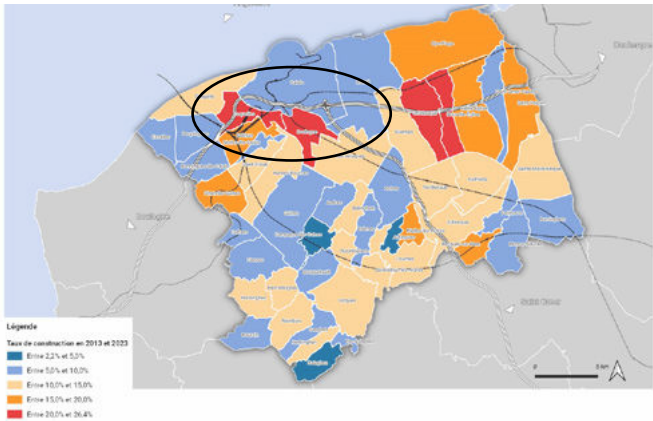
Commune	Lycées	Effectif 2019-2020	Effectifs 2023-2024	Evolution
Calais	COTE D'OPALE	65	73	12%
Calais	DU DETROIT	648	689	6%
Calais	PIERRE DE COUBERTIN	917	867	-5%
Calais	SAINT PIERRE	320	366	14%
Calais	NORMANDIE-NIEMEN	249	240	-4%
Calais	LEONARD DE VINCI	82	68	-17%
Calais	SOPHIE BERTHELOT	1128	1236	10%
Calais	SAINT PIERRE	364	419	15%
Calais	PIERRE DE COUBERTIN	904	917	1%
Calais	LEONARD DE VINCI	955	809	-15%
Coulogne	LYCEE AGRICOLE DE COU-LOGNE	NR	NR	NR

Source : data.education.gouv.fr

2.2.2 Une baisse des effectifs scolaires qui n'est pas corrélée au rythme de construction communal

La diminution relative des effectifs scolaires ne peut être résolue par un taux de construction soutenu. À titre d'exemple, les communes de Coulogne et Fréthun, possédant un taux de construction respectif de 18% et 23% entre 2013 et 2023, connaissent une diminution des effectifs scolaires de 6% entre 2020 et 2024. Ce constat démontre que le taux de construction n'est pas forcément synonyme du maintien ou à del'augmentation des effectifs scolaires. Les données ci-dessous sont tirées des chiffres de l'éducation nationale et ne prennent donc en compte que les écoles publiques.

Taux de construction entre 2013 et 2023



Effectifs des écoles publiques de Coulogne et Fréthun et évolution 2019/2023

FRETHUN					
Ecoles publiques					
	2014	2019	2023		
Nombre de classes	7	8	8	0	0%
Nombres d'élèves	162	193	185	-8	-4%
COULOGNE					
Ecoles publiques					
	2014	2019	2023		
Nombre de classes	NR	16	17	1	6%
Nombres d'élèves	NR	376	358	-18	-5%

Source : data.education.gouv.fr

2.3 La petite enfance : une offre de services efficace

Envoyé en préfecture le 24/12/2025

Reçu en préfecture le 26/12/2025

Publié le

ID : 062-256203001-20251212-DEL2025_021-DE

Les trois EPCI qui composent le territoire sont dotées de structures d'accueil dédiées aux jeunes enfants.

La CAGCT&M dispose de 2 centres multi accueil, qui laissent aux familles le libre choix du mode de garde :

- Pom de Reinette, à Fréthun d'une capacité de 15 places pour les enfants de 10 semaines à 4 ans (augmentation prochaine à 20 places)
- Pom d'Api, aux Attaques d'une capacité de 15 places, prochainement étendue à 20 places, pour les enfants de 10 semaines à 4 ans

D'autres crèches sont également présentes sur le territoire, notamment à Calais (Les Frimousses, Les Canailloux, L'île aux enfants, Arc en ciel, Les Petits Lutins) Coquelles, Marck, Coulogne, Sangatte, ainsi que des crèches privées.

La CAGCT&M gère également des centres de loisirs et d'animations intercommunaux sans hébergement, situés sur les communes de Fréthun, Les Attaques, Bonningues-lès-Calais et Hames-Boucres. D'autres centres de loisirs communaux ou privés existent également sur le territoire, à Calais (centre de loisirs Coluche, MJC, CLAEPP), Sangatte (Les P'tits Pirates), Coulogne ou Marck.

La CCPO dispose de 3 crèches, situés sur 3 communes de l'intercommunalité :

- La Maison de l'enfant, à Guînes (53 rue du Bel Air), d'une capacité de 20 places pour les enfants de 10 mois à 4 ans,
- La Maison du Bien-Etre, à Hardingen (Rue Maurice Broutta), d'une capacité de 15 places pour les enfants de 10 mois à 4 ans,
- La crèche de l'Ardresis, à Ardres (Avenue Fernand Buscot), d'une capacité de 25 places pour les enfants de 10 mois à 4 ans.

La CCPO dispose de 4 relais petite enfance, situés à Ardres, Guînes, Hardingen et Licques.

A noter que la Maison du Pays de Licques, comprend un pôle enfance structuré autour d'une maison d'assistantes maternelles de 16 places (enfants de 10 mois à 4 ans) et d'un relais petite enfance avec une salle d'activité et d'animation.



Pom de Reinette à Fréthun



Pom d'Api aux Attaques

La CCRA dispose d'un relais petite enfance sur la commune d'Audruicq. Contrairement aux deux intercommunalités du Pays, la CCRA dispose d'un mailage d'équipements dédiés à la petite enfance. A ce jour, on note deux crèches mises à disposition sur la commune d'Audruicq.

- Le centre multi-accueil « Pas à pas » (103 avenue de Nortkerque), d'une capacité de 20 places pour les enfants de 3 mois à 6 ans.
- Le jardin d'enfant Ô comme 3 pommes (53 rue du Bel Air), d'une capacité de 24 places pour les enfants de 18 mois à 5 ans.

De manière générale, le nombre d'équipements destinés à la petite enfance est plutôt satisfaisant.



Projet de la Maison du Pays de Licques

Équipements de loisirs sur le Pays

4 centres de loisirs intercommunaux ainsi que plusieurs centres de loisirs communaux

De nombreuses crèches réparties sur 12 communes

Toutefois, la CCRA peut développer de nouveaux équipements dédiés à la petite enfance, au vu de l'augmentation progressive de sa population de ménages. Cependant, elle dispose déjà d'une maison d'assistance maternelle, d'une micro-crèche à Muncq-Nieurlet et d'un projet de micro-crèche à Vieille-Eglise.

2.4 Les équipements de services publics et d'accompagnement social

Globalement, le Pays du Calaisis dispose d'une couverture correcte en termes d'équipements de services publics et d'accompagnement social. La majorité de ces services sont situés à Calais, ainsi que dans les bourgs intermédiaires de Guînes, Ardres et Audruicq. Les enjeux sociaux rendent importants le maintien et le développement de l'ensemble de ces services du fait des fragilités socio-économiques importantes du territoire, en particulier sur la commune de Calais

Chaque commune dispose d'une mairie. Aussi, d'autres équipements et services sont recensés sur le territoire, principalement sur la ville-centre de Calais. Il s'agit :

- Des 2 postes de police, sur Calais,
- De 5 postes de gendarmerie, sur Guînes, Oye-Plage, Audruicq, Fréthun et Ardres,
- Des 2 agences France Travail, sur Calais,
- De 9 centres d'accueil – hébergement destinés aux adultes handicapés, dont 3 sur Calais,
- De 3 centres d'accueil – hébergement destinés aux enfants handicapés, dont 2 sur Calais,
- De 15 services d'aides destinés aux adultes handicapés, dont 8 sur Calais,
- De 4 services d'aides destinés aux enfants handicapés, dont 2 sur Calais,
- De 3 services d'aides aux adultes handicapés,
- De 4 centres d'hébergement et de réinsertion sociale sur Calais.

2.5 Un taux d'équipement sportif satisfaisant.

Envoyé en préfecture le 24/12/2025

Reçu en préfecture le 26/12/2025

Publié le

ID : 062-256203001-20251212-DEL2025_021-DE



Les équipements sportifs jouent un rôle important dans l'attractivité du territoire. En effet, la qualité des équipements sportifs permet aux clubs, associations, particuliers, scolaires, de pratiquer les disciplines dans les meilleures conditions.

La densité de structures sportives et associatives et leur diversité sur le territoire démontre un certain dynamisme d'implication des habitants dans la vie locale.

Globalement, le Pays du Calais possède une offre d'équipements bien pourvue. On compte 203 équipements répartis sur l'intégralité du territoire avec une offre diversifiée : salles et terrains de sports traditionnels, bases de loisirs, boulodromes, skate-park, terrains de tennis, piscines, salles de bowling, terrains de golf, plateaux multisports... Une grande majorité des communes sont dotées au moins d'un équipement sportif à l'exception de 8 communes rurales : Alembon, Herbinghen, Bainghen, Autingues, Hocquinghen, Nouvelle-Eglise et Nielles-lès-Calais.

Les grands équipements sportifs se situent sur les communes principales du territoire : Calais, Sangatte, et dans une moindre mesure, le pôle relais d'Ardres.

Parmi les principaux équipements sportifs, on peut citer :

Le Stade de l'Épopée à Calais



Source : Footéo

Le centre sportif Calypso, dispose de plusieurs salles dédiés à la pratique du sport dont notamment une salle de combat, un dojo, une structure artificielle d'escalade, une piste d'athlétisme, une salle d'escrime, de deux salles multisports etc



Source : OStadium.com

La base de voile et de loisirs Tom Souville. Située à Sangatte, en bordure de mer, la base dispose d'infrastructures adaptées pour le sport nautique, les séminaires et les séjours de groupes. La base comprend un plan d'eau de 25 hectares bordé d'un chemin de randonnée de 2,4 km. C'est le point de départ idéal pour découvrir les richesses de la Côte d'Opale. D'ailleurs, un parcours d'interprétation autour du plan d'eau et des outils pédagogiques sont mis à disposition gratuitement pour les groupes résidant sur place et les visiteurs.



Tomsouville.com

La piscine / patinoire ICEO à Calais. Le complexe se situe à proximité du stade de l'Épopée. La partie piscine se compose d'un bassin ludique avec un toboggan de 80 mètres, une rivière rapide, des jets massants, une banquette bouillonnante, un bassin sportif de 25 mètres, un bassin d'activités et un bassin de plongeon d'une profondeur de 3,5 mètres.

L'eurolac d'Ardres, au nord du centre-ville d'Ardres. Cette base de loisirs propose de multiples activités prenant place autour du lac d'Ardres (12 hectares). De multiples activités y sont proposées : jeux d'eau pour les enfants, canoé... Ce centre de loisirs permet d'accueillir les familles avec enfants.



Source : Tripadvisor.com

Bien que le Pays du Calaisis dispose de nombreux équipements sportifs, on note d'importantes différences de répartition et d'offre, concernant le nombre d'équipements sportifs dans chaque commune. Les pôles principaux et les pôles relais de Calais, Marck, Coquelles, Guînes, Ardres, Licques et Audruicq concentrent la majorité des équipements sportifs.

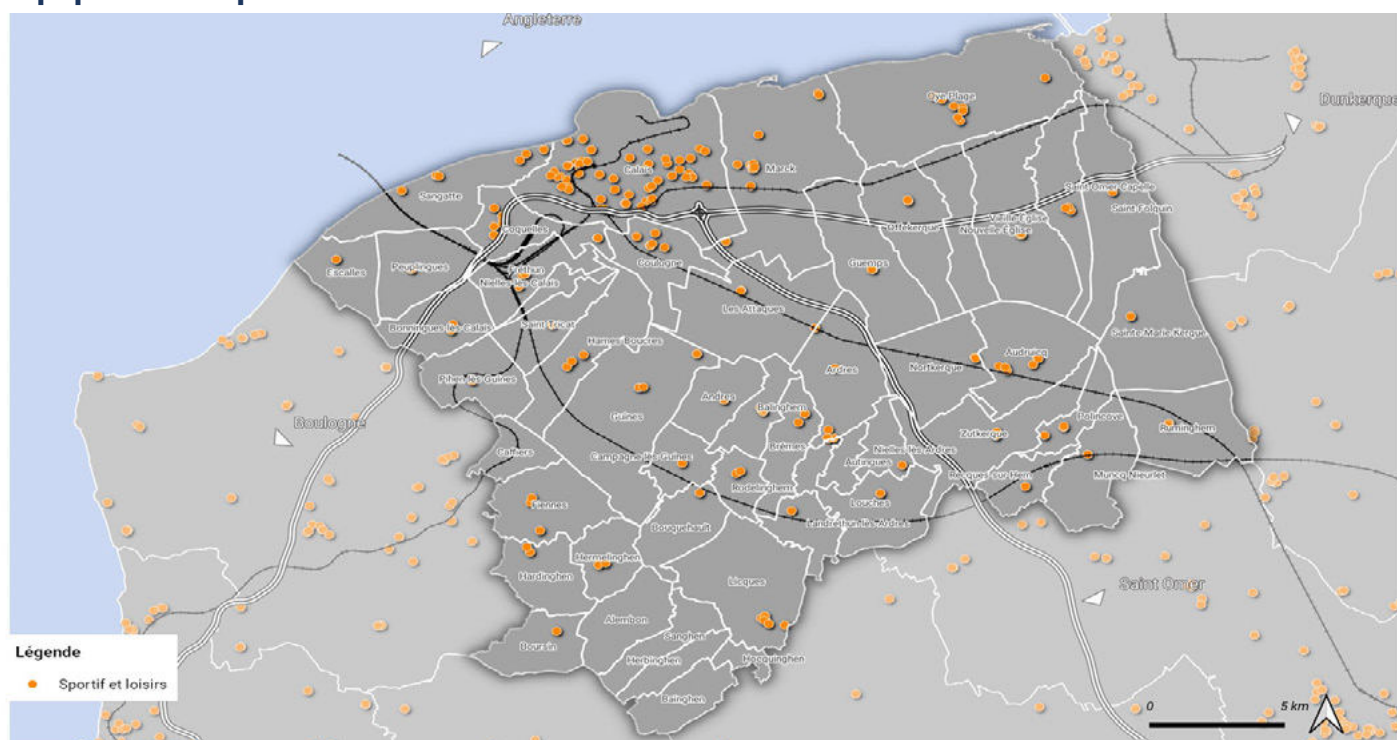
- 55 se trouvent dans la ville centre de Calais, comprenant également la quasi-totalité des équipements sportifs principaux (Stade de l'Épopée, base de voile de Tom Souville...)
- 15 équipements sportifs à Marck ;
- 10 équipements sportifs à Ardres ;
- 9 équipements sportifs à Coquelles ;
- 7 équipements sportifs à Licques ;
- 6 équipements sportifs à Audruicq ;
- 6 équipements sportifs à Guînes.

Sur les 203 équipements sportifs maillant le territoire, 110 se trouvent dans la CAGCT&M (54% des équipements), 49 dans la CCPO (24%) et 44 dans la CCRA (22%).

Équipements sportifs et de loisirs

203 équipements totaux répartis sur 44 communes

Équipements sportifs et de loisirs



2.6 Un territoire bien équipé en matière culturelles

Envoyé en préfecture le 24/12/2025

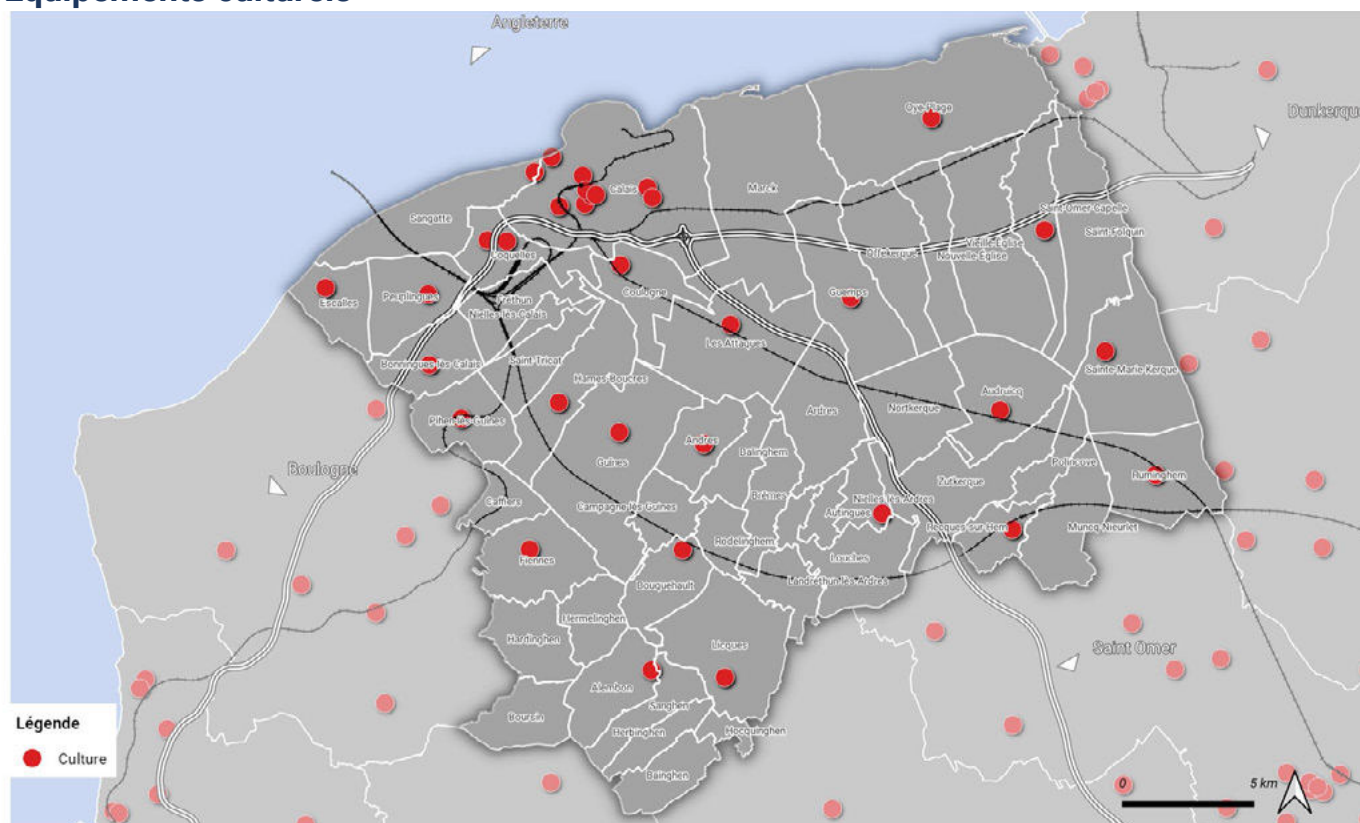
Reçu en préfecture le 26/12/2025

Publié le

ID : 062-256203001-20251212-DEL2025_021-DE



Equipements culturels



Le Pays du Calaisais dispose d'un nombre important d'équipements culturels. Tout comme l'offre sportive, ces équipements sont répartis inégalement avec une forte représentation de la CAGCT&M qui concentre 19 structures culturelles sur les 33 que dispose le territoire. Les politiques urbaines en matière d'équipements culturels doivent être poursuivies et renforcées afin de densifier l'offre des équipements présents sur le territoire, en particulier sur les bourgs ruraux.

De manière générale, l'offre d'équipements culturels est plutôt complète : exposition et médiation culturelle, cinéma, bibliothèque, arts du spectacle... Parmi les équipements culturels d'envergure, on peut notamment citer :

La Cité de la Dentelle et de la mode de Calais. Située à Calais au cœur d'une véritable usine de dentelle du 19ème siècle (l'usine Boulart, fondée dans les années 1870 et en activité jusqu'en 2000), la Cité est le musée de référence de la dentelle tissée sur des métiers, inaugurée en juin 2009.

A la fois musée de mode et musée industriel, ses vastes galeries présentent les techniques, la lingerie et la haute couture, les aspects les plus contem-

porains de ce textile haut de gamme. La Cité offre tout au long de l'année la possibilité d'activités variées (activités culturelles pour les familles, ateliers textiles, visites guidées, interventions artistiques et spectacles...), mais aussi des services multiples (auditorium, restaurant et boutiques, centre de documentation et d'archives...).

Le Channel Scène Nationale de Calais, est une salle de spectacle labellisée « Scène nationale » par le ministère de la Culture. C'est un lieu de vie artistique et de promenade avec bistro, restaurant et librairie. Depuis 1994, les bureaux administratifs de Channel sont installés sur le site des anciens abattoirs de la ville.

Le Dragon de Calais est une attraction culturelle, devenue iconique depuis son inauguration en 2019. La Compagnie met en scène un dragon mécanique géant, conçu par François Delarozière. Il est possible de se balader à bord du dragon dans la ville de Calais. Cette installation symbolise le renouveau culturel de la ville et attire de nombreux visiteurs.

La médiathèque intercommunale La Rose des Vents, localisée à Bonningues-lès-Calais à l'Espace Futurum. Equipement culturel ouvert depuis octobre 2016, c'est un lieu de lecture et un outil de promotion de la culture, de l'éducation et de l'information au service des habitants. D'autres médiathèques et bibliothèques sont présentes sur le territoire.

L'écomusée Saint-Joseph de Guînes est un site culturel important de l'arrière-pays du Calaisis. Cet écomusée reconstitue un village traditionnel du début du XXe siècle avec la présentation de l'artisanat, du commerce et des métiers de l'époque. Ce site offre une immersion authentique dans la vie quotidienne du passé. L'écomusée de Guînes joue un rôle important dans la valorisation du patrimoine local, attirant de nombreux touristes.

A noter que la CCPO et la CCRA organisent également des saisons culturelles, proposant de multiples activités : concerts et des projets portés par l'école de musique, un programme d'exposition et d'événements autour du patrimoine... La CCRA dispose également d'une menuiserie bobar, des ateliers de la note bleue, de la Grange à l'écopole, la ferme veissière Grange art à Oye-Plage, ainsi qu'un projet de création d'un espace de vie sociale sur la CCRA

Bien qu'équipé, une vaste partie des équipements culturels du Calaisis est polarisée sur la ville-centre de Calais, qui est dotée de 9 équipements culturels (3 bibliothèques, 3 équipements d'arts du spectacle, 2 structures d'exposition – médiation culturelle et 1 cinéma). De même, ce sont 10 communes de la CAGCTM qui disposent au moins d'un équipement culturel, contre 7 pour la CCPO et 10 sur la CCRA. La ville centre de Calais est alors le seul véritable pôle culturel du territoire, qui rayonne largement au-delà du Pays, notamment par certains équipements comme la cité de la Dentelle ou le Dragon de Calais.



La médiathèque. Source : La rose des vents.fr



Le Channel. Source : Agenda Culturel de Calais



Dragon de Calais. Source : La compagnie du Dragon

Equipements culturels

36 équipements culturels et socio-culturels répartis sur 26 communes



la Grange à Ecopole

EPCI	Bibliothèque	Art du Spectacle	Exposition médiation culturelle	Cinéma
CAGCTM	12	3	2	2
CCPO	7	0	0	0
CCRA	7	1	2	0

L'essentiel à retenir

Les atouts

- Calais constitue le principal pôle des équipements scolaires, culturels, santé et sociaux du territoire
- Des sites d'accueil de la petite enfance très développés
- Un nombre important de communes pourvues d'équipements sportifs et de loisirs
- Un territoire globalement pourvu en équipements sociaux et d'aide à la personne

Les axes d'amélioration

- Un vieillissement du personnel médical, avec une population déjà vieillissante
- Une concurrence des équipements de grande envergure (université, grandes structures culturelles) avec les territoires voisins de Lille et de Dunkerque

Les opportunités

- Un développement de structures médicales pour une population vieillissante et peu mobile : projets de maisons de santé pluridisciplinaires sur les bourgs ruraux
- Une offre culturelle plutôt diversifiée (conservatoire, école d'art, musées, théâtres, cinémas, médiathèque et bibliothèques, projets des Machines...), qui participent à l'identité et au rayonnement du territoire.

Les freins au développement

- Une absence de campus universitaire et des effectifs scolaires et universitaires en baisse.
- Une faible densité de médecins généralistes ou de personnels médicaux en dehors de Calais et des communes principales.
- Un manque de diversité des équipements liés au vieillissement de la population sur les communes rurales.

Les enjeux

- 1** Anticiper le vieillissement de la population en adaptant et en développant les établissements médicaux et paramédicaux, tels que les maisons de santé pluridisciplinaires, ainsi que les services de santé à domicile, en particulier dans les territoires ruraux.
- 2** Adapter l'offre scolaire, en ajustant l'offre de formations supérieures sur le territoire, et en adaptant l'offre aux perspectives démographiques.
- 3** Conforter et poursuivre les politiques en matière de services publics et d'accompagnement social, en particulier dans les bourgs ruraux et les pôles relais.
- 4** Maintenir une armature en équipements culturels, diversifiée et complémentaire au sein du Pays du Calaisis.
- 5** Poursuivre les investissements faits en faveur des équipements sportifs et de loisirs.

Envoyé en préfecture le 24/12/2025

Reçu en préfecture le 26/12/2025

Publié le



ID : 062-256203001-20251212-DEL2025_021-DE

RAPPORT DE PRESENTATION

DIAGNOSTIC

Envoyé en préfecture le 24/12/2025

Reçu en préfecture le 26/12/2025

Publié le

ID : 062-256203001-20251212-DEL2025_021-DE



Partie 3

Logement



3.1 Un parc de logement en augmentation

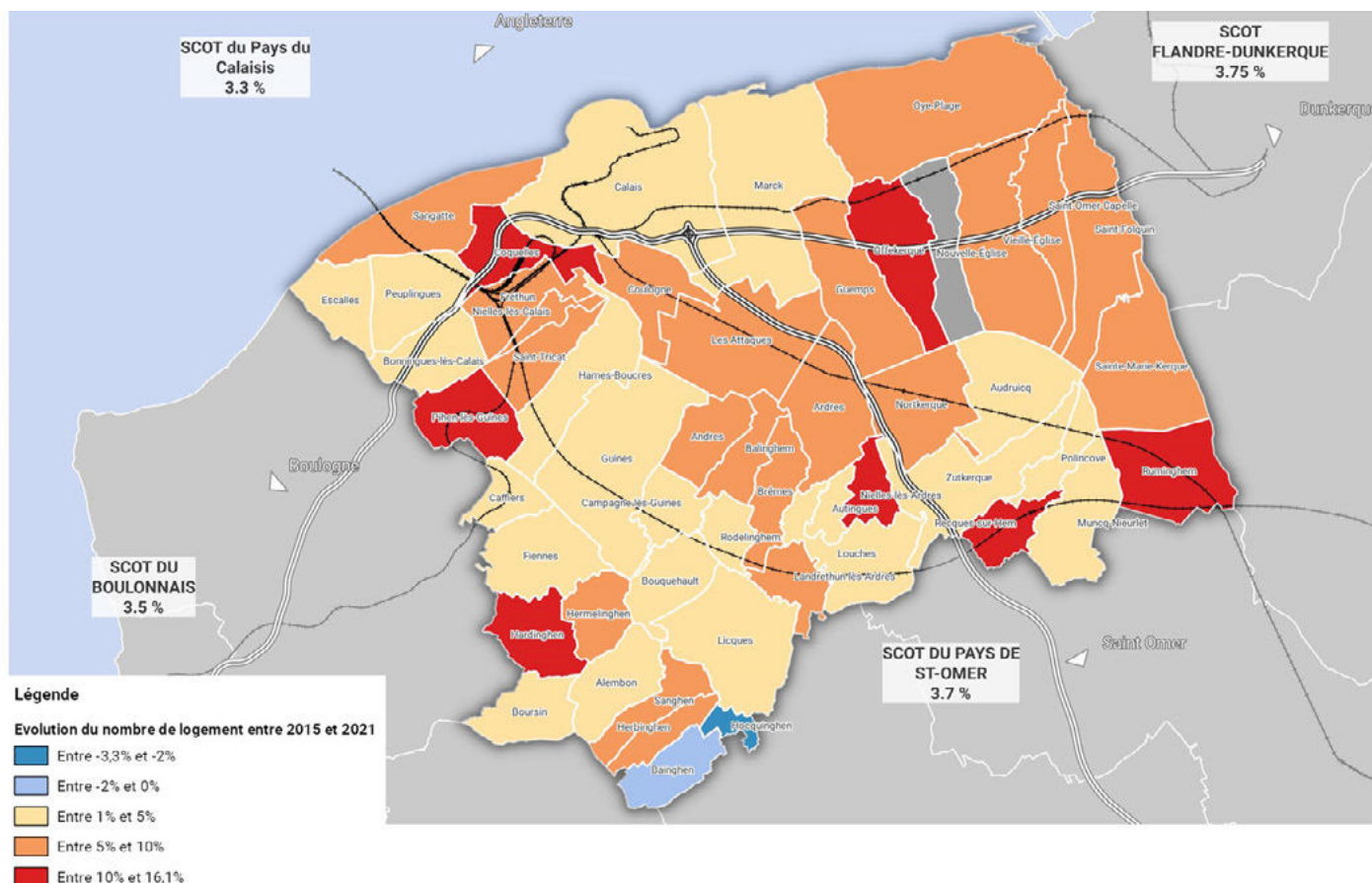
Reçu en préfecture le 26/12/2025

5 **S²LO**

ID : 062-256203001-20251212-DEL2025 021-DE

3.1.1 Evolution du parc de logement

Evolution parc de logement total entre 2015 et 2021



Le Pays du Calaisis dispose d'un parc de logements en constante augmentation depuis 1990, bien qu'un ralentissement de cette croissance ait été observé entre 2015 et 2021.

En effet, le parc total de logements passe d'une progression de 6% entre 2010 et 2015 à une progression de 3,3% entre 2015 et 2021 passant de 71 170 unités à 73 573.

Cette évolution est portée principalement par l'augmentation des résidences principales.

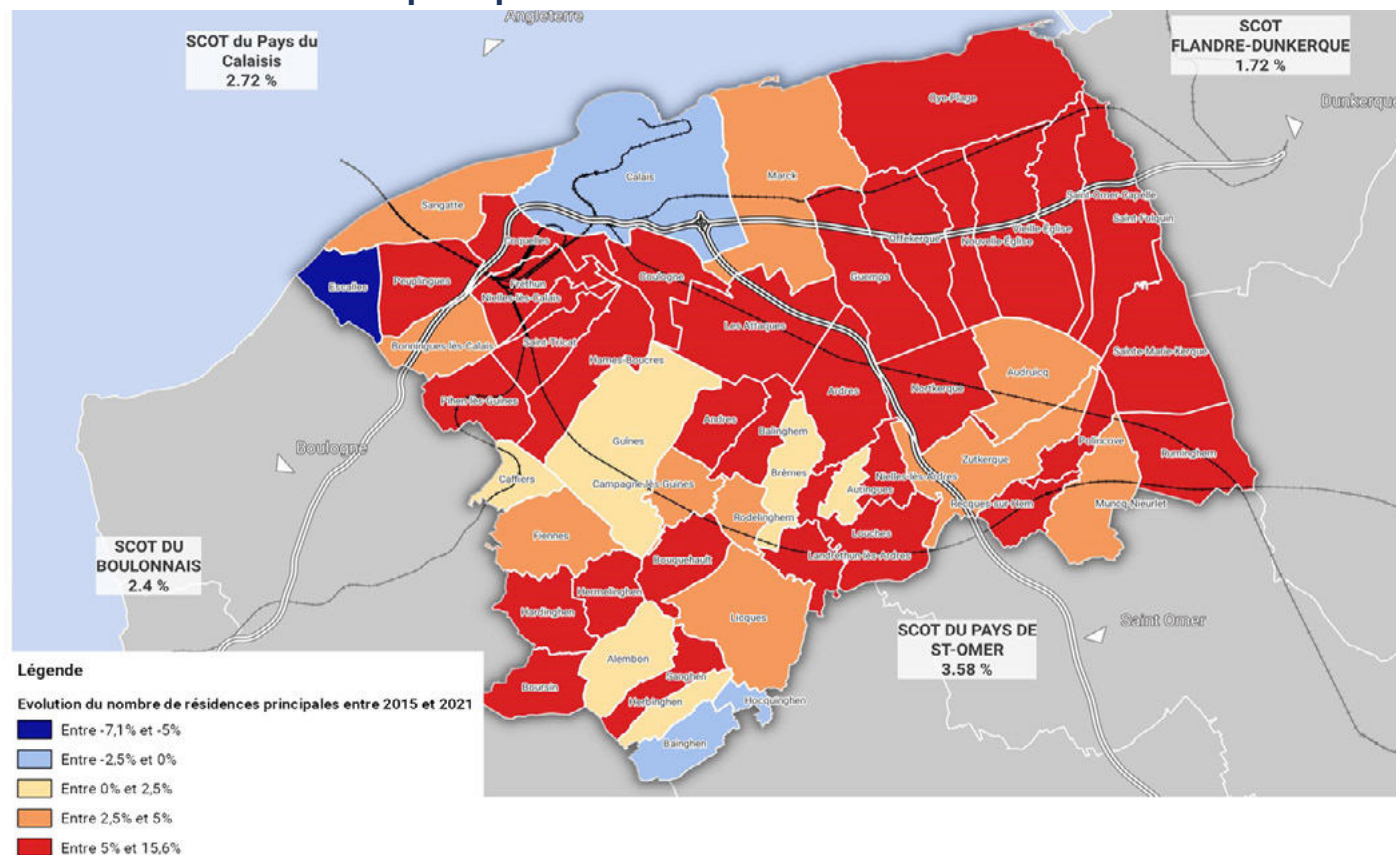
Ce ralentissement de la progression du parc total de logements est à mettre en relation avec l'évolution démographique qui a tendance à décliner sur la dernière période intercensitaire.

À l'échelle du Pays, on constate que ce ralentissement est lié notamment à la ville centre de Calais avec une croissance légèrement supérieure à 1% entre 2015 et 2021. Les communes agglomérées voient une croissance plus soutenue, notamment sur la frange Ouest et Sud (Coquelles/Fréthun/Coulogne).

La frange Est du Pays, en lien avec le Dunkerquois présente une évolution plus dynamique de même que les communes jouxtant Ardres.

Une diminution du parc de logements est constatée sur la frange sud de la CCPO, sur les communes de Bainghen et Hocquinghen. Des difficultés réglementaires et foncières viennent toutefois ralentir la mise en oeuvre des projets d'habitat entraînant des répercussions sur le rythme de construction.

Evolution des résidences principales entre 2015 et 2021



3.1.2 Une part de résidence principale majoritaire en baisse

Le parc de logement reste dominé par les résidences principales qui représentent plus de 88,5% du parc total, proportion à l'échelle du Pays qui a tendance à décroître (90,8% en 2010) au profit des logements vacants (passant de 6,2% à 8,1% en 2021).

Le Pays du Calaisis s'inscrit légèrement en dessous de la moyenne régionale et départementale, dont le parc est constitué respectivement à 88% et 91% de résidences principales.

En termes d'évolution et au regard des territoires limitrophes, les résidences principales progressent

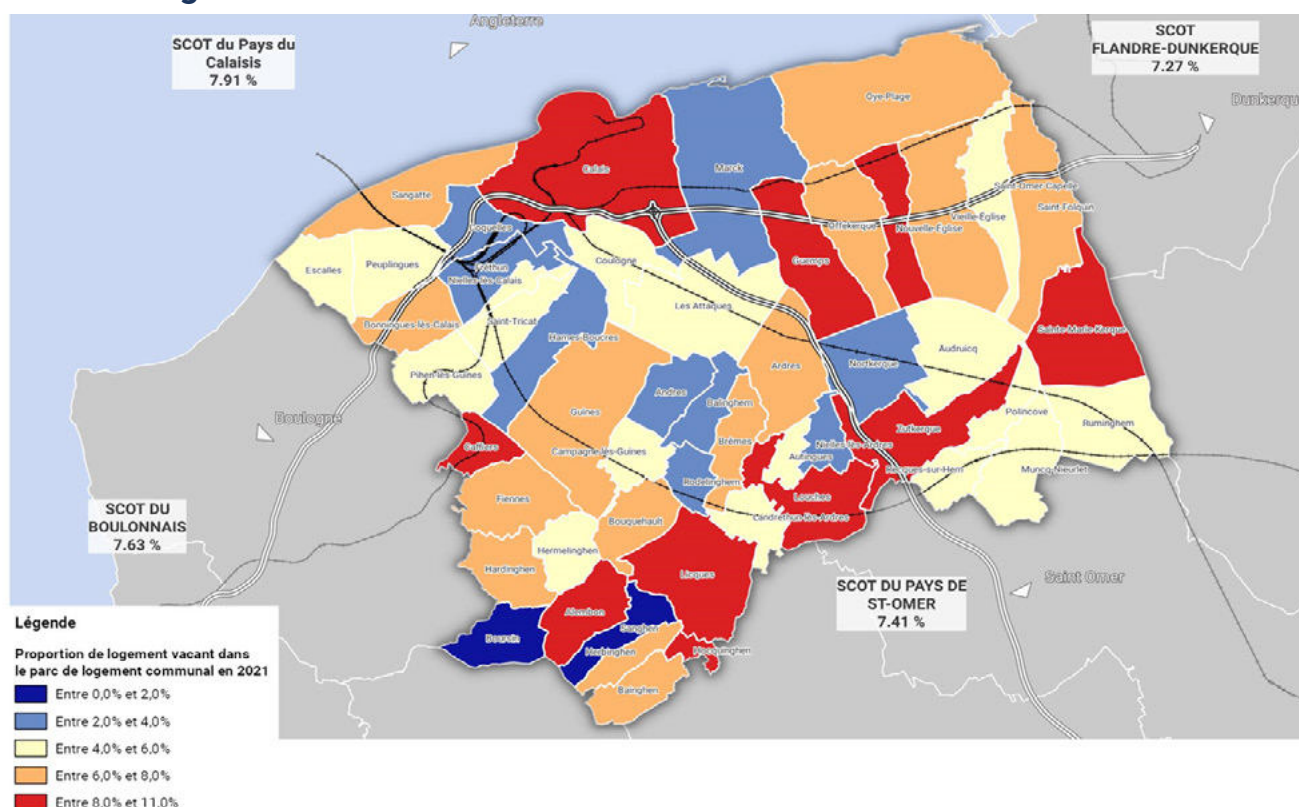
davantage sur le Calaisis que sur le Boulonnais (+2,4%) et le Dunkerquois (+1,72%) mais moins que sur l'Audomarois.

La part des résidences principales diminue dans 3 communes et notamment sur la ville centre où celle-ci a enregistré un recul de 3 points en 10 ans pour atteindre 87,7% du parc.

Les résidences principales augmentent de façon plus marquée sur la frange Est du Pays, suivant l'évolution du parc total.

3.1.3 Une progression assez marquée de la vacance

Part des logements vacants entre 2015 et 2021



À l'échelle du Pays, la vacance est en augmentation de 2 points entre 2010 et 2021, représentant 8% du parc total, ce qui est largement au-dessus de la norme, estimée autour de 6% pour assurer le parcours résidentiel.

Cette tendance est à nuancer par intercommunalité. La vacance est en effet davantage présente au sein de la CAGCTM, enregistrant un taux à 8% sur son territoire, alors que la CCPO et la CCRA n'enregistrent qu'un taux d'environ 6%, soit une trajectoire s'inscrivant dans la moyenne nationale.

Cette tendance n'est également pas propre au Pays, et se retrouve au sein des territoires limitrophes (Dunkerquois : 7,27% / Boulonnais : 7,63% / Audomarois : 7,41%).

Ce phénomène touche l'intégralité des communes du Pays et affecte aussi bien les communes rurales notamment dans la frange Sud du territoire (bassin de Licques/vallée de la Hem) que les communes urbaines comme Calais qui voit son taux de vacance passé de 7,9% à 10,3% en 2021.

On note en revanche une tension plus marquée sur le parc de logements des communes agglomérées de Marck-en-Calais et autour du pôle Coquelles/Fréthun/Nielles-lès-Calais où la vacance est inférieure à 4% en 2021. Il en est de même entre Guînes et Ardres.

Les raisons de cette vacance peuvent être attribuées à plusieurs facteurs.

Dans un premier temps, le territoire connaît un vieillissement du parc immobilier. Près de 55% du parc de logements construit à l'échelle du Pays est antérieur à 1970, avant les premières réglementations en matière énergétique et environnementale. Cette situation marque une vétusté du parc engendrant une inadaptation aux besoins en termes de typologie, des performances énergétiques très dégradées, des assainissements inadaptés... Seulement 8% du parc date d'après 2006.

Sur la ville de Calais où la vacance atteint près de 10,3%, on s'aperçoit en zoomant à l'échelle des îlots iris que celle-ci peut atteindre les 20% sur l'îlot Iris Vauxhall renvoyant à un phénomène de vacance structurelle sur le quartier de Saint Pierre. D'importants dispositifs sont mis en œuvre par la ville et l'agglomération pour agir sur le sujet (OPAH RU/permis de louer...). Sur la CCPO et d'après les données LOVACS de 2021, 150 logements sont vacants depuis plus de 2 ans. Ils se concentrent sur les communes d'Ardres et de Guînes. Sur certaines communes rurales, la vacance peut aussi être liée à des décalages d'occupation de nouveaux programmes de logements réalisés (logements neufs et non occupés au moment du recensement).

3.2 Le rythme de construction

Envoyé en préfecture le 24/12/2025

Reçu en préfecture le 26/12/2025

Publié le

S²LOW

ID : 062-256203001-20251212-DEL2025_021-DE

3.2.1 Des dynamiques de construction inégales

À l'échelle du territoire, les dynamiques de construction sont très différentes d'une commune à une autre. L'effet A16/gare TGV semble néanmoins porter l'essentiel de la dynamique de construction.

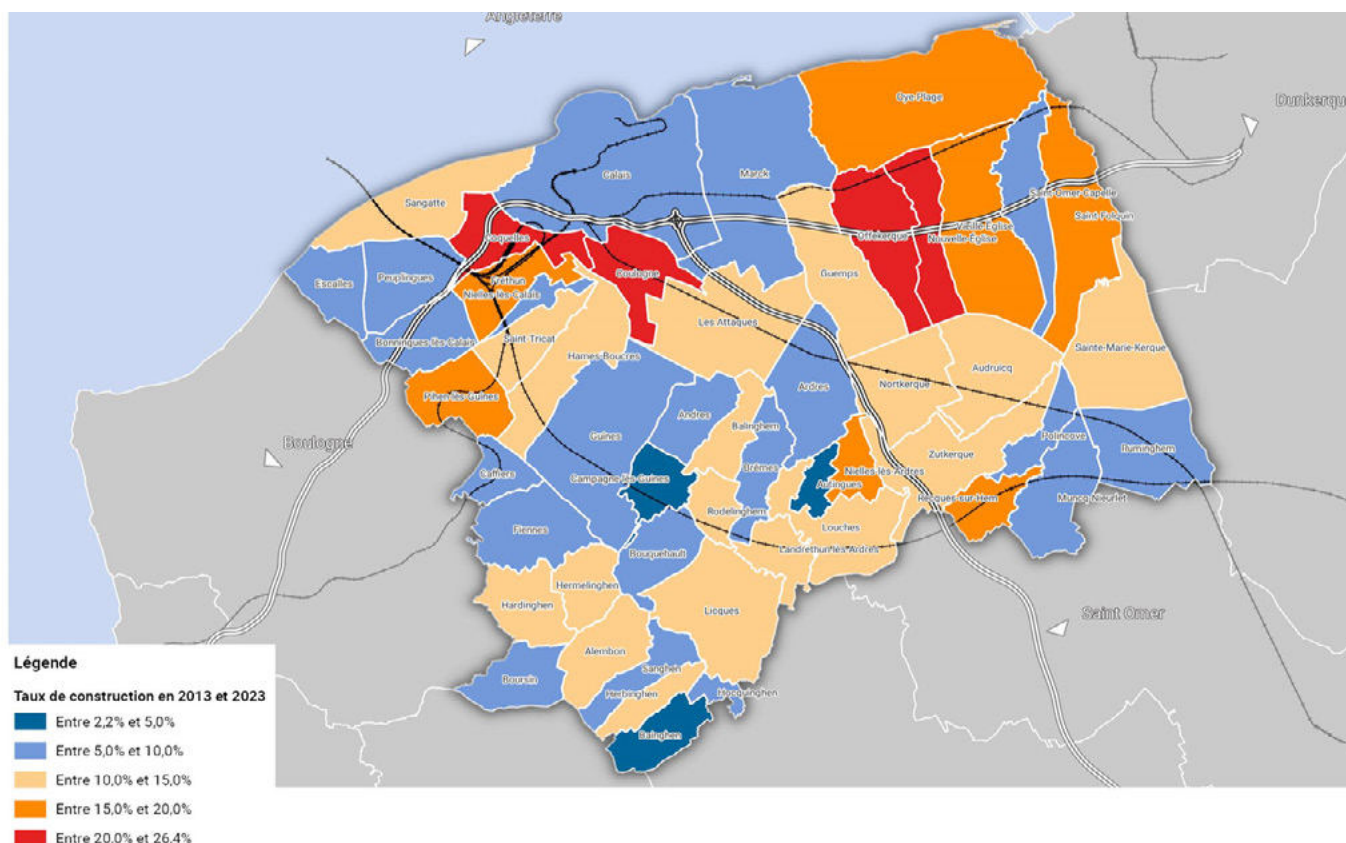
Toutefois, les deux communes les plus peuplées du Pays, Calais et Marck-en-Calais au contact de ces infrastructures, connaissent un rythme de construction moins soutenu que dans la plupart des communes composant le Pays, notamment les communes rurales.

Des taux plus élevés sont identifiés sur la frange Ouest et Sud de l'agglomération. Si l'on met ces données en perspective avec le taux de vacance, cela semble se justifier (permettre la détente du marché). Cependant la situation peut poser question à Marck-en-Calais qui dispose d'un taux de logements vacants faible et d'un plus faible taux de construction (pas de détente à court terme du marché même si plusieurs programmes de construction sont toutefois en cours).

Le dynamisme de la construction est également très fort sur les communes au contact du Dunkerquois, riveraines de l'A16 (taux supérieur à 15% sur de nombreuses communes).

A contrario, le rythme est beaucoup moins marqué sur la CCPO et notamment les villes centres.

Taux de construction entre 2013 et 2023



3.2.2 Un décalage important par rapport aux prévisions du SCoT

territoire	Détail	logements estimatifs	répartition EPCI	Bilan début 2014 - fin 222		Volume total réalisé/ projection initiale
				Nombre	part	
CA Grand Calais terres et Mer	Calais	5873	68%	1533	56%	26%
	Blériot-Sangatte	496	6%	118	4%	24%
	Coquelles	311	4%	161	6%	52%
	Coulogne	766	9%	330	12%	43%
	Marck	968	11%	369	13%	38%
	Autres communes	283	3%	242	9%	86%
	Total	8680	100%	2753	100%	32%
CC Région Audruicq	Audruicq	364	25%	135	13%	37%
	Oye Plage	364	25%	407	38%	112%
	Autres communes	727	50%	521	49%	72%
	Total	1455	100%	1063	100%	73%
CC Pays Opale	Guînes	411	25%	149	20%	36%
	Ardres	453	28%	95	13%	21%
	Autres communes	752	46%	492	67%	65%
	Total	1633	100%	736	100%	45%
Total		11768		4552		39%

Tableau de synthèse réalisé par VCNDF sur la base des tableaux de suivi des EPCI

Le DOO décline un objectif de production sur la période 2014/2018 de 11 768 logements avec la clé de répartition suivante :

- 70% de la production de la production sur la CA CGTM
- 30% sur les territoires de la CCRA et de la CCPO

Pour rappel cet objectif de production de logements a été défini avec une ambition de croissance démographique de 2%. Le bilan à mi-parcours du SCoT réalisé sur la période 2014-2018 faisait état d'un rythme de construction inférieur aux objectifs initiaux (Cf données sur le bilan à mi-parcours du précédent SCoT).

Les constats mis en avant évoluent légèrement :

- La CACGTM représente 60,5% des logements construits sur la période 2014-2022 contre 52% sur la période 2014-2018.
- La CCRA représente 23,5% des logements construits sur la période 2014-2022 contre 29% sur la période 2014-2018.
- La CCPO représente 16,2% des logements construits sur la période 2014-2022 contre 19% sur la période 2014-2018.

Bilan mi-parcours du SCoT

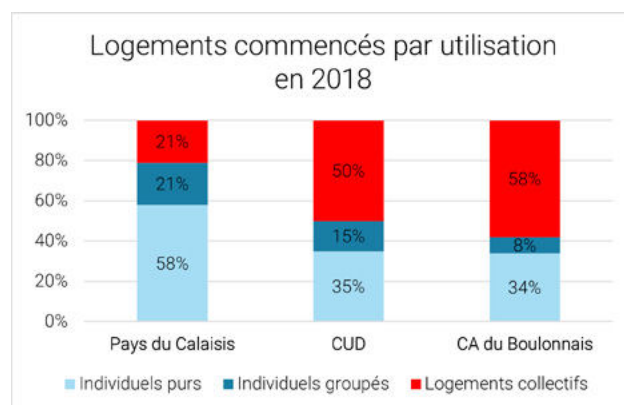
Un taux de construction qui progresse depuis 2014 passant de 244 log/an à 506 log/an entre les périodes 2014/2018 et 2018/2022.

Un rythme inférieur à l'objectif défini dans le SCoT, à savoir 785 log/an

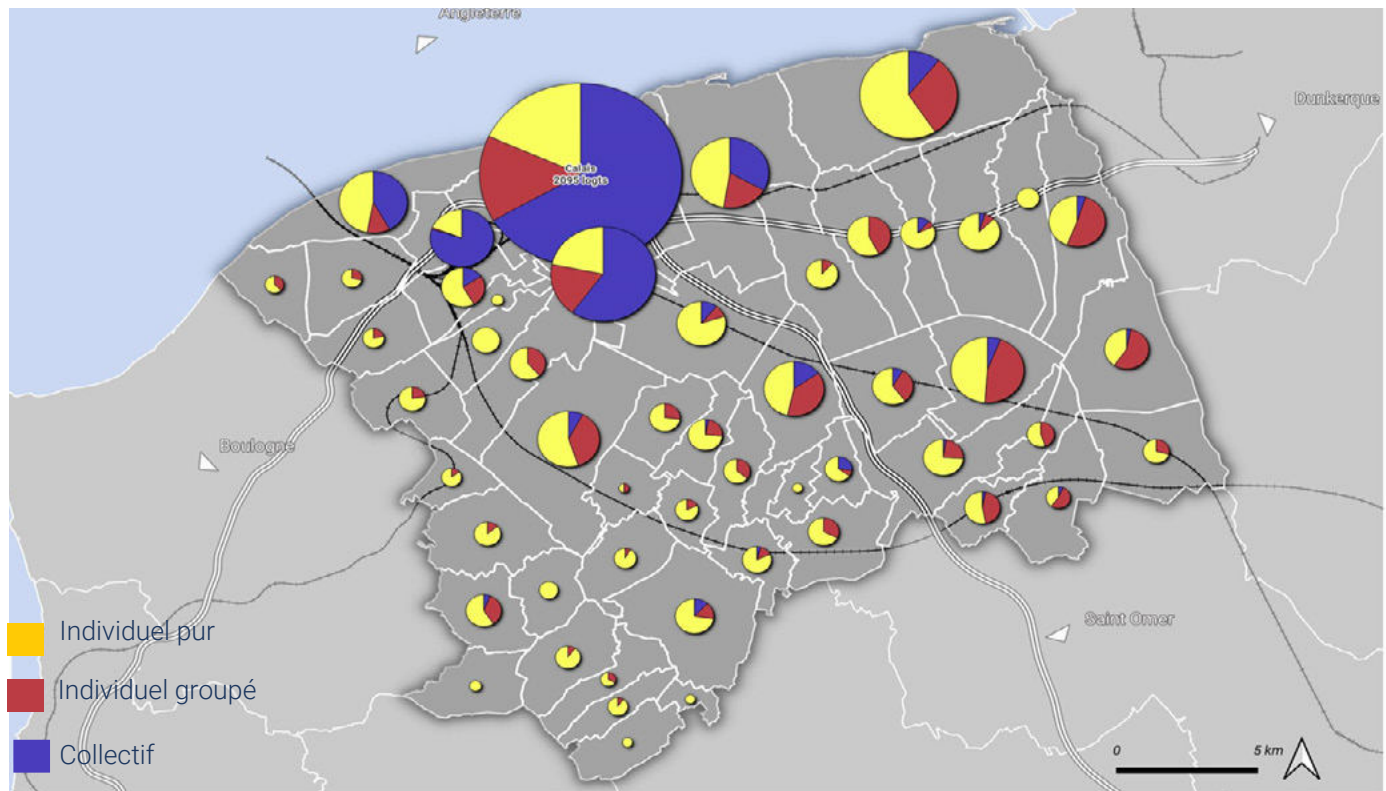
3.2.3 Evolution de la construction par typologie

La typologie bâtie des habitations se divise en trois composantes distinctes :

- Le logement collectif concerne des immeubles collectifs avec des entrées et des parties communes, ainsi que des logements semi-collectifs, dont les logements sont imbriqués sans nécessairement recourir à des parties communes ;
- Le logement individuel groupé correspond à un dépôt de permis pour la construction de plusieurs unités ;
- Le logement individuel pur correspond à un dépôt de permis pour la construction d'une unité



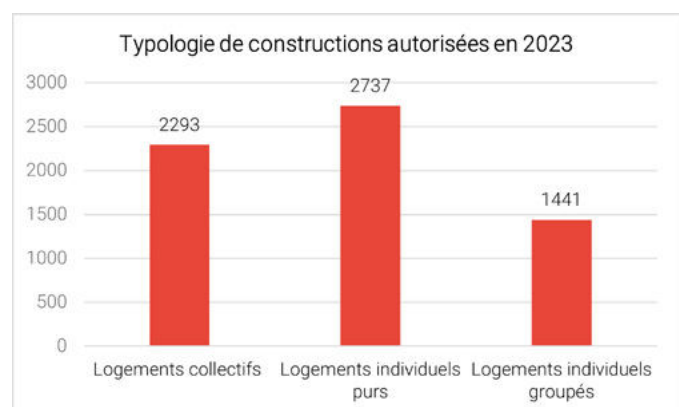
Typologies de constructions autorisées entre 2013 et 2023



Le Pays du Calais se distingue des territoires voisins, où les constructions de logements collectifs en 2018 sont supérieures à 50%. Cette différence notable montre la nécessité de diversifier l'offre de logements sur le pays du Calais.

De la même manière, la typologie des nouvelles constructions autorisées entre 2013 et 2023 est hétérogène. Les villes de Calais, Coquelles et Coulogne sont les seules localités où la construction de logements collectifs a été supérieure à la construction de logements individuels. La construction de logements individuels purs reste la norme, en particulier dans les territoires intérieurs.

La révision du SCoT du Calais doit intégrer l'ensemble de ces enjeux, dans l'objectif de répondre à une demande croissante de logements accessibles et d'accentuer la densification des zones urbaines, tout en limitant l'artificialisation des sols et l'étalement urbain.



3.3 Les caractéristiques du parc de logements, un profil résidentiel

3.3.1 Une accession à la propriété en développement

En progression d'1,5 point, passant de 57,2% à 58,7%, la part des propriétaires à l'échelle du Pays augmente aux dépens des locataires et du locatif social.

En 2021, les résidences principales en statut de propriété représentent un peu plus de 38 200 unités contre un peu moins de 35 000 unités en 2010.

Les résidences en statut de location progressent mais à un rythme moins soutenu, passant de 25 000 unités (40,9% du parc en 2010) à un peu plus de 26 000 unités (39,9% du parc en 2021).

En comparaison, le Pays du Calais présente un taux de locataires légèrement en dessous de la moyenne régionale (40,8%) et départementale (40,3%).

Calais compte 44,1% de propriétaire en 2021 contre 42,6% en 2010.

Les concentrations de propriétaires les plus élevées se retrouvent sur les communes rurales, notamment sur la frange sud du Pays, au sein de la CCPO.

Envoyé en préfecture le 24/12/2025

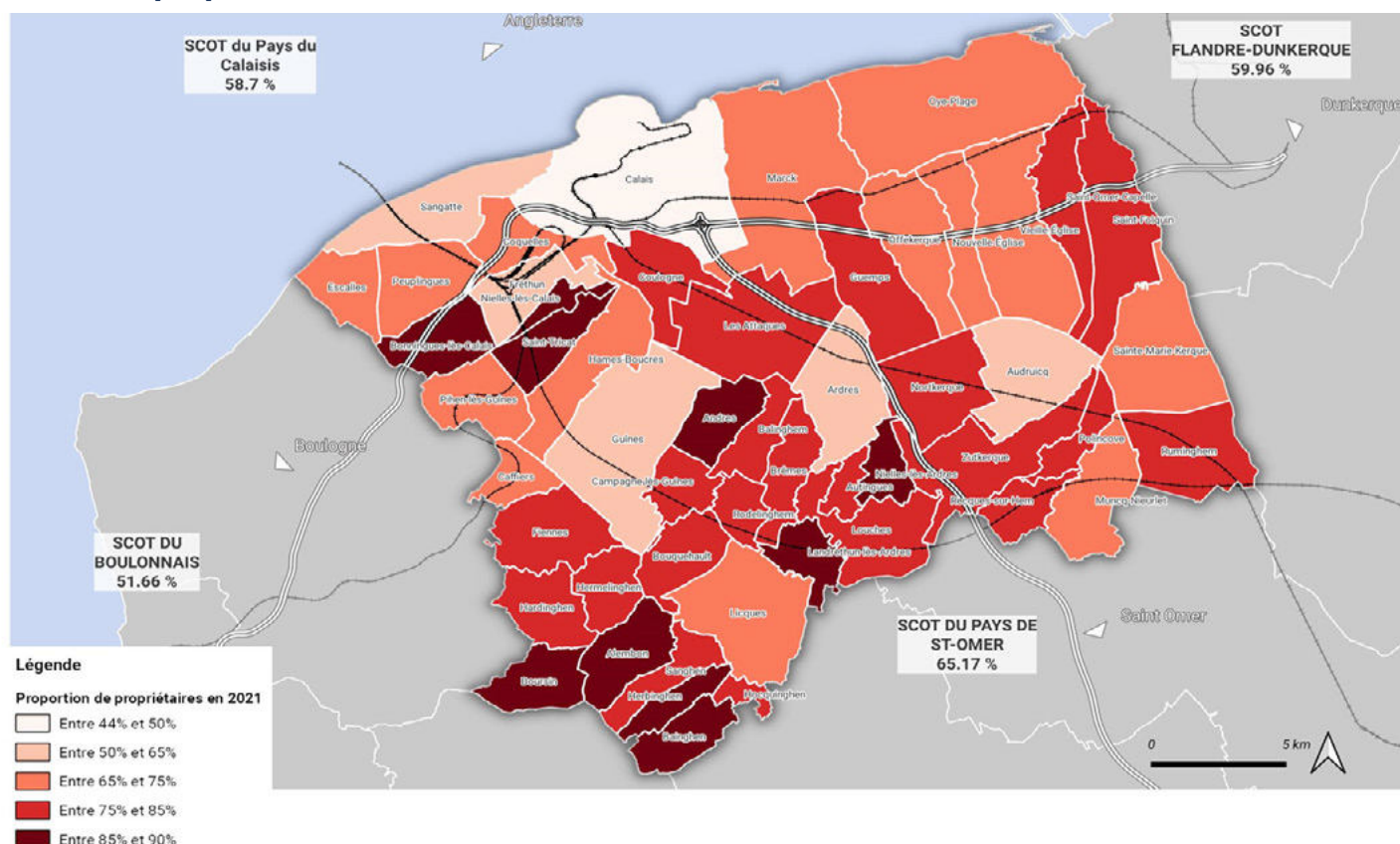
Reçu en préfecture le 26/12/2025

Publié le

ID : 062-256203001-20251212-DEL2025_021-DE



Part des propriétaires en 2021



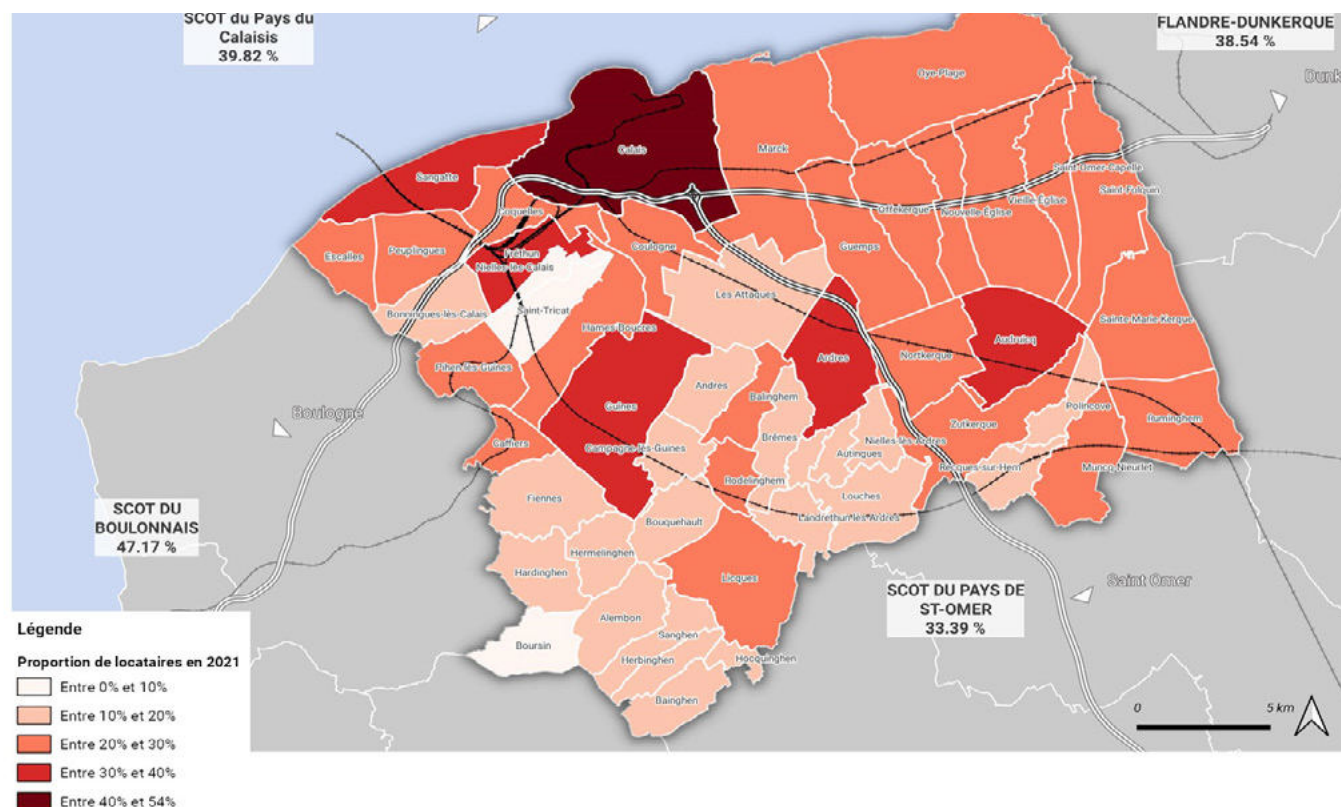
Taux de propriétaire en 2021

SCoT de Flandre Dunkerque : 60%

SCoT du Boulonnais : 51,2%

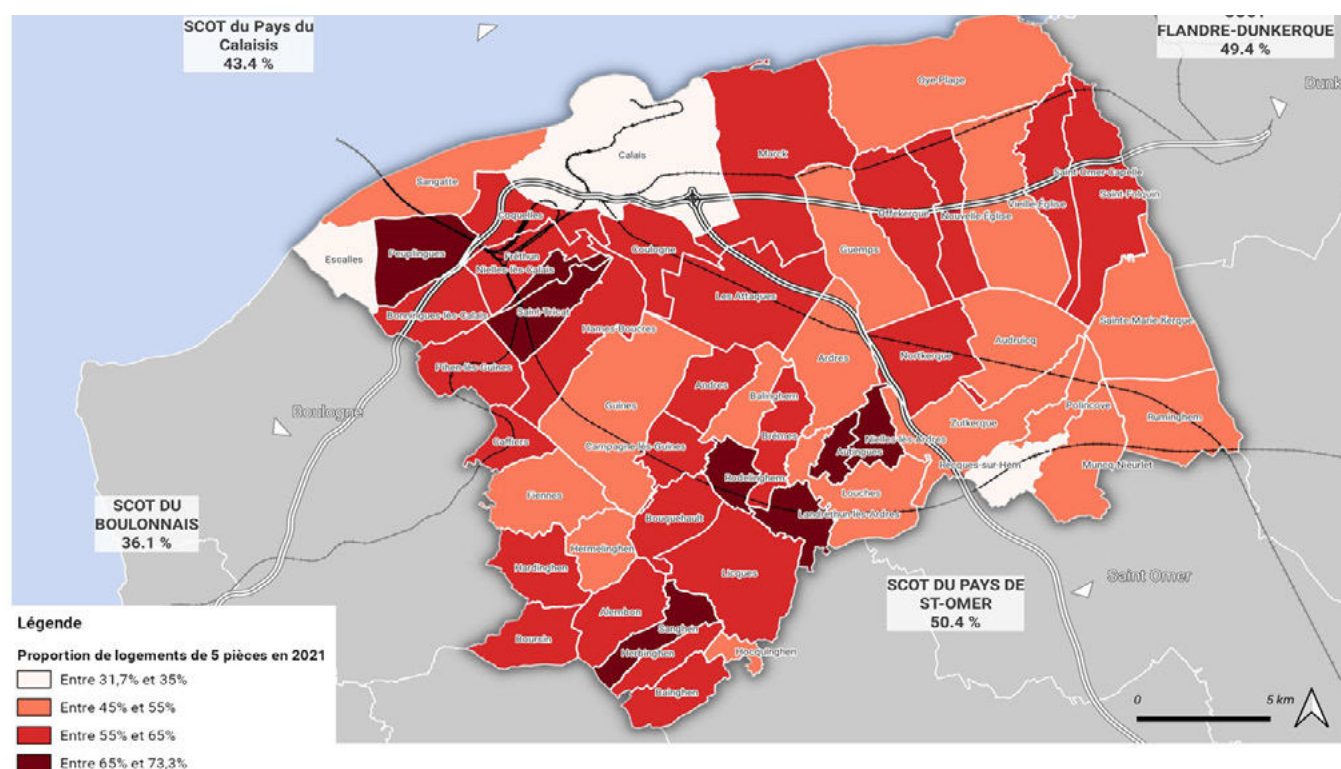
SCoT du Pays de Saint-Omer : 65,2%

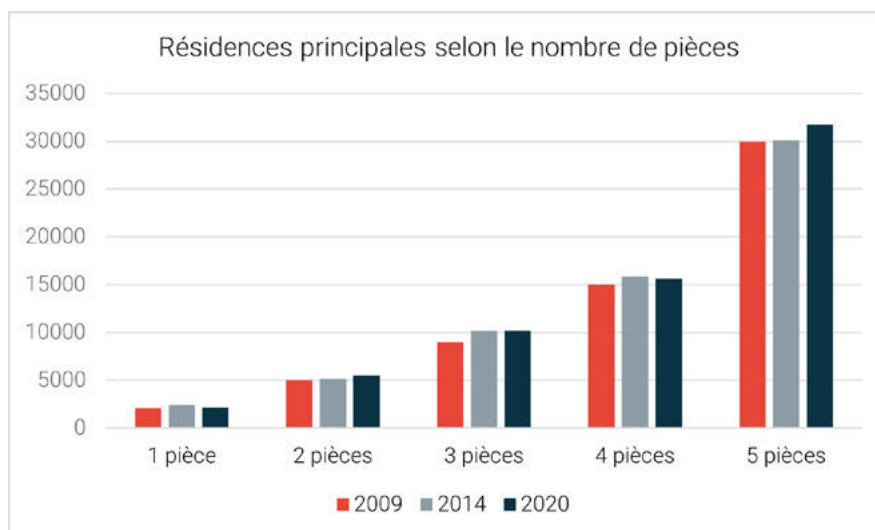
Part des locataires en 2021



3.3.2 Des logements de grande taille toujours majoritaires

Part des résidences principales de 5 pièces ou plus en 2021





Bien qu'en léger recul, la part des logements de 5 pièces et plus reste majoritaire.

En 2010, 29 951 résidences principales comptaient plus de 5 pièces, soit 49% du parc contre 31 758 en 2021, soit 48,6% du parc total.

La part des logements type 1 et type 2 n'évolue pas (11,7% du parc des résidences principales) même si leur nombre progresse légèrement.

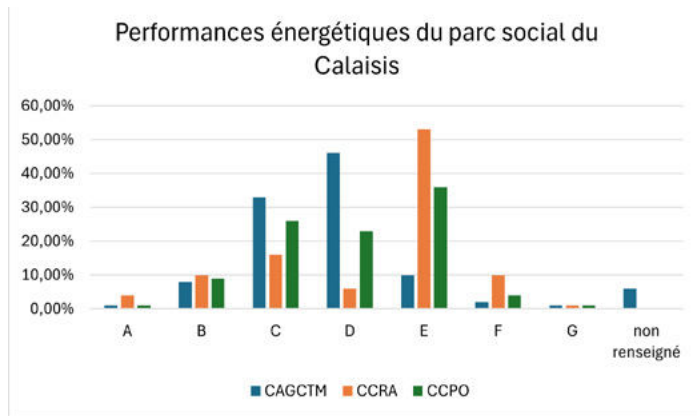
Les logements de type 3 progressent légèrement aux dépens des type 4 et type 5 et plus pour représenter 15,6% du parc contre 14,8% en 2010.

A Calais, les typologies T1, T2 et T3 ont progressé de 3 points, passant de 36,7% à 39,7%.

Malgré le phénomène de desserrement qui s'amplifie à l'échelle du Pays, la production de logements vers une offre plus diversifiée reste faible ; la construction du logement individuel de type 5 reste majoritaire.

Une amplification de la diversification de l'offre de logements vers des plus petites typologies (type 2/ type 3) est nécessaire pour répondre aux besoins liés à ce desserrement (vieillessement/décohabitation et essor des familles monoparentales...).

3.4.2 Les principales caractéristiques énergétiques du logement social



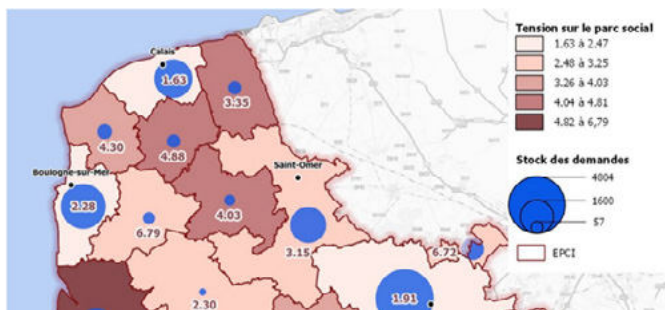
Source : RPLS 2022

Le parc de logement social est dominé par le logement collectif, majoritairement sur des typologies type 3 et type 4 avec un déficit en petites typologies (type 1 et type 2).

La vacance y est très faible, évaluée à moins de 3% sur la CACGTM.

Ce parc social reste confronté à l'enjeu de mise aux normes par rapport aux performances énergétiques. En 2022, sur le territoire de la CACGTM, les étiquettes C à D représentent 79% et 49% sur le territoire du Pays d'Opale. De même, 53% des logements du parc social de la CCRA disposent d'une étiquette E.

3.4.3 Un taux de tension sur le logement social différent entre intercommunalités du territoire



Source : pasdecalsais.gouv.fr

A l'échelle du Pays en 2020, la CACGTM regroupe la demande la plus forte avec près de 1600 demandes en attente de traitement et un taux de tension évalué à 1,63, en dessous de la moyenne départementale.

Même si les niveaux de demandes sont beaucoup moins forts au sein de la CCPO et de la CCRA, le taux de tension reste beaucoup plus élevé. Le territoire de la CCPO parvient à satisfaire 1 demande sur 5 (4,88) ce qui traduit un besoin au sein des territoires plus ruraux formant le Pays.

3.4.4 Les dispositifs de la Politique de la ville



Fort Nieulay



Beaumarais

Le Pays du Calaisis dispose de deux Quartiers Prioritaires de la Ville (QPV) : Fort-Nieulay – Cailloux – Saint-Pierre et Beau-Marais présents à Calais. Ces quartiers dénombrent 12 696 habitants, ce qui rassemble 8% du poids démographique du Pays.

Ils ont fait et font l'objet de restructuration importante portée par l'ANRU 1 et 2.

- 680 démolitions dans le cadre de l'ANRU 1 sur 2007/214 sur Beaumarais,
- 600 démolitions dans le cadre de l'ANRU 2 avec 240 reconstructions programmées sur Fort Nieulay et Beaumarais.

On note sur ces quartiers, un enjeu de diversification du parc social, vers de plus petits logements. En effet, l'offre en T1-T2 représente aujourd'hui seulement 21% du parc social, alors que la demande sur ce segment est forte.

D'ailleurs, cette typologie de logements semble correspondre davantage aux besoins de la population éligible aux logements sociaux sur le territoire : petits ménages, familles monoparentales...

3.4.5 Une intervention importante sur le renouvellement du parc existant

Plusieurs Opérations Programmées d'Amélioration de l'habitat ont été engagées ou sont en cours sur le Pays du Calaisis.

Calais dispose d'une OPAH multisites sur Calais Saint-Pierre et à Calais Nord, pour la période 2021-2026. Sur ce périmètre est mis en place le Permis de Louer, permettant d'identifier les situations de mal-logement. Les objectifs de cette OPAH, à travers le financement des travaux dans les logements des particuliers, sont multiples : lutter contre l'habitat dégradé, améliorer les conditions de vie de la population (plus de confort, plus de logements économes en énergie...), valoriser le patrimoine bâti donc le cadre de vie.

Une OPAH a également été menée sur la CCRA entre 2019 et 2024 avec pour objectif de lutter contre l'habitat indigne, d'améliorer la performance énergétique des logements et d'adapter les logements au vieillissement et à l'handicap. Cette OPAH recouvrait les 15 communes de l'intercommunalité. Le Nouveau Pacte Territorial France Rénov'2025 reprend la suite de l'OPAH menée.

En termes de bilan, 144 dossiers ont été agréés. 72% des dossiers concernent la performance énergétique, 26% l'autonomie des logements et 2% les travaux lourds liés à l'habitat indigne. Les objectifs ont été atteints pour les cibles autonomie et performance énergétique auprès des propriétaires occupants (70 et 80% des objectifs). Pour les travaux lourds et les propriétaires bailleurs, les objectifs initiaux n'ont pas été atteints.

Pour 1€ investi par la CCRA, plus de 12€ de travaux ont été réalisés dont + de 50% subventionnés soit près de 2,5 millions d'euros dont environ 25% réalisés par des entreprises de la CCRA.

Une OPAH s'est également achevée récemment, en Avril 2024 sur les 23 communes de la CCPO avec pour axe majeur d'intervention l'adaptation des constructions à la perte d'autonomie, la performance énergétique et les travaux lourds de mise en habitabilité.

En termes de bilan, sur les 228 dossiers agréés, plus de 70% des objectifs de l'OPAH ont été atteints dont 98% pour l'autonomie, 72% pour l'énergie et 20%

pour les travaux lourds. Tout comme sur la CCRA, les objectifs auprès des propriétaires bailleurs et envers l'habitat indigne n'ont pas été atteints.

L'OPAH réalisé a généré pour 1€ investi sur la CCPO plus de 16€ de travaux soit près de 5 millions d'euros de travaux dont 50% subventionné. Plus de 1,2 millions d'euros pour les entreprises locales de la CCPO.

Une nouvelle OPAH, OPAH RR2 est en cours de convention avec comme axe d'intervention la lutte contre la précarité énergétique, l'incitation à l'éco-construction, la lutte contre l'habitat vacant et indigne, l'adaptation des logements à la perte d'autonomie. Elle est déployée sur les 23 communes de la CCPO.

À noter que le Pays est également concerné par plusieurs politiques publiques de revitalisation des centres-villes :

- Action Cœur de Ville sur Calais
- Petite Ville de Demain sur Guînes
- Revitalisation de centre bourg porté par la région sur Guînes, Audruicq et Oye-Plage.

Par ailleurs, les trois EPCI sont disposent de projet de territoire définissant des axes d'intervention sur le parc existant : lutte contre l'habitat indigne, communication sur les aides pour l'habitat et déploiement de ces dispositifs d'aide etc.

3.5 Le marché de l'immobilier

Envoyé en préfecture le 24/12/2025

Reçu en préfecture le 26/12/2025

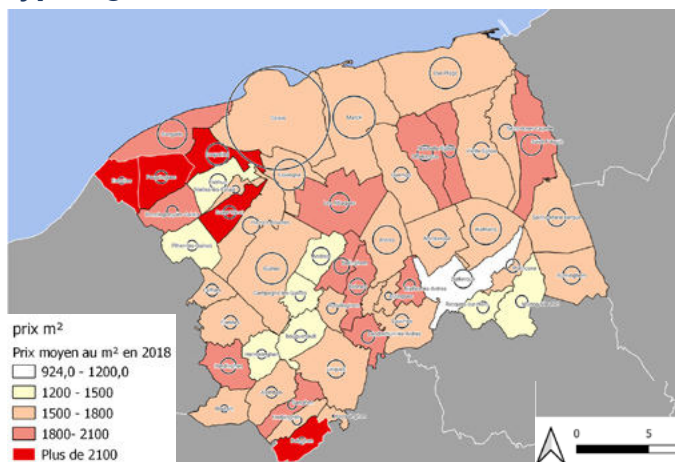
Publié le

ID : 062-256203001-20251212-DEL2025_021-DE



3.5.1 Un prix au m² inférieur à la moyenne régionale, cachant des disparités importantes

Prix moyen au m² en 2018 toutes typologies confondues



Le marché immobilier du Pays du Calaisis présente des prix au m² inférieurs à la moyenne régionale en 2018 (2100 euros/m² pour les Hauts-de-France et 1737 euros/m² pour le territoire concerné).

En 2018, les prix fonciers les plus élevés sont localisés au Nord-Ouest du territoire sur les communes d'Escalles, Peuplingues, Coquelles, Saint-Tricat et Sangatte. Dans la majorité du territoire, les prix sont semblables à la moyenne régionale (1500 – 1800 euros/m²) malgré des prix supérieurs à la moyenne régionale sur certaines communes de l'arrière-pays : Les Attaques, Balinghem, Brêmes, Landrethun-lès-Ardres, Nouvelle-Eglise, Offekerque.

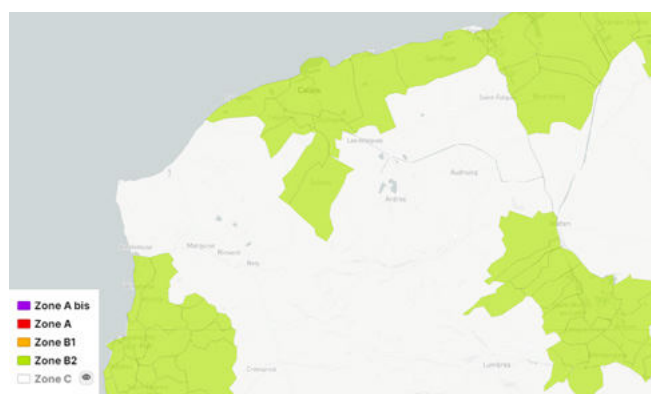
De manière générale, bien que plus marquée sur la façade littorale, l'augmentation des prix du foncier a tendance à se généraliser à l'intégralité du territoire rural. Elle pose la question de la capacité notamment pour les jeunes ménages à accéder à la propriété ou à satisfaire le parcours résidentiel sur l'ensemble du territoire du Pays que l'on soit en centralité ou en commune rurale (flambée des coûts annexes)

3.5.2 Une tension du marché de l'immobilier localisée sur la CAGCTM

Bien que les prix du logement et des loyers restent inférieurs à la moyenne nationale, certains territoires du Pays du Calaisis sont classés en zones tendues (B2), se traduisant par un déséquilibre entre l'offre et la demande de logements

Défini à l'article D304-1 du Code de la construction et de l'habitation, le zonage ABD effectue un classement des communes constatant un déséquilibre entre la demande et l'offre de logements.

Zonage Pinel



Source : data.gouv.fr

Les tensions du marché du logement sur le territoire sont principalement localisées le long de la frange littorale, notamment au sein de la CAGCTM. Les villes de Calais, Oye-Plage, Marck, Sangatte, Coquelles, Fréthun, Coulogne, et Hames-Boucres sont en zone de tension.

Depuis le 5 juillet 2024, la ville de Calais a basculé en zonage B1 ce qui traduit un phénomène de tension plus exacerbé, mais qui offre de nouvelles possibilités de financement pour la production de logements (PTZ neuf, financement loi Pinel...).

3.6 Perspectives

Envoyé en préfecture le 24/12/2025

Reçu en préfecture le 26/12/2025

Publié le

S²LO

ID : 062-256203001-20251212-DEL2025_021-DE

La demande de logements dans les années devrait continuer de croître en lien avec le desserrement de la population, mais à un rythme moindre que précédemment.

Ce phénomène sera porté principalement par l'évolution structurelle de la population caractérisé par son vieillissement, mais surtout par l'évolution des modes de cohabitation à un âge donné.

À l'échelle du département du Pas de Calais, le taux d'évolution annuel des ménages, après avoir augmenté de 0,6%/an entre 2008 et 2018, devrait passer à 0,37%/an entre 2018 et 2030 et être proche de 0 sur la période 2030-2050.

Les hypothèses Omphale de croissance de population (cf. partie démographie) ne devraient pas générer de besoins nouveaux à l'exception de l'évolution générée par les projets de Dunkerque 2030. Une étude a été menée par le cabinet Sémaphores pour le compte de la CUD sur les besoins induits par la croissance industrielle prévue.

Cette étude intègre le périmètre du protocole du carré magique qui comprend une vingtaine de communes du Pays (intégralité de la CCRA + Calais et communes agglomérées et Ardres sur la CCPO).

Les données prospectives de l'étude Sémaphores tablent sur un besoin selon le scénario intermédiaire de 9640 logements à l'horizon 2041. Sur ces 9640 logements, 3278 logements devraient être produits sur les territoires limitrophes de la Communauté Urbaine de Dunkerque intégrant le périmètre du carré magique.

L'étude a pris comme hypothèse que 66% des nouveaux résidents s'implanterait sur la CUD et 33% en dehors.

Cette hypothèse constitue une moyenne intermédiaire entre les 72% de résidents à date sur le périmètre du SCoT de Dunkerque pour les emplois localisés dans le secteur et le taux constaté au sein des effectifs d'EDF (60% à date).

Le besoin net en logements atteindrait un pic en 2028/2029 avec un besoin autour de 1300 à 1400 log/an dont 450 à produire en dehors de la CUD.

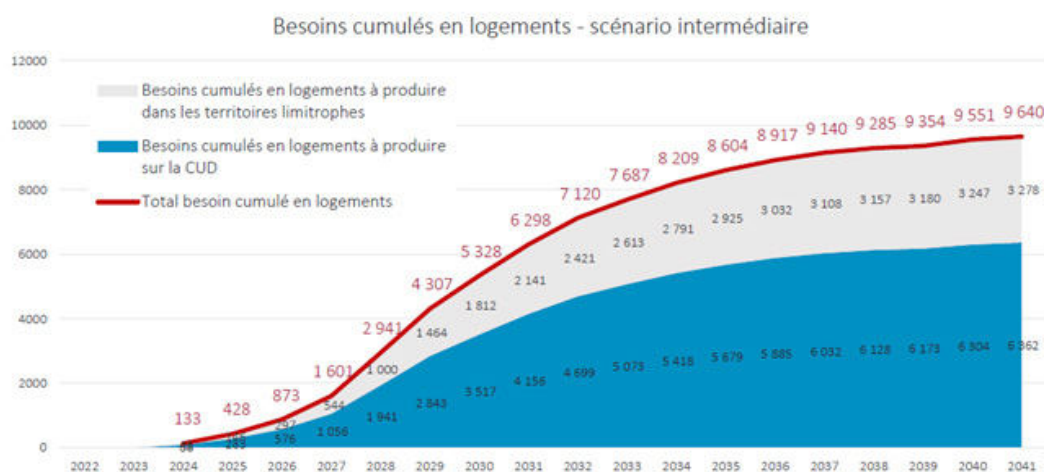
L'étude Sémaphores précise qu'en raison de sa proximité avec les nouveaux pôles d'emplois, le calaisis serait particulièrement concerné.

À ce jour, dans le cadre des échanges entre les EPCI membres sur le protocole, environ 650 logements devraient être induits sur le Pays du Calais, au sein des trames urbaines existantes sans extension.

L'objectif fixé par la loi Climat et Résilience de contenir l'artificialisation des sols suivant la trajectoire qui sera actée par le SRADDET va fortement impacter la stratégie de production de logements. Celle-ci devra se faire prioritairement au sein de la trame urbaine existante, en renouvellement ou densification. Pour rappel, le SRADDET impose au SyMPaC une réduction de sa consommation d'ENAF pour 2031 de 67% par rapport à 2011-2021.

Dans sa rédaction actuelle, le SCoT du Pays du Calais avait déjà pour objectif d'enrayer le phénomène de périurbanisation en définissant un objectif territorialisé de production de logements fixant notamment une clé de répartition à 70% sur la CACGTM et 30% sur les 2 autres EPCI ruraux.

Force est de constater que le bilan réalisé récemment montre que cet objectif n'est pas atteint que ce soit en termes de volume (65% du volume réalisé/an) et de répartition (60% contre 70% et lié principalement aux communes rurales de la CACGTM).



Source : Extrait de l'étude Sémaphores

L'essentiel à retenir

Les atouts

- Un parc de logement en croissance mais qui tend à se ralentir
- Un parc de résidence principale majoritaire mais qui décroît, passant de 91% en 2010 à 88,5% en 2021.
- Un rythme de construction qui progresse mais qui reste largement en dessous des objectifs définis par le SCoT (506 log/an contre 785 log/an)
- Un parc social sous tension même si celle-ci est moins forte que sur les territoires limitrophes (Boulonnais/Dunkerquois) mais la demande est forte notamment sur la CA CGTM. La tension est très forte sur la CCRA et la CCPO mais la demande est beaucoup moindre.

Les axes d'amélioration

- Une progression assez marquée de la vacance qui affecte la ville-centre, mais aussi les communes du bassin de Licques et de la vallée de la Hem
- Un parc en accession qui progresse au détriment des locataires, notamment sur les franges rurales
- Un parc social qui recule, principalement sur la ville-centre et les polarités secondaires.

Les opportunités

- Un rythme de construction porté par l'A16, la gare TGV à l'exception de Calais et Marck-en-Calaisis.
- Un prix du foncier inférieur à la moyenne régionale, mais qui cache de fortes disparités (prix très élevés sur les coteaux du Calaisis par exemple) et qui complexifie l'accès au logement avec l'augmentation du coût de l'énergie.
- Un nouveau zonage B1 sur la ville centre de Calais qui devrait encourager la production de logements
- Un effet du bassin du Dunkerquois déjà perceptible sur le marché de la construction neuve.

Les freins au développement

- Un léger regain des résidences secondaires, mais une part restant marginale en comparaison aux territoires littoraux limitrophes
- Une sur-représentation du logement individuel dans les nouvelles constructions et une sous-représentation du logement collectif, majoritaire sur 3 communes sur 52 (Calais/Coquelles et Coulogne).
- Un parc qui peine à se diversifier en termes de typologies, même si l'on constate une légère progression des logements type T3 aux dépens des T4 et T5.

Les enjeux

- 1 Intensifier les tendances observées en termes de diversification de l'offre de logements pour s'adapter aux besoins des ménages (offre en petite typologie à renforcer, type 2, type 3)
- 2 Maintenir un parc social significatif à l'échelle du Pays au regard des fragilités de la population et de la diminution constatée sur la dernière période.
- 3 Soutenir la production de logements sur le Pays qui est inférieure de 35% au projection initiale du SCOT (rythme de 506 log/an constaté contre 785 log/an)
- 4 Poursuivre les actions engagées en faveur du renouvellement du parc existant par le biais des différents dispositifs existants (ANRU, OPAH...).
- 5 Favoriser la rénovation énergétique des bâtiments et apaiser le phénomène d'îlot de chaleur urbain

Envoyé en préfecture le 24/12/2025

Reçu en préfecture le 26/12/2025

Publié le



ID : 062-256203001-20251212-DEL2025_021-DE

RAPPORT DE PRESENTATION

DIAGNOSTIC

Envoyé en préfecture le 24/12/2025

Reçu en préfecture le 26/12/2025

Publié le

ID : 062-256203001-20251212-DEL2025_021-DE



Partie 4

Economie



4.1 Les caractéristiques économiques du territoire

4.1.1 Les caractéristiques économiques du pays du Calaisis

Envoyé en préfecture le 24/12/2025

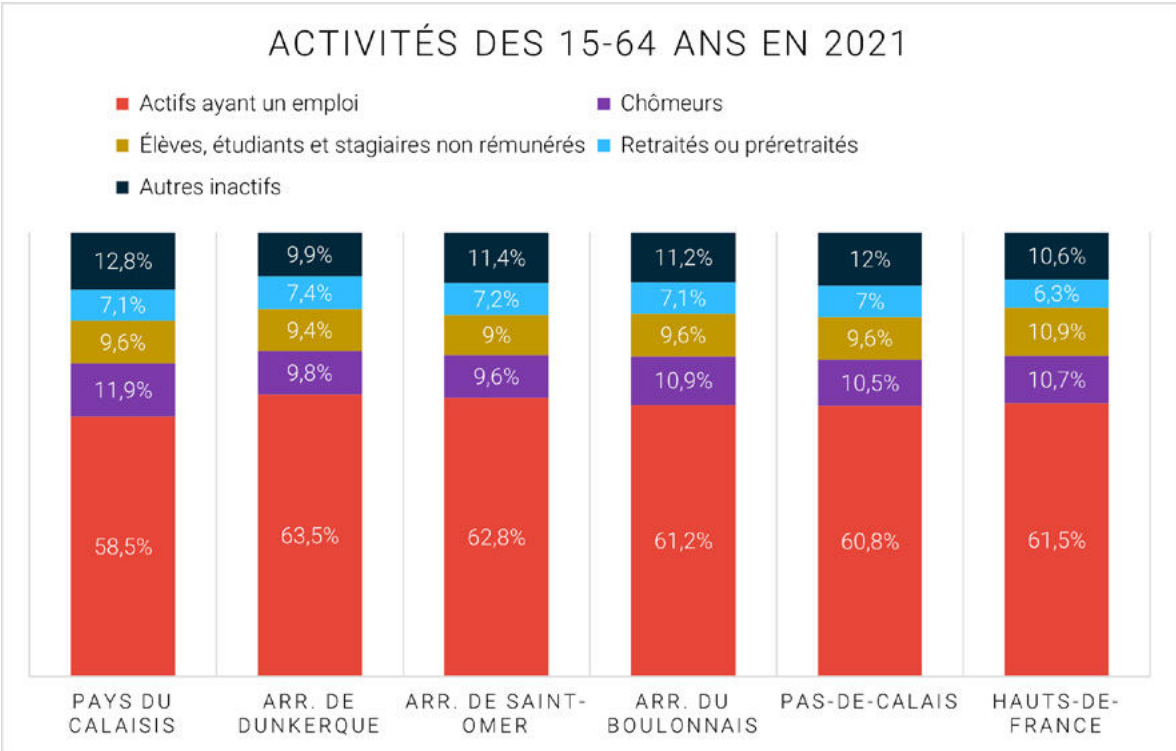
Reçu en préfecture le 26/12/2025

Publié le

S²LOW

ID : 062-256203001-20251212-DEL2025_021-DE

Les caractéristiques de la population active



Pour rappel, au sens de l'INSEE, un actif est une personne qui occupe ou recherche un emploi. Les chômeurs sont donc des actifs. On distingue donc parmi les actifs :

- Les actifs ayant un emploi.
- Les chômeurs.

En revanche, les inactifs sont des personnes qui ne sont ni actifs ayant un emploi, ni chômeurs. Ainsi, les inactifs comprennent les retraités, les élèves, étudiants et stagiaires non rémunérés, et les autres inactifs.

La catégorie « autres inactifs » comprend, au sens de l'INSEE, tous les inactifs qui ne sont ni retraités, ni étudiants. Ainsi, la catégorie couvre :

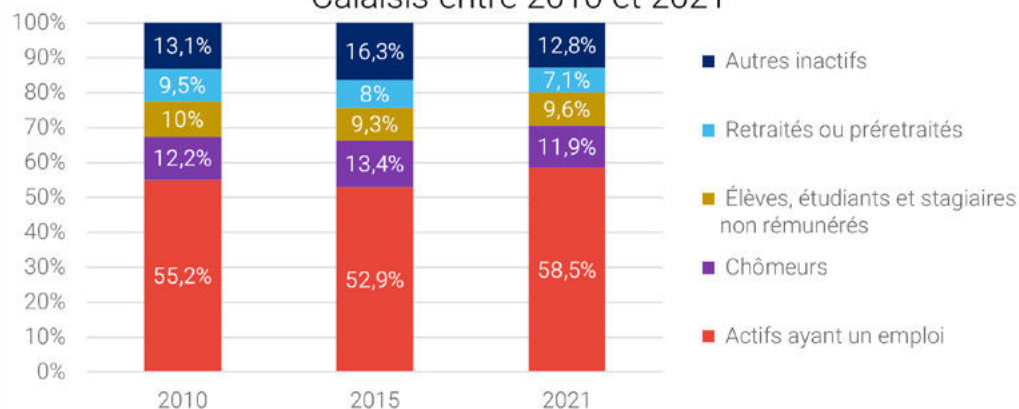
- Les personnes sans activité professionnelle et ne recherchant pas un emploi.
- Les hommes et femmes au foyer.
- Les personnes en incapacité de travailler.
- Les détenus.

En 2021, la population en âge de travailler du territoire (tranche d'âge 15-64 ans) représente 62,9% de la population totale. Le chiffre est plus élevé de 0,4 point que la moyenne régionale et 1,2 point de la moyenne départementale (62,5% et 61,7%). On a donc une réserve de population relativement importante en âge de travailler sur le territoire. Cette réserve est également légèrement plus élevée par rapport aux territoires voisins.

Ce constat reste à nuancer entre EPCI du territoire. Si seulement, 68% des 15-64 ans sont actifs en 2021 au sein de la CAGCTM, ils représentent presque 74% au sein de la CCRA et 76% pour la CCPO.

En outre, la part d'actifs ayant un emploi au sein du territoire (58,5%) est inférieure aux moyennes départementales et régionales (respectivement 60,8% et 61,5%). La ville centre de Calais s'inscrit d'ailleurs dans cette tendance, nettement en dessous des moyennes locales, avec 50,9% d'actifs ayant un emploi. De même, la CAGCTM se démarque par rapport à la CCPO et la CCRA, avec seulement 55% d'actifs disposant d'un emploi, contre respectivement 64 et 66% pour la CCPO et la CCRA.

Evolution de l'activité des 15-64 ans sur le Pays du Calaisis entre 2010 et 2021



Par conséquent, la population active du territoire est caractérisée par une part importante de chômeurs (11,9%), bien que celui-ci soit en recul entre 2015 et 2021 (baisse de 1,5 point de pourcentage). L'importante part de la catégorie « autres inactifs » est élevée (12,8% contre des proportions situées entre 9,9 et 12% sur les territoires de référence). Toutefois, cette catégorie est en baisse sur les derniers recensements de l'INSEE (diminution de 3,5 points entre 2015 et 2021, passant de 16,3% à 12,8%). Le taux de chômage varie entre territoire du Pays du Calaisis et s'avère particulièrement prononcé sur la CACGTM, avec un taux à 13,8%.

Une des principales problématiques pour le territoire, autre le chômage, réside dans sa capacité à conserver et à maintenir les élèves, étudiants et stagiaires non rémunérés, puisque la catégorie a subi une baisse de 0,3 point entre 2010 et 2021, pour s'élever à 9,6% en 2021).

Le type d'activités

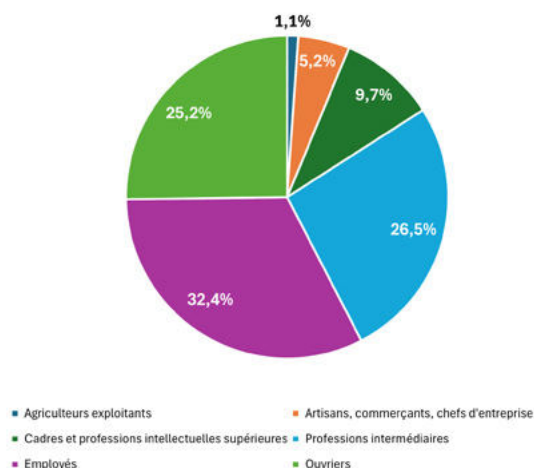
Le Pays du Calaisis recense 57 666 actifs ayant un emploi en 2021. Parmi ces actifs, 32,4% exercent leurs professions en tant qu'employé, catégorie socioprofessionnelle la plus représentée sur le territoire. On remarque également une part importante d'actifs exerçant en tant que professions intermédiaires (26,5%) et en tant qu'ouvriers (25,2%).

On peut noter que la part de chaque catégorie socioprofessionnelle reste assez stable depuis 2010, à l'exception des professions intermédiaires et des ouvriers. En effet, le nombre de professions intermédiaires est passé de 13 862 en 2010 à 15 258 en 2021, soit une hausse de 10% sur la période, tandis que le nombre d'ouvrier est passé de 15 725 en 2010 à 14 539 en 2021, soit une baisse de 7,54% sur la période, traduisant une poursuite de la désindustrialisation du territoire et un phénomène de tertiarisation du travail.

Actifs ayant un emploi en 2021 en %

Pays du Calaisis : 58,5%
SCoT de la Région Flandre Dunkerque : 61%
SCoT du Pays de Saint-Omer : 62,8%
SCoT du Boulonnais : 60,4%

Population active de 15 à 64 ans selon la catégorie socioprofessionnelle



Analyse du taux de chômage

Comparée à la moyenne régionale des Hauts-de-France et de ses territoires voisins, la situation socio-économique du territoire du Calaisis reste défavorable. Selon les données de l'INSEE, le taux de chômage et le taux de personnes vivant sous le seuil de pauvreté sont les plus élevés dans le Calaisis. Par ailleurs, le niveau d'études du territoire est inférieur à la moyenne régionale.

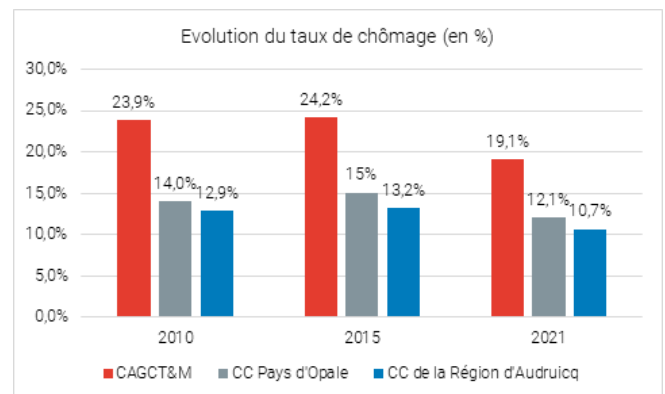
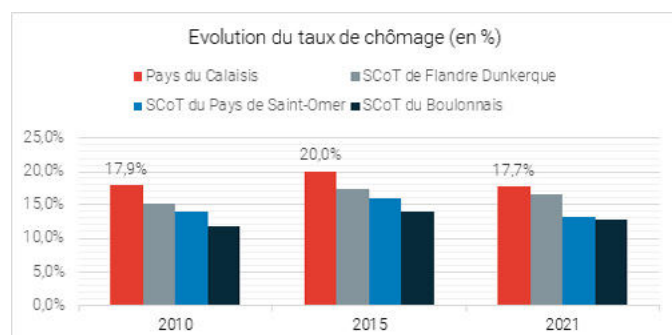
L'ensemble de ces indicateurs révèlent des défis importants en matière de développement économique et social dans le Pays du Calaisis. Pour rappel, le taux de chômage calcul le pourcentage de personnes faisant partie de la population active qui sont au chômage. Sont donc exclus les inactifs du calcul.

Un taux de chômage élevé au sein de la population active, mais en recul

Le taux de chômage au sens de l'INSEE, calculé sur la population active des 15/64 ans a progressé entre 2010 et 2015, puis s'est érodé entre 2015 et 2021. Il est passé de 17,9% en 2010 pour s'élever à 20% en 2015. En 2021, le taux de chômage a reculé pour revenir à un taux similaire à l'année 2010 (17,7% en 2021 soit 11965 chômeurs).

L'évolution reste toutefois à nuancer, car on retrouve la même tendance qui s'opère sur les territoires de référence.

Néanmoins, le taux demeure plus élevé sur le Pays du Calaisis (17,7% contre 16,4 % sur le territoire du SCoT de Flandre Dunkerque, 13,2% sur le territoire du SCoT du Pays de Saint-Omer et 12,7% sur le territoire du SCoT du Boulonnais).



On retrouve un taux de chômage particulièrement élevé à Calais : 23,8%. Le taux est en baisse progressive sur la ville-centre : il est passé de 28,1% à 23,8% entre 2010 et 2021.

Les taux s'élèvent entre 10 et 20% sur les communes littorales. À l'inverse, les communes rurales disposent d'un taux de chômage plutôt bas :

- 4,8% sur Bonningues-lès-Calais,
- 5,4% sur Saint-Tricat,
- 7% sur Offekerque,
- 6,8% sur Balinghem.

Sur les différentes intercommunalités qui composent le Pays du Calaisis, des disparités importantes apparaissent. Le taux de chômage est plus marqué sur l'EPCI principale (CAGCT&M) avec un taux de chômage s'élevant à 19,1% contre 10,7% pour la CCRA en 2021.

Taux de chômage en 2021

Pays du Calaisis : 17,7%

SCoT de la Région Flandre Dunkerque : 16,4%

SCoT du Pays de Saint-Omer : 13,2%

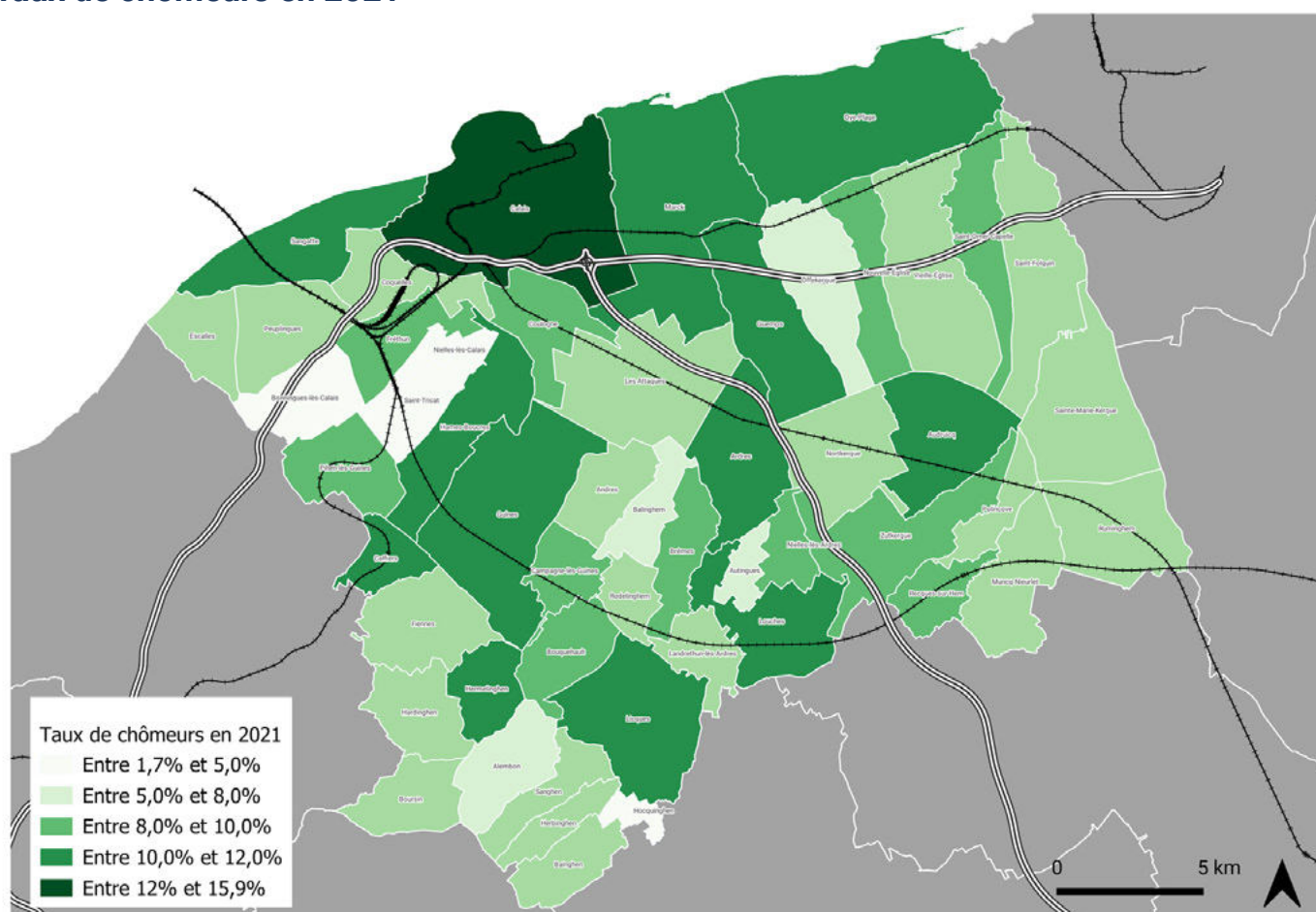
SCoT du Boulonnais : 12,7%

Si l'on analyse maintenant le nombre de chômeurs par rapport à la population totale des 15/64 ans intégrant les actifs et les inactifs, on constate que la tendance est également à l'amélioration puisque le taux est passé de 12% en 2010 à 13,2% en 2015 pour rebasculer à 11,9% en 2021. Cette même tendance s'observe sur la ville de Calais avec 15,9% en 2010, 17,2% en 2015 et 15,9% en 2021.

Les communes de Calais, Marck, Guînes et Sangatte concentrent les taux les plus élevés.

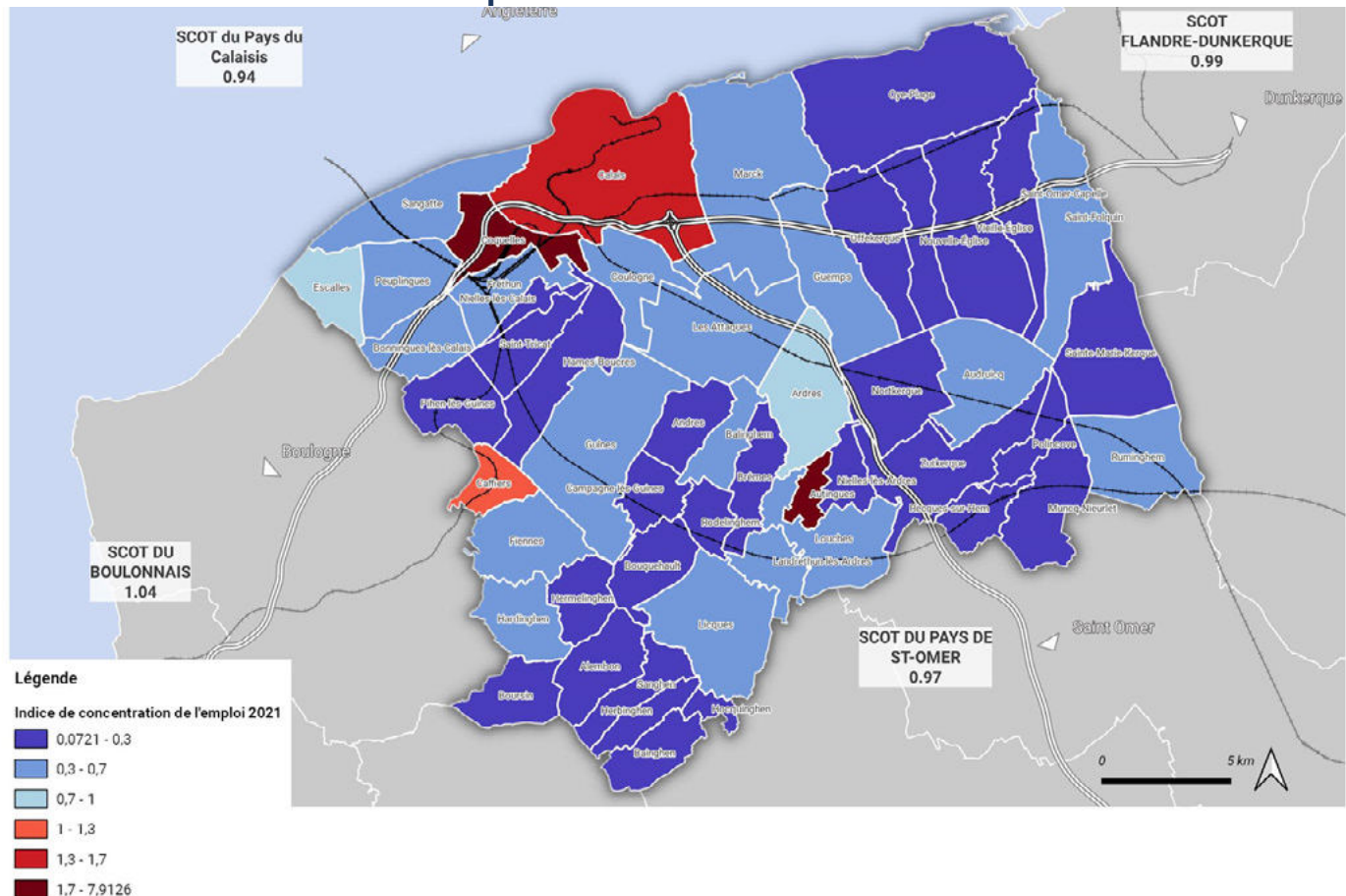
En 2021, le taux s'établit à l'échelle du Pays du Calais à 11,9% contre 8,5% à l'échelle du SCoT de Flandres Dunkerque et de 11,4% sur le Boulonnais et 9,6% sur l'audomarois.

Taux de chômeurs en 2021



4.1.2 Un nombre d'emplois insuffisant par rapport à la population active ayant un emploi

Indice de concentration de l'emploi



L'indice de concentration de l'emploi est un indicateur permettant de mesurer le rapport entre le nombre d'emplois total proposés sur un territoire donné et le nombre d'actifs occupés (actifs ayant un emploi) qui y résident. Si le nombre est supérieur à 1, alors le nombre d'emplois proposés localement est plus important que le nombre d'actifs ayant un emploi qui y résident.

En 2021, l'indicateur de concentration d'emploi est de 0,94, démontrant que le nombre d'emplois sur le territoire est insuffisant par rapport aux actifs ayant un emploi qui y réside. Par rapport aux territoires de références (SCoT de Flandre-Dunkerque, du Pays de Saint-Omer et du Boulonnais), le Pays du Calais présente l'indice de concentration d'emplois le plus faible. A ce jour, seul le territoire du SCoT du Boulonnais présente un indice de concentration d'emplois supérieur à 1, synonyme d'un nombre d'emplois su-

périeur à sa population active ayant un emploi résidant sur le territoire. Dans une perspective proche, le territoire du SCoT du Dunkerquois aura également un indice de concentration de l'emploi supérieur à 1, par le déploiement du projet Dunkerque 2030.

Cet indice varie entre EPCI. L'indice de concentration de l'emploi est en effet faible sur la CCPO (49%) et la CCRA (31,6%), contrairement à la CAGCTM (122,9%). Ce constat s'explique logiquement par l'importance du pôle structurant qu'est Calais sur le territoire du SCoT.

A l'échelle du Pays du Calais, 4 communes ont un indice de concentration d'emplois supérieur à 1 :

- La ville centre de Calais, concentrant une part importante d'emplois administratifs et tertiaires,

- La commune de Coquelles, concentrant une zone commerciale importante (Parc Europe) et accueillant les infrastructures du tunnel sous la Manche,
- La commune de Caffiers, accueillant la société SCORA SA (société de production chimique). En 2021, la commune de Caffiers propose 241 emplois pour 222 actifs résidants dans la commune.
- La commune d'Autingues, proposant 216 emplois pour 107 actifs résidants dans la commune (deux zones d'activités : Z.A des Moulins et Z.A du Plat d'Or).

Le tissu économique du Pays du Calais est en progression entre 2015 et 2021, avec la création de 615 emplois créés sur le territoire. Sur la même période, le nombre d'actifs ayant un emploi est en progression (hausse de 2,83%) et le taux d'activités parmi les

Indicateur sur l'emploi	2015	2021
Nombre d'emplois dans la zone	50 615	51 230
Actifs ayant un emploi résidant dans la zone	54 936	56 492
Indicateur de concentration d'emploi	92,1	90,7
Taux d'activités parmi les 15 ans ou plus en %	54,4	55,1

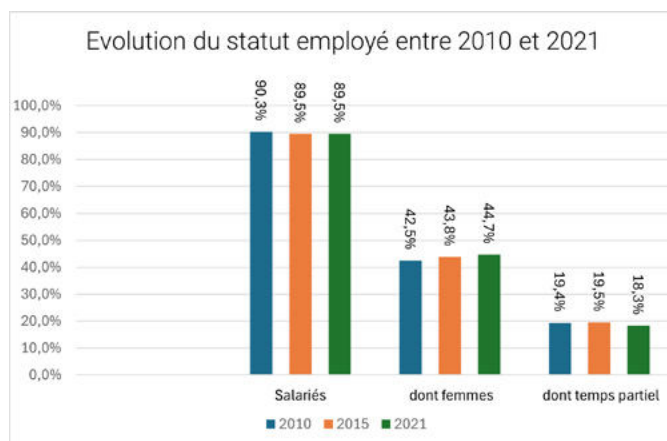
15 ans ou plus passe de 54,4% à 55,1%.

Cette dynamique est comparable par rapport aux territoires voisins du Calais. Entre 2015 et 2021, la CUD a créé 710 emplois, la CAB en a créé 1138 et la CAPSO 917. Parallèlement, le taux d'activités parmi les 15 ans ou plus évolue également positivement. (55,4% pour la CAPSO, 53,8% pour la CUD et 53,1% pour la CAB)

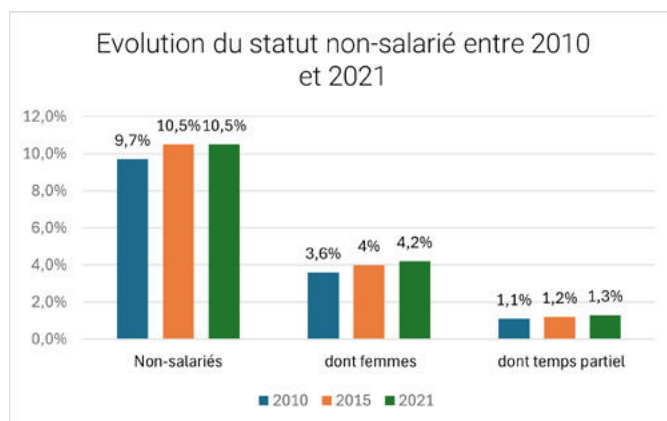
Toutefois, cette progression sur le Calais est à nuancer avec le taux de concentration d'emplois qui passe de 92,1 en 2015 à 90,7 en 2021. Ce constat démontre que le territoire ne parvient pas à créer suffisamment d'emplois par rapport à sa population active ayant un emploi. A ce titre, près d'1 actif sur 10 ayant un emploi travaille en dehors du territoire du Pays du Calais. En effet, à l'échelle des intercommunalités voisines, tous disposent d'un indice de concentration de l'emploi supérieur à 100 et seulement la CAPSO voit cet indice progressivement diminuer.

4.1.3 Une structure de l'emploi caractérisé par le salariat et une tendance à l'amélioration de la stabilité des emplois

Les données de l'emploi selon le statut professionnel démontrent une certaine stabilité entre 2015 et 2021. La part de salariés et non-salariés reste stable (respectivement 89,5% et 10,5%). On note cependant une augmentation de 2,2 points de pourcentage des salariées femmes, ainsi qu'une diminution de la part des actifs en temps partiel (baisse de 1,1 point de pourcentage). L'augmentation des femmes salariées et la diminution du temps partiel suggèrent une tendance vers des emplois plus stables à temps plein, ainsi qu'une progression vers une parité hommes-femmes dans les métiers salariés.



En 2021, 44,3% des salariés de la CAGCTM sont des femmes, contre 46,1% des salariés pour la CCRA et 47,1% des salariés pour la CCPO. Cependant, à noter que la part de salariés en temps partiel est plus importante la CCRA et la CCPO intercommunalités, de l'ordre de 24-25% en 2021 environ.



4.1.4 Une évolution de la structure socio-professionnelle

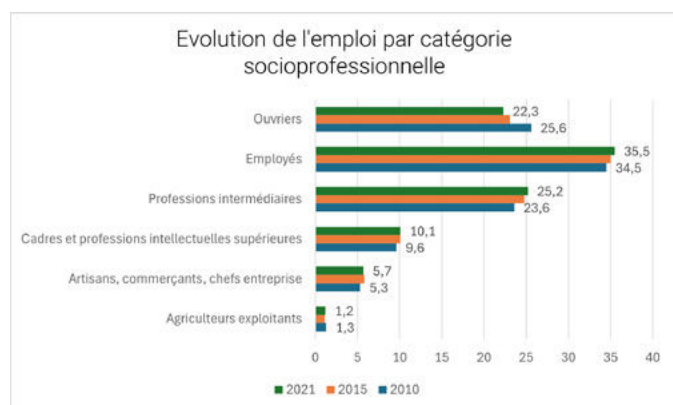
Le Pays du Calaisis connaît une évolution de sa structure socioprofessionnelle entre 2010 et 2021. En effet, si les catégories des cadres, des agriculteurs exploitants et des artisans restent stables entre la période donnée, la part d'ouvriers tend à baisser : les emplois ouvriers représentaient 25,6% des emplois en 2010 contre 22,3% en 2021. Les emplois d'employés et de professions intermédiaires ont fortement augmentés (augmentation de 1,6 point de pourcentage entre 2010 et 2021 pour les professions intermédiaires et 1,1 point de pourcentage pour la catégorie employé).

Cette évolution socioprofessionnelle peut témoigner de changements structurels dans l'économie du territoire opérés durant la dernière décennie, à savoir le recul des structures industrielles traditionnelles (textile, industrie portuaire, chimie).

Les équilibres emplois / actifs varient nettement selon les catégories socio-professionnelles. Ainsi, les catégories ouvriers et intermédiaires montrent des déficits d'emplois par rapport au nombre d'actifs alors que les autres catégories sont à l'équilibre ou presque.

Actifs et emploi par catégories socio-professionnelles	Agriculteurs	Chefs d'entreprises, artisans, commerçants	Cadres supérieurs, professions libérales	Cadres intermédiaires, enseignants, contremaîtres...	Employés	Ouvriers
Nb d'actifs	657	3196	5777	16428	22765	17935
Nb d'actifs occupés	642	2974	5575	15258	18679	14539
Taux d'occupation	98%	93%	97%	93%	82%	81%
Nb d'emplois	633	3018	5326	13318	18732	11762
Ratio emplois / actifs occupés	0,99	1,01	0,96	0,87	1,00	0,81

Recensement des actifs par CSP. Source : PIVADIS



Au-delà du constat, les dynamiques montrent des tendances différenciées entre 2010-2015 et 2015-2020 :

- Après une baisse des actifs sur les catégories sociales les moins aisées entre 2010 et 2015, l'accueil de ces catégories d'actifs a rebondi entre 2015 et 2021,
- Parallèlement, le nombre d'emplois s'est fortement affaibli sur la première période, tout particulièrement chez les employés-ouvriers, alors que la période 2015-2021 montre une forte création nette d'emplois intermédiaires et employés, mais une petite perte supplémentaire des emplois de catégorie ouvriers.

Ces évolutions expliquent un constat très différencié, avec un net déficit d'emplois de catégorie ouvriers, alors que le ratio s'était légèrement amélioré de 2010 à 2015.

	Agriculteurs	Chefs d'entreprises, artisans, commerçants	Cadres supérieurs, professions libérales	Cadres intermédiaires, enseignants, contremaîtres...	Employés	Ouvriers
Actifs de 15 à 64 ans						
Evolution 2010-2015	-141	166	275	271	-499	-1699
Evolution 2015-2021	86	40	300	1125	936	512
Actifs occupés de 15 à 64 ans						
Evolution 2010-2015	-147	98	332	459	-41	-1242
Evolution 2015-2021	101	26	312	994	261	-1205
Emplois						
Evolution 2010-2015	-129	123	33	180	-443	-1861
Evolution 2015-2021	46	60	170	610	818	-68
Ratio emplois / actifs occupés						
2010	1,06	1,01	0,98	0,90	1,01	0,84
2015	1,03	1,02	1,02	0,90	1,01	0,87
2020	0,99	1,01	0,96	0,87	1,00	0,81

Evolution des actifs et emplois disponibles par CSP.
 Source : PIVADIS

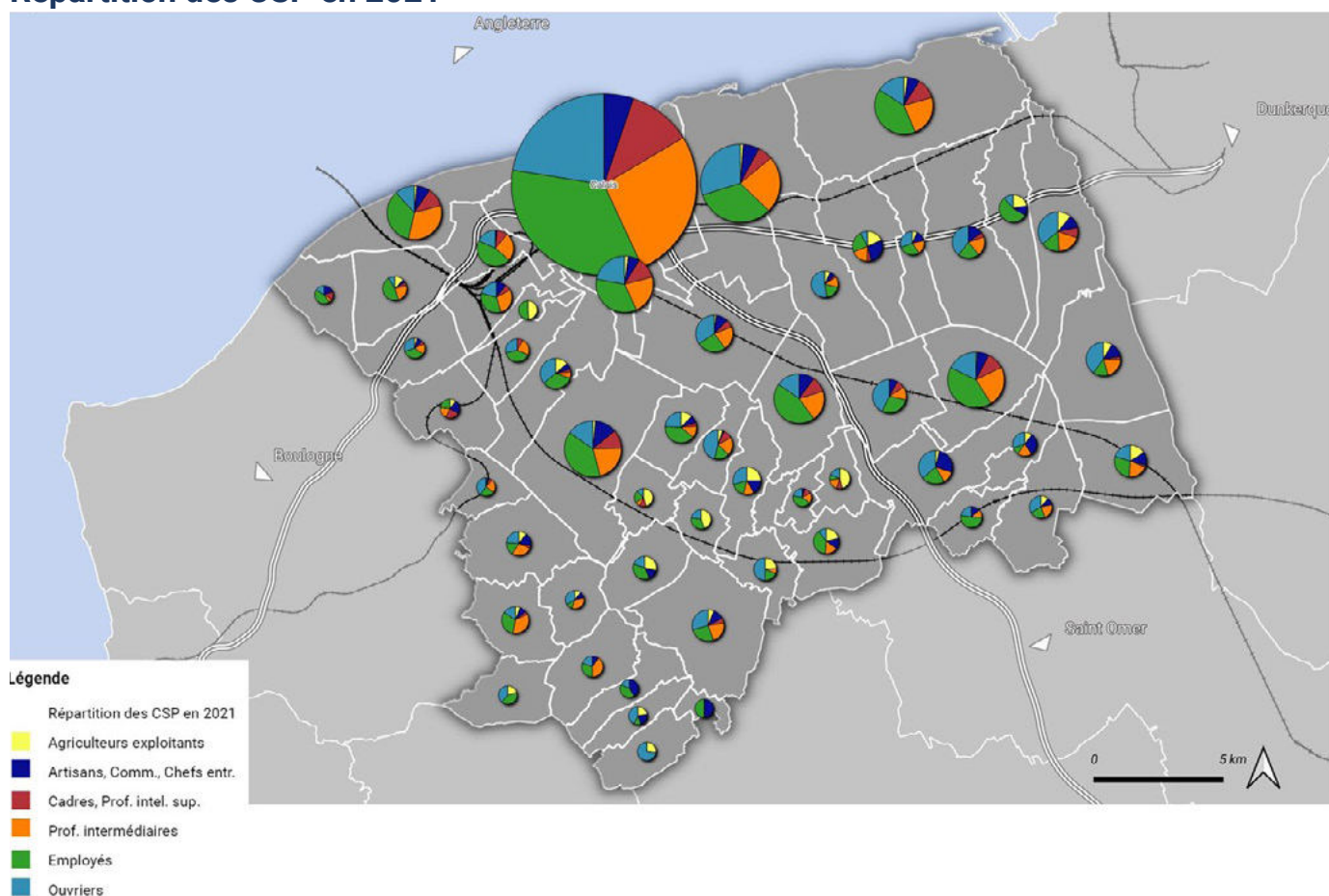
4.1.5 Une répartition socio-professionnelle contrastée

La répartition socioprofessionnelle sur le Pays du Calaisis est contrastée. Les catégories des cadres, professions intellectuelles supérieures et des professions intermédiaires se situent principalement dans la ville centre de Calais et les pôles relais (Marck, Sangatte, Oye-Plage, Guînes, Ardres et Audruicq). La catégorie des agriculteurs exploitants se concentre majoritairement sur la frange ouest du territoire, en particulier dans les communes rurales de la CCPO. Les ouvriers, professions intermédiaires et employés se répartissent de manière relativement homogène sur toutes les communes du territoire. (voir cartographie page suivante).

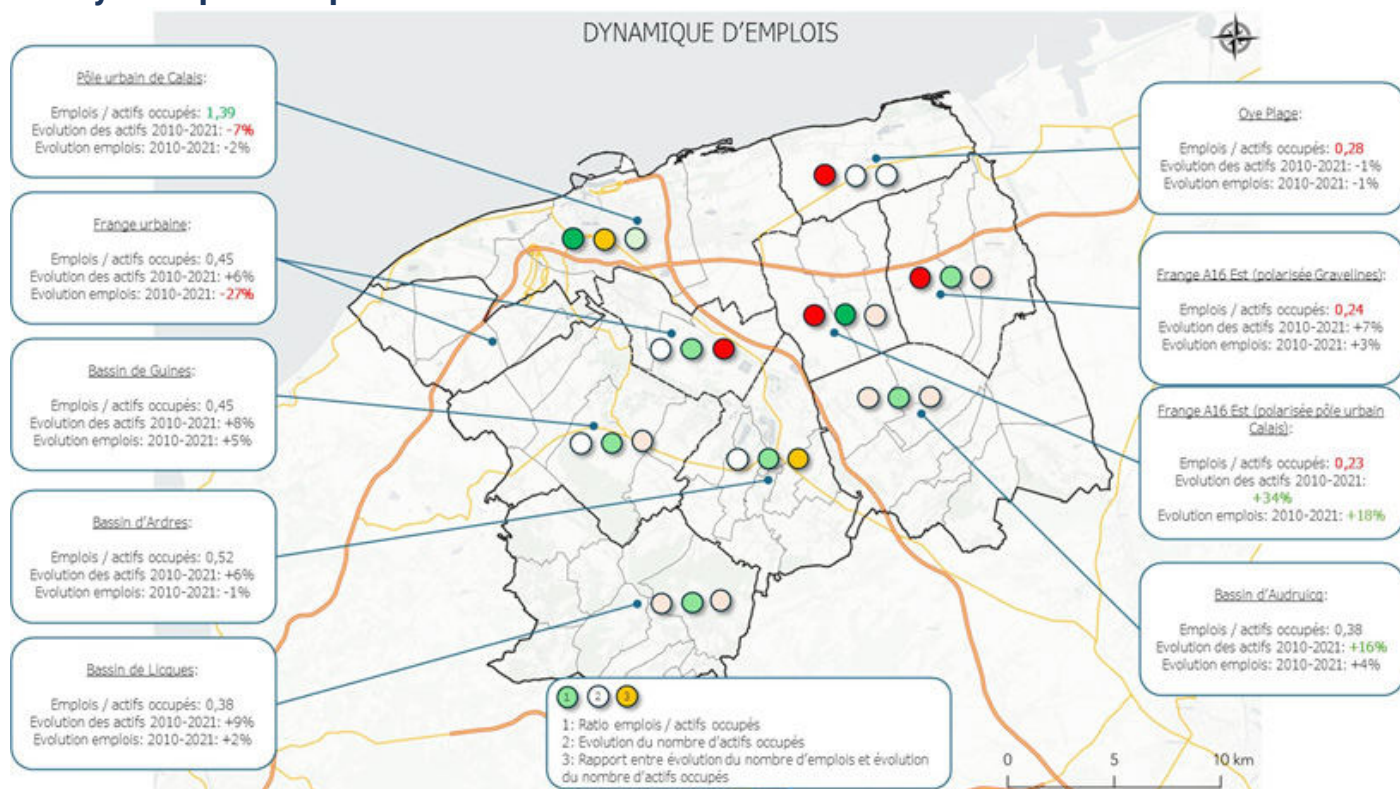
En outre, l'observation des données communales fait émerger des secteurs géographiques différenciés. En particulier, on note :

- Une concentration classique de l'emploi sur le « pôle urbain » de Calais, avec un ratio emplois / actifs occupés de 1,39, seul ratio au-delà de l'équilibre à l'échelle du territoire, mais avec une dynamique contrastée : une légère perte d'emplois (-2%) sur la longue période (2010-2021) mais une baisse plus rapide des actifs (-7%) sur la même période.
- Une frange urbaine au Sud de Calais qui connaît une évolution plus marquée, avec une croissance des actifs, mais un fort repli du nombre d'emplois, seule secteur du territoire à connaître un repli significatif du nombre d'emplois.
- Une situation très différenciée en terme d'équilibre emplois / actifs au Nord-Est du territoire, avec un nombre d'emplois très limité par rapport aux nombre d'actifs résidents (Oye Plage et les franges de l'A16).

Répartition des CSP en 2021



Les dynamique d'emplois en 2021.



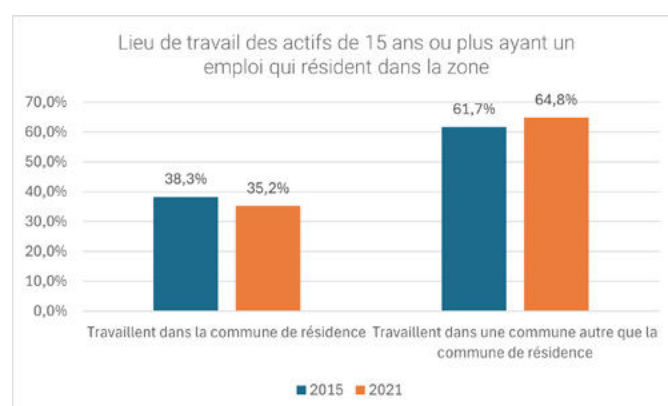
Source : PIVADIS

4.1.6 Un accroissement de la mobilité professionnelle

Entre 2015 et 2021, la proportion des actifs de 15 ans et plus résidant dans la même commune que leur lieu d'emploi est passé de 38,3% à 35,2%, soit une baisse de 3,1 points. Cette tendance indique une augmentation de la mobilité professionnelle, avec davantage de personnes travaillant dans une autre commune que leur commune de résidence. Ce phénomène est particulièrement marqué pour la CCRA et la CCPO. En effet, en 2021, 86,6% des actifs de la CCRA et 83% des actifs de la CCPO travaillent dans une commune autre que leur commune de résidence. Pour la CAGCTM, cette part est rapportée à 52%.

Cette situation traduit un phénomène de concentration de l'emploi autour des polarités constituées et des grandes agglomérations qui tendent à s'accroître.

Cette situation induit également la question des mobilités pendulaires et de l'amélioration des possibilités de mobilités au quotidien (route, transports en commun, modes actifs...).



4.1.7 Une nouvelle dynamique de l'emploi salarié privé après la crise sanitaire de 2020

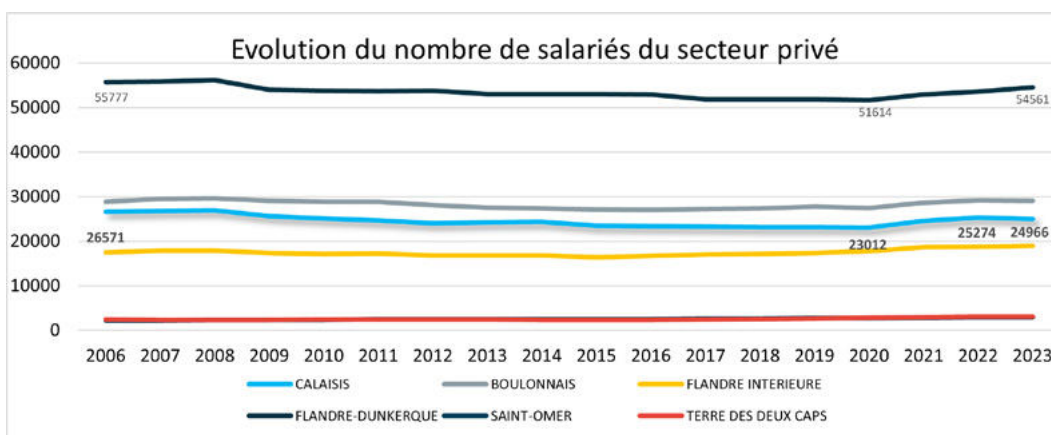
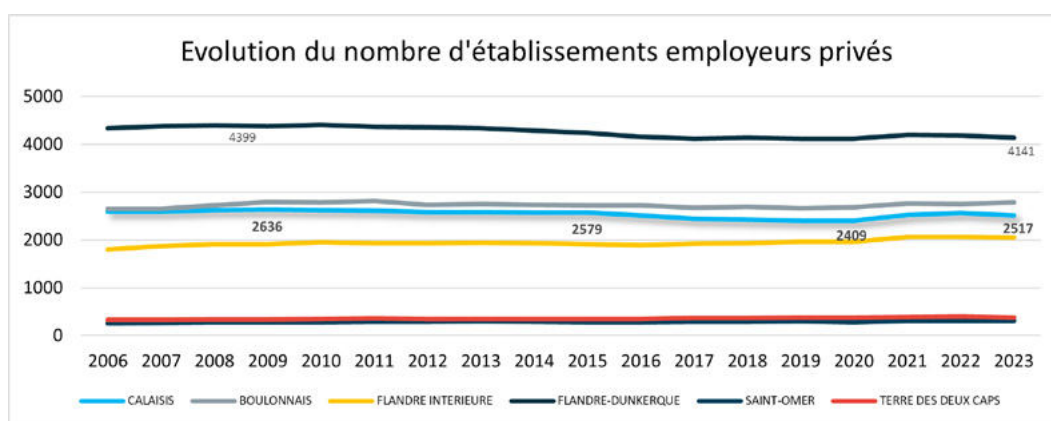
Après une baisse lente mais continue de 2008 à 2020, la dynamique en nombre d'établissements employeurs privés et en nombre de salariés privés est repartie à la hausse, de manière non négligeable : +100 ETS de 2020 à 2023 et + 1.900 emplois salariés pratiquement.

Cette tendance est similaire à celle constatée sur le SCoT Flandre Dunkerque ou le Boulonnais, et même plus forte en croissance : +8,5% d'emplois salariés privés sur le Calaisis de 2020 à 2023, contre +5,8% sur le Boulonnais et 5,7% pour Flandre Dunkerque. Seul la Terre des Deux Caps présente une croissance proportionnellement plus élevée, mais pour des volumes bien moindres.

Les évolutions les plus récentes pondèrent néanmoins la relance constatée depuis 2021, avec un petit repli en 2023, et une fermeture en 2024 entraînant la suppression de 110 emplois (Usine Synthexim).

A l'avenir, la dynamique engagée sur le Dunkerquois, avec des objectifs pouvant aller jusqu'à 34.000 nouveaux emplois à l'horizon 2040, avec des sites proches du territoire du SCoT, influera forcément sur la dynamique au sein du territoire du SCoT:

- Directement, par extension de la dynamique de développement d'entreprises notamment de services ou sous-traitance,
- Indirectement, avec des besoins de logements et de nouveaux habitants renforçant les potentiels pour l'économie locale.



Source : URSSAF 2023

4.1.8 Une répartition de l'emploi salarié privé qui se différencie des territoires environnants

On constate en particulier:

Un poids important du secteur santé social (emplois privés), en croissance continue sur la longue durée

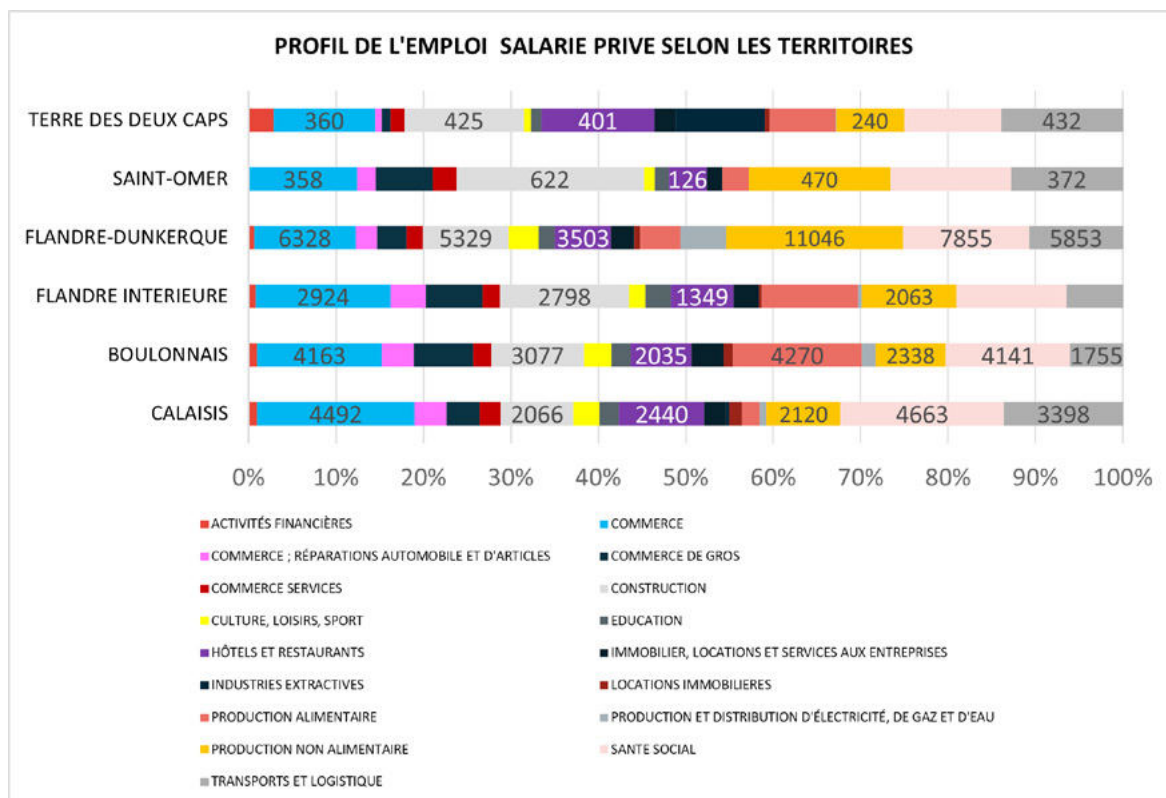
Un poids supérieur aux territoires environnant sur le commerce, lié à l'interaction historique avec l'Angleterre, néanmoins aujourd'hui moins marquée pour la vente d'alcools et de vins.

- Un poids moindre de l'emploi industriel / productif.
- Un poids emplois significatif du transport et de la logistique.
- Hôtellerie-restauration et construction sont des forts pourvoyeurs d'emplois.

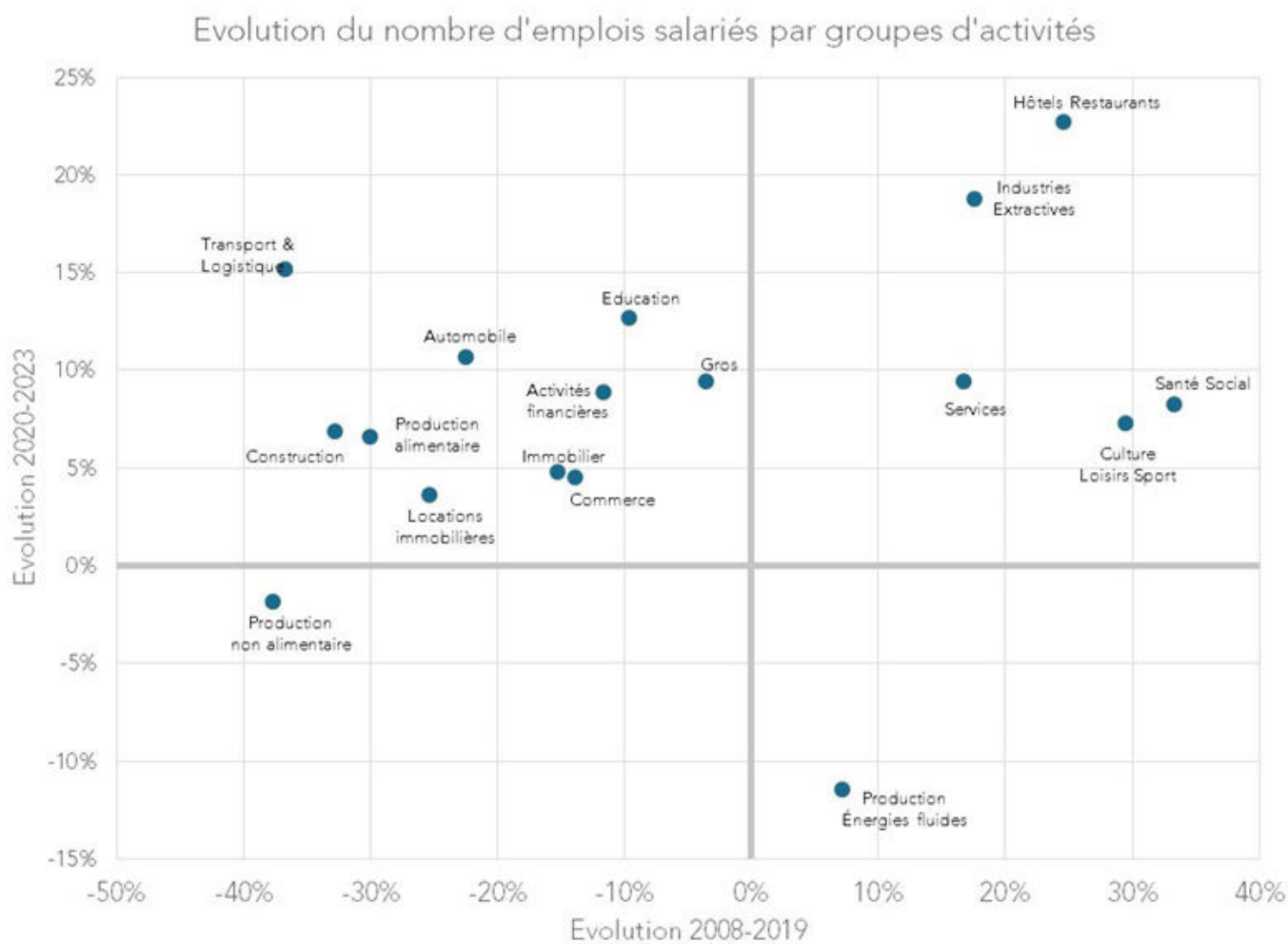
L'évolution de l'emploi salarié privé sur le territoire du Pays du Calais est également à différencier selon

les groupes d'activités et les périodes, en particulier de 2008 (crise financière) à 2019 (avant crise Covid), puis de 2020 à 2023 :

- La période 2008-2019, essentiellement baissière pour la plupart des univers économique, à quelques exceptions près,
- La période récente 2020-2023, avec une relance de l'emploi salarié privé sur la plupart des activités, à l'exception de la production non alimentaire et d'énergies & fluides.



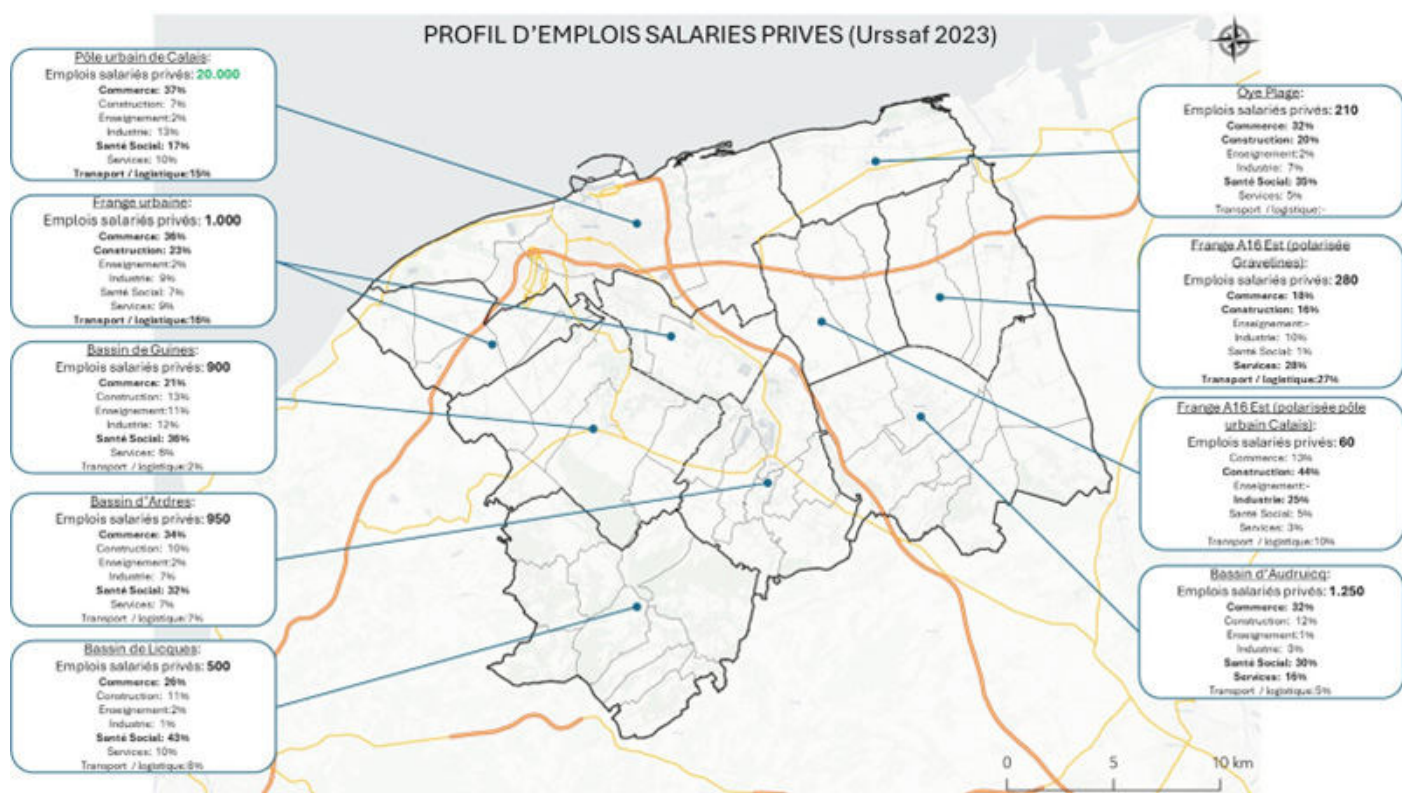
Source : URSSAF 2023



Source : URSSAF 2023

Au sein même du territoire, on note des spécificités dans la composition de l'emploi salarié privé selon les secteurs géographiques avec :

- Un rôle presque systématiquement très important du commerce,
- Un rôle très important du secteur santé social dans tous les secteurs géographiques comprenant un bourg-centre,
- La concentration de l'emploi lié au transport et la logistique sur le pôle urbain et sa frange,
- Un poids généralement limité de l'industrie



Source : URSSAF 2023

4.2 La dynamique constructive du Calaisis

4.2.1 Une dynamique constructive assez régulière, avec des pics liés aux projets logistiques

Dans les 15 dernières années, 47.000 m² de surfaces d'activités ont été autorisées en moyenne par an, avec 2 pics liés à des projets logistiques en 2012 et 2019. De 2012 à 2022, près de 685.000 m² de surfaces de locaux d'activités ont été autorisées au total, soit un volume proportionnellement important par rapport au territoire.

Les entrepôts représentent, sur la période 2012-2022, 261.500 m² autorisés, soit 38% du total; 51% si l'on exclue les bâtiments agricoles, 2nd volume le plus important avec 171.000 m² au total sur la période.

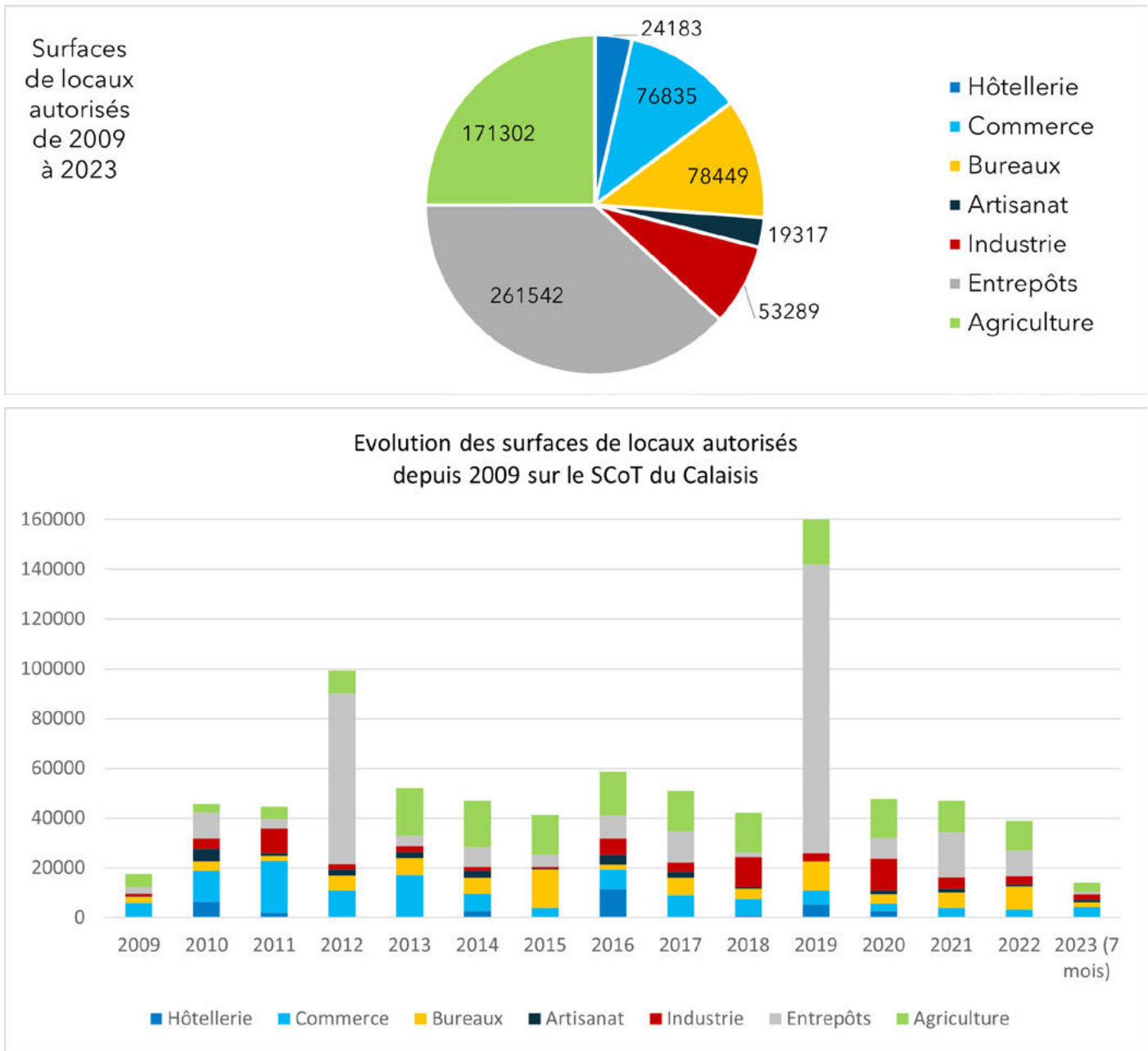
Envoyé en préfecture le 24/12/2025

Reçu en préfecture le 26/12/2025

Publié le

S²LO

ID : 062-256203001-20251212-DEL2025_021-DE



Source :SITADEL2

4.2.2 Une dynamique constructive fortement centrée à Calais et son environnement direct

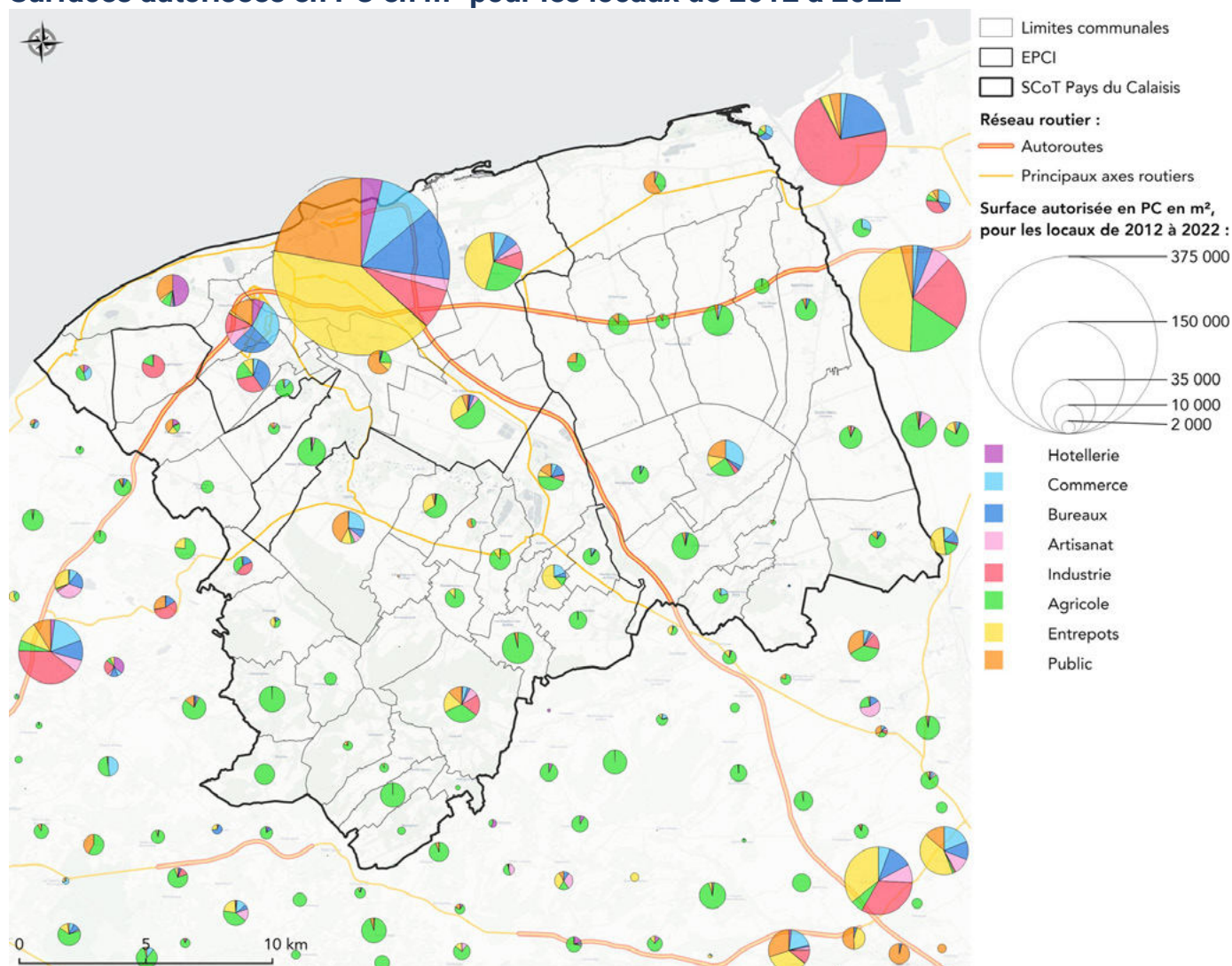
L'essentiel des surfaces se concentre sur la ville de Calais, avec des compléments en particulier à Marck et Coquelles.

Pour la logistique, 151.000 m² ont été autorisés sur Calais et 17.400 m² sur Marck, qui sont les 2 principaux lieux d'accueil. Dans l'environnement du territoire du SCoT, on trouve une concentration des dynamiques en la matière sur Loon Plage (122.000 m² autorisés sur la période) et sur Bourbourg (62.000 m²).

Sur le secteur de Saint Omer au Sud, 61.000 m² ont été autorisés sur Arques et plus au Sud, 55.500 m² sur Saint-Augustin.

Sur le Boulonnais, les volumes développés sont beaucoup moins importants.

Surfaces autorisées en PC en m² pour les locaux de 2012 à 2022



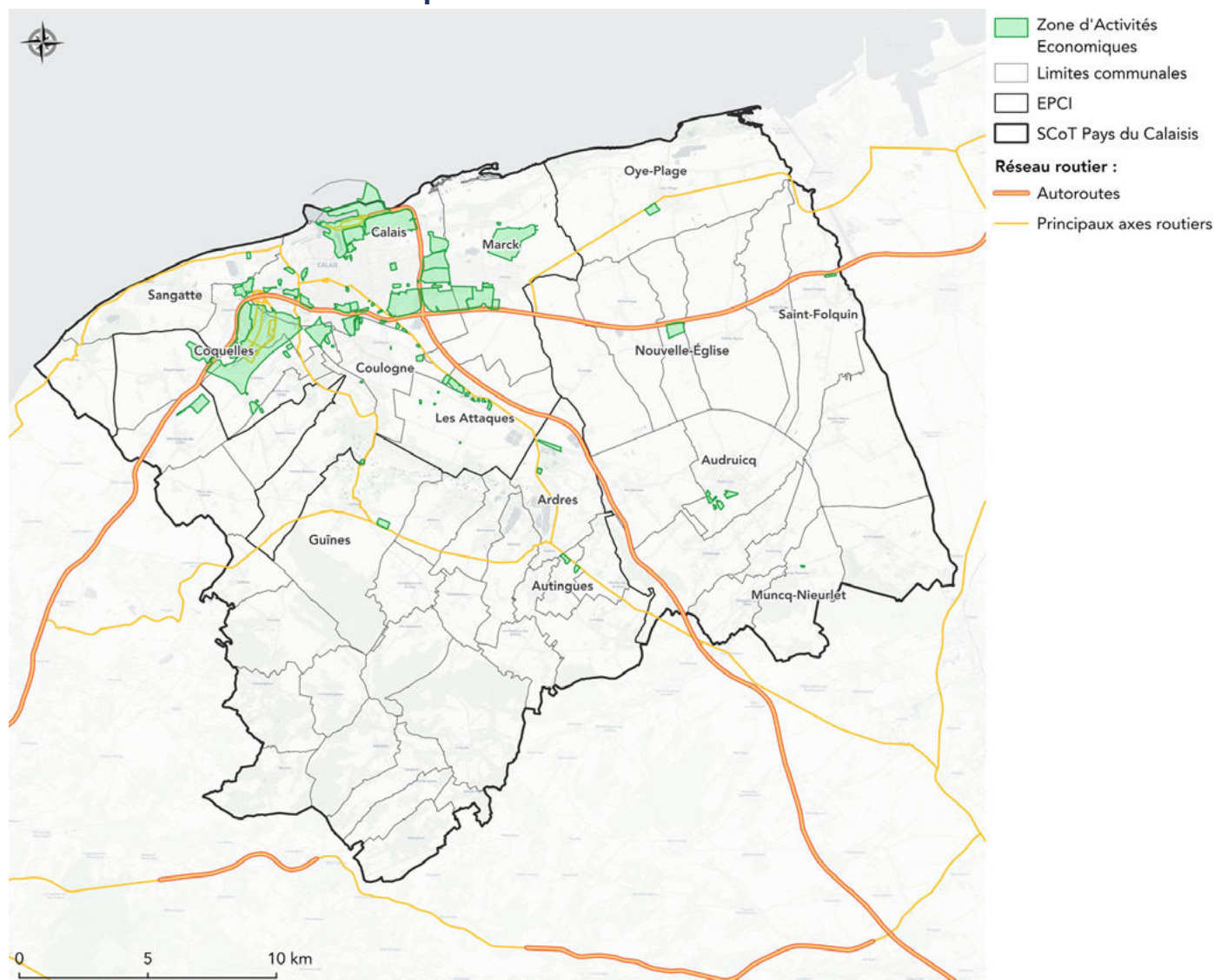
Source :SITADEL2

4.2.3 Une forte densité de fonciers économiques au coeur du pôle urbain, et des zones de proximité qui se positionnent sur les principales communes périurbaines

Au sein du territoire du SCoT, la GACTM présente la caractéristique historique, avec son port et plus largement les échanges avec l'Angleterre, de vastes fonciers à vocation économiques en lien direct avec le tissu urbain dense, offrant des capacités d'accueil importantes.

Dans un contexte de forte mutation du commerce, allégeant la forte pression foncière que ce domaine d'activités exerçait par le passé, ces volumes permettent d'envisager un développement économique plus diversifié à l'avenir, y compris à moyen/long terme par la reconversion de certains sites commerciaux qui deviendraient obsolètes.

Les zones d'activités économique du Calaisis



4.2.4 Une décorrélation entre ouverture de nouveaux fonciers économiques et évolution de l'emploi salarié

Sur le territoire du SCoT, le poids du foncier économique est proportionnellement moyen dans la consommation foncière passée, et en comparaison avec des territoires limitrophes:

- 22% en moyenne sur le Calaisis (140 ha de 2011 à 2022)

Pour 583 emplois salariés supplémentaires sur la période

- 28% sur le SCoT Terre des Deux Caps (33 ha)

Pour 648 emplois salariés supplémentaires

- 20% sur le SCoT du Boulonnais (56 ha)

Pour 338 emplois salariés supplémentaires

- 19% sur le Scot de Flandre Intérieure (91 ha)

Pour 1.458 emplois salariés supplémentaires

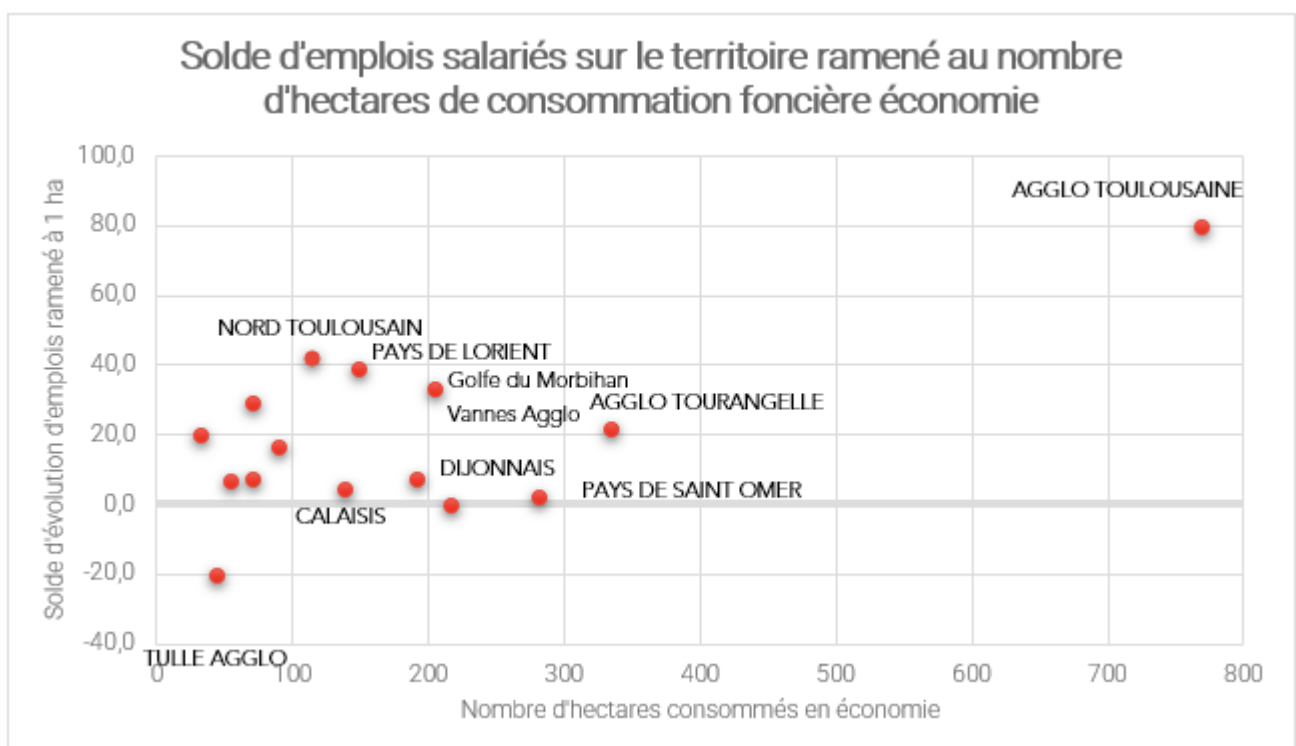
- 28% sur le SCoT du Pays de Saint-Omer (282 ha)

Pour 434 emplois salariés supplémentaires

- 32% sur le SCoT Flandre Dunkerque (217 ha)

Pour une perte de 176 emplois sur la période

Tant sur le territoire et son environnement, que plus largement en France, on note une décorrélation entre l'évolution du nombre d'emplois salariés sur un territoire et la quantité de foncier économique consommés.



Note de lecture : les hectares de consommation foncière sont ramenés en ordonnée et la quantité d'emploi salariés en abscisse

4.3 Les grandes caractéristiques du secteur agricole au sein du pays du Calaisis

4.3.1 Un territoire à forte identité agricole

Envoyé en préfecture le 24/12/2025

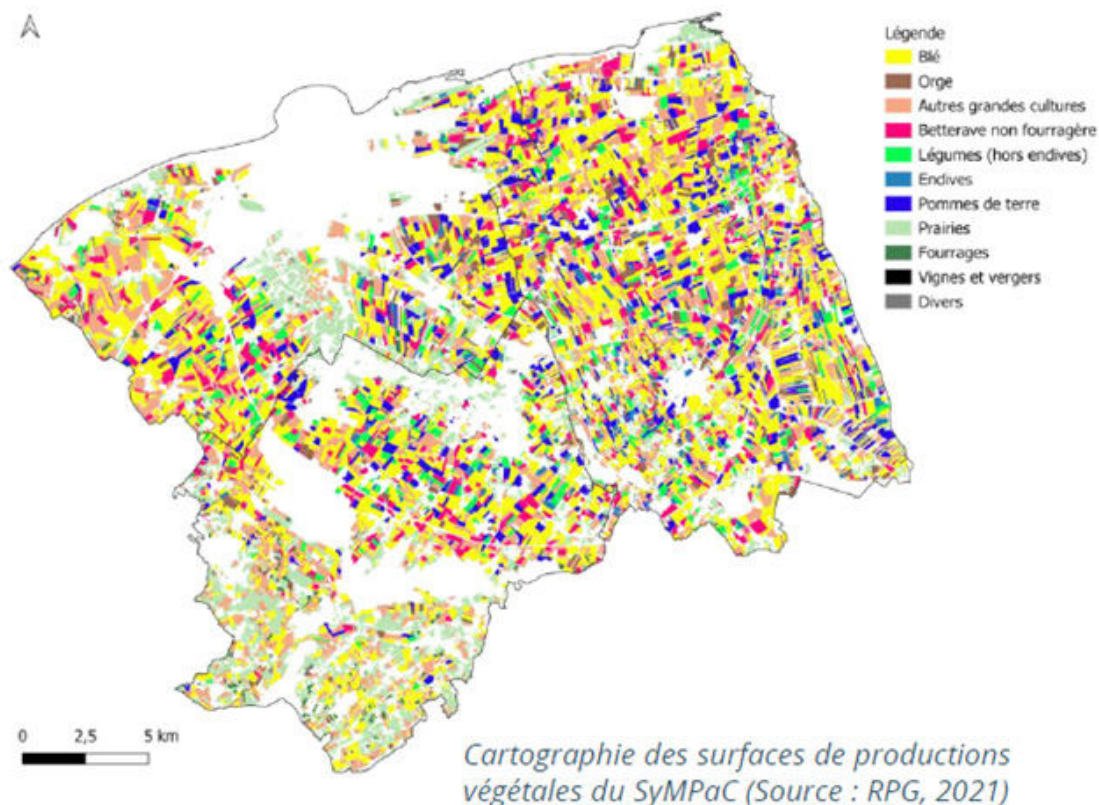
Reçu en préfecture le 26/12/2025

Publié le

ID : 062-256203001-20251212-DEL2025_021-DE



Registre parcellaire agricole du SyMPaC en 2021

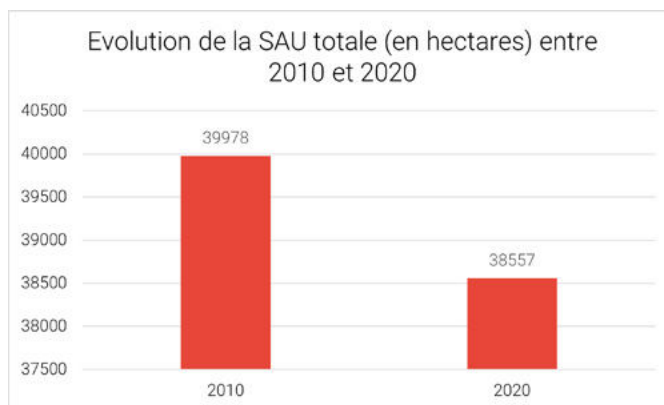


Source : Soliance Alimentaire

Une diminution des SAU s'inscrivant dans une tendance générale

La surface agricole utile (SAU) est un concept statistique destiné à évaluer le territoire consacré à la production agricole. La SAU est composée de terres arables (grande culture, cultures maraîchères, prairies artificielles...), de surfaces toujours en herbe (prairies permanentes, alpages), de cultures pérennes (vignes, vergers...). Elle n'inclut pas les bois et forêts mais comprend les surfaces en jachère.

Entre 2010 et 2020, la SAU totale du Pays du Calaisis est passée de 39 978 ha à 38 557 ha, soit une baisse de 3,6%. Ce phénomène s'inscrit de manière plus prononcée que la tendance actuelle de réduction des SAU (baisse de 0,8% des SAU en France entre 2010 et 2020). Ce constat diffère cependant en fonction des intercommunalités du territoire. En effet, la CCPO n'a perdu que 76 ha entre 2010 et 2020, soit une diminution de -0,6%. A l'inverse, la CAGCTM et la CCRA ont perdu respectivement 4,7% et 5% d'hectares de SAU durant la même période.



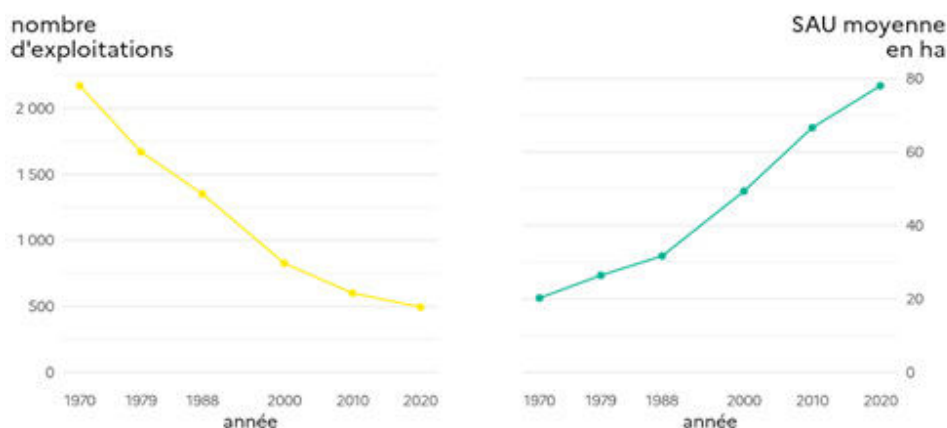
Source : DRAAF Hauts-de-France

Un phénomène global de concentration des terres

En 50 ans, le nombre d'exploitants agricoles sur le territoire a chuté de plus de 75% (494 exploitations en 2020 contre 2170 en 1970). Dans le même temps, la SAU moyenne par exploitation est passée de 20 hectares à 78 hectares, soit une augmentation de plus de 290%.

Cette tendance, constatée à partir de la seconde moitié du XX^e siècle, est liée à la modernisation et à la professionnalisation de l'agriculture, qui ont entraîné la disparition progressive des petites structures, au profit de grandes exploitations agricoles possédant une surface agricole beaucoup plus conséquente.

Évolution du nombre d'exploitations et de la SAU moyenne
SCOT Pays du Calaisais



4.3.2 Une évolution des structures agricoles

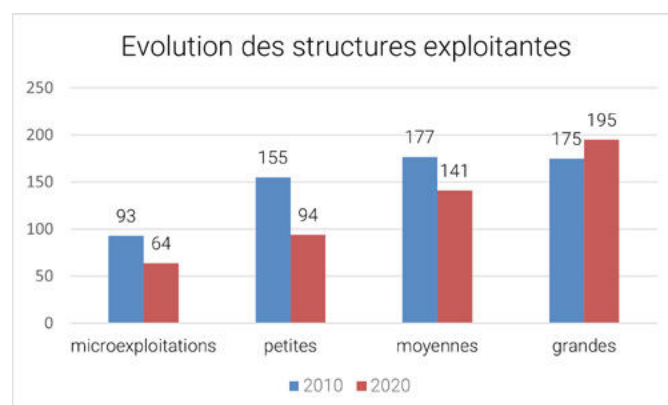
Entre 2010 et 2020, le nombre d'exploitations agricoles est passé de 600 à 494 exploitations, soit une baisse de 17,7%.

Une tendance vers de grandes structures d'exploitations

La baisse globale du nombre d'exploitants agricoles s'accompagne d'un changement structurel des exploitations agricoles. Le nombre de micro-exploitations ainsi que des petites et moyennes exploitations tend à baisser, à contrario des grandes exploitations (20 nouvelles structures de grandes exploitations ont été créés entre 2010 et 2020).

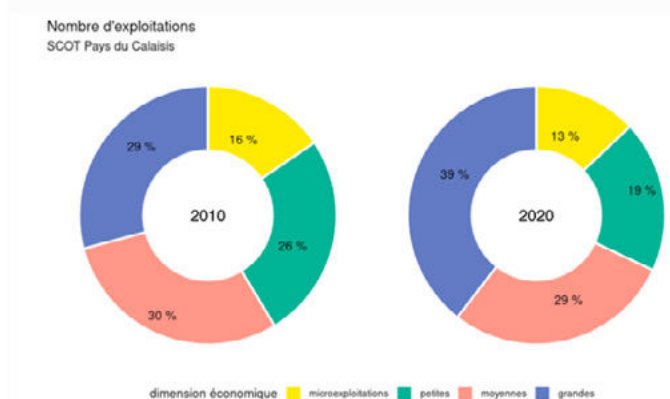
Cette évolution indique une tendance vers une consolidation et une augmentation de la taille des exploitations, favorisant ainsi les grandes structures au détriment des plus petites.

A noter toutefois que seule la CAGCTM est concernée par une stagnation de ses grandes exploitations (48 grandes exploitations en 2020, contre 49 en 2019), mais en raison de la diminution générale du nombre d'exploitations, sa part de grande exploitation à augmenter.



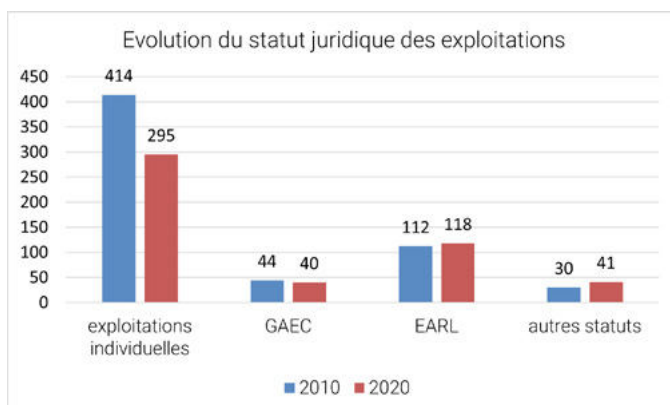
Source : DRAAF Hauts-de-France

Répartition des caractéristiques générales par dimension économique



Source : DRAAF Hauts-de-France

Un recul des exploitations individuelles



Entre 2010 et 2020, le nombre d'exploitations individuelles connaît une baisse significative. Le nombre de GAEC et d'EARL restent relativement stable, et le nombre « d'autres statuts » tend à légèrement augmenter.

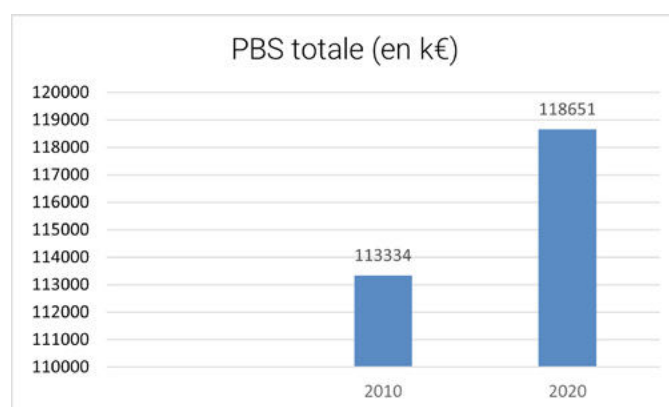
La réduction des exploitations individuelles est en corrélation avec l'augmentation du nombre de « grands exploitants », notamment sous le statut d'EARL. Cette tendance amorce une consolidation des exploitations et des avantages liées à la forme EARL (associés souhaitant une responsabilité limitée, et une gestion souple de l'entreprise).

4.3.3 L'orientation économique du territoire

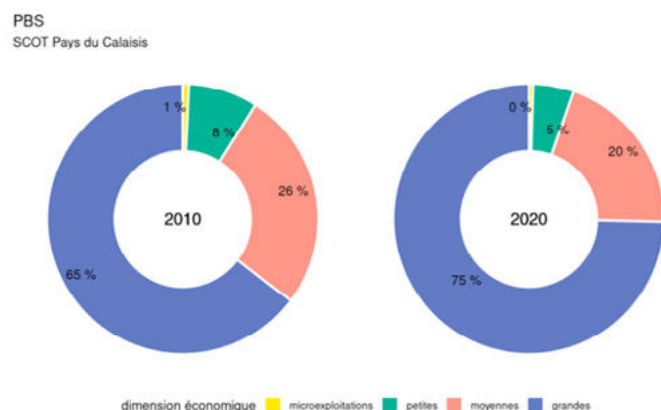
Un PBS en progression

La Production Brute Standard est une production potentielle de chacune des exploitations, calculée selon les prix et rendements d'une année donnée. Les coefficients de PBS représentent la valeur de la production potentielle par hectare ou par tête d'animal présent hors toute aide. Ils sont exprimés en euros. Leur valeur est régionalisée lorsque c'est possible.

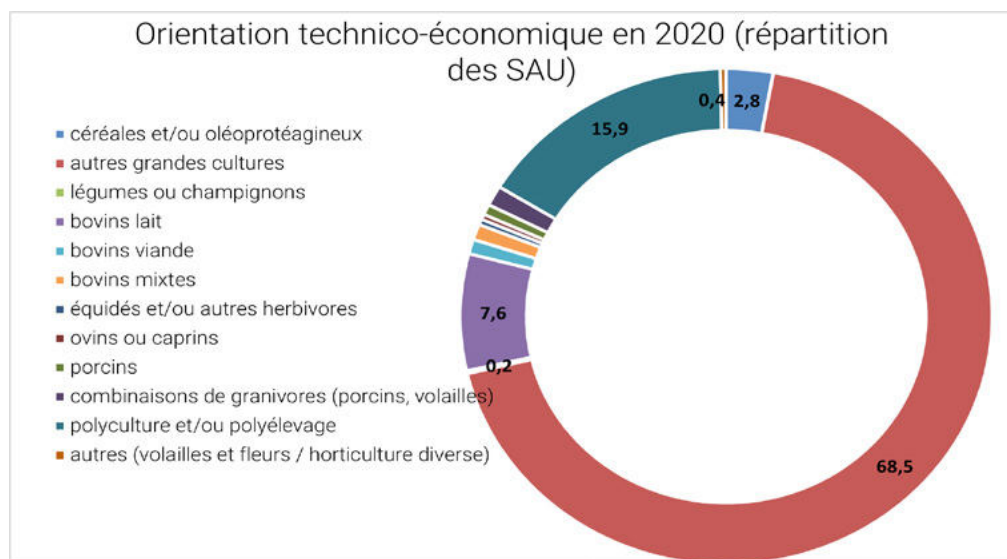
La production brute standard (PBS) totale des exploitations du territoire connaît une augmentation de 4,7%, témoignant ainsi d'une augmentation de la productivité des exploitations entre 2010 et 2020.



Cette forte hausse de la PBS totale du Calaisis est portée par la CCPO et la CCRA. La CCPO a vu sa PBS augmenté de 8,1% en 10 ans, tandis que celle de la CCRA a augmenté de 6,3%. A l'inverse, la CAGCTM a vu sa production brute standard diminué de 2%, soit une perte équivalente de 600k€ en 10 ans.



Source : DRAAF Hauts-de-France



A l'échelle du territoire, les grandes exploitations représentent 75% du PBS total. Les moyennes et petites exploitations représentent respectivement 20% et 5% du PBS total en 2020. Les micro-exploitations représentent entre 0 et 1% du PBS total.

L'évolution de la répartition du PBS total entre 2010 et 2020 indique clairement une économie agricole compétitive et productive portée par la CCPO et la CCRA et qui tend vers les grandes structures d'exploitation.

Un territoire majoritairement tourné vers les grandes cultures

L'économie agricole du Pays du Calais repose essentiellement sur les grandes cultures autres que les céréales & oléo protéagineux. En 2020, les grandes cultures représentent près de 59,3% du PBS territorial et 68,5% de l'ensemble des SAU du Pays du Calais. La polyculture est le deuxième secteur (18,5% du PBS et 15,9% des SAU), suivie par le secteur bovin lait (7,9% du PBS et 7,6% des SAU).

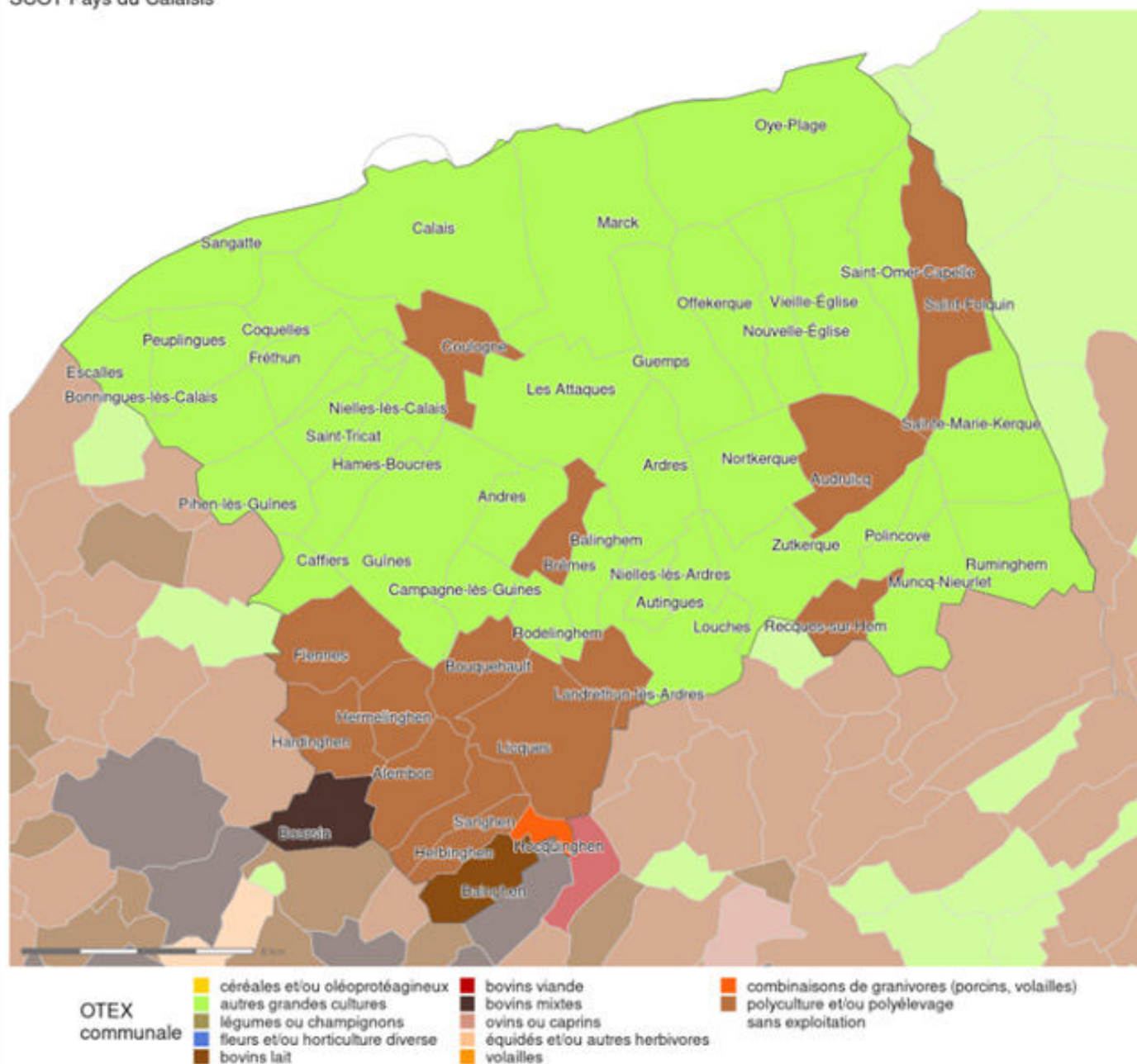
Les grandes cultures représentent également 70% des volumes de production végétale, avec une forte prédominance des betteraves à sucre et du blé.

Sur les 52 communes composant le Pays du Calais, 35 communes ont une OTEX (orientation technico-économique des exploitations) tournée sur les grandes cultures. On note également que 14 communes de la CCPO ont une OTEX sur la polyculture ou le polyélevage.

Seules 3 communes ont une OTEX orientée sur une autre typologie d'exploitation : Boursin (bovins mixtes), Hocquinghen (combinaisons de granivores : porcins, volailles) et Bainghen (bovins lait).

Orientation technico-économique 2020

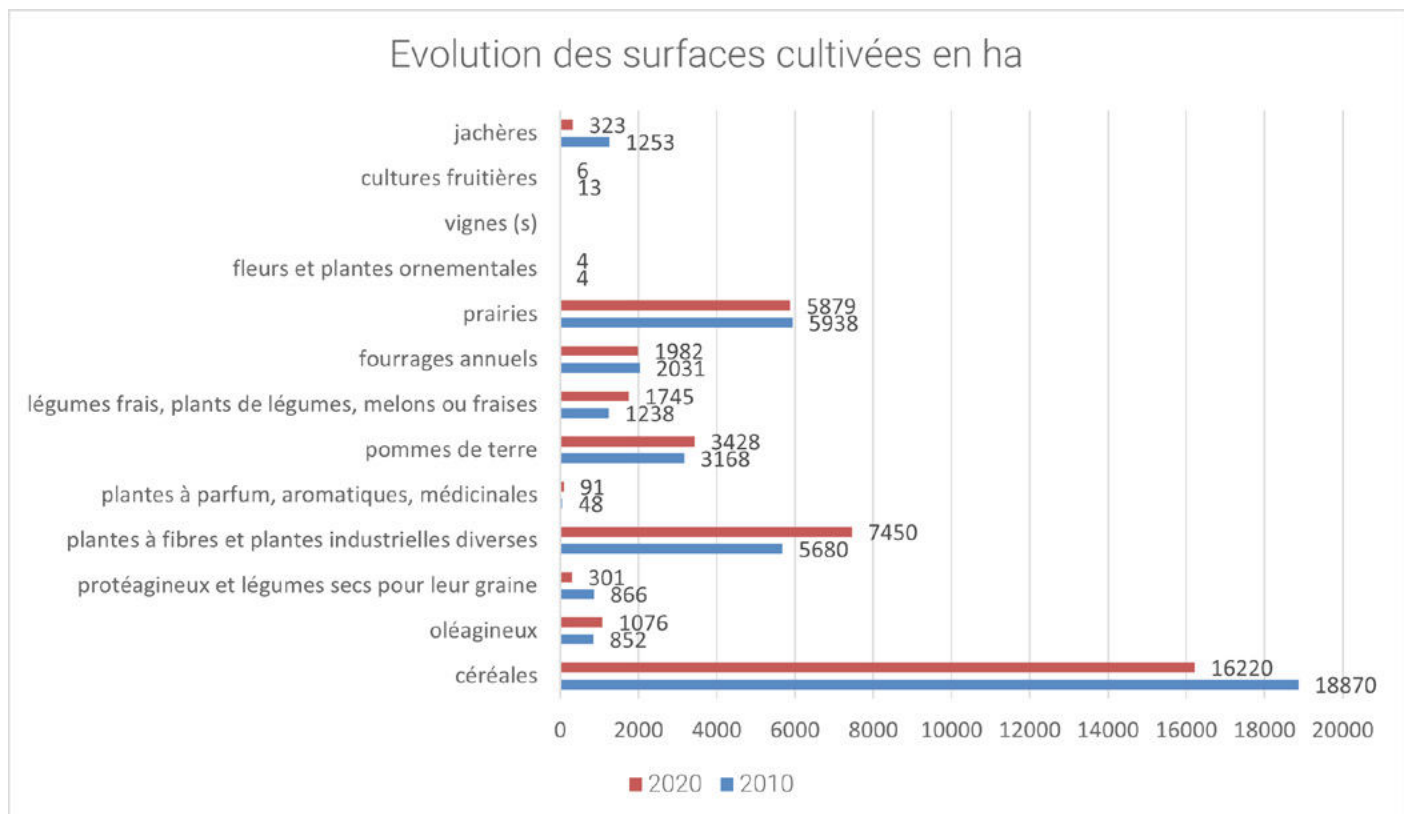
SCOT Pays du Calaisis



Source : DRAAF Hauts-de-France

Une réduction des surfaces agricoles dédiées aux céréales

Entre 2010 et 2020, on remarque une diminution générale des surfaces cultivées. Les terres dédiées à la culture des céréales et des protéagineux et légumes secs se sont considérablement réduites. A l'inverse, les terres dédiées aux plantes à fibres et industrielles diverses, aux légumes frais, plants de légumes, me-

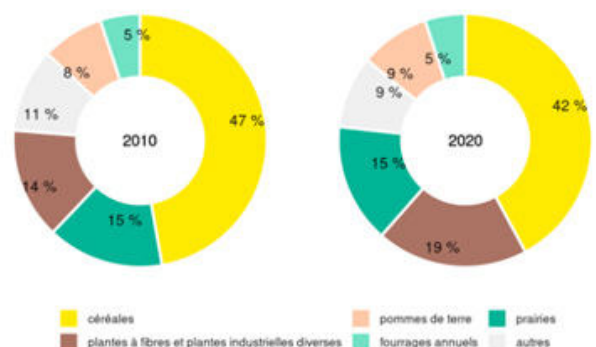


Source : DRAAF Hauts-de-France

lons ou fraises et aux pommes de terre ont augmentées.

Les cultures céréalières représentaient 47% des cultures principales contre 42% aujourd'hui, soit une réduction de 5 points. La réduction des cultures cé-

Répartition des cultures principales
SCoT Pays du Calais



réalières s'est faite au profit des cultures de pommes de terre et des plantes à fibres – plantes industrielles diverses.

Un recul de l'élevage plus marqué qui se poursuit

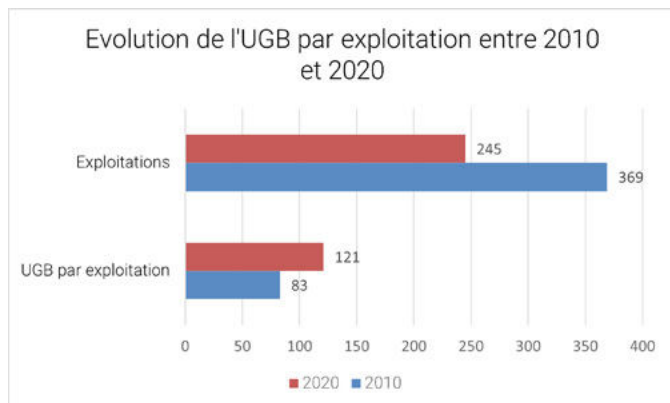
La réduction de l'élevage n'échappe pas au département du Pas-de-Calais et au Pays du Calais. Par rapport au département, ce constat est d'autant plus marqué, avec une baisse de 8% (contre 3% à l'échelle départementale) des effectifs UGB bovins entre 2010 et 2020. Sur la même période donnée, le nombre d'élevage est passé de 369 à 245, soit une

	Evolution des UGB bovins 2010-2020	Evolution du nombre d'élevage bo- vins 2010-2020
SCoT Pays du Calais	-8%	-28%
Département Pas-de-Calais	-3%	-33%

baisse effective de 33%. Dans le même temps, le nombre d'élevage bovins est passé de 243 à 176, soit une baisse de 28%.

UGB : Unité gros bétail. C'est l'unité de référence permettant de calculer les besoins nutritionnels ou alimentaires de chaque type d'animal d'élevage.

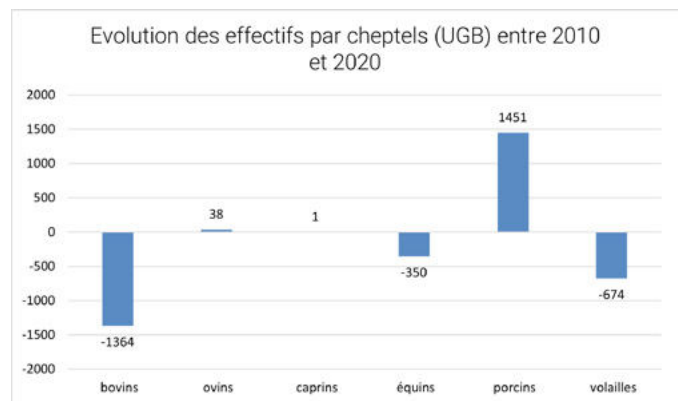
A l'image de la concentration des terres constatées,



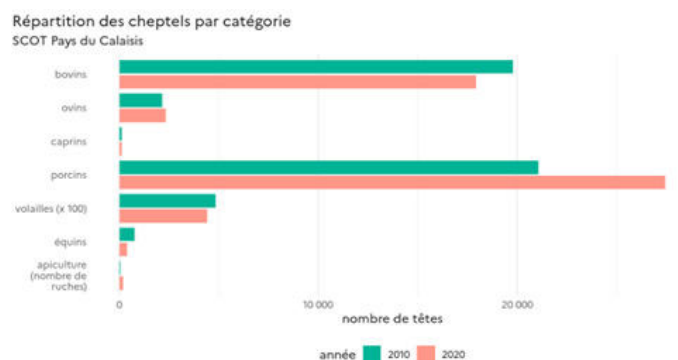
Source : DRAAF Hauts-de-France

on remarque une augmentation globale du volume des cheptels par exploitation (concentration et professionnalisation des activités d'élevage).

Sur l'ensemble du cheptel, les effectifs par cheptels (UGB) des bovins, volailles et équins sont à la baisse. Les effectifs des ovins et caprins sont en légère hausse par rapport à 2010. En revanche, l'effectif porcin est à la hausse (augmentation de 30% de l'effectif entre 2010 et 2020). La diminution du nombre de bovins est davantage marquée pour la CAGCTM et la CCPO, seul la CCRA a vu son effectif de bovin en UGB augmenté de +5,5% entre 2010 et 2020.

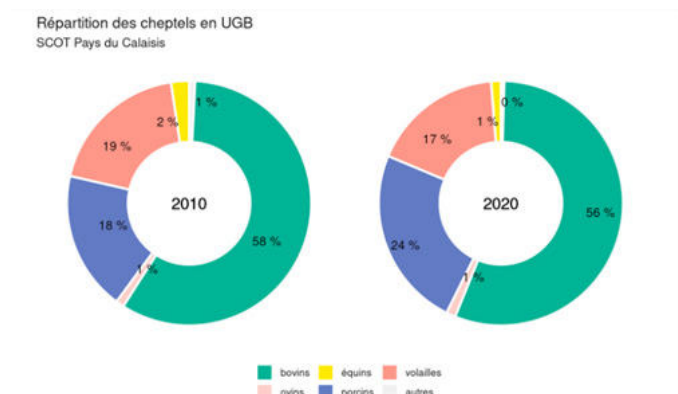


Source : DRAAF Hauts-de-France



Source : DRAAF Hauts-de-France

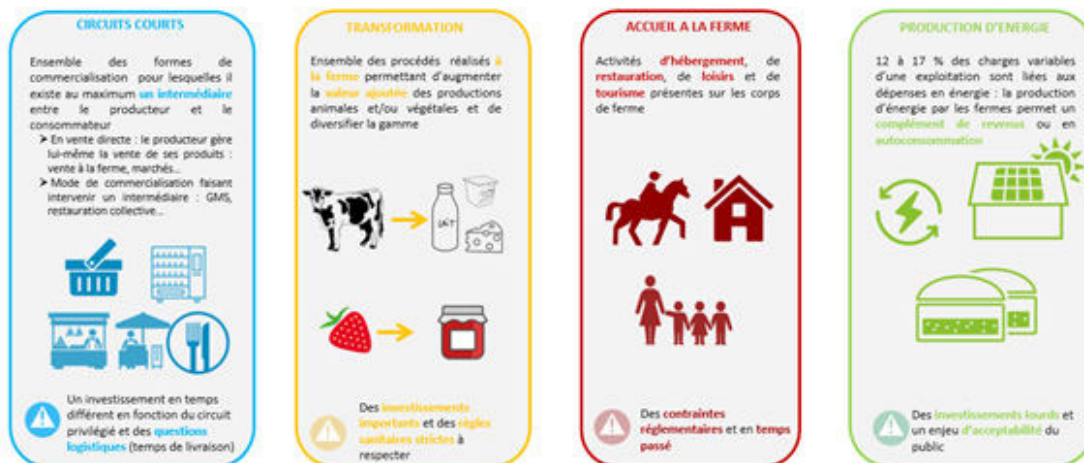
Bien qu'en légère baisse, l'élevage des bovins (vaches laitières et vaches allaitantes) reste toutefois majoritaire, représentant 56% de l'UGB du Pays du Calais en 2020.



Source : DRAAF Hauts-de-France

Des démarches de valorisation agricole engagées

Diversification : ensemble des activités réalisées avec les moyens humains, matériels ou patrimoniaux de l'exploitation agricole générant un revenu supplémentaire



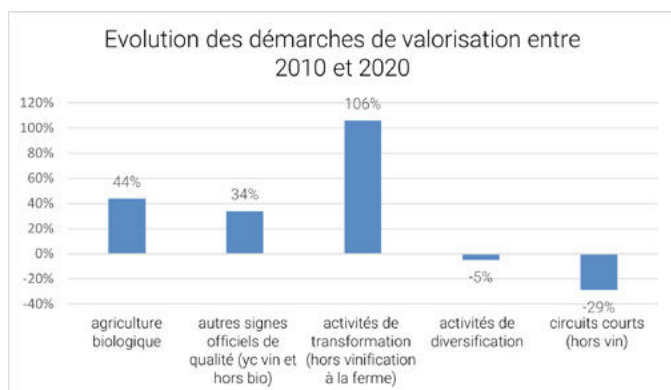
Source : Chambre d'agriculture du Nord Pas-de-Calais

La valorisation de la production agricole permet de mettre en valeur le travail et le savoir-faire des exploitants, tout en répondant aux attentes des consommateurs en matière de qualité et de traçabilité.

Entre 2010 et 2020, le nombre d'exploitations pratiquant l'agriculture biologique, les activités de transformation à la ferme et les labélisations diverses (AOC, IGP, Label Rouge) ont significativement augmentées. En revanche, on remarque une baisse relative du nombre d'exploitants pratiquant des activités de diversification (-5%), ainsi qu'une baisse importante d'exploitants pratiquant le circuit court (-29%).



Source : DRAAF Hauts-de-France



Source : DRAAF Hauts-de-France

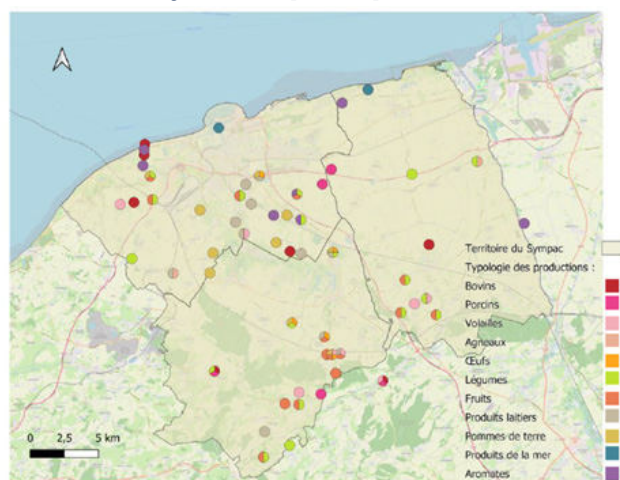
Entre 2010 et 2020, la part des exploitations engagées dans une démarche de valorisation est en hausse, à l'exception des circuits courts (21% des exploitations pratiquaient le circuit court en 2010 contre 18% en 2020, soit une baisse de 3 points de pourcentage).

En agriculture, le circuit court est un mode de distribution réduisant au maximum le nombre d'intermédiaires entre le producteur et le consommateur, favorisant ainsi la vente directe, du producteur au client final. Le Pays du Calais présente une part d'exploitations en circuits courts de 18%, soit le même pro-rata que la moyenne départementale (18%) et une moyenne inférieure à la moyenne nationale (23%). La pratique du circuit court est peu développée, et tend même à régresser entre 2010 et 2020. Elle est particulièrement prononcée sur la CAGCTM (-42%) par rapport à la CCRA (-28%) et la CCPO (-19%).

Cela s'explique en partie par la grande spécialisation des grandes exploitations dans des systèmes de production performants, tournées vers les circuits longs.

La vente directe à la ferme est le mode de commercialisation en circuit court le plus développé, 90% des exploitants pratiquent ce mode pour faire du circuit-court.

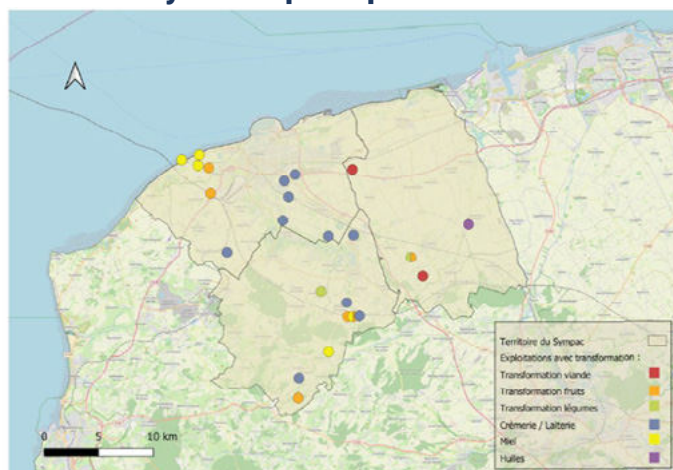
Exploitations du SyMPaC pratiquant le circuit-court



Source : Soliance Alimentaire

Les activités de transformation représentent 7% des exploitations, une part similaire par rapport aux données départementales, mais limitées vis-à-vis du national (14,5%)

Exploitations du SyMPaC pratiquant la transformation



Source : Soliance Alimentaire

4.3.4 La main d'œuvre des exploitations et leur devenir

Une baisse progressive de la main d'œuvre totale en lien avec l'accroissement du statut salarié

Entre 2010 et 2020, le secteur agricole du Pays du Calais a connu une baisse significative de la main d'œuvre agricole totale, passant de 1 734 personnes en 2010 à 1 305 personnes en 2020, soit une baisse de 25%. La perte de la main d'œuvre se justifie par la baisse des chefs d'exploitations et des coexploitants (baisse de 13% sur la décennie) et la chute de la main d'œuvre familiale (baisse de 56%).

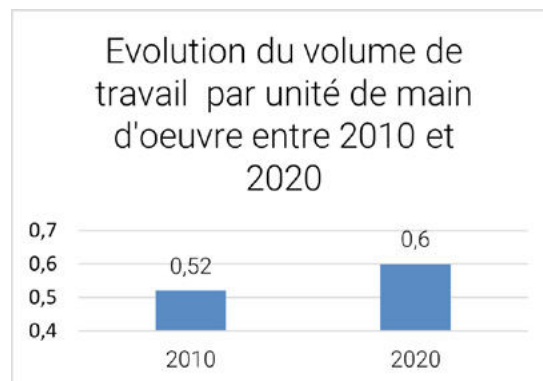
On remarque que les exploitations agricoles ont également moins recours aux saisonniers et aux salariés occasionnels (-38%), au profit des salariés permanents (hausse de 19%). Cette tendance est synonyme de la stabilisation des exploitations agricoles, qui recourent de moins en moins aux saisonniers et salariés occasionnels, statuts plus précaires que le statut d'employé permanent. Tendance qui est nuancer pour la CCPO, dont le nombre de saisonniers n'a diminué que de 4% mais qui a tout de même employé +22% de salariés permanents. A cet effet, cette hausse des effectifs des salariés permanents est portée par la CCRA et la CCPO, la CAGCTM a en effet vu sa part de salarié permanent diminuer de 3%, bien qu'elle soit aussi concernée par une diminution globale de son effectif de main d'œuvre.

	nombre d'actifs			volume de travail (ETP)		
	2010	2020	évolution	2010	2020	évolution
main d'œuvre totale ¹	1 734	1 305	-25 %	896	789	-12 %
chefs d'exploitations, coexploitants	735	639	-13 %	585	536	-8 %
└ dont coexploitants familiaux	127	137	+8 %	103	114	+11 %
main d'œuvre familiale ²	288	128	-56 %	129	69	-46 %
salariés permanents ³	171	204	+19 %	132	140	+6 %
sous-total main d'œuvre permanente	1 194	971	-19 %	846	745	-12 %
saisonniers et salariés occasionnels	540	334	-38 %	50	44	-13 %

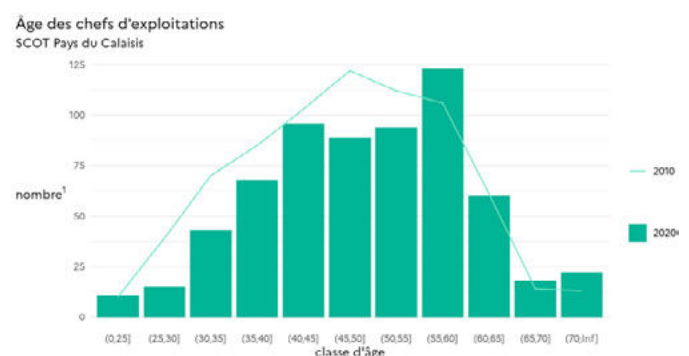
Source : DRAAF Hauts-de-France

Les données sur la main d'œuvre agricole du Pays du Calais traduisent une augmentation du volume de travail par unité de main d'œuvre. En effet, la baisse de la main d'œuvre (-25%) n'est pas corrélée à la baisse de l'ETP (équivalent temps plein) (-12%).

Ainsi, en 2020, 1 unité de main d'œuvre correspond à 0,6 ETP contre 0,52 en 2010.



Un vieillissement progressif des chefs d'exploitation



Source : DRAAF Hauts-de-France

Entre 2010 et 2020, le nombre de chefs d'exploitations est passé de 735 à 639, soit une baisse effective de 96 chefs d'exploitations. Dans un second temps, on observe un vieillissement de l'âge moyen des chefs d'exploitations : en 2020, 19,2% des responsables ont entre 55 et 60 ans contre 14,4% en 2010. De la même manière, 3,4% des responsables ont plus de 65 ans en 2020 contre 1,8% en 2010.

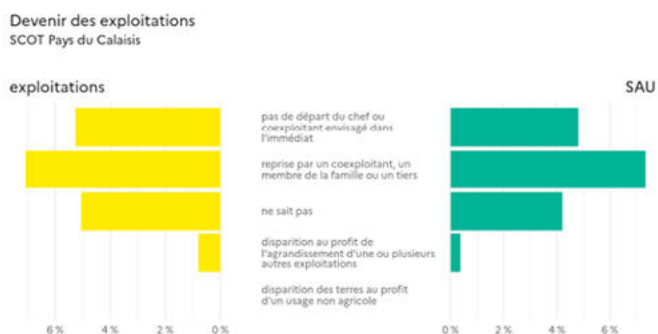
Plus particulièrement, la CAGCTM et la CCRA sont profondément marquées par une baisse soudaine de nombre de chefs d'exploitation de 40 ans ou moins, qui est presque divisé par 2. Ce phénomène est moins marqué pour la CCPO.

Le vieillissement des chefs d'exploitations couplé à la baisse des effectifs de main-d'œuvre, amorce des défis majeurs en termes de pérennité des exploitations agricoles nécessitant des mesures pour attirer et former une nouvelle génération d'agriculteurs.

Le devenir des exploitations

Dans une perspective du vieillissement progressifs des chefs d'exploitations, le devenir des exploitations est un sujet majeur. En 2020, 18% des exploitations, soit 90 exploitations, sont détenues par un chef d'exploitation qui aura plus de 60 ans dans les 3 prochaines années.

Parmi les 90 exploitations concernées, 39,8% des exploitations seront reprises par un co-exploitant ou un tiers, 28,9% seront dirigées par le même exploitant et 4,4% des exploitations disparaîtront au profit de l'agrandissement d'autres exploitations. On remarque également que l'ensemble des terres agricoles disponibles en 2020 ne disparaîtront pas au



Source : DRAAF Hauts-de-France

profit d'un usage non agricole, synonyme d'équilibre (en termes de SAU) dans les années à venir. Concernant le devenir des exploitations, on remarque également une part importante d'indécision (27,8% des exploitations concernés ne savent pas encore le devenir de leur exploitation).



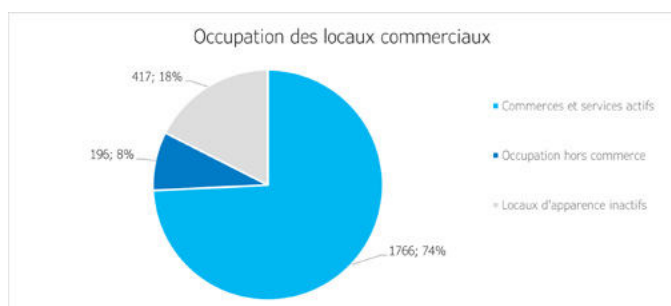
4.4 Les grandes caractéristiques du secteur commercial et logistique du Calaisis

4.4.1 Les commerces

Une forte densité commerciale

Selon les relevés effectués par PIVADIS, le territoire du SCoT du Pays du Calaisis accueille 2.379 locaux commerciaux de toutes tailles, dont

- 1.766 commerces et services actifs (à Juin 2024)
- 196 locaux occupés par des activités hors commerce (intérim, professions libérales y compris médicales, bureaux...)
- 417 locaux d'apparence inactifs



Source : PIVADIS - relevés sur site Juin 2024

La part de locaux d'apparence inactif est importante, mais elle n'est pas nouvelle. L'évolution récente porte sur l'inoccupation de locaux dans les grands centres commerciaux : 43 locaux inactifs à Juin 2024 sur Cité Europe et Channel Outlet, soit 19% des locaux de cet espace commercial, c'est-à-dire une proportion proche de la situation constatée en moyenne et sur le centre-ville de Calais.

Sur une densité moyenne, le nombre de locaux commerciaux devrait être de l'ordre de 2.250, mais l'attractivité historique côté anglais explique une densité supérieure avec près de 2.400 locaux, ainsi que la réduction du nombre d'habitants dans le passé récent.

Pour autant, on peut noter que le nombre de commerces et services actifs (1.766) est très en retrait par rapport à un équilibre théorique en valeur absolue, se situant autour de 1.970 établissements actifs au vu du nombre d'habitants, soit un décalage de l'ordre de 200 établissements.

Envoyé en préfecture le 24/12/2025

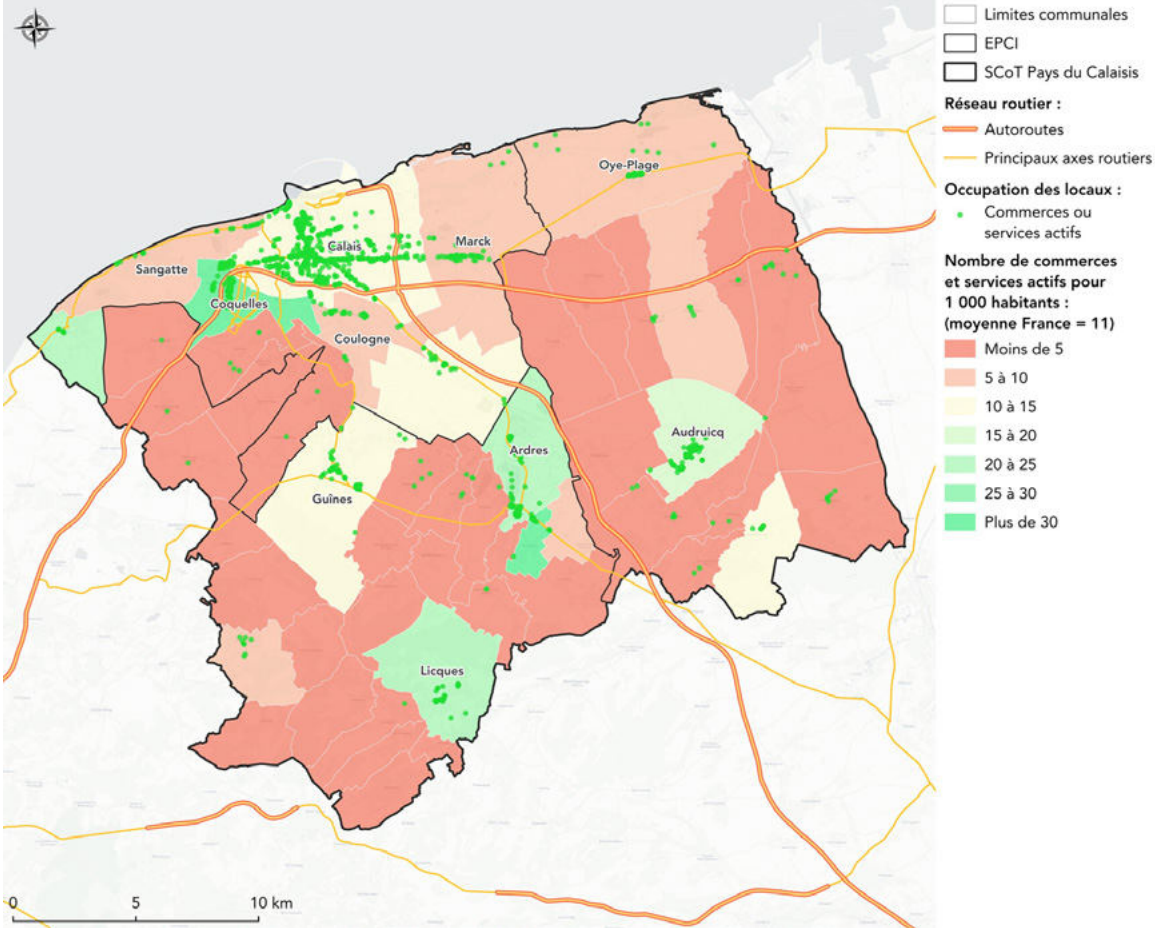
Reçu en préfecture le 26/12/2025

Publié le

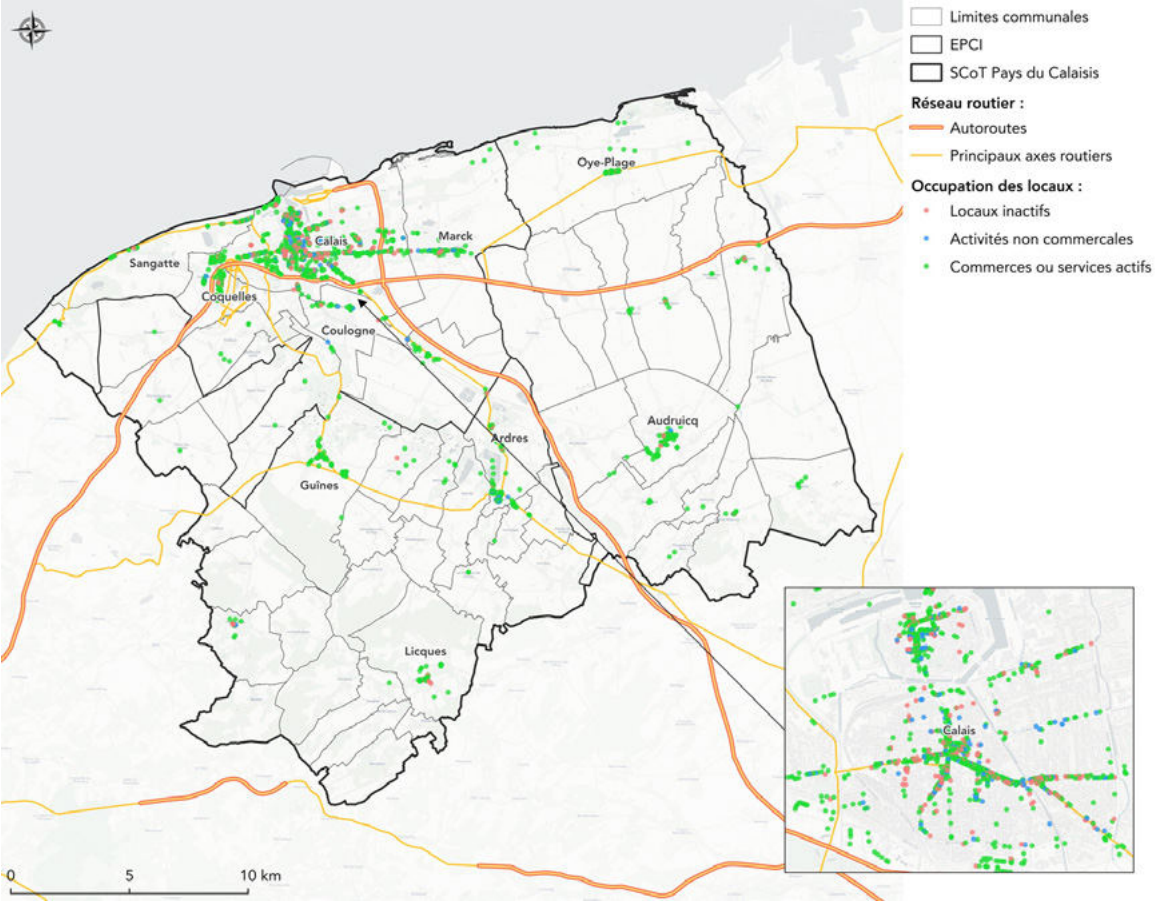
ID : 062-256203001-20251212-DEL2025_021-DE



Nombre de commerces et services actifs pour 1000 habitants



Nature d'occupation des locaux

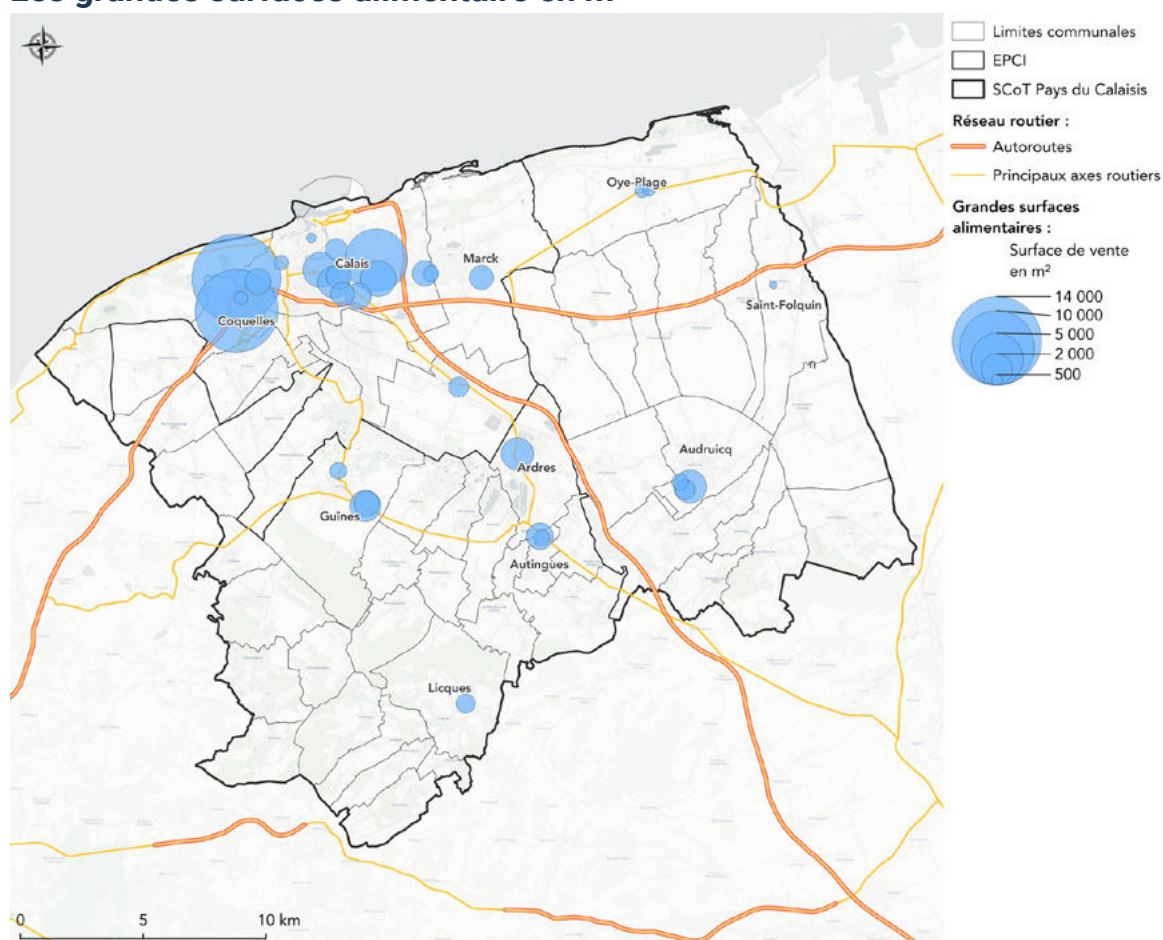


Un volume important de surfaces de vente, soutenue par les grandes et moyennes surfaces

L'ensemble des surfaces commerciales installées sur le territoire représente environ 350.000 m² (soit une densité très forte de plus de 2,3 m² par habitant pour un territoire de ce dimensionnement). Sur ce total, environ 320.000 m² sont actives (91%), pour un peu plus de 30.000 m² inactives.

Les grandes et moyennes surfaces (plus de 300 m² de vente par établissement) sont au nombre de 229 et totalisent environ 234.000 m² de vente. Sur ce total, 68.800 m² sont le fruit des 34 grandes et moyennes surfaces alimentaires, soit 450 m² pour 1.000 habitants, alors que 300 m² pour 1.000 habitants constituent la surface minimum nécessaire à couvrir les besoins des habitants. Le dispositif des supermarchés et hypermarchés (dont 2 grands hypermarchés totalisant 26.200 m²) est complété de 9 drives, dont 8 accolés.

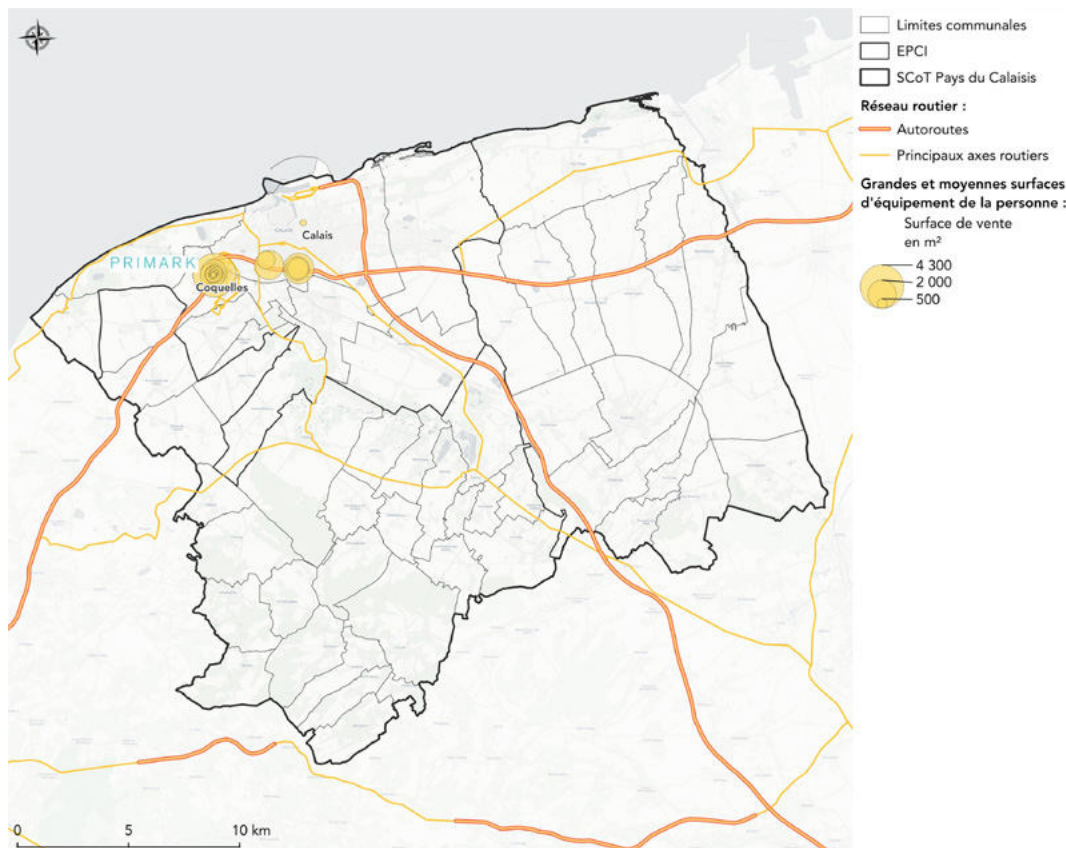
Les grandes surfaces alimentaires en m²



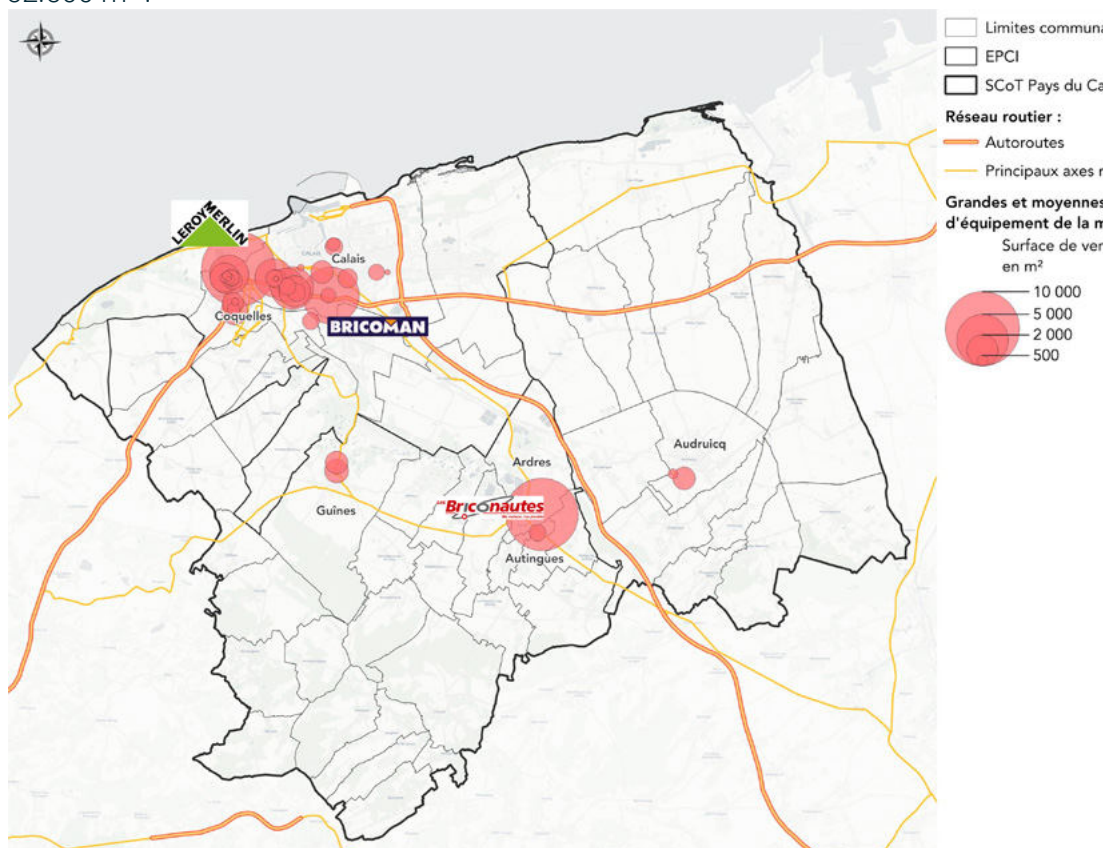
Source : PIVADIS - relevés sur site Juin 2024

En dehors de l'alimentaire, trois grandes familles d'activités concentrent classiquement les grandes et moyennes surfaces :

- 29 magasins en équipement de la personne pour 25.500 m² :



- 42 magasins en équipement de la maison pour 52.500 m² :



Source : PIVADIS - relevés sur site Juin 2024

- 39 magasins en culture loisirs pour 42 000 m².

Une composition d’offres qui manque d’équilibre

Le déficit théorique de commerces et services actifs, en nombre, est compensé par une densité très forte de surfaces. Pour autant, on note un déséquilibre dans la composition de l’offre, avec de très forte sur-représentation d’offres généralistes (hypermarchés, supermarchés et bazars) et en hygiène santé beauté, alors que les autres activités sont en carence relative.

La faiblesse du pouvoir d’achat, au-delà du déséquilibre entre grandes surfaces et commerces de plus petite taille, contribue aussi à ce constat. Ainsi, on peut noter que le territoire n’accueille pas moins de :

- 13 grandes et moyennes surfaces alimentaires au positionnement discount (Lidl et Aldi) pour 12.000 m² de vente cumulée
- 9 déstockeurs alimentaires et non alimentaires totalisant environ 6.400 m² de vente

A l’inverse, le reflux de la clientèle anglaise, pour donner suite au Brexit et à l’évolution des taux de change, implique un net repli des offres spécifiques : on compte, en 2024, 6 spécialistes vins et alcools contre 18 en 2017.

	Nombre	Surface estimative en m²	Répartition de l'offre commerces	Comparatif "large zone"	Equilibre théorique en nombre	Ecart
Alimentaire spécialisé	213	10000	12%	12%	236	-23
Généralistes	66	90000	4%	2%	39	27
Equipement de la personne	179	37000	10%	12%	236	-57
Equipement de la maison	119	59000	7%	10%	197	-78
Hygiène santé beauté	297	15500	17%	12%	236	61
Culture loisirs	160	48000	9%	11%	216	-56
Cycles Auto	174	4000	10%	10%	197	-23
Cafés Hôtels Restaurants	383	27000	22%	20%	393	-10
Services en agence	175	15000	10%	11%	216	-41
Total commerces	1766	305500	100%	100%	1967	-201

Source : PIVADIS - relevés sur site Juin 2024

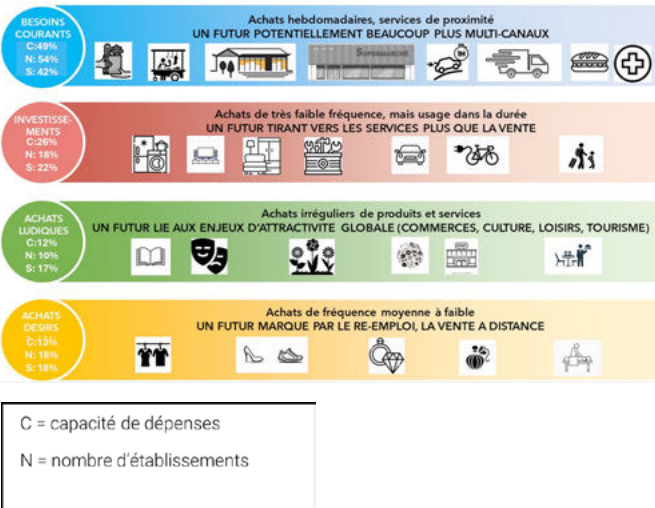
Au-delà de cette approche classique par groupes d’activités en fonction des produits et services proposés, la lecture de la composition de l’offre commerciale peut aussi s’analyser selon 4 grandes fonctions :

- Les besoins courants. La réponse aux besoins courants : ces dépenses représentent en moyenne autour de 49% des dépenses commercialisables d’un ménage. Les commerces assurant la réponse à ces besoins, sur le territoire du SCoT, représentent 54% de l’ensemble

des commerces et services actifs, mais 42% des surfaces de vente, toutes tailles de commerces confondues.

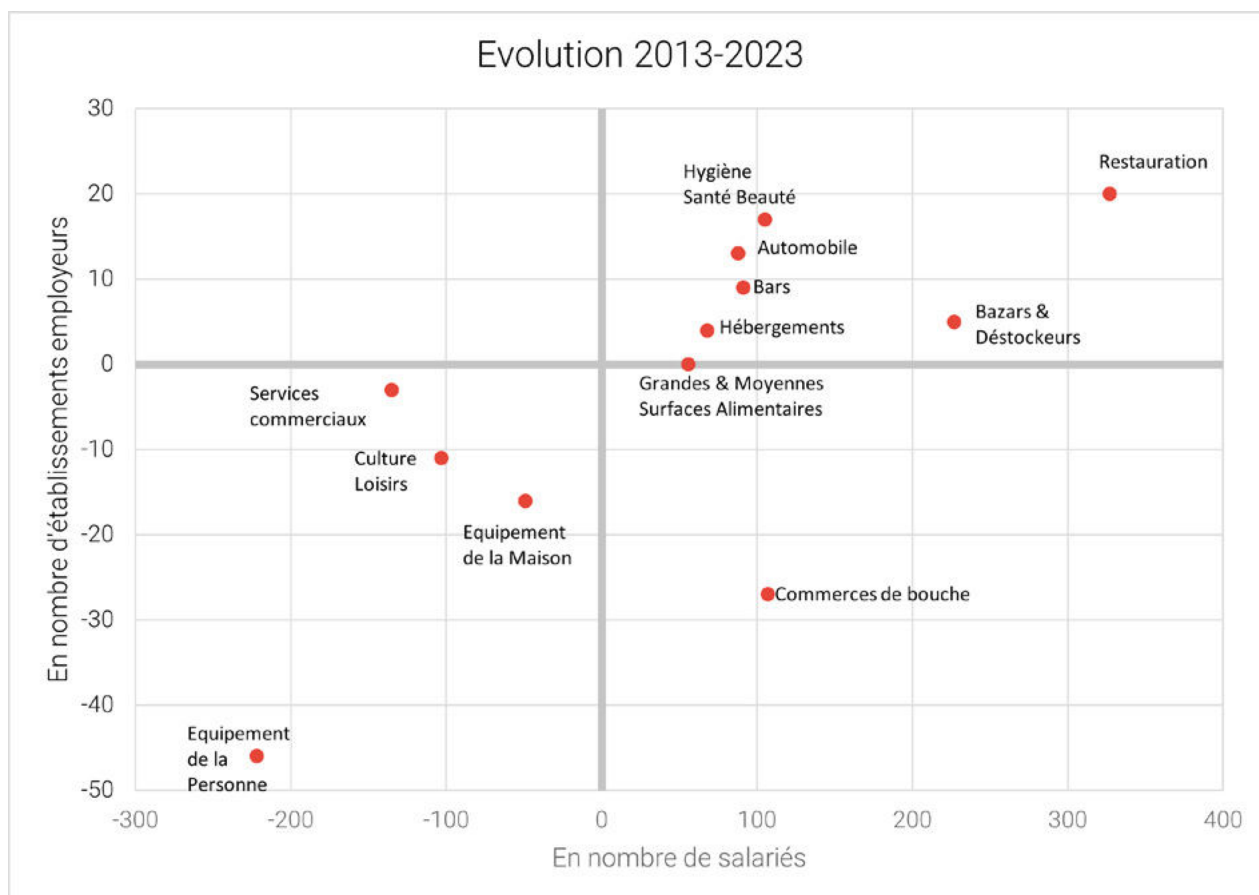
- Les dépenses d’investissement, qui concernent en particulier la maison et l’automobile représentent 22% des surfaces de vente développées sur le territoire, pour un peu plus d’un quart des dépenses et 18% des établissements.
- Les achats ludiques, fortement concurrencés par le e-commerce, développent des surfaces importantes en proportion sur le territoire : 17% soit environ 52.500 m².
- Les achats désirs, qui comprennent en particulier les produits et services autour de la personne, fortement impactés par les évolutions de comportements d’achats, représentent néanmoins 18% des établissements actifs et 18% des surfaces de vente pour 13% des dépenses.

Les tendances récentes, à l’inverse de toute l’évolution du commerce des années 1970 au milieu des années 2010, sont à un renforcement du tissu commercial répondant aux besoins courants et un repli ou une transformation des offres hors besoins courants.



Un poids important des commerces dans l'emploi

Le commerce et les services commerciaux représentent un tiers des emplois salariés privés du territoire, soit environ 8.350 emplois en 2023, selon les données de l'Urssaf. Ce chiffre est en repli entre 2022 et 2023, après avoir connu un fort rebond après 2020. Cette évolution n'est néanmoins pas homogène et l'on note de gros écarts entre la restauration à la hausse (surtout restauration rapide) et équipement de la personne en forte baisse.

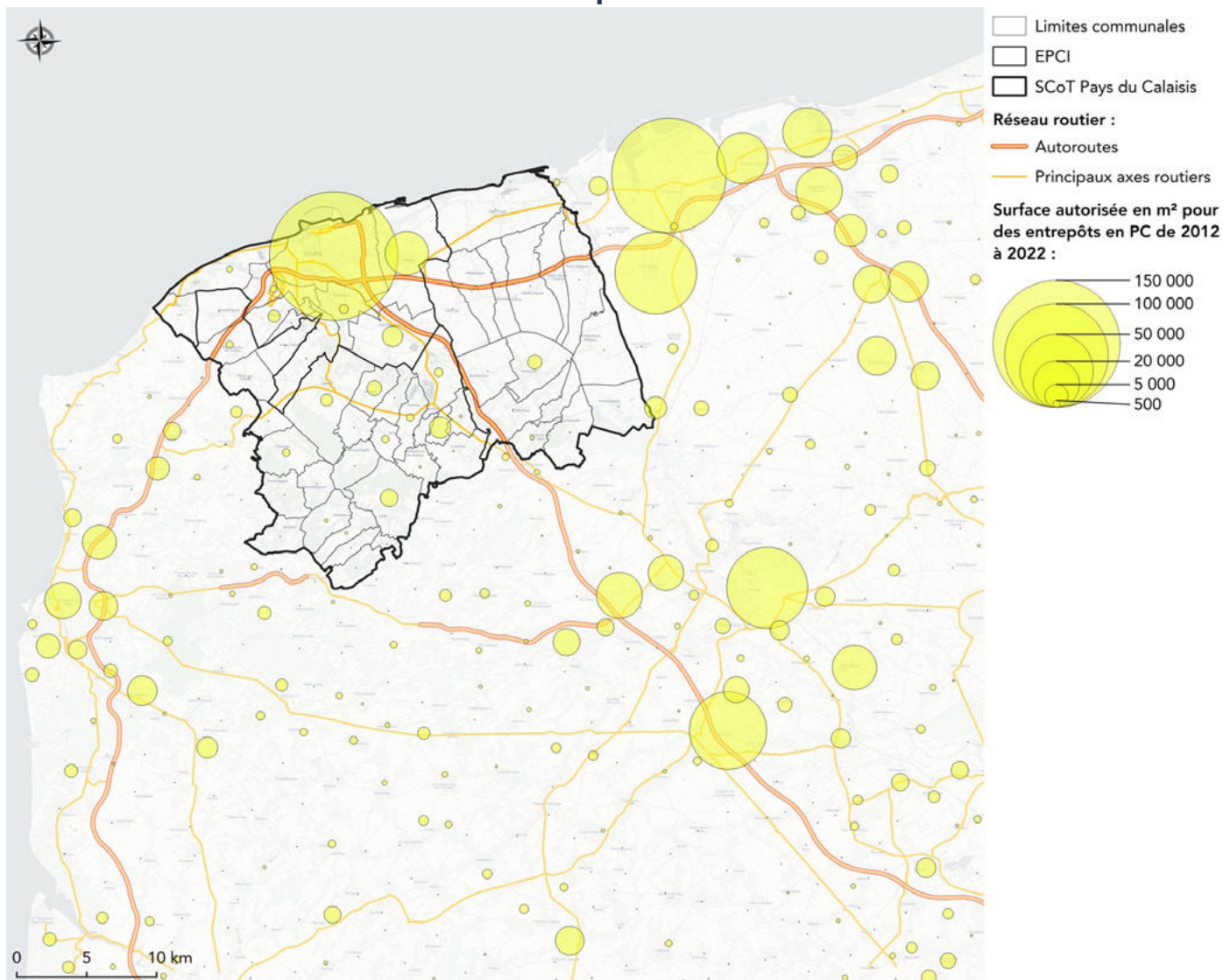


Une armature commerciale qui maille bien le territoire

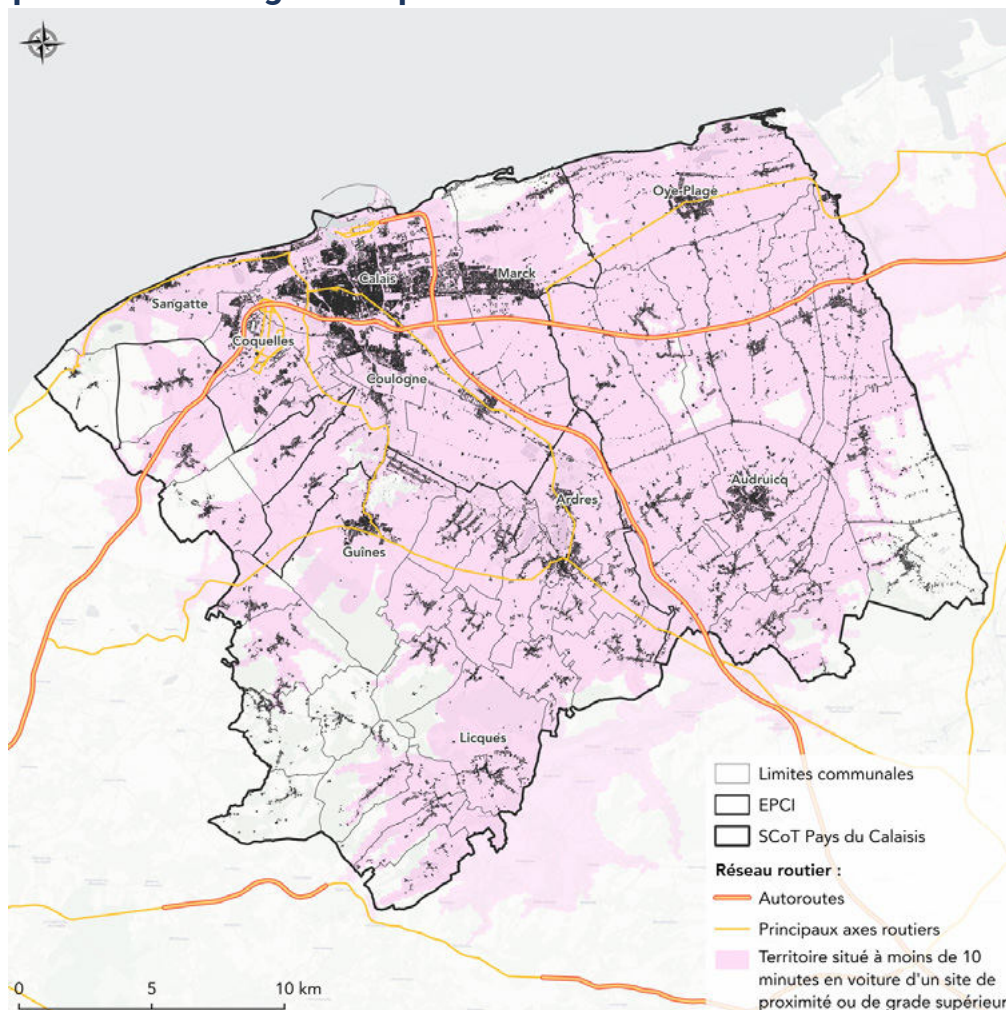
Le territoire se structure autour de 62 sites commerciaux, du micro-site de proximité jusqu'aux grands centres commerciaux, en passant par les centres-bourgs et le centre-ville de Calais. Ces sites accueillent 88% des locaux commerciaux du territoire pour 91% des surfaces développées.

Cette organisation assure un maillage répondant aux besoins courants essentiel, qui couvre la quasi-totalité des habitants à moins de 10 minutes de leur domicile en voiture.

Surface de vente des locaux commerciaux par site en m² de 2012 à 2022



Territoire situé à moins de 10 minutes en voiture d'un site de proximité ou de grade supérieur



Le site commercial de Coquelles, combinant le centre commercial Cité Europe et le centre commercial Channel Outlet est le site le plus important en volume, représentant environ 62.000 m² de surfaces de vente (à différencier des surfaces louées (GLA), de 61.750 m² pour Cité Europe et de 13.900 m² pour Channel Outlet) pour 179 commerces et services actifs. Il constitue un site de rayonnement, mais dont la zone de chalandise se contraint forcément, outre la forte baisse de la clientèle anglaise.

Le centre-ville de Calais, réparti en 2 sites, Nord et Sud, de profils un peu différents, est au total très proche en surfaces (estimées autour de 60.000 m² de vente) mais nettement au dessus en nombre d'établissements actifs : près de 550. L'ensemble constitue également un site de rayonnement au cumul.

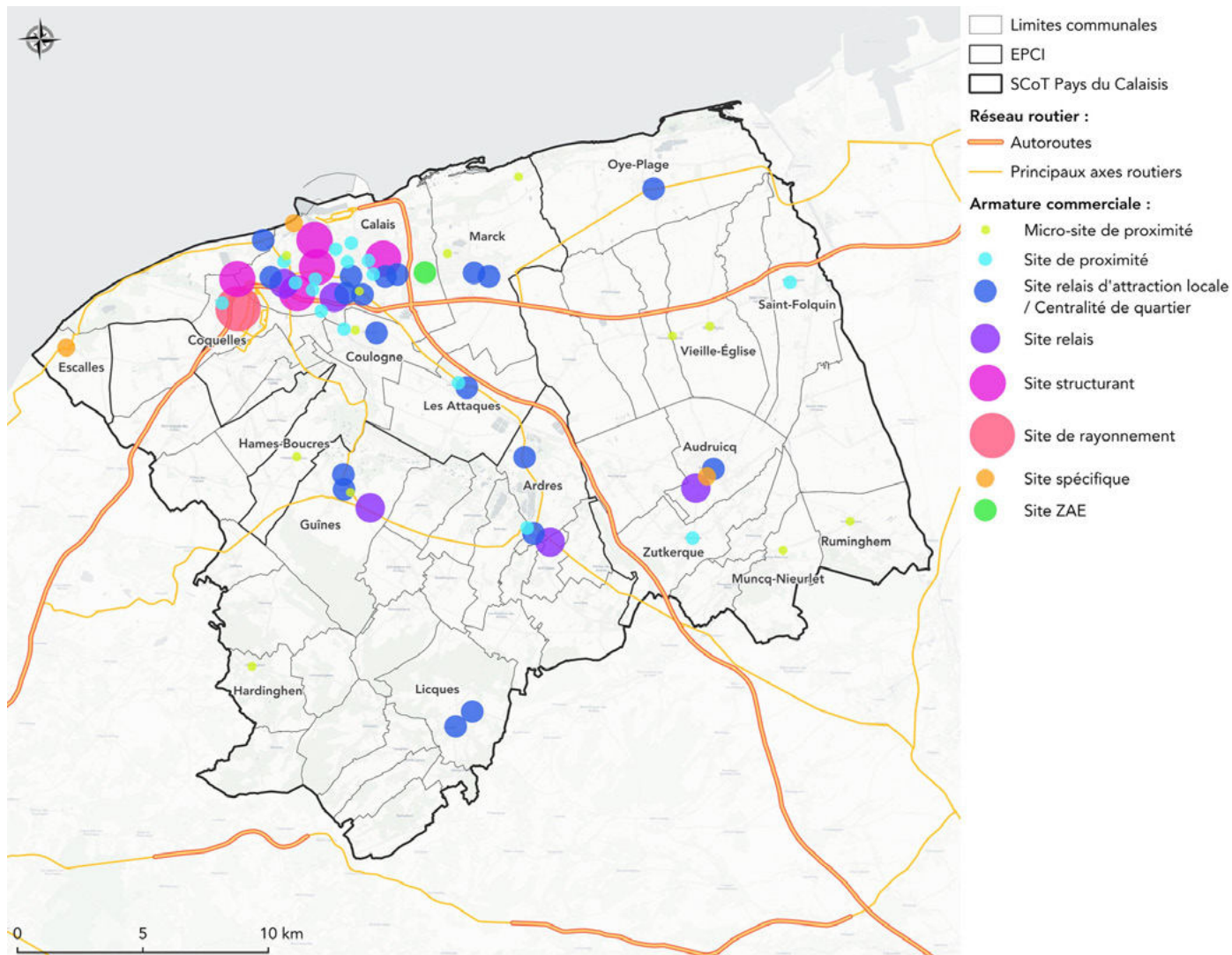
Trois autres sites ont une fonction structurante sur le territoire, en s'appuyant sur leurs grandes surfaces :

- La zone commerciale des 2 Caps à Calais : près de 55.000 m² de vente pour 55 commerces et services actifs,
- La zone des Cailloux à Calais, avec près de 16.000 m² de vente pour 11 établissements.
- Le centre commercial Carrefour Calais, avec près de 10.000 m² de vente pour 19 établissements actifs.

Au sein du pôle urbain de Calais, on note également un maillage serré des sites de proximité et centralités de quartiers.

Au-delà, les bourgs-centre jouent leur rôle à l'échelle de chacun de leur bassin de vie, avec le plus souvent un rôle très important des sites de supermarchés par rapport aux centres-bourgs. C'est le cas notamment d'Audruicq ou de Guines, mais aussi de Ardres (avec un site relais de supermarché situé sur la commune d'Autingues).

Armature commerciale du Calaisis



4.4.2 Les logistiques

Une forte dynamique liée aux projets logistiques sur le territoire

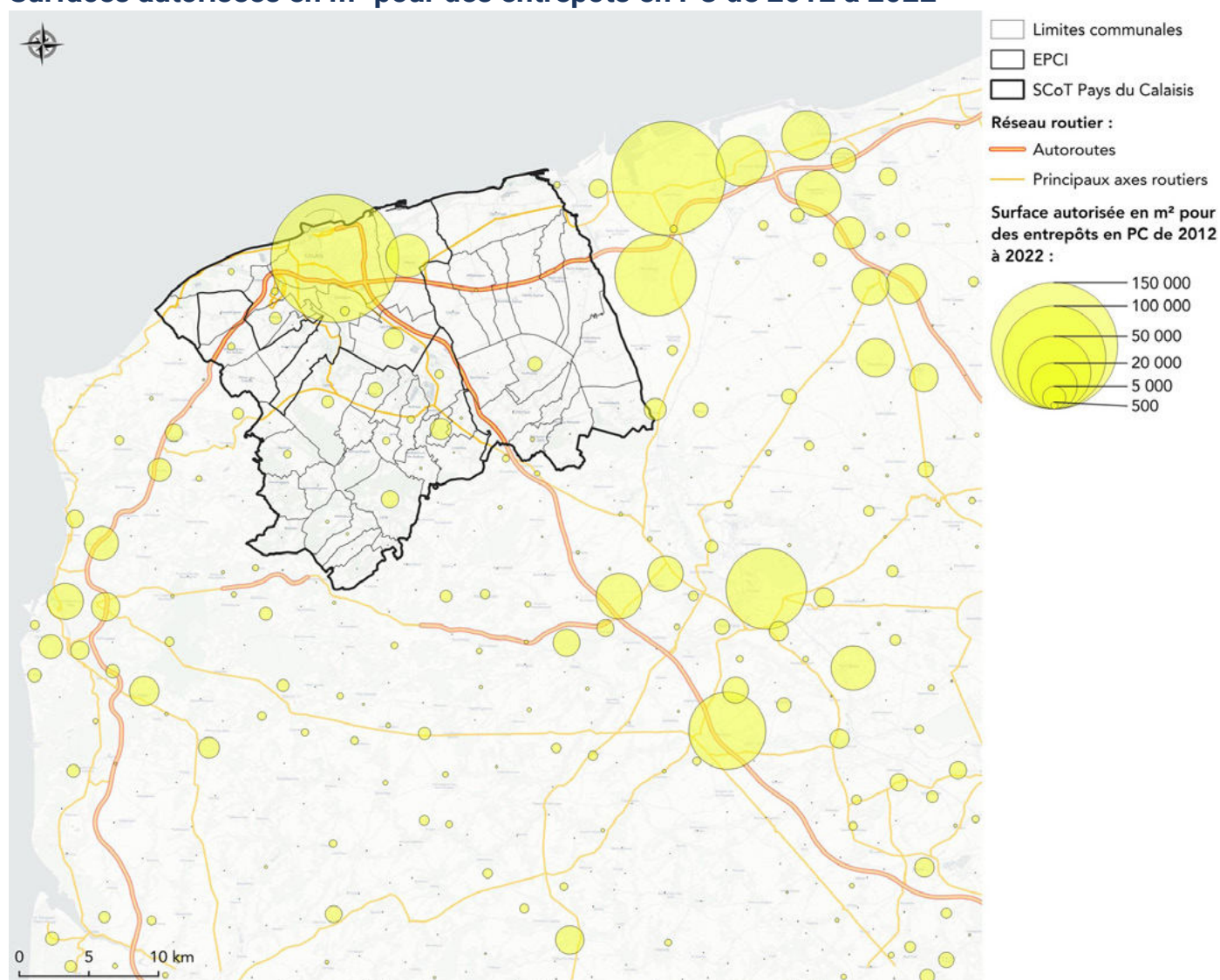
Sur la période 2012-2022, 151.000 m² d'entrepôts ont été autorisés sur Calais et 17.400 m² sur Marck, qui sont les 2 principaux lieux d'accueil.

Dans l'environnement du territoire du SCoT, on trouve une concentration des dynamiques en la matière sur Loon Plage (122.000 m² autorisés sur la période sur une aire logistique dense très fournie – 390.000 m² d'EPL en 2015) et sur Bourbourg (62.000 m²).

Sur le secteur de Saint Omer au Sud, 61.000 m² ont été autorisés sur Arques (aire logistique dense très fournie – 326.000 m² d'EPL en 2015) et plus au Sud, 55.500 m² sur Saint-Augustin.

Sur le Boulonnais, les volumes développés sont beaucoup moins importants (aire logistique dense de 120.000 m² d'EPL en 2015).

Surfaces autorisées en m² pour des entrepôts en PC de 2012 à 2022



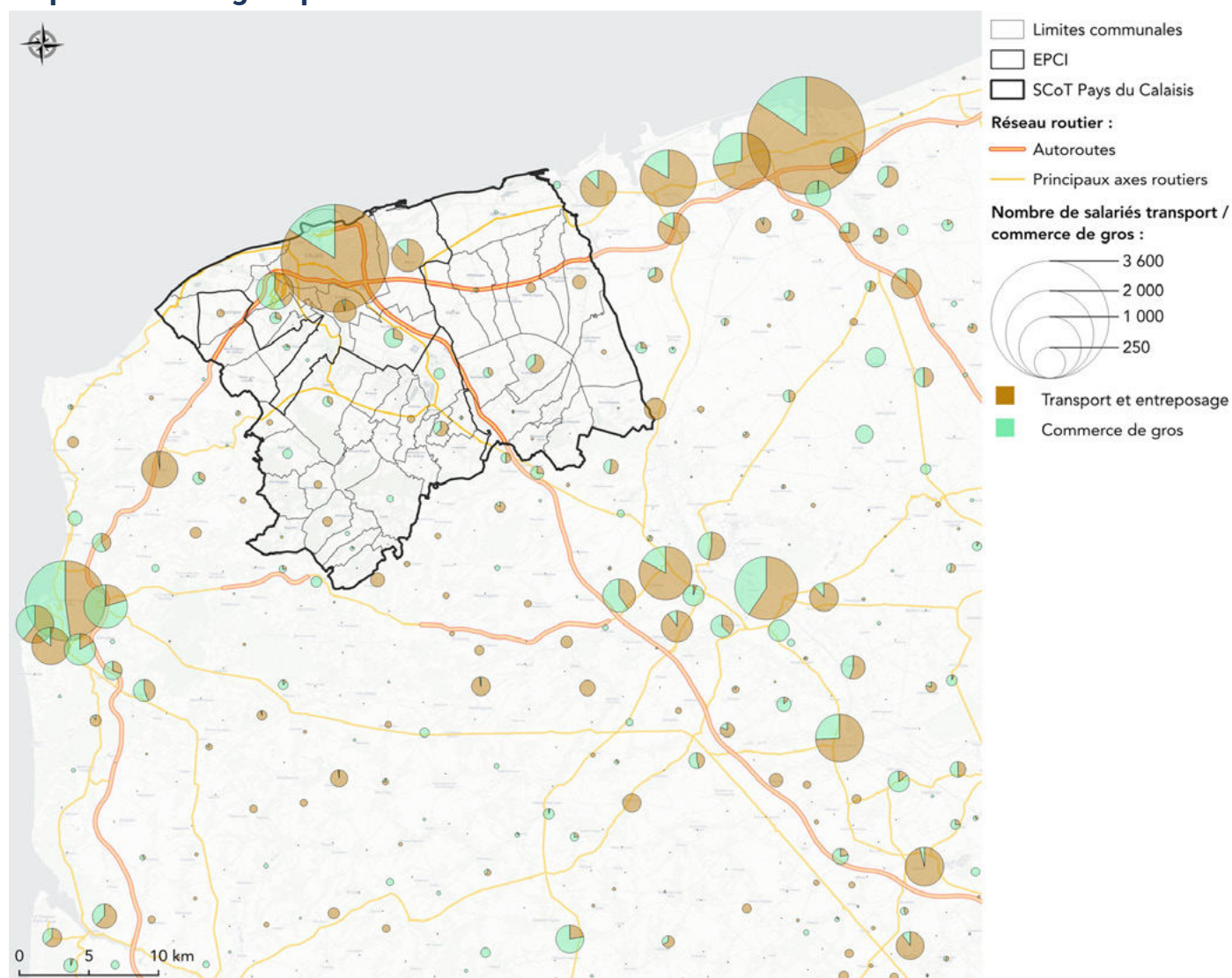
Un poids conséquent de la logistique dans l'emploi salarié

Le transport et l'entreposage représente 3.400 emplois salariés, soit 14% de l'emploi salarié privé sur le territoire du SCoT, chiffre qui avait beaucoup baissé entre 2008 (4.750 emplois) et 2020 (2.950 emplois), pour rebondir depuis et remonter à près de 3.400 emplois.

Comparativement, le SCoT Flandre-Dunkerque accueille autour de 5.800 emplois en la matière, chiffre quasiment stable sur la longue durée, avec des fluctuations à l'échelle annuelle.

Le commerce de gros totalise 943 emplois salariés privés, chiffre en repli par rapport à un historique de 15 ans (1.100 emplois en 2008), mais en reprise depuis 2020 (date à laquelle le chiffre était descendu à 862 emplois).

Le poids de la logistique



Source : URSSAF 2023

Une aire logistique néanmois secondaire par rapport au Dunkerquois.

C'est l'image classiquement la plus visible et retenue de la logistique. Il s'agit de grands formats de bâtiments (plus de 5.000 m² jusqu'à des dizaine de milliers de m²) nécessitant de grandes parcelles (au moins 1 hectare pour les implantations les plus petites), pour la circulation des poids lourds / organisation des quais de livraison. Leur implantation est conditionnée par la proximité des accès aux axes majeurs de circulation routière est dans leur cas essentielle et un branchement ferré constitue un potentiel supplémentaire, dans une vision prospective volontariste de redévelopper le fret ferroviaire.

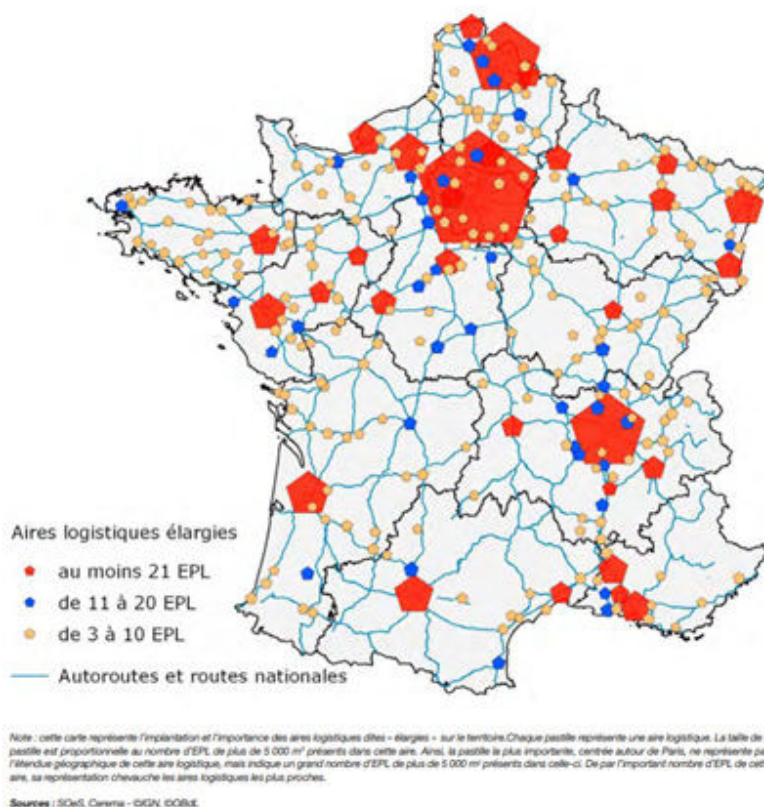
Le territoire du SCoT du Calaisis accueille à 2023 10 établissements spécifiquement en entrepôts (hors transport) pour 176 emplois salariés selon l'Urssaf. Ce chiffre a plus multiplié par 6 entre 2017 et 2023. Le fonctionnement, très lié aux axes autoroutiers (avec un temps d'accès généralement demandé de 5 minutes par rapport aux sorties d'autoroutes), génère des effets de regroupements sur des aires logistiques.

A proximité, c'est l'aire logistique autour de Loon Plage, dans le Dunkerquois, qui totalisait à 2015 le plus d'EPL avec au moins 21 EPL.

Au-delà de l'entreposage à proprement dit, les sociétés de transport sont présentes sur le Calaisis à hauteur de 91 ets employeurs, pour 2.000 emplois, chiffre bien inférieur à 2008 (3.300 emplois salariés à l'époque), selon l'Urssaf.

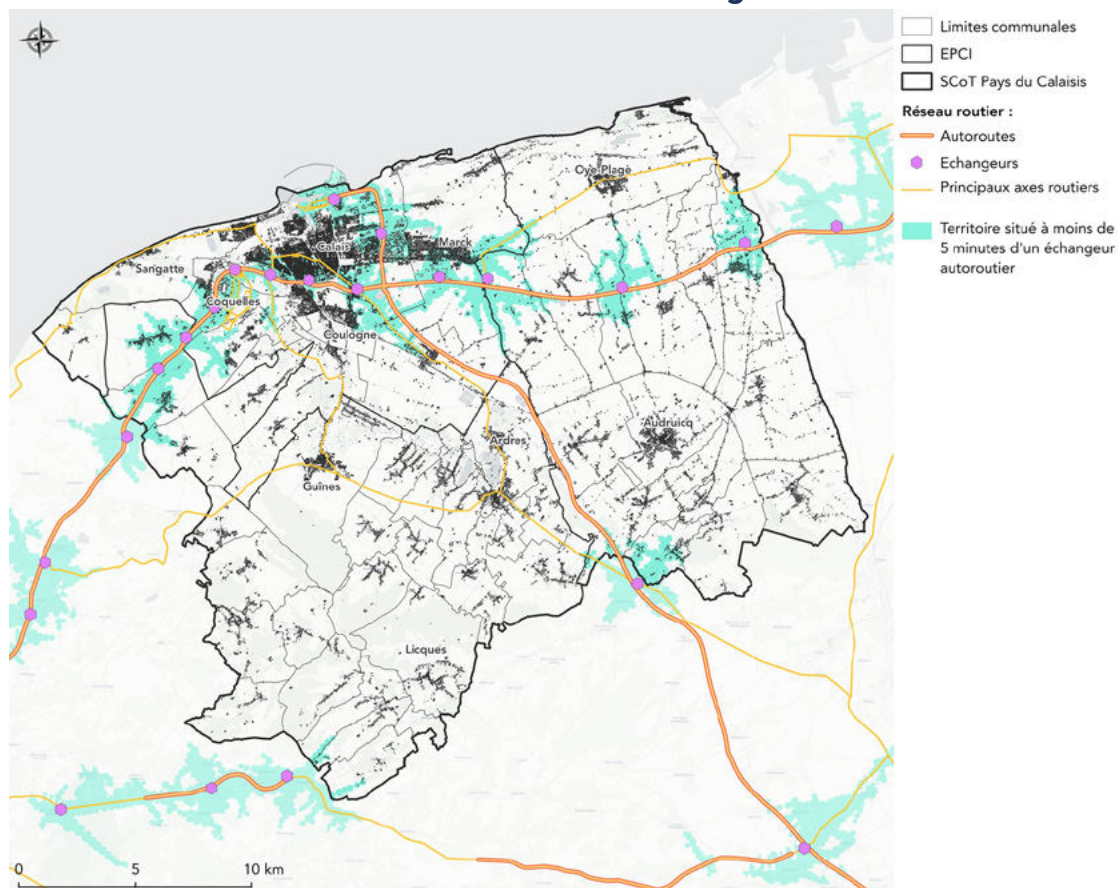
La localisation des entrepôts se focalise, à quelques exceptions près, prioritairement sur la proximité directe ou relative le long des axes par rapport au Port, alors que les ets de transport se concentrent autour du Port et de l'Est de l'agglomération.

Carte 1 : localisation des aires logistiques élargies

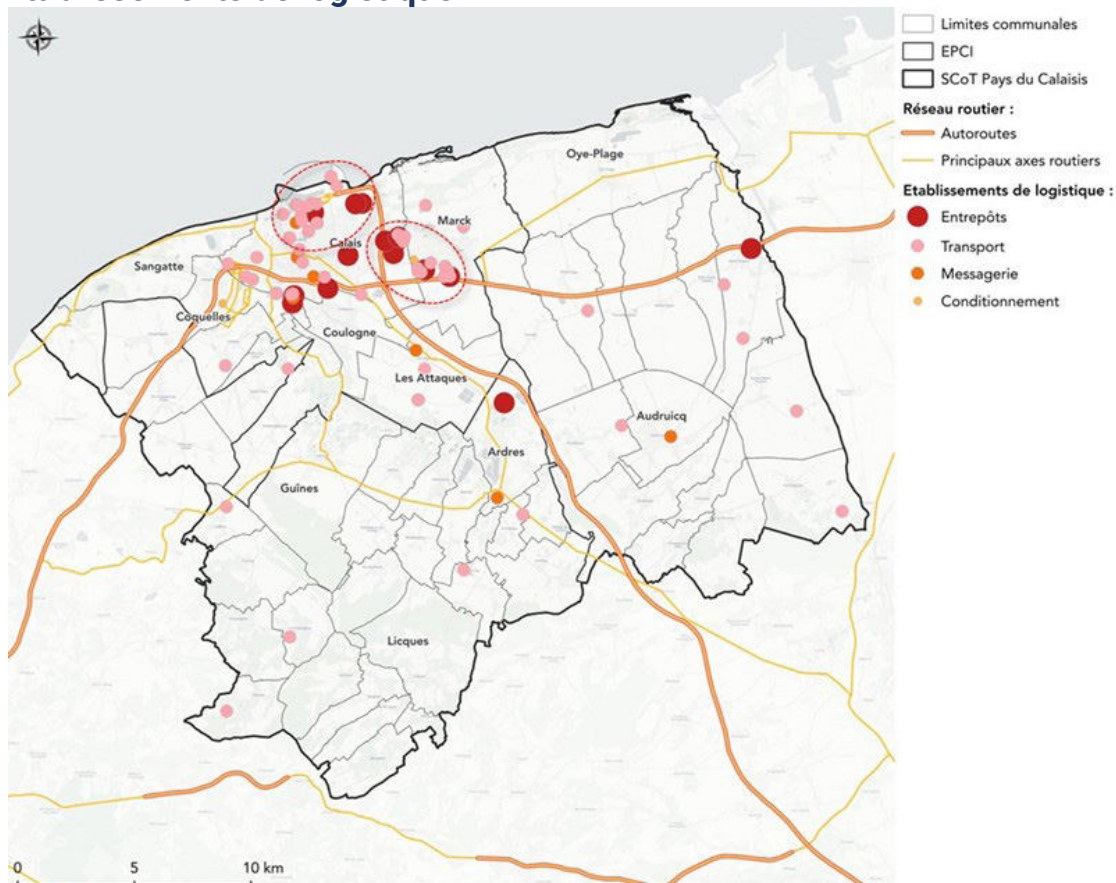


Source : CEREMA

Territoires situés à moins de 5 min d'un échangeur autoroutier



Etablissements de logistique



Source : PIVADIS sur base SIRENE

Les agences de livraison / logistique urbaine / logistique de proximité.

Ce format intermédiaire de logistique s'appuie sur des bâtiments de tailles très variables, de 500 m² à 10.000 m² environ mais sur des fonciers usuellement de moins de 1 ha. La proximité aux clients finaux est un critère essentiel, à la fois pour l'organisation de tournées mais aussi pour un accès direct du client final. Dans ce cadre, les implantations peuvent être potentiellement dispersées.

Sur le territoire, sur la base des données de l'Urssaf, on dénombre 9 établissements pour 212 emplois dans la messagerie, soit un gain d'un établissement sur la période 2013/2023, mais la perte de 116 emplois.

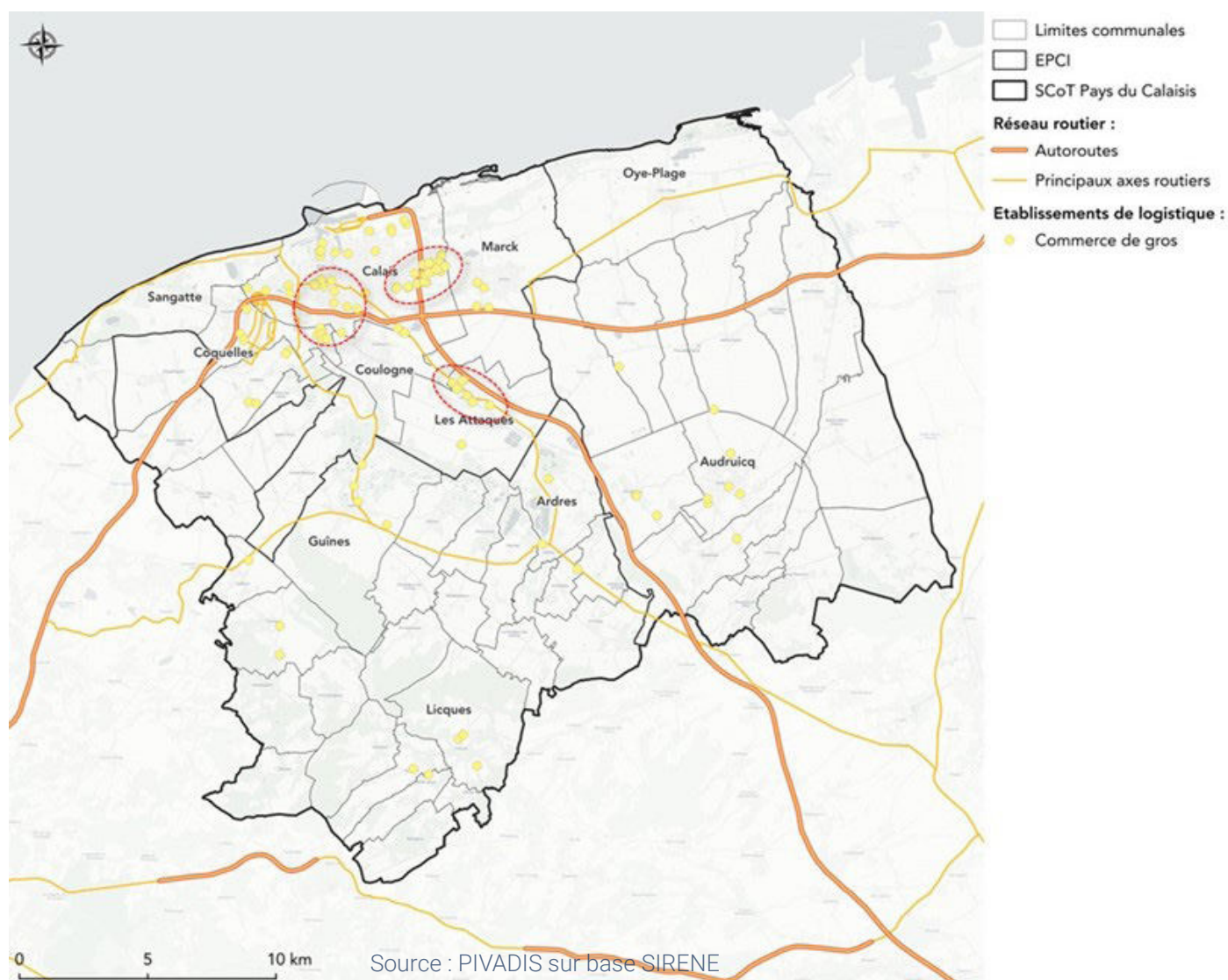
Une activité significative du commerce de gros, néanmoins en repli en nombre d'emplois.

Implantés dans des bâtiments de tailles extrêmement variables, de 500 à 15.000 m², ces implantations sont plutôt usuellement regroupées en fonction des métiers. La proximité à la clientèle professionnelle est essentielle, pour l'organisation des livraisons. Pour autant, en fonction des métiers, les locaux peuvent être ouverts à une clientèle de particuliers, au moins partiellement.

Sur le Pays du Calaisais, on dénombre pas moins de 120 établissements qui emploient 948 salariés (Urssaf 2023). Ces chiffres sont importants, mais néanmoins en repli par rapport à 2013 : -5 établissements et -211 emplois salariés.

Les commerces de gros, présents de manière assez large sur le territoire, se focalisent néanmoins sur 3 points de concentration, comme indiqué sur la carte de localisation ci-dessous :

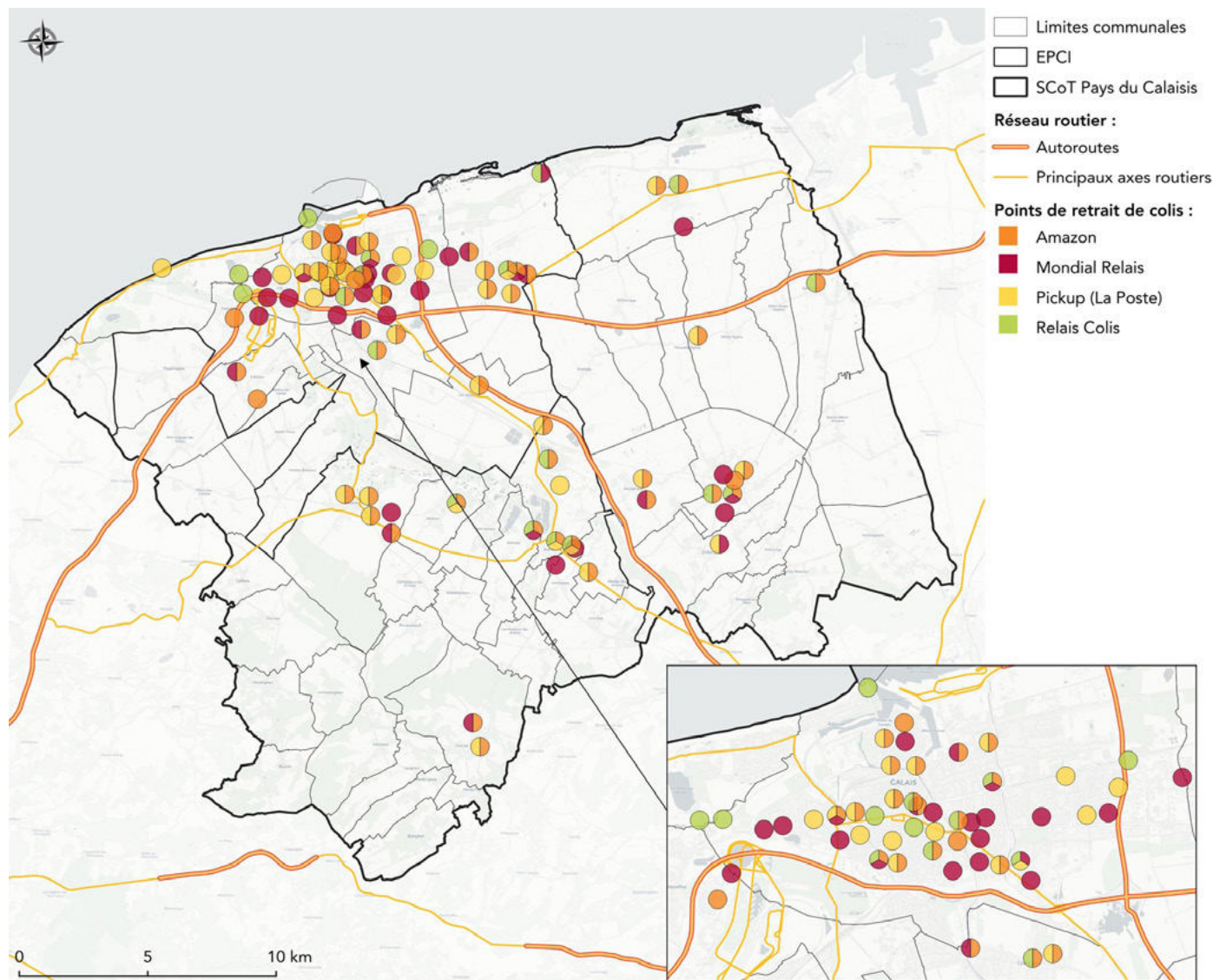
Commerce de gros du Calaisais



Les points de retrait de commandes à distance, une nouvelle géographie du commerce

On dénombre, à Juillet 2024 pour les 4 principaux réseaux de distribution, 97 points de retrait, qu'ils soient dans des commerces ou en locker, soit une forte densité par rapport à la population.

Les points de retrait de colis du Calaisis



Source : PIVADIS

4.5 Le Tourisme, composante importante de l'économie locale

4.5.1 Les capacités d'accueil du secteur touristique du Calaisis

Des capacités d'accueil très marquées par l'offre en campings

Le territoire compte :

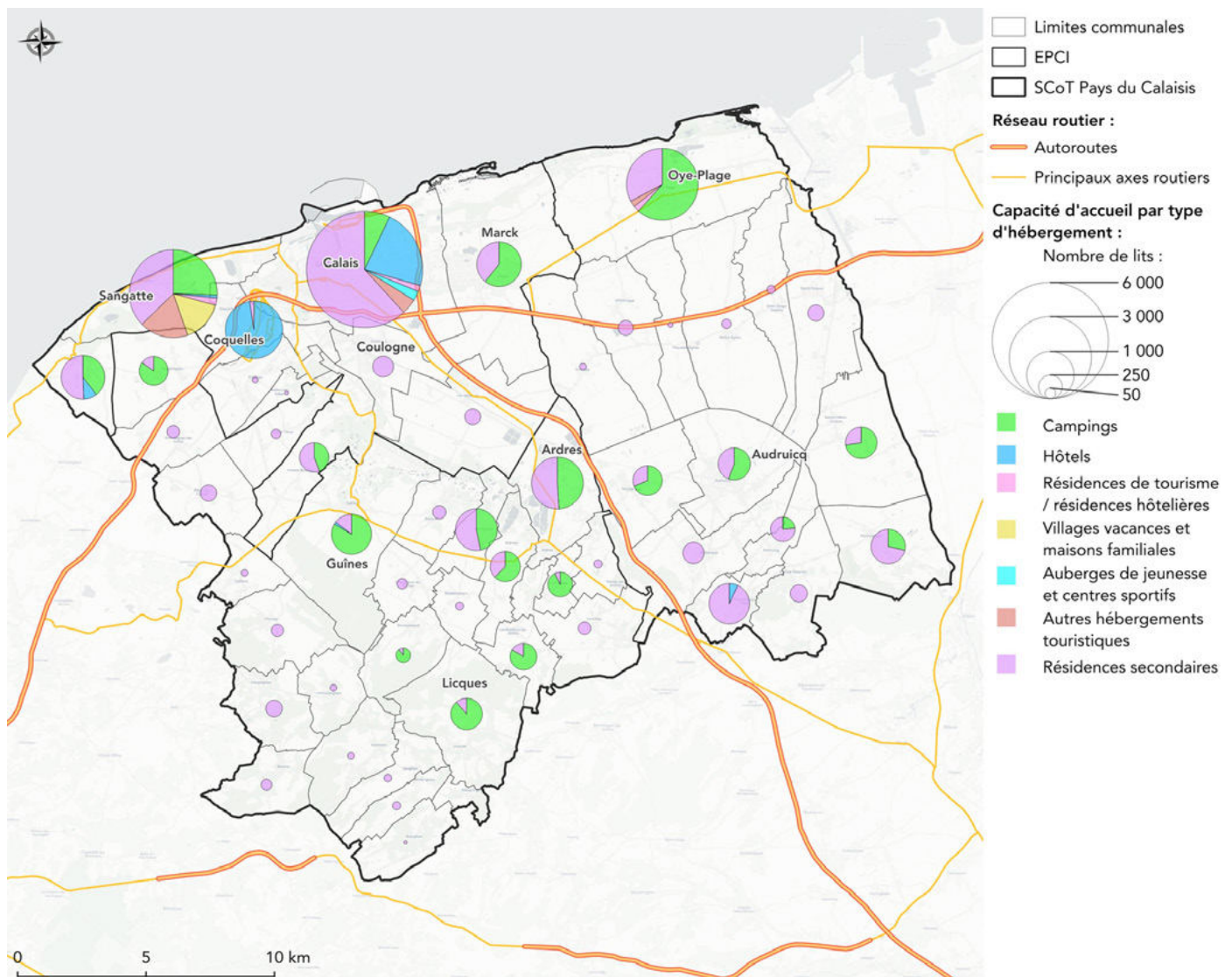
- Environ 2.350 résidences secondaires et occasionnelles (Insee 2021), en progression régulière (2.100 en 2015, 2037 en 2010).
- 27 hôtels pour une capacité cumulée de l'ordre de 1.480 chambres (2024)
- 34 campings pour une capacité cumulée de 2.636 emplacements (2024),

- Une douzaine d'autres hébergements marchands (hors chambres d'hôtes et gîtes) totalisant 1.892 lits (2024).

- Une vingtaine de chambres d'hôtes et gîtes référencés sur le site de l'Office de Tourisme.

Ces données sont tirées du site de l'Office de Tourisme ainsi qu'AirBnB.

Capacités d'accueil des établissements touristiques

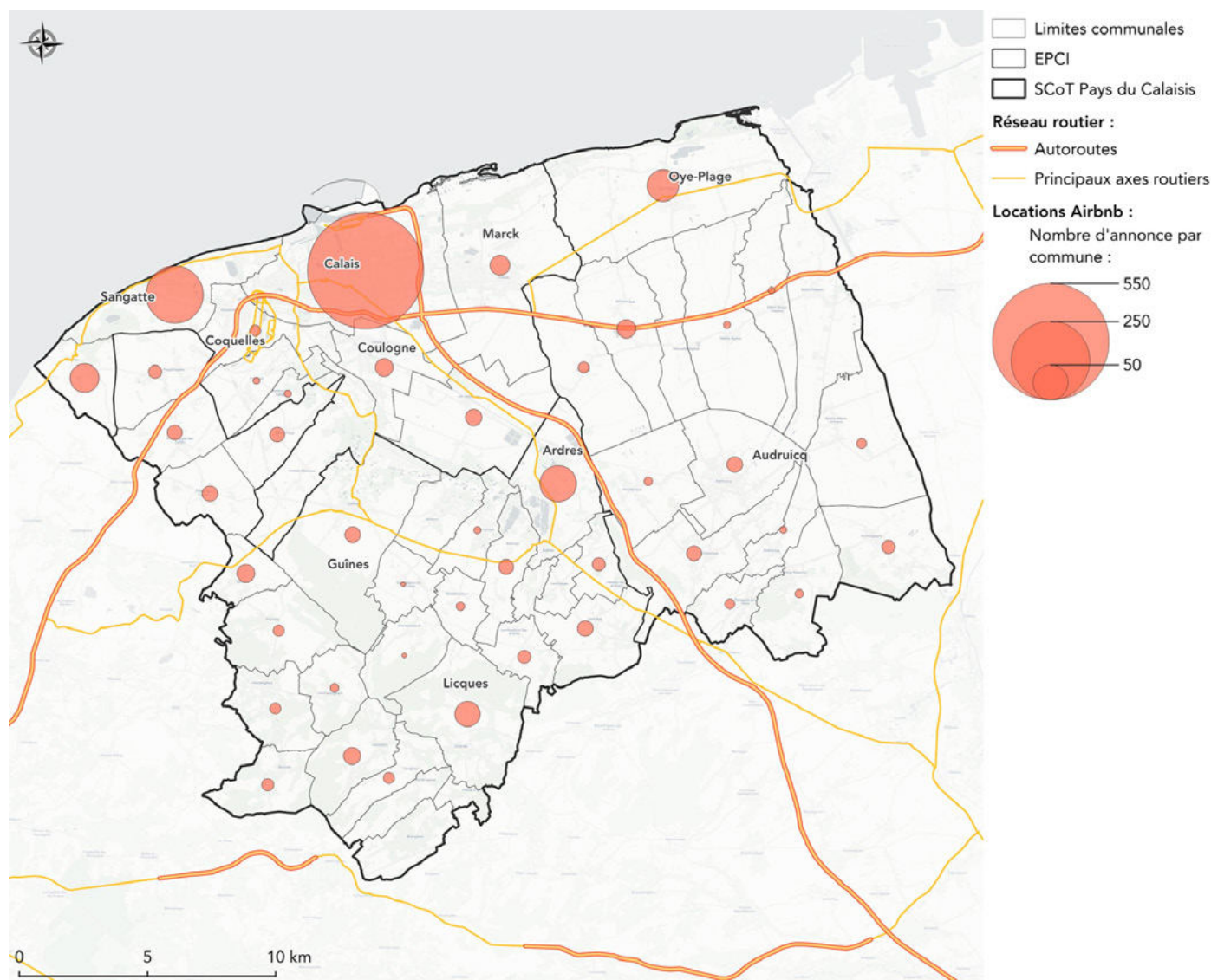


Une offre de locations de courte durée (Type AirBnB) importante

Le territoire compte :

- Environ 1.080 locations de court durée, dont 545 sur la ville de Calais, 132 sur Sangatte, 34 sur Escalles, 54 sur Ardres, 41 sur Oye-Plage).
- Pour un revenu annuel cumulé estimé autour de 16,5 M€ (6,4 M€ sur Calais, 2,6 M€ sur Sangatte, 1,2 M€ sur Escalles, 0,9 M€ sur Ardres, 0,7 M€ sur Oye-Plage)

Locations AirBnB - nombre d'annonces par commune



Source : AIRDNA Sept 2024

Un nombre important d'emplois salariés pour les activités liées au tourisme

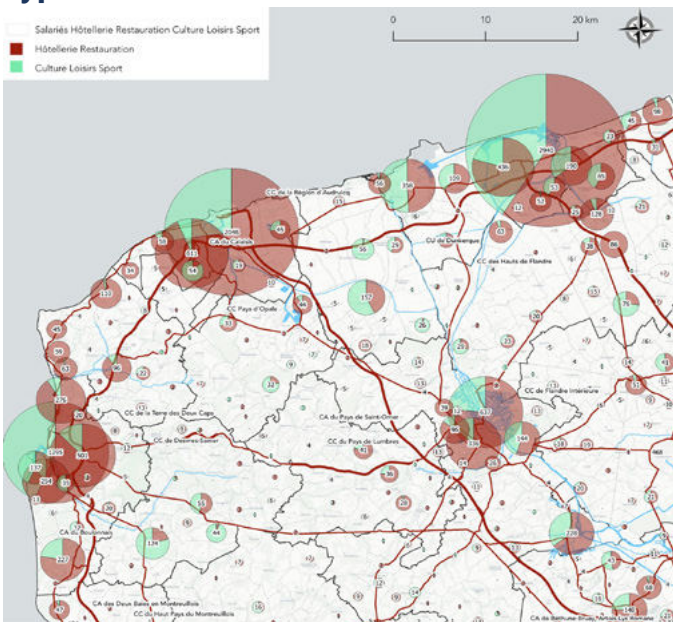
Au 1er Janvier 2023, le territoire comptait, selon les chiffres de l'URSSAF (ne portant que sur les établissements employeurs privés) :

- 98 restaurants « traditionnels » employant 634 salariés
- 93 restaurants « rapides » employant 736 salariés
- 3 « cafétérias » pour 149 emplois salariés

Soit un total de 1.519 emplois salariés en restauration (hors saisonniers)

- 32 hôtels et hébergements similaires employant 344 salariés
- 12 établissements de camping employant 28 salariés
- 6 établissements d'hébergement touristiques pour 22 salariés

Nombre d'emplois salariés en lien avec le type d'activité



Source : URSSAF 2023

Soit un total de 394 emplois salariés en hébergements (hors saisonniers)

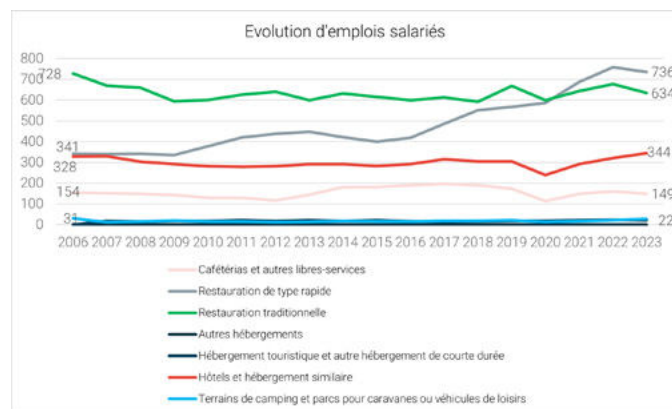
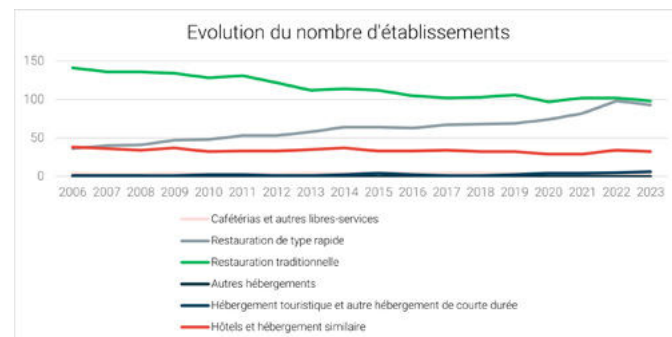
On peut y ajouter les activités relevant de la Culture, des loisirs et du sport, 135 établissements qui totalisent 750 emplois salariés privés (1.900 dans le Dunkerquois pour 300 ets / 900 dans le Boulonnais pour 150 ets).

Le pôle de Calais est, en la matière, nettement devant celui du Boulonnais, mais moindre que le Dunkerquois, qui connaît aussi une dynamique plus forte: +36% en emplois salariés en restauration-hôtellerie de 2006 à 2023, contre +21% pour le Calais et +18% pour le Boulonnais.

...avec des dynamiques différenciées selon les métiers

Les dynamiques constatées, en nombre d'établissements et en emplois, sont très marquées sur la restauration, avec des courbes inversées, comme de manière quasi générale en France, entre la restauration « traditionnelle » et la restauration « rapide ».

En matière d'hébergement les évolutions de long terme sont plus stables, sans décrochage ou croissance majeurs.



Source : URSSAF 2023

4.5.2 Les points d'attrait touristiques

La Ville de Calais a adopté en 2010 un schéma de développement urbain dont un des objectifs porte sur la requalification du Front de Mer

Dès lors, la ville et la communauté d'agglomération du Calaisis ont décidé d'un plan d'action afin de faire du Front de Mer l'espace public majeur du territoire. Cette requalification joue en faveur d'un tourisme urbain renforcé. Elle est le moteur du regain touristique de la façade balnéaire. Ce nouvel aménagement met en avant le front de mer grâce à une multitude d'espaces et d'équipements publics.

Des espaces dédiés au sport ont également été réalisés afin d'animer le front de mer et d'encourager les habitants des alentours à se déplacer et à pratiquer une activité physique. Un réaménagement de la voirie a été effectué en faveur des mobilités douces, tel que la marche à pied et le vélo.

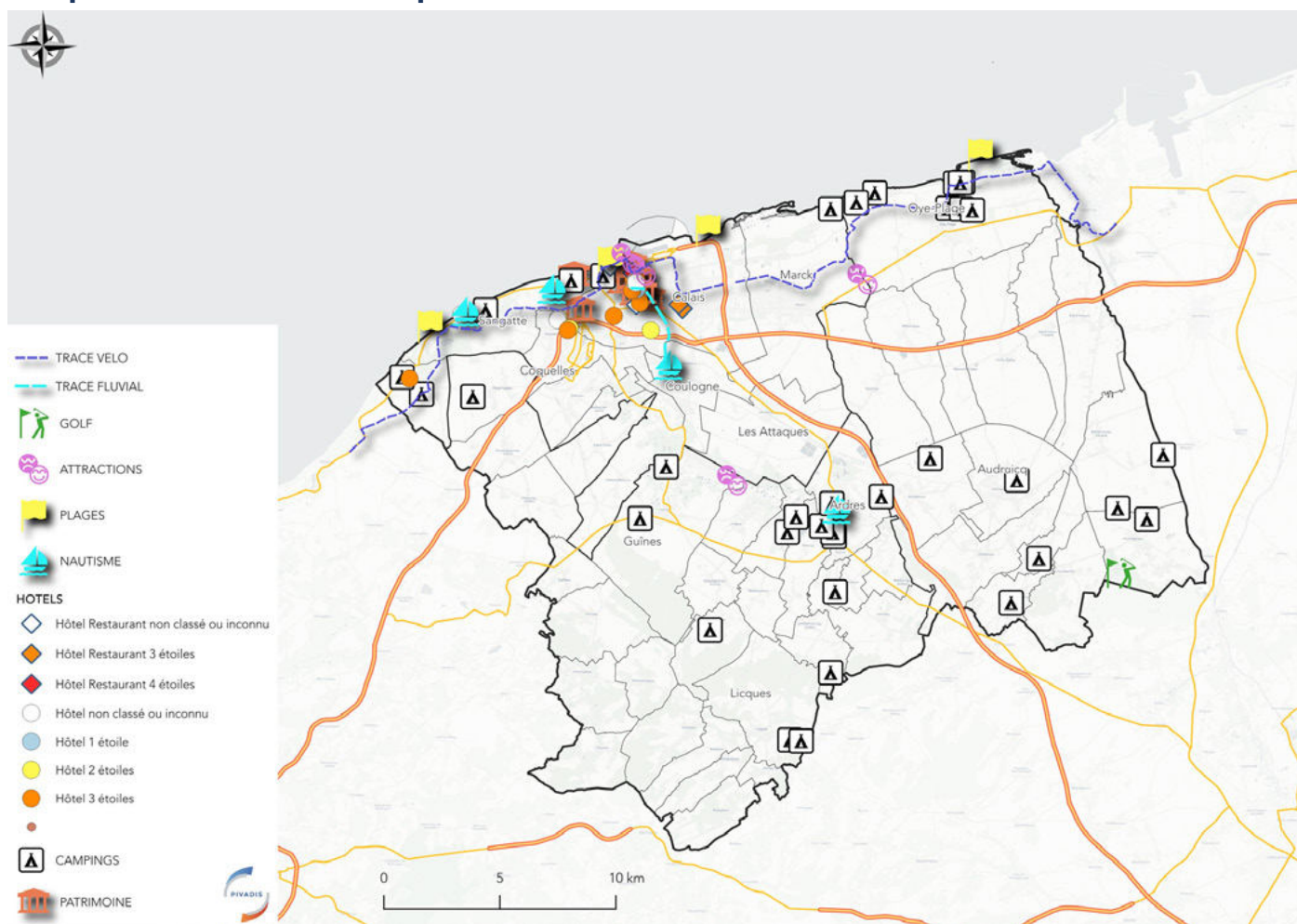
Ce réaménagement vise également à favoriser le tourisme de rue en lien avec les machines de Delarivière et l'animation de rue.

En dehors de Calais, on dénombre quelques plages sur la côte, couplées d'activités nautiques et des points d'animation en faible nombre.

La préservation des qualités paysagères est nécessaire pour profiter du tourisme vert, fortement appuyé par un nombre important de campings.

Les parcours vélo constituent un point d'appui important pour l'avenir.

Les points d'attrait touristiques du Calaisis



Envoyé en préfecture le 24/12/2025

Reçu en préfecture le 26/12/2025

Publié le



ID : 062-256203001-20251212-DEL2025_021-DE

L'essentiel à retenir

Les atouts

- Un poids et une attractivité économique non négligeable à l'échelle régionale.
- Une forte polarisation des emplois à Calais.
- La présence en tant qu'infrastructure économique d'envergure sur le territoire.
- Une répartition équilibrée des sites agricoles sur l'ensemble du territoire.
- Une agriculture compétitive et productive, matérialisée par l'accroissement du nombre de grandes exploitations agricole aux systèmes de production performants.
- Un nombre d'emplois déjà important autour de la logistique / des commerces de gros.
- Un équipement commercial de grande ampleur et diversifié.
- Une image historiquement forte autour du commerce.
- Une relance de l'emploi salarié privé sur les dernières années, après une longue période de baisse.

Les axes d'amélioration

- Un taux de chômage plus élevé que les territoires de référence.
- Une concentration d'emplois en baisse ces dernières années.
- Calais n'est pour instant pas identifié comme aire logistique majeur mais pourrait le devenir au regard des projets en cours.
- Une baisse du nombre d'exploitations agricoles constatée ces dernières années.
- Des démarches de valorisation agricole à poursuivre.

Les opportunités

- Une situation géographique idéale et favorable au développement économique du territoire.
- Un développement des circuits-courts à proximité des bassins de vie.
- Une certaine stabilité des terres agricoles dans les années à venir.
- Le développement en cours de la zone de la Turquerie.
- Une forte dynamique économique et démographique attendue aux portes du territoire en lien avec la réindustrialisation de la CUD.
- Une part importante de locaux inactifs impactant pour certains les parcours marchands.
- Des offres de moyennes surfaces certainement à reconcentrer suite à des développements passés ayant démultiplier les sites sur Calais.

Les freins au développement

- La présence de pôles d'attractivités extérieurs et concurrentiels
- Un taux d'activités plus faible que les territoires de référence
- La présence d'aires logistiques concurrentielles à l'Est et au Sud-Est
- Une baisse de consommation tendancielle très impactante pour le commerce local dans un contexte de pouvoir d'achat limité
- Un moindre attrait économique du commerce sur la clientèle anglaise.
- Le vieillissement des responsables d'exploitations et une baisse progressive de la main d'œuvre agricole. Une démarche de circuits courts en régression.

Les enjeux

- 1 Préserver le foncier agricole comme support de l'activité économique du Pays du Calaisis : préserver les sites agricoles et activités, maintenir les élevages en lien avec le maintien des prairies.
- 2 Permettre la pérennité et favoriser le développement des exploitations agricoles (activités de diversification, adaptation au changement climatique)
- 3 Encourager un réseau de circuit-courts et des démarches de qualité : permettre aux agriculteurs de créer un nouveaux modes de commercialisation, défendre les productions reconnues sur le territoire
- 4 Définir une stratégie économique territoriale qui veille à limiter la consommation foncière des terres agricoles, tout en permettant le développement des entreprises. Accompagner le maintien / l'adaptation des services de proximité sur l'ensemble du territoire.
- 5 Organiser une offre économique spatialisée et lisible, en lien avec les filières du territoire.
- 6 Accompagner le développement économique vers l'essor des filières vertes et du développement durable (industrie durable, REV3, économie sociale et solidaire, transition énergétique, numérique...).
- 7 Favoriser la vitalité commerciale de la ville centre de Calais et des pôles relais Accompagner l'adaptation des petites et grandes structures commerciales aux mutations des comportements et des pratiques d'achats (2023: 70% d'acheteurs en e-commerce / 2050: 85%).
- 8 Raisonner sur des usages multiples des rez-de-chaussée actifs et non seulement en commerces, en particulier sur le centralités. Préserver les parcours marchands essentiels au sein des centralités.
- 9 Envisager à moyen / long terme le renouvellement / la restructuration d'espaces commerciaux monofonctionnels en quartiers multifonctionnels.
- 10 Accompagner le maintien / l'adaptation des services de proximité sur l'ensemble du territoire.
- 11 Amplifier la qualification de l'aménagement des sites à vocation touristique pour renforcer l'attractivité touristique du territoire.

Partie 5

Mobilités

5.1 Un territoire d'infrastructures de transports stratégiques

5.1.1 Un réseau d'infrastructures organisé autour du trafic transmanche



Source : Région Hauts-de-France

Une situation privilégiée

Outre sa position centrale sur le littoral, située entre les agglomérations de Boulogne-sur-Mer et Dunkerque, le Pays du Calais bénéficie d'un rayonnement régional, national et international. Calais se trouve à moins de 50 kilomètres de la frontière belge, à 100 kilomètres de Lille et à seulement 35 kilomètres des côtes anglaises de Douvres. La ville est également reliée à Paris et à Bruxelles en 1 h 30 grâce au TGV. Ce territoire s'inscrit au cœur d'une « euro-région » regroupant plus de 60 millions d'habitants.

Le relief de la plaine maritime et du delta de l'Aa ont grandement contribué au développement d'infrastructures majeures qui représentent aujourd'hui un vrai support de développement :

- Le port « Boulogne-Calais », premier port français de trafic de voyageur, ayant récemment doublé sa capacité avec le projet Calais Port 2015. Le site de Calais facilite non seulement les échanges transmanche avec l'Angleterre, mais également avec l'Irlande.
- Deux autoroutes forment une ossature routière permettant un transport rapide pour les marchandises et les voyageurs à l'échelle transeuropéenne. Cependant, elles engendrent également des externalités négatives, notamment en raison du trafic intense de poids lourds, nécessitant des espaces de stationnement dédiés.
- Le tunnel sous la Manche, associé à la ligne LGV Nord et à la gare de Calais-Fréthun, a permis de désenclaver le territoire et de renforcer les échanges franco-britanniques.

Malgré cette situation stratégique, il convient de souligner que le contexte géopolitique et sanitaire des dernières années a profondément modifié les flux de biens et de personnes. Le Brexit et la crise sanitaire ont particulièrement impacté le fret et le transport de passagers via le port de Calais et l'Eurotunnel. En effet, le port de Calais est désormais la principale frontière physique avec l'Angleterre, impliquant l'instauration de contrôles douaniers.

Une armature routière bien structurée....

Le réseau autoroutier du territoire s'organise le long du littoral, principalement autour de l'autoroute A16 qui relie Dunkerque à Boulogne-sur-Mer. Cette infrastructure joue plusieurs rôles :

- Un itinéraire de transit transeuropéen entre la Normandie, les Hauts-de-France, la Belgique et le Royaume-Uni.
- Une liaison directe entre les grandes agglomérations du littoral, notamment entre Boulogne-sur-Mer et Dunkerque.
- Une rocade littorale, particulièrement utile pour l'agglomération calaisienne.

Sur l'A16, 13 échangeurs desservent le territoire à travers 9 communes, avec un échangeur majeur sur la rocade portuaire de Calais qui se connecte à l'autoroute A26, menant à Saint-Omer, Lille, Arras et Paris.

Sur l'autoroute A216, une liaison plus courte reliant directement le port de Calais, situé à 6 km.

Un réseau de routes départementales complète l'infrastructure autoroutière en structurant le territoire autour de différents types d'axes :

- Des radiales centrées sur l'agglomération calaisienne, notamment la D127 et la D943, qui desservent les pôles relais d'Ardres et de Guînes,
- Des axes interurbains irriguant les mêmes pôles relais ainsi que les centres urbains de Marquise et Saint-Omer via la D231 et la D943.
- Des dessertes littorales, comme la D940, qui favorisent l'accès aux sites touristiques, notamment le site des Deux-Caps à Escalles.

Des routes départementales assurent une desserte plus fine du territoire, telles que :

- La D219, reliant Audruicq à l'A16.
- Les D224, D115 et D218, qui irriguent la partie sud du territoire vers Licques, Hardinghen et Tournehem.
- La D218 et la D940, qui offrent une connexion à l'A16 depuis les échangeurs et assurent la desserte de la Communauté de Communes de la Région d'Audruicq (CCRA).

...Mais sujette à saturation

En raison de sa position stratégique, le Calais se trouve au croisement d'un important réseau routier, ferroviaire et de voies navigables. La route reste le principal mode d'échange à l'échelle européenne, suivie par le transport maritime. Cette situation entraîne une forte pression sur le trafic routier, comme en témoigne l'augmentation du trafic sur l'A16, qui a progressé de +12 % entre 2010 et 2019 d'après les données de la DREAL :

- À l'est de Calais, le trafic est passé de 40 476 véhicules par jour en 2010 à 45 652 en 2019.
- À l'ouest de Calais, les volumes ont également augmenté, passant de 38 667 à 40 492 véhicules par jour sur la même période.

Plusieurs phénomènes peuvent expliquer cette pression accrue sur le réseau routier :

- La gratuité de l'autoroute A16, qui, contrairement à l'autoroute des Anglais A26, est payante, ce constat explique en partie les flux 4 fois moins élevés (12 600 véhicules par jour source),
- Les liaisons pendulaires croissantes entre les agglomérations de Calais et Dunkerque avec une influence marquée de l'aire d'attractivité dunkerquoise sur les communes de l'est de la CCRA,
- La motorisation croissante du territoire alimentée par la périurbanisation de la première couronne calaisienne,
- La concurrence déséquilibrée entre la route et le fret ferroviaire malgré des projets de confortement de l'offre de ferroutage,
- Le développement d'une offre de stockage de poids-lourds positionnée sur les nouvelles zones d'activités attenantes au port.

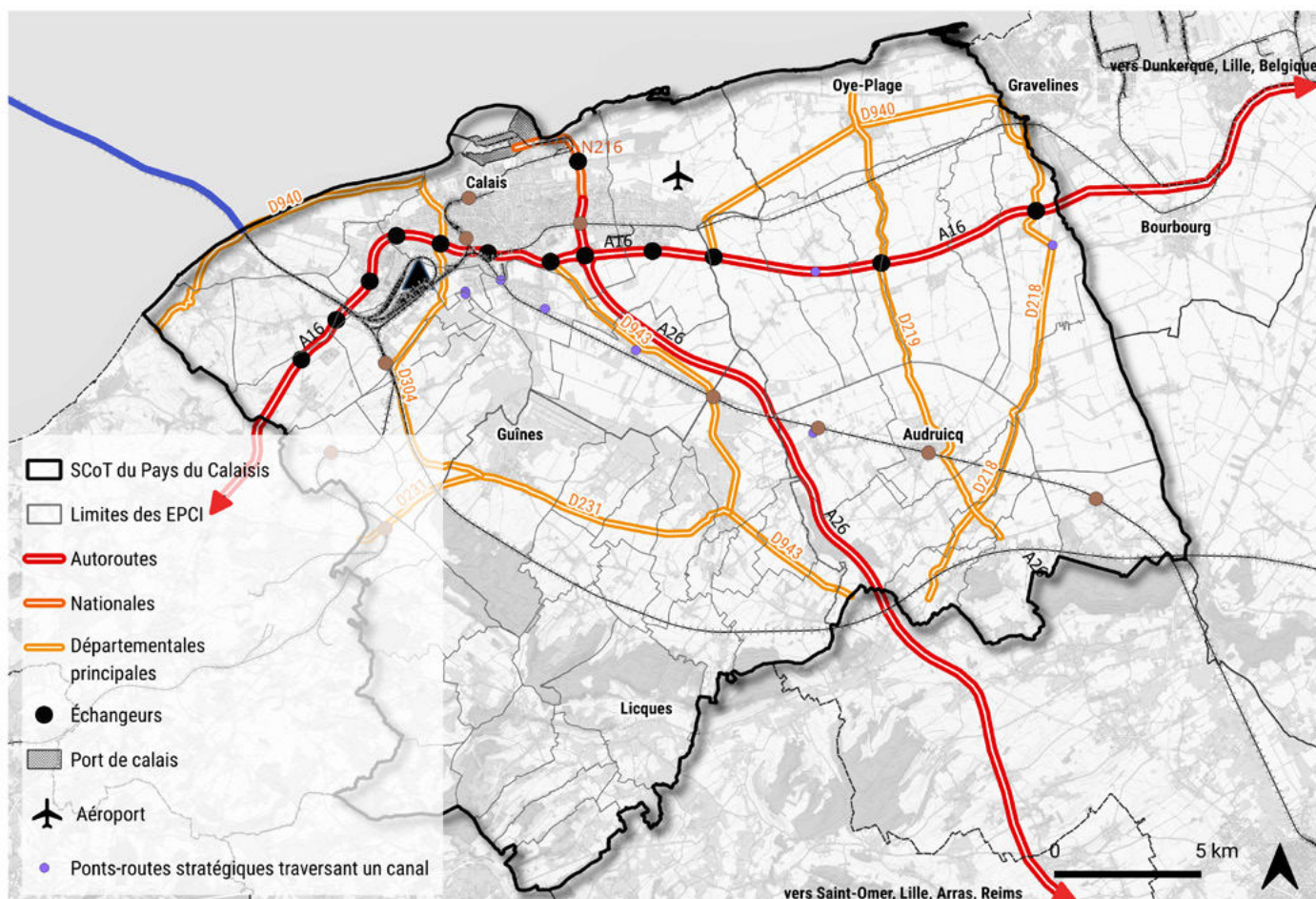
Ce dernier point vient en partie en réponse à l'interruption des liaisons transmanches. En témoigne la multiplication des projets de stationnement sécurisés au sein des parcs d'activités de la Turquerie (430 places sur 5 hectares) et la ZAC Transmarck (700 places).



ZAC Transmarck-Turquerie. Source : La Voix du Nord

Par ailleurs, les systèmes de ponts-routiers situés sur le réseau de waterings du territoire doivent faire face à des risques de congestion important en cas de période d'inondation. Cette fragilité isole les populations issues des plaines de waterings au reste du territoire et pose la question d'une mobilité résiliente face aux risques naturels.

Armature viaire



5.1.2 Des infrastructures de transports emblématiques

Le port de Boulogne-Calais, un atout stratégique transmanche récemment agrandi



Source : Lettre du cheminot

Le port de Calais occupe une position stratégique en tant que premier port français pour le trafic transmanche, avec l'axe Calais-Douvres comme principal flux touristique.

Cet axe attire plusieurs millions de touristes chaque année.

En tant que port de plaisance, il accueille également de nombreux véhicules touristiques.

La crise sanitaire et le Brexit ont toutefois eu un impact significatif sur le tourisme fluvial dans le Calaisis. Ce n'est qu'à partir de 2023 que les flux touristiques ont pleinement repris. Cette année-là, le port de Calais a enregistré plus de 7,2 millions de passagers pour près de 1,3 million de véhicules de tourisme, marquant une hausse de 41 % par rapport à 2022, avec des chiffres proches de ceux d'avant la crise.

Sur les seuls mois de juillet et août 2023, le port a accueilli plus de 2 millions de voyageurs et 450 000 véhicules touristiques. En 2023, une augmentation significative du trafic fret a également été observée au port de Calais avec près de 1,81 million d'unités fret, soit une hausse de 10 % par rapport à 2022. Cette progression est notamment liée à l'inauguration d'un nouveau terminal fin 2021, qui a considérablement amélioré la fluidité et la flexibilité des échanges fluviaux et routiers.

Le port de Calais fait face à une forte concurrence de la part du port de Dunkerque, qui poursuit son développement dans le cadre du projet « Cap 2020 ». Ce projet ambitieux vise à renforcer la position de Dunkerque dans le trafic de conteneurs, notamment dans le « Range Nord ». Il a pour objectif d'accroître :

- La capacité du port à accueillir des porte-conteneurs de nouvelle génération.
- La part de marché du port de Dunkerque dans le trafic de conteneurs.
- L'efficacité logistique avec un système moderne et complet.

Ce projet s'accompagne de la création de nouveaux bassins, 350 hectares de zones logistiques à l'appui de nouvelles dessertes routières et ferroviaires.

Le Tunnel sous la manche : porte sur le territoire ou espace de transit ?



Source : La Voix du Nord

Le Pays du Calais bénéficie d'une particularité majeure : la présence du tunnel sous la Manche, inauguré en 1994. Ce tunnel sous-marin, long de 50,5 km, relie la France à l'Angleterre et a entraîné l'installation de nombreuses infrastructures sur le territoire du Calais. Il permet le transport de passagers et de marchandises. Situé à Coquelles, à proximité de la gare Calais-Fréthun et de l'autoroute A16, le terminal bénéficie d'un maillage routier et ferroviaire particulièrement intéressant.

Situé à Coquelles, à proximité de la gare Calais-Fréthun et de l'autoroute A16, le terminal bénéficie d'un maillage routier et ferroviaire particulièrement avantageux. Grâce à cette infrastructure, le territoire est relié au réseau européen, offrant ainsi une offre de transport ferroviaire compétitive.

Cette connexion stratégique fait du Calais un lieu de passage privilégié pour les échanges transmanche, qu'il s'agisse de flux passagers ou marchandises. En conséquence, la région a vu s'implanter des équipements à vocation commerciale, tels que le centre commercial Cité Europe à Coquelles, destiné principalement aux voyageurs empruntant le terminal.

Le tunnel sous la Manche offre une diversité dans les modes de transport pour le territoire : les voyages transmanche sont accessibles non seulement en train, via Eurostar, mais aussi en ferries et navettes Eurotunnel.

En 2021, le trafic a été le suivant :

- 1,6 million de passagers ont emprunté le tunnel sous la manche.
- 1,4 million de camions ont été transportés sur les navettes de l'eurotunnel.
- 1 654 trains de marchandises ont été transportés sur les navettes.

Malgré ces chiffres notables, la fréquentation est en baisse ces dernières années :

- Eurostar : 1 million de trains passagers de tourisme en 2021 (-63% depuis 2019).
- Shuttle : 1,4 million de camions transportés sur les navettes du Shuttle en 2021 (-14% depuis 2019).

Cette baisse est fortement corrélée à la crise sanitaire et au Brexit. Néanmoins, les chiffres sont à nouveau en hausse depuis 2022.

A noter qu'il n'y a plus d'arrêt Eurostar à Fréthun depuis la crise sanitaire, l'arrêt se fait directement à Lille, cela est induit du à une forte réduction du flux passager sur cette zone.

Vers un développement de l'intermodalité route-rail depuis le port

Le projet Calais Port 2015, mis en œuvre en 2025, a permis de doubler la capacité d'accueil des marchandises grâce à la création d'un nouveau bassin vers la mer. Cela a permis d'accueillir de nouveaux ferriers et rouliers. Ce dédoublement a également facilité la création d'espaces nécessaires pour l'intégration pérenne des infrastructures intermodales rail-route-mer, telles que les autoroutes ferroviaires et les autoroutes de la mer.

En parallèle du développement de la logistique et des espaces de stationnement sur les zones d'activités, le secteur de la logistique ferroviaire du Calaisis a également bénéficié d'un investissement conséquent mené par CargoBeamer, un prestataire logistique allemand spécialisé dans le transport combiné route-rail.

La technologie proposée par CargoBeamer, composée de wagons brevetés, de terminaux de transbordement et d'un logiciel logistique, permet d'exploiter quasiment les semi-remorques standard pour n'importe quel modèle de train. CargoBeamer a développé son premier terminal d'autoroute ferroviaire à Calais au sein de la zone Transmarck - Turquie.

Sur ce nouveau terminal, plus de 430 unités de chargement pourront être déplacées quotidiennement, soit l'équivalent de 6 trains entrants et 6 trains sortants par jour. Depuis 2023, la capacité du terminal est passée à environ 900 transferts quotidiens.

La technologie CargoBeamer permet de charger et décharger un train en environ 20 minutes, avec tout type de remorque. En outre, ce système de transport contribue à réduire jusqu'à 80% des émissions de CO2.



Réseau CargoBeamer. Source : CargoBeamer.fr

A noter également, la modernisation de la voie mère de Calais reliant le port et la gare de Calais-Ville. L'objectif du projet est de passer de 3 à 4 aller-retours à 15 aller-retours permettant ainsi d'éviter la circulation de 48 semi-remorques sur les routes.



Source : Nord Littoral

L'aéroport international, un trafic limité à une aviation d'affaire, de tourisme et de loisirs

Situé sur la commune de Marck, l'aérodrome de Calais - Marck, également qualifié d'aéroport international de Calais - Dunkerque, constitue un atout en termes de mobilité, bien qu'il ne soit aujourd'hui plus largement fréquenté. Créé au début du 20ème siècle et largement utilisé lors des deux grandes guerres, c'est surtout au cours des années 60 qu'il occupe le 4ème rang des aéroports les plus importants de France, tant pour les fins commerciales que pour le transport de voyageurs.

Depuis les années 70, l'aérodrome est exclusivement utilisé pour l'aviation légère de tourisme et de loisirs, ainsi que pour le transport sanitaire assuré par le SAMU, ainsi que par des organismes gouvernementaux tels que la douane et la gendarmerie.

Aujourd'hui, les mouvements aériens sont majoritairement locaux, avec une prédominance de l'aviation militaire, des aéroclubs et des exercices aériens. En 2023, l'union des aéroports français a recensé 2 482 voyageurs locaux, 1 682 voyageurs nationaux et 800 voyageurs internationaux depuis l'aéroport de Calais - Dunkerque.



Source : La Voix du Nord

5.2 Une mobilité restant dominée par l'usage de l'automobile

5.2.1 Des habitants toujours plus mobiles

Des mobilités professionnelles sous l'influence des bassins de vie voisins...

Les polarités du territoire et leur accessibilité, notamment en voiture, joue un rôle considérable dans la structuration des flux pendulaires où la place de la voiture reste prédominante.

Selon l'une aire d'attraction est un ensemble de communes d'un seul tenant qui définit l'influence d'un pôle de population et d'emploi sur les communes environnantes : une donnée les caractérise, l'intensité des déplacements domicile-travail.

Une aire d'attraction est ainsi constituée d'un pôle et d'une couronne. Le pôle est défini à partir d'une combinaison des critères de densité, de population et d'un seuil d'emploi important

Trois aires d'attractivité s'organisent sur le Pays du Calais :

- L'influence du Dunkerquois se fait particulièrement ressentir sur les communes limitrophes constitutives de la CCRA d'Oye-Plage jusqu'à Rumingham,
- L'influence du Boulonnais ne concernent que 5 communes Sud de la CCPO, à savoir Boursin, Sanghen, Bainghen et Hardinghen.

- Naturellement, une majorité de communes du Calaisis sont influencées par le pôle de Calais.

Avec 37 % d'actifs sur le territoire et 24% de scolaires, c'est un peu plus de la moitié de la population qui peut être amenée à se déplacer dans des logiques de déplacements pendulaires vers les polarités génératrices de flux du territoire.

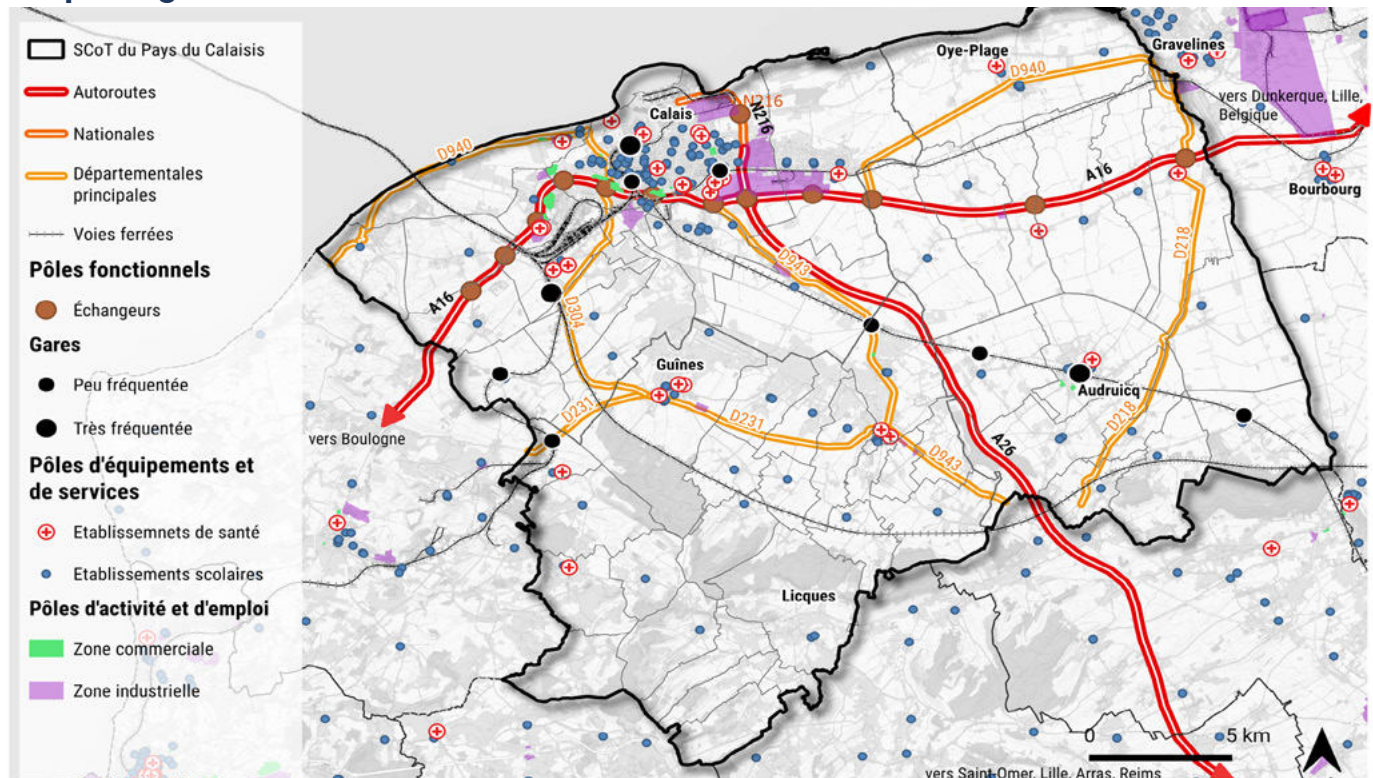
...et de la concentration des polarités

Au sens du CEREMA, les pôles générateurs de déplacement sont des lieux d'activités ou d'intérêt dont le pouvoir d'attractivité est plus ou moins étendu, selon notamment la concentration des fonctions qu'ils apportent. On distingue les pôles fonctionnels (gares, nœuds routiers, etc), les pôles d'activité et d'emploi, et les pôles d'équipements et de services, dont les fonctions peuvent se cumuler

La cartographie des pôles générateurs de flux présente une dominante de polarités sur la CAGCTM, mais de moindre mesure et d'ampleur à Guînes, Audruicq et Ardres. En outre, des sites d'activités économiques au contact des échangeurs autoroutiers sont en cours de développement, dont Transmarck – Turquie et le parc d'activité de la Porte d'Opale.

Par ailleurs, certains pôles secondaires du territoire sont accompagnés par le train développant et renouvelant leurs centralités autour de réflexions sur l'espace public, l'accessibilité et le stationnement

Les pôles générateurs de flux



5.2.2 Des déplacements pendulaires au reflet de la périurbanisation du territoire

Des actifs toujours plus nombreux à travailler hors de leur commune de résidence

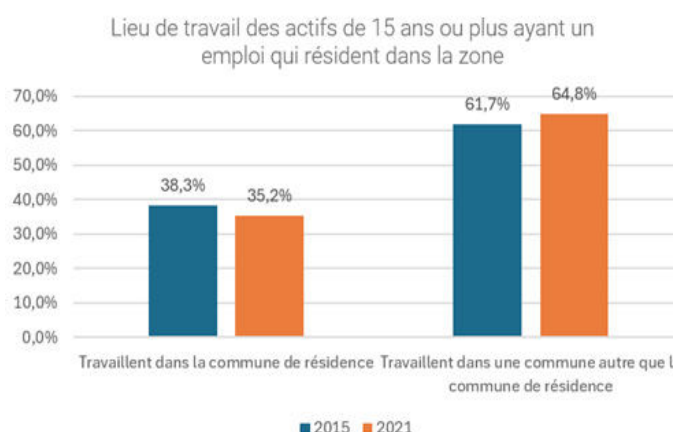
La périurbanisation du territoire, particulièrement marquée ces dernières années grâce à l'offre de transport routier, a contribué à renforcer les dynamiques pendulaires sur le Pays du Calaisais.

À l'échelle du territoire, la proportion d'actifs travaillant en dehors de leur commune de résidence est en hausse, passant de 71 % en 2015 à près de 73 % en 2021.

Cependant, des disparités significatives se manifestent entre les différentes intercommunalités :

- Dans les zones rurales, comme la CCPO et la CCRA, la proportion d'actifs travaillant hors de leur commune atteint respectivement 83 % et 86 %.
- En revanche, dans la CAGCTM, ce taux est nettement plus faible, à 52 %.

Ces différences s'expliquent notamment par la concentration de l'emploi sur la ville-centre et par l'influence des bassins d'emploi voisins, en particulier celui du Dunkerquois.



Un usage de la voiture central dans les déplacements pendulaires

À l'image du territoire national, le moyen de transport le plus utilisé par les actifs pour se rendre au travail reste la voiture. Son usage représente 84% de la part modale des déplacements à l'échelle du département du Pas-de-Calais est de 88% à l'échelle du Pays du Calaisais. Ces chiffres reflètent à la fois un manque

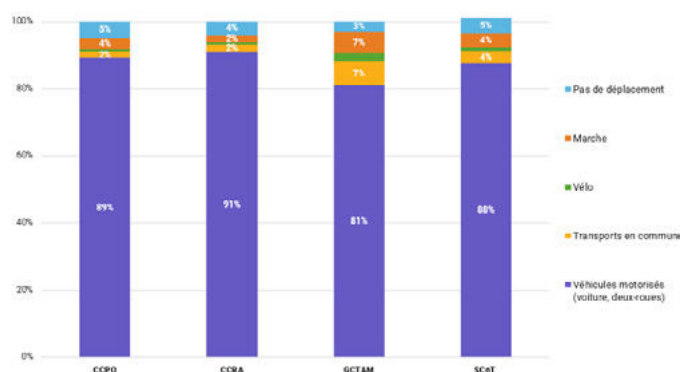
de réseaux de transports alternatifs et des distances élevées entre le domicile et le lieu de travail, rendant la voiture le plus souvent indispensable

En 2021, l'utilisation de véhicules motorisés pour se rendre au travail reste majoritaire. Son usage concerne :

- 91 % des actifs dans la Communauté de Communes de la Région d'Audruicq (CCRA),
- 89 % dans la Communauté de Communes du Pays d'Opale (CCPO),
- 81 % dans l'agglomération de Calais (CAGCTM)

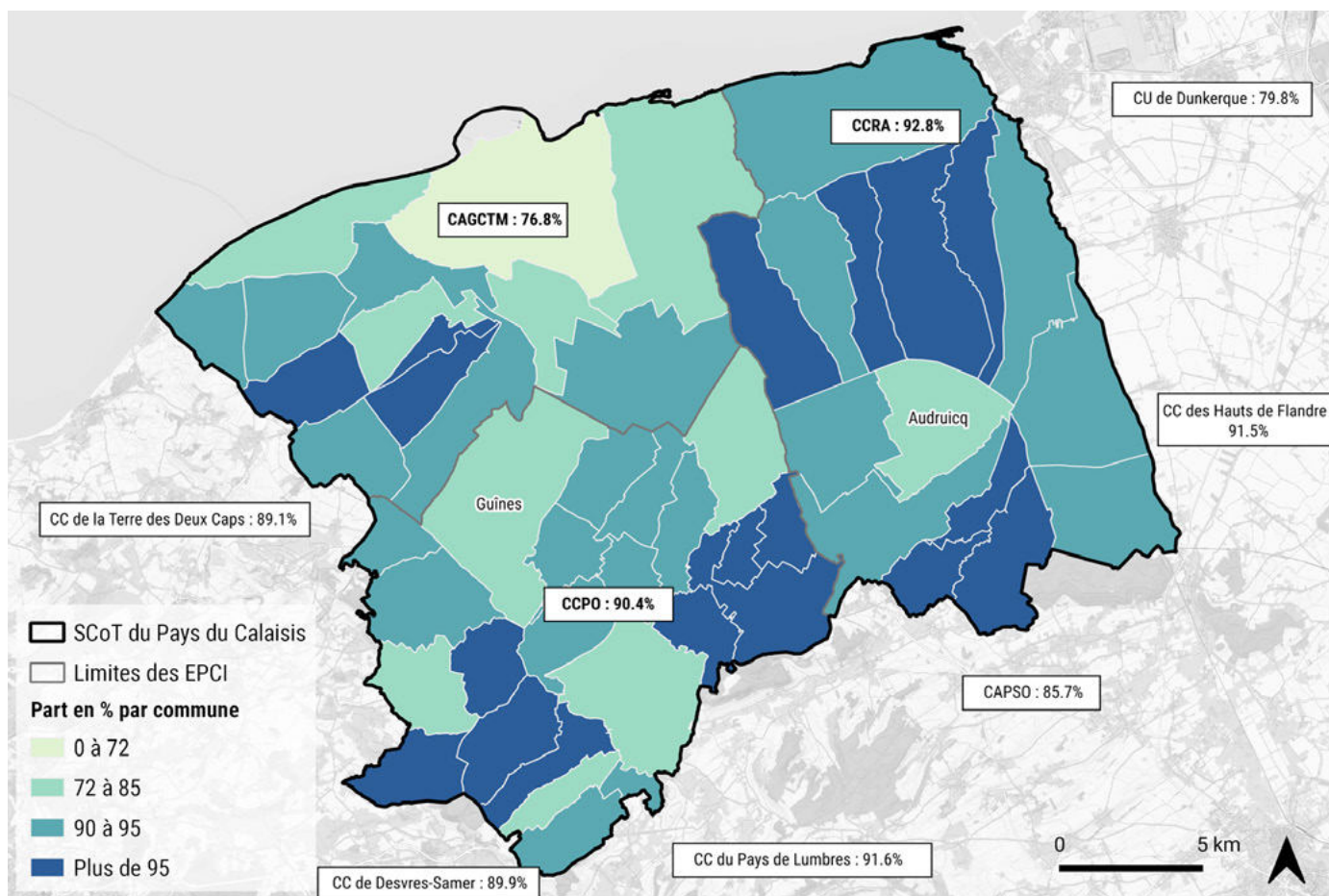
Les parts modales de la marche, des transports en commun et du vélo sont marginales, même si l'usage de la marche et des transports en commun reste plus marquée au sein des polarités et plus particulièrement au sein de la CAGCTM. En effet, la concentration de polarité couplée au potentiel d'intermodalité des infrastructures modes actifs et de transports en commun y est plus important. Pour l'ensemble du Pays du Calaisais, cela représente une part modale de 88 %. Les déplacements en véhicules motorisés dominent également sur le périmètre du SCoT, suivis par :

- La marche : 4,1 %,
- Les transports en commun : 3,8 %,
- Le vélo : seulement 1,2 %.



Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail

Part des ménages disposant au moins d'un véhicule



L'attractivité de la voiture se reflète dans la motorisation des ménages, qui reste majoritaire au sein du Pays du Calais avec 86% des foyers disposant d'au moins un véhicule. Comme pour les parts modales des déplacements pendulaires, des disparités significatives sont observées. À une extrémité, la ville-centre de Calais affiche un taux de motorisation de 72 %, tandis qu'à l'autre extrême, 99 % des ménages de Saint-Omer-Capelle, sur le territoire de la CCRA, possèdent un véhicule.

Des flux centrés vers le coeur d'agglomération

Selon l'INSEE, les flux domicile-travail concernent les actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi et résidant dans un territoire donné. Ces flux relient leur commune de résidence à celle où ils déclarent exercer leur activité professionnelle. Ainsi, il est possible de mesurer le nombre de « migrants alternants » ou « navetteurs », mais non le nombre exact de déplacements effectués. Par ailleurs, la fréquence de ces déplacements (quotidienne, hebdomadaire, etc.) n'est pas prise en compte dans cette mesure.

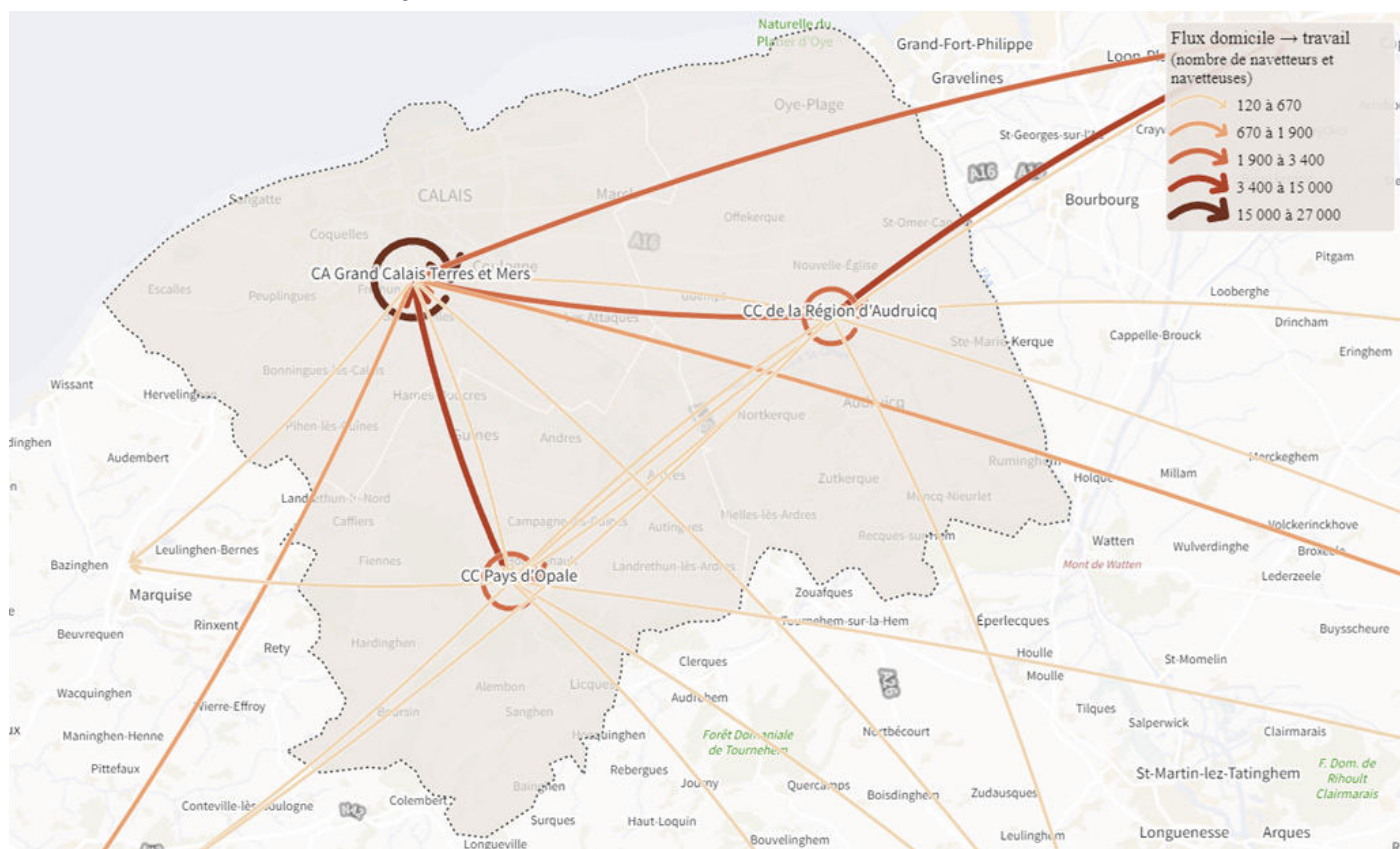
La cartographie ci-jointe révèle que la majorité des déplacements pendulaires sont effectués au sein de la Communauté d'Agglomération Grand Calais Terres et Mers (CAGCTM), avec un total de 26 802 navetteurs. Ces déplacements se font majoritairement en voiture, et une grande partie d'entre eux convergent vers Calais, où plus de la moitié (54 %) des flux du Pays du Calais s'effectuent au sein de la ville elle-même.

On note également l'influence notable de la métropole lilloise et du Boulonnais, en particulier à partir de la CAGCTM. Concernant la CCPO, la majorité des déplacements pendulaires (3 900 navetteurs) se dirige vers la CAGCTM. En revanche, les flux en provenance de la CCRA sont multipolarisés : 4 034 navetteurs se dirigent vers le Dunkerquois, tandis que 2 595 se déplacent vers la CAGCTM.

La CAGCTM attire également une grande partie des déplacements pendulaires en provenance des territoires voisins, avec :

- 1 843 navetteurs provenant du Boulonnais,
- 1 511 navetteurs provenant du Dunkerquois,
- 1 590 navetteurs provenant des Deux Caps,
- 1 077 navetteurs provenant de l'Audomarois,
- et 515 navetteurs provenant du Pays de Lumbres.

Flux domicile-travail du SyMPaC



Source : Diagnostic-mobilité.fr

La CAGCTM, une polarisation des déplacements pendulaires par Calais

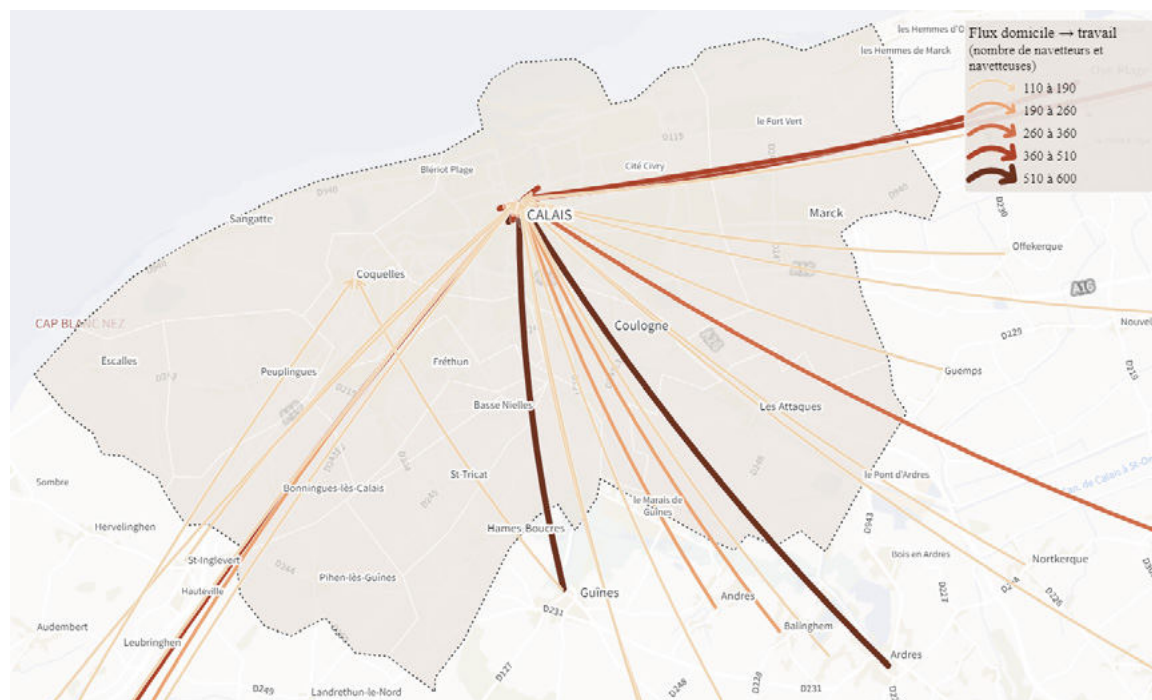
En zoomant plus précisément sur la CAGCTM, la prédominance de Calais dans les migrations pendulaires, tant internes au Calaisis qu'externes, est particulièrement marquante. Calais capte l'essentiel des flux pendulaires.

Par ailleurs, comme présenté ci-dessous, la CAGCTM

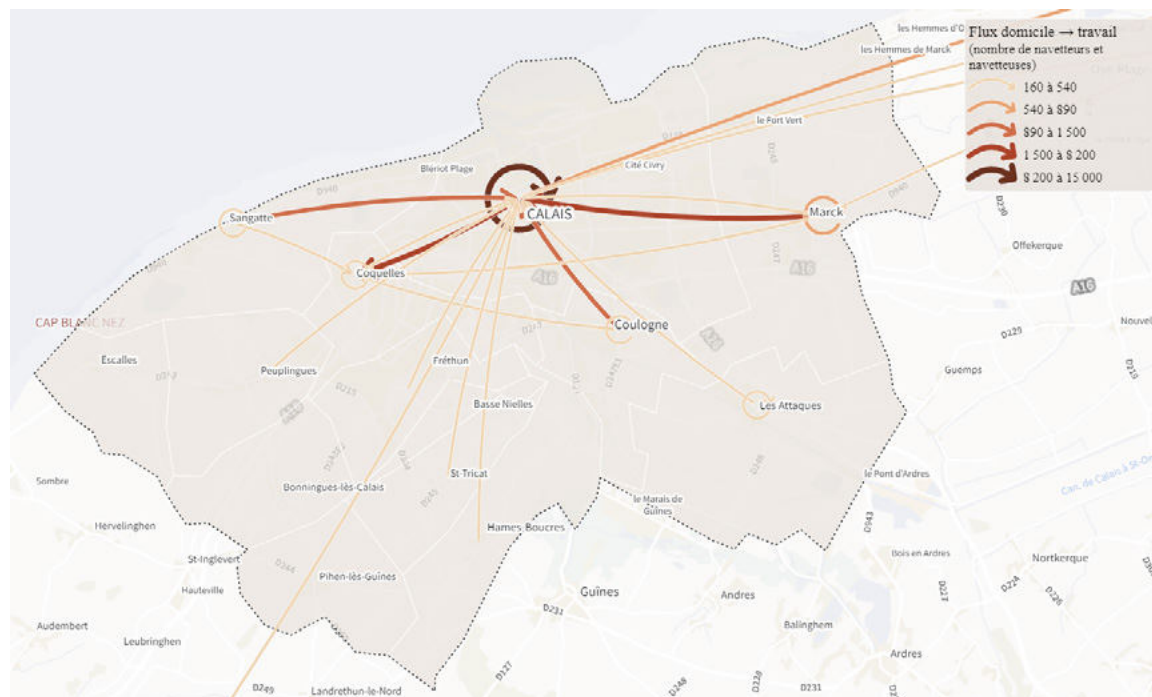
se caractérise par une forte polarisation entre la première couronne et le cœur de son agglomération, Calais absorbant la majeure partie des flux domicile-travail. Il est important de souligner que 54 % des mobilités pendulaires s'effectuent à l'intérieur même de la ville de Calais.

Au sein de la CAGCTM, la majorité des déplacements pendulaires concernent les échanges entre la ville-centre et la couronne périurbaine.

Mobilités pendulaires exogènes à la CAGCTM



Mobilités pendulaires endogènes à la CAGCTM



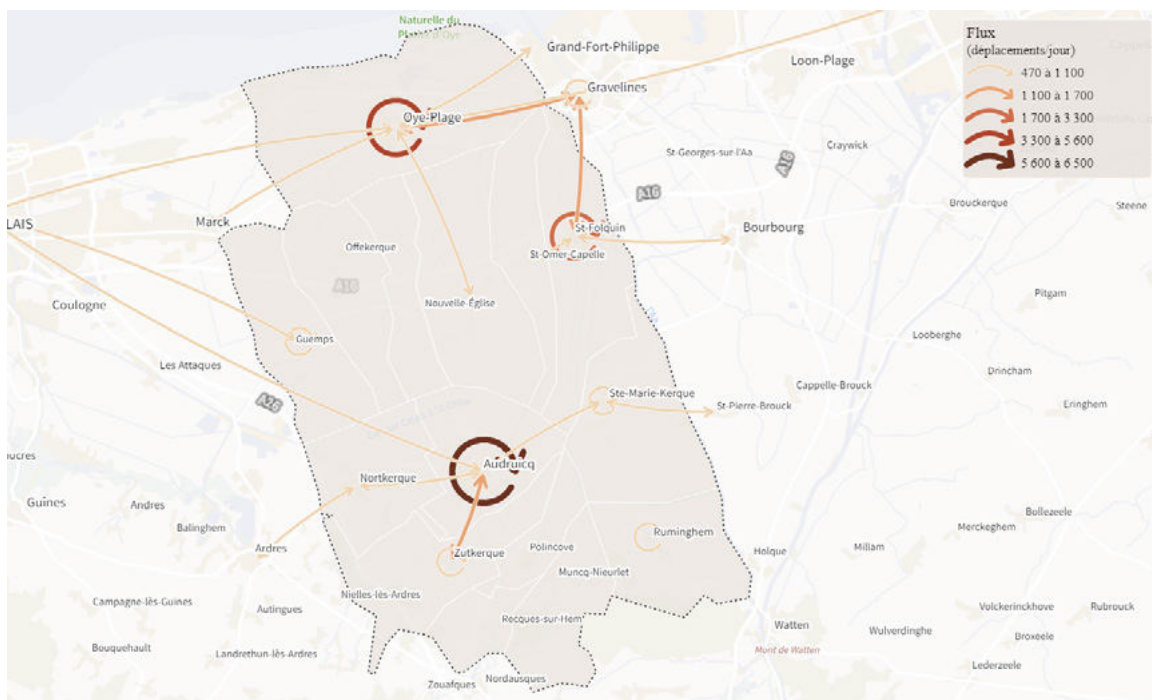
Sources : Diagnostic-mobilité.fr

La CCRA, des déplacements d'interface notable depuis Oye-Plage et Audruicq.

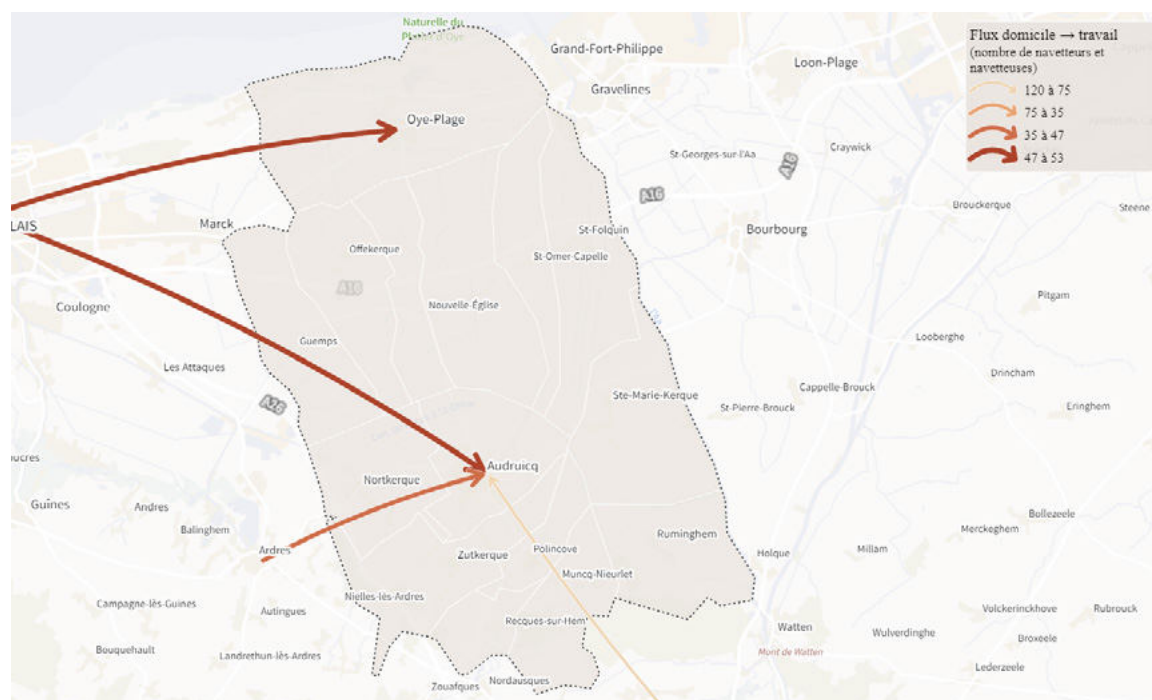
La CCRA enregistre 16 400 déplacements quotidiens, représentant une moyenne de 39 km par jour et par actif. Les mobilités pendulaires sont caractérisées par une part très limitée de déplacements internes au territoire, principalement concentrés à Oye-Plage et Audruicq. Par ailleurs, des flux significatifs de déplacements s'orientent vers le Dunkerquois et le Calaisis.

tifs de déplacements s'orientent vers le Dunkerquois et le Calaisis.

Mobilités pendulaires depuis la CCRA



Mobilités pendulaires vers la CCRA

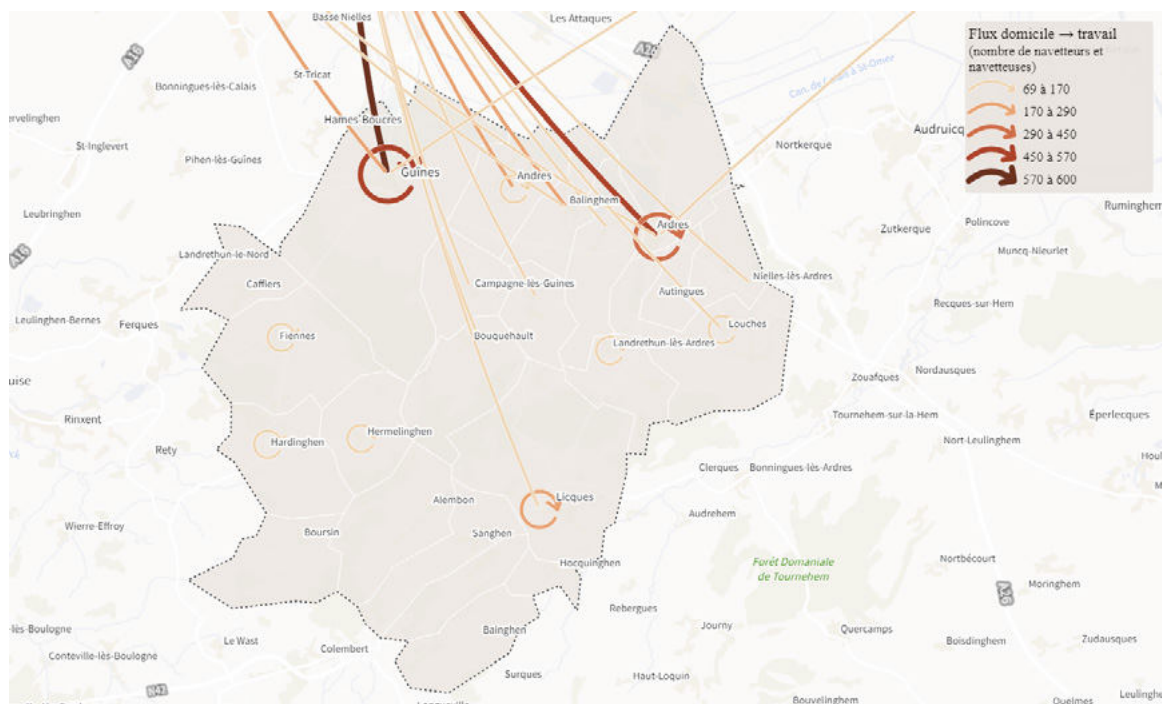


Sources : Diagnostic-mobilité.fr

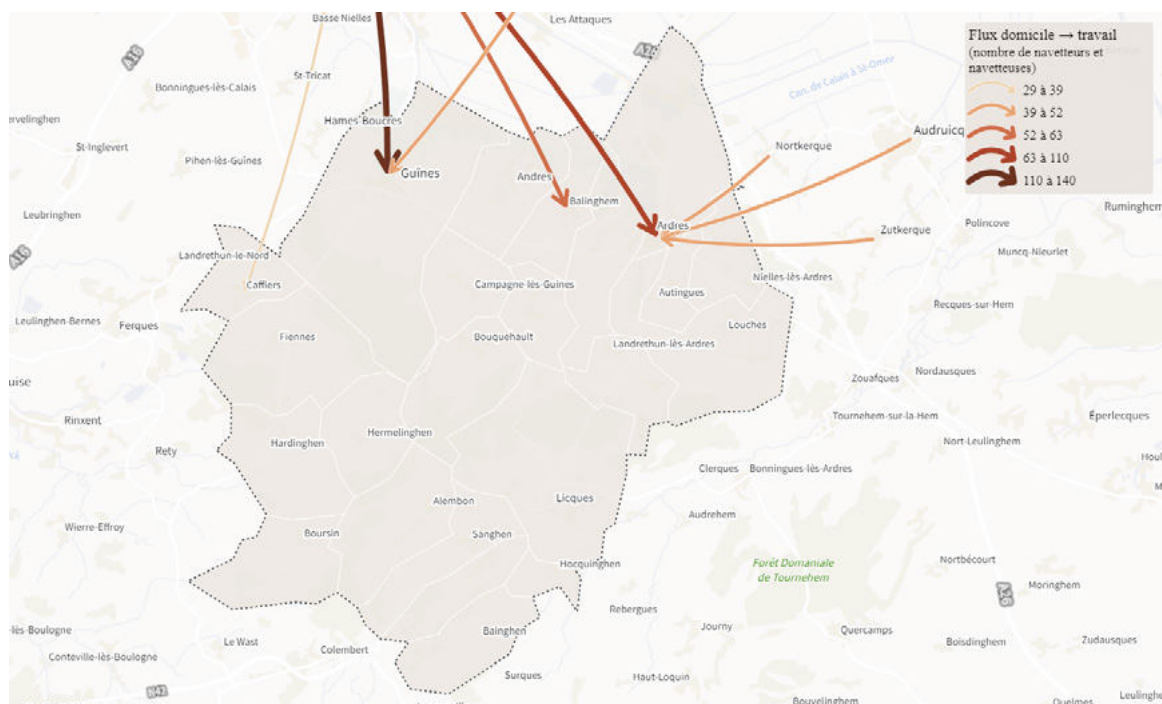
La CCPO, une polarisation des déplacements vers Calais au Nord et des déplacements de proximité

La CCPO enregistre 14 000 déplacements quotidiens, avec une moyenne de 35 km par jour et par actif. Contrairement à la CCRA, les flux de déplacements y sont majoritairement polarisés par Calais, en plus de quelques déplacements internes concentrés sur certains bourgs.

Mobilités pendulaires depuis la CCPO



Mobilités pendulaires vers la CCPO



Sources : Diagnostic-mobilité.fr

L' influence du Dunkerquois

Le Pays du Calaisis est situé à grande proximité de la région Flandre Dunkerque, également influente en termes d'activités portuaires et logistiques. Elle représente donc une zone d'emploi rayonnante. Les villes de Gravelines et de Dunkerque attirent un grand nombre d'actifs provenant de l'extérieur du territoire, notamment depuis la frontière Belge, de Lille et de Calais. Considéré comme un maillon fort de l'industrie française et, tout comme le Calaisis, ayant une position stratégique routière et portuaire, le territoire Dunkerquois offre de nombreux emplois dans le secteur industriel, notamment dans des entreprises à gros effectifs telles que Arcelor Mittal, AstraZe-neca ou EDF.

A noter que les principaux centres urbains du Pays du Calaisis, soit Calais, Guînes, Oye-Plage et Audruicq, sont tous situés à moins de 40 minutes en voiture de Dunkerque en passant par l'autoroute A16. Depuis Calais, elle est également accessible via un trajet direct en train d'environ 35 minutes.

Une enquête a été réalisée à l'échelle du Pôle Métropolitain de la Côte d'Opale (PMCO) sur les flux domicile-travail entre les différentes communes et EPCI du territoire. Des données concernant les flux entre le Pays du Calaisis et le Dunkerquois sont disponibles. Les résultats sont les suivants :

- Du Pays du Calaisis au Dunkerquois :

Calais- > Dunkerque est le flux le plus important du territoire avec 616 actifs ;

Oye-Plage -> Gravelines est également un flux important avec 450 actifs ;

Calais -> Gravelines se trouve à la 15ème place avec 317 actifs ;

De nombreux flux notables de plus de 200 actifs sont recensés dans ce sens tels que Saint-Folquin -> Gravelines, Oye-Plage -> Dunkerque, Audruicq -> Dunkerque, Marck -> Dunkerque, Calais -> Grande-Synthe...

- Du Dunkerquois au Pays du Calaisis :

Dunkerque -> Calais est le 7ème flux le plus important avec 407 actifs ;

Gravelines -> Calais est également notable avec 124 actifs ;

Tous les autres flux domicile-travail dans ce sens ne représentent pas de flux remarquables d'actifs.

Globalement, le Dunkerquois a plus d'influence sur les déplacements domicile-travail du Pays du Calaisis que dans le sens inverse. Par ailleurs, les données par EPCI en direction de la CU de Dunkerque affirment ces propos.

EPCI Origine	EPCI Destination	Flux	%
CC des Hauts de Flandre	CU de Dunkerque	9374	49,49%
CC de la Région d'Audruicq	CU de Dunkerque	4060	21,43%
CA Grand Calais Terres et Mers	CU de Dunkerque	2391	12,63%
CA du Pays de Saint-Omer	CU de Dunkerque	1618	8,54%
CC Pays d'Opale	CU de Dunkerque	607	3,20%
CA du Boulonnais	CU de Dunkerque	333	1,76%
CC du Pays de Lumbres	CU de Dunkerque	267	1,41%
CC de la Terre des Deux Caps	CU de Dunkerque	143	0,76%
CC de Desvres-Samer	CU de Dunkerque	92	0,49%
CA des Deux Baies en Montreuillois	CU de Dunkerque	54	0,29%
TOTAL		18940	100%

Sur les 18.940 actifs du PMCO qui se déplacent au quotidien jusque dans la CU de Dunkerque pour travailler, 7.058 proviennent du Pays du Calaisis soit une part de 37 %. La plupart d'entre eux viennent de la CC de la Région d'Audruicq. Ces chiffres témoignent d'une influence importante du Dunkerquois sur l'emploi des habitants du Pays du Calaisis.

Source : Enquête PMCO

5.2.3 L'usage de la voiture individuelle : entre vulnérabilité et nouveaux usages

Un usage générant une précarité liée aux dépenses de carburant questionnant la mobilité sociale et de proximité

Au regard des différentes crises liées au coût de l'énergie, les ménages sont de plus en plus susceptibles d'être en situation de précarité face aux dépenses énergétiques liées au coût du carburant.

La carte ci-dessous représente la précarité énergétique liée à la mobilité à l'échelle du Pays en 2018. Elle se base sur la part de ménages sous le 3ème décile de revenu, dont les dépenses énergétiques pour le carburant de la mobilité quotidienne sont supérieures à 4,5% des revenus.

La moyenne nationale se situe aux alentours de 13,8% lorsqu'à l'échelle du Pays du Calaisis, l'on se retrouve à 10,9%. Sur le Boulonnais, elle est de 10,2%, 11,8% pour l'Audomarois et de 11,2% pour le Dunkerquois.

La précarité énergétique est relativement plus élevée au sein de la CCRA (11,4%) et de la CCPO (11,2%). A l'échelle de la CAGCTM, elle est de 10%.

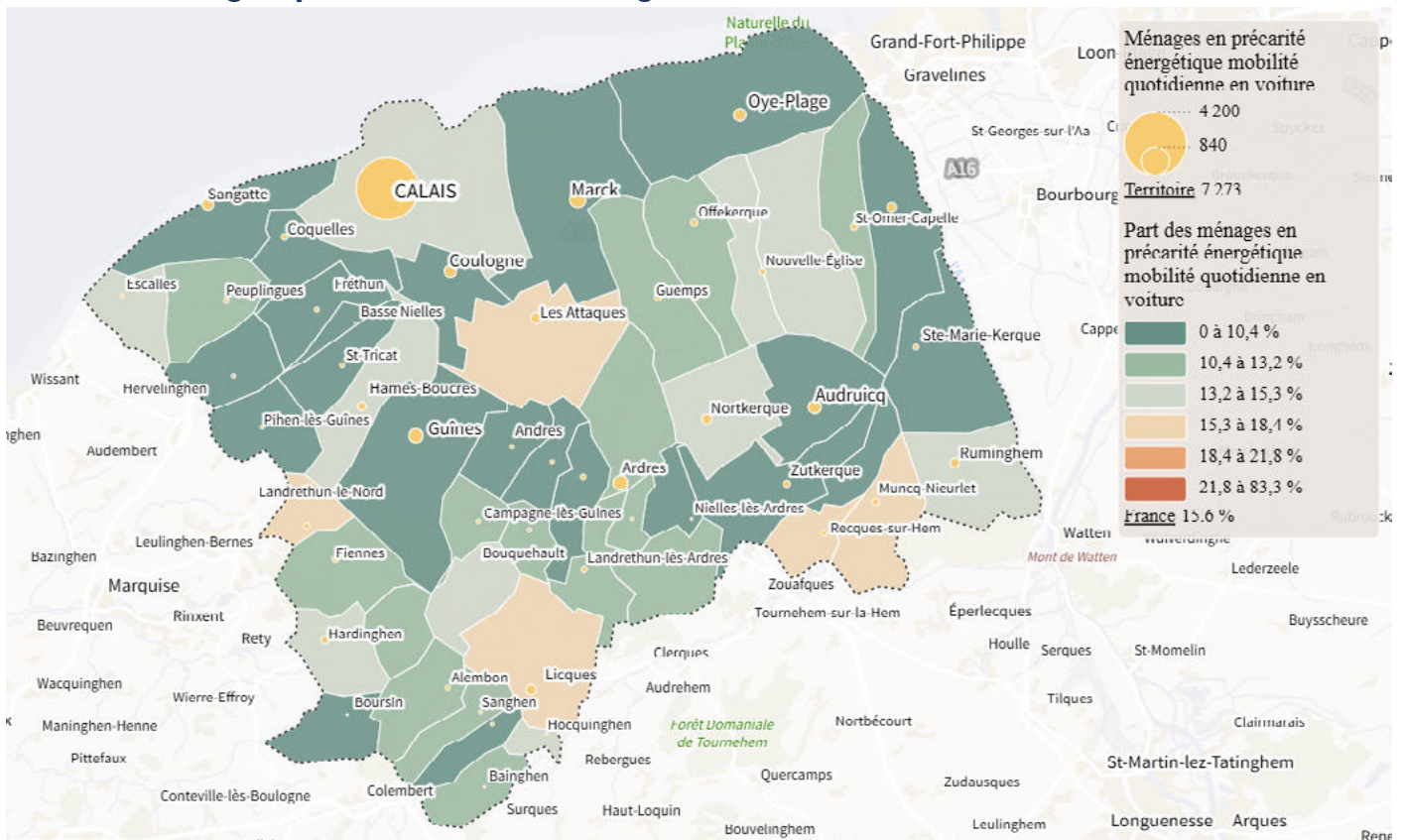
Globalement, les vulnérabilités sont plus fortes au sein des communes périurbaines et rurales en raison de dépenses en carburant plus élevée et aux distances générées par les mobilités pendulaires. De même, sur le territoire une vulnérabilité plus marquée sur les polarités, mais qui bénéficient d'une offre de transport collectif plus importante que sur les territoires ruraux.

La précarité liée aux dépenses mobilité vient questionner la place de mobilité sociale au sein du territoire du Calaisis. Naturellement, plus la population est modeste, plus elle aura de difficultés à dépenser et investir dans l'achat d'une voiture automobile.

Par ailleurs, plus une population vieillit, plus elle limite ses déplacements. Ce vieillissement induit un retour à des mobilités de proximité dans le but d'accéder exclusivement à des services quotidiens.

Se pose dès lors la question du droit à se déplacer pour ces populations en lien avec la structuration de modes de transports alternatifs.

Précarité énergétique Mobilité des ménages



Source : Diagnostic-mobilité.fr

Une augmentation du parc automobile électrique à anticiper

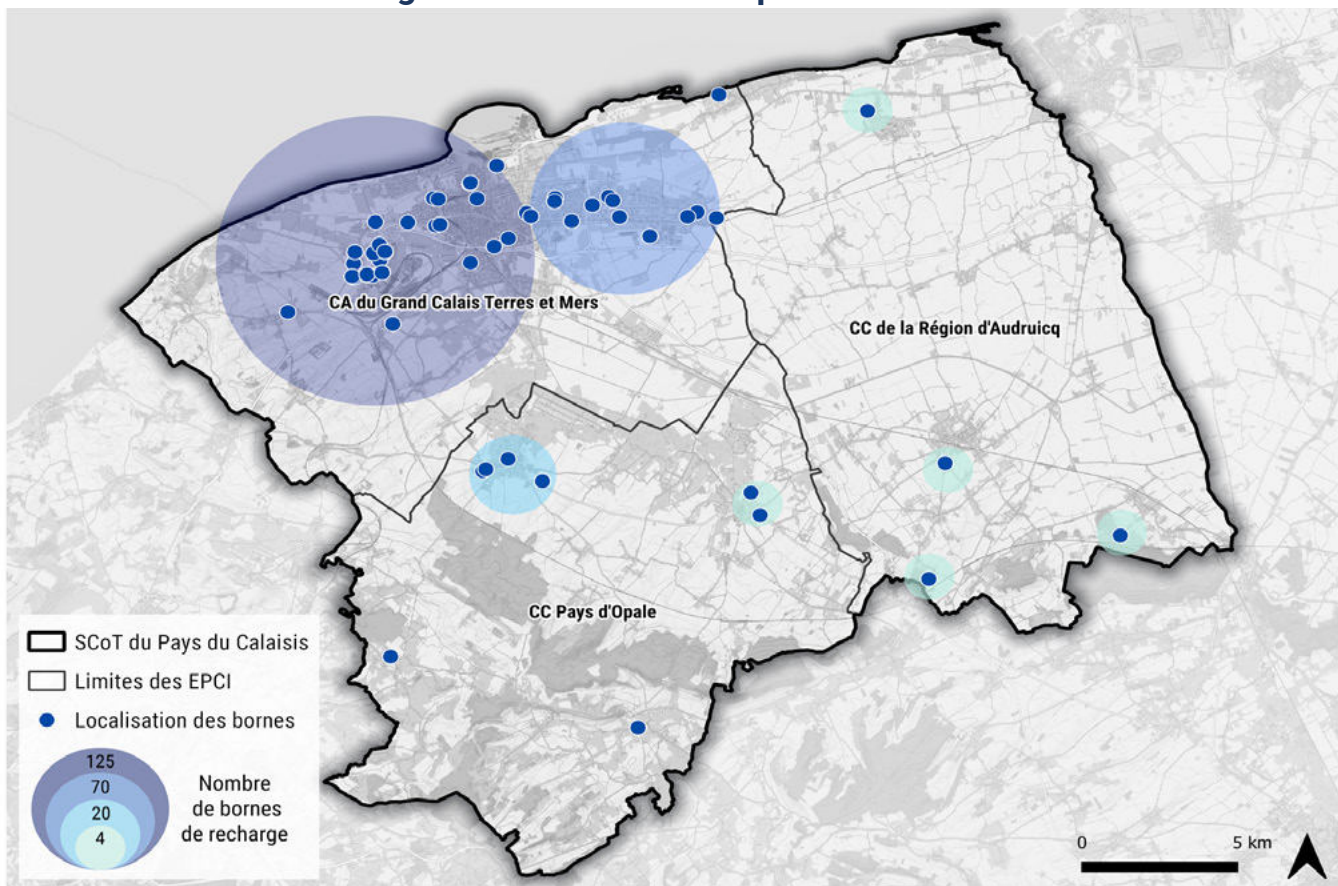
L'ensemble des EPCI du territoire se sont lancées dans le déploiement d'une offre de recharge pour véhicules électrique. La CCPO s'est toutefois fixé un objectif d'utilisation de 2.000 véhicules à motorisation alternatives par les ménages à l'appui d'un Schéma directeur d'infrastructures de recharge de véhicules électriques (SDIRVE) qui permet d'organiser et de suivre l'implantation des infrastructures de recharges électriques et assure la coordination de l'offre avec les acteurs privés et les territoires voisins afin que la population puisse se déplacer avec leurs véhicules électriques sans contraintes.

Les infrastructures de recharge pour véhicules électriques (IRVE) se trouvent généralement sur les parkings publics, dans les centres commerciaux et dans les stations-services. Dans l'objectif de créer un répertoire national des bornes présentes sur le territoire, les collectivités poteuses de projets d'installa-

tions communiquent leurs données à la plateforme gouvernementale data.gouv. (Près de 6000 bornes recensées dans les Hauts-de-France).

Présentement, la concentration la plus importante d'IRVE se trouve dans la CAGCTM, notamment du côté ouest de Calais et à Coquelle dans le prolongement de l'autoroute A16. Au total, plus de 200 bornes sont installées dans l'EPCI. Concernant la CCPO, son offre est bien moins dense mais reste tout de même appropriée avec pas moins de 25 bornes réparties sur les communes de Guînes, Ardres, Licques et Hardinghen. Quant à la CCRA, l'offre d'IRVE est plus disparate avec 16 bornes réparties de concentrée sur le littoral à Oye-Plage et sur la commune d'Audruicq. Parmi, ces IRVE, 136 sont définis comme « Parking privés à usage public », seulement 6 sont des parkings publics, 61 sont définis en tant que « voirie » et 58 sont des stations dédiées à la recharge rapide. Le confortement de l'offre doit pouvoir prioriser l'offre aux abords des grands axes et de retrouver un mailage plus étoffé sur la CCRA et la CCPO.

Infrastructures de recharge de véhicules électriques



Une pratique croissante du covoiturage nécessitant une offre supplémentaire

Moyen de transport consistant à partager une seule voiture à plusieurs automobilistes pour effectuer le même trajet, la pratique du covoiturage existe déjà sur le territoire du Pays du Calais. Actuellement, 5 parkings de covoitages sont recensés dans l'intercommunalité, dont 2 sur la CCPO, 2 sur la CCRA, et 7 dans la CAGCTM. 2 aires sont également situées en dehors de l'intercommunalité mais à très grande proximité de certaines communes du Pays du Calais, et qui sont donc potentiellement utilisées par ses habitants.

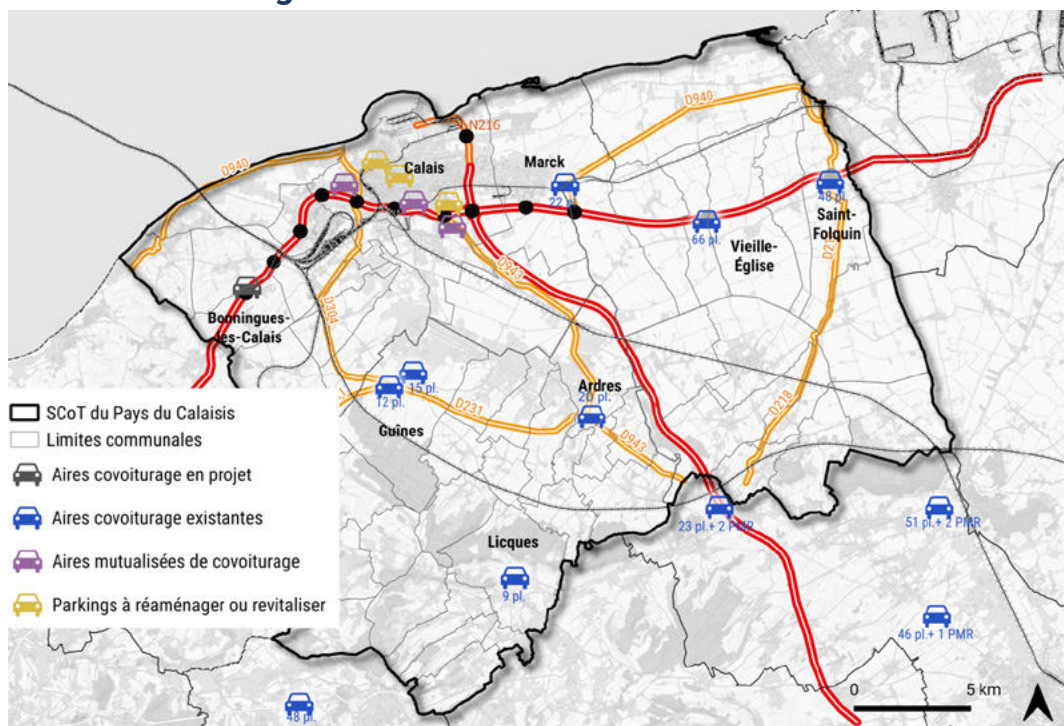
Certaines des aires de covoitages sont vite arrivées à saturation ce qui questionne de nouveaux besoins. Ainsi à l'issue d'une réflexion menée sur l'opportunité de développement du covoiturage en 2023, le SITAC a délibéré en décembre 2023 sur son schéma directeur des aires de covoiturage avec pour but la poursuite du déploiement de l'offre qui viendrait répondre à la fois à des besoins d'agrandissement du nombre de places et de création avec :

- 1 aire de covoiturage en projet à Bonningues-lès-Calais.

- 3 aires de covoiturage à réaménager dont l'aire de covoiturage du quartier Virval de Calais qui n'est pas aménagée mais est identifiée par les usagers comme tel et 2 parkings à revitaliser (places de stationnement localisées sur le pôle d'échange multimodal à proximité de la gare et le parking du centre commercial Calais Cœur de Vie)
- 3 aires mutualisées de covoiturage, le parking du Goût de la Ferme (D943 entre Calais et Saint-Omer), il dispose de nombreuses places de stationnement non utilisées, dont le parking de l'ancien Courtepaille. Le parking de la Zone Curie : située à la sortie 44 de l'A16, il s'agit d'un parking de zone commerciale déjà utilisée comme aire de covoiturage avec 16 places matérialisées et un taux de remplissage de 75% par jour. Le parking de Jardiland situé à proximité de la sortie 43 de l'A16 et dont l'espace est déjà utilisé officieusement pour le covoiturage.
- L'aire de covoiturage de Nouvelle-Eglise est amenée à être dédoublée

A la date de réalisation du diagnostic, l'aire de covoiturage de Bonningues-lès-Calais est en projet. Ainsi, sur le nombre de 192 de places existantes, 34 seraient créées, portant à 226 le nombre de place totale en mode de déplacement partagé

Aire de covoiturage



Une place de la voiture sur l'espace public à questionner et à limiter

Selon le CEREMA, en France, 80 % de la voirie est réservée à la voiture, bien que cette dernière ne soit utilisée que 10 % du temps. Cette situation soulève des interrogations quant à la place de la voiture individuelle dans l'espace public, notamment en ce qui concerne son dimensionnement, les conflits d'usages avec d'autres modes de transport, la sécurité, l'impact environnemental et les diverses nuisances qu'elle génère. Face aux enjeux de la transition environnementale, il devient nécessaire de repenser l'outil stationnement dans les politiques d'aménagement. L'objectif est de rééquilibrer l'occupation de l'espace public, de promouvoir un changement de pratiques et de dé-construire l'idée que le stationnement est intrinsèquement lié à la vitalité commerciale des centres urbains.

Ce changement de paradigme doit bien sûr prendre en compte la diversité des usages de l'espace public, ainsi que les contextes urbanistiques variés : centre-bourg, centre-ville, zones périurbaines, etc. En effet, chaque territoire présente des besoins spécifiques qui nécessitent une approche sur-mesure.

D'après le CEREMA, le stationnement joue également un rôle clé dans la revitalisation des centres-bourgs. En réorganisant l'espace public et en rendant la voiture «à sa juste place», on peut atteindre un meilleur équilibre entre stationnement, circulation, et espaces piétons ou végétalisés. Il ne s'agit pas de multiplier les places de stationnement, mais plutôt d'optimiser l'organisation de l'offre en fonction des besoins de la population, tout en évitant les conflits d'usages. Le but est de créer des espaces publics plus apaisés, inclusifs et plus agréables à vivre pour tous les usagers, qu'ils soient piétons, cyclistes ou automobilistes.

Dans les grandes métropoles européennes, plusieurs initiatives ont déjà été mises en place pour répondre à ces défis. Piétonisation, généralisation de la limite de vitesse à 30 km/h, et réduction du stationnement en voirie sont des exemples de politiques visant à transformer les centres-villes en «villes apaisées». Ces projets ont pour but de diminuer la place de la voiture tout en favorisant les mobilités douces et en améliorant la qualité de vie en ville.

À l'échelle du Pays du Calais, des initiatives concrètes ont été lancées pour limiter l'utilisation de la voiture et réorganiser l'espace public. Par exemple, la zone 30 instaurée dans le centre-ville d'Audruicq en 2022 et l'extension de cette mesure à l'ensemble des rues du Calais Nord en 2023 constituent des actions significatives visant à repenser la place de la voiture en milieu urbain. Ces initiatives s'inscrivent dans une dynamique plus large de réflexion sur l'avenir de la mobilité et de l'aménagement des espaces publics dans le respect de l'environnement et de la qualité de vie des habitants.



Une offre de stationnement repensée en coeur de ville à Auruicq



Une redéfinition des espaces publics à l'échelle des modes actifs sur le front de mer de Calais

5.3 Un réseau de transport en commun et développés mais offrant des potentiels de connexion inégales selon les échelles

5.3.1 Un réseau ferroviaire attractif, mais aux performances de desserte inégales

Une offre structurée par le réseau TERGV

Le Pays du Calaisis compte 10 gares ferroviaires ouvertes aux voyageurs et se structure autour des gares de Calais-Ville et Calais-Fréthun, qui concentrent la plus grande part de l'offre ferroviaire sur l'agglomération, notamment grâce à leurs connexions régionales et nationales (Paris Nord). En effet, les trajets Calais/Fréthun-Lille sont les plus fréquents sur les lignes ferroviaires du territoire, avec un total de 54 trains par jour reliant les gares Calais-Ville et Calais-Fréthun aux gares Lille Flandre et Lille Europe.

En dehors des gares de l'agglomération calaisienne, le reste du territoire est irrigué et desservi par la ligne en direction de Saint-Omer, où se connectent quatre gares, dont celle d'Audruicq, qui constitue un pôle multimodal d'importance pour la CCRA, avec une fréquentation en augmentation.

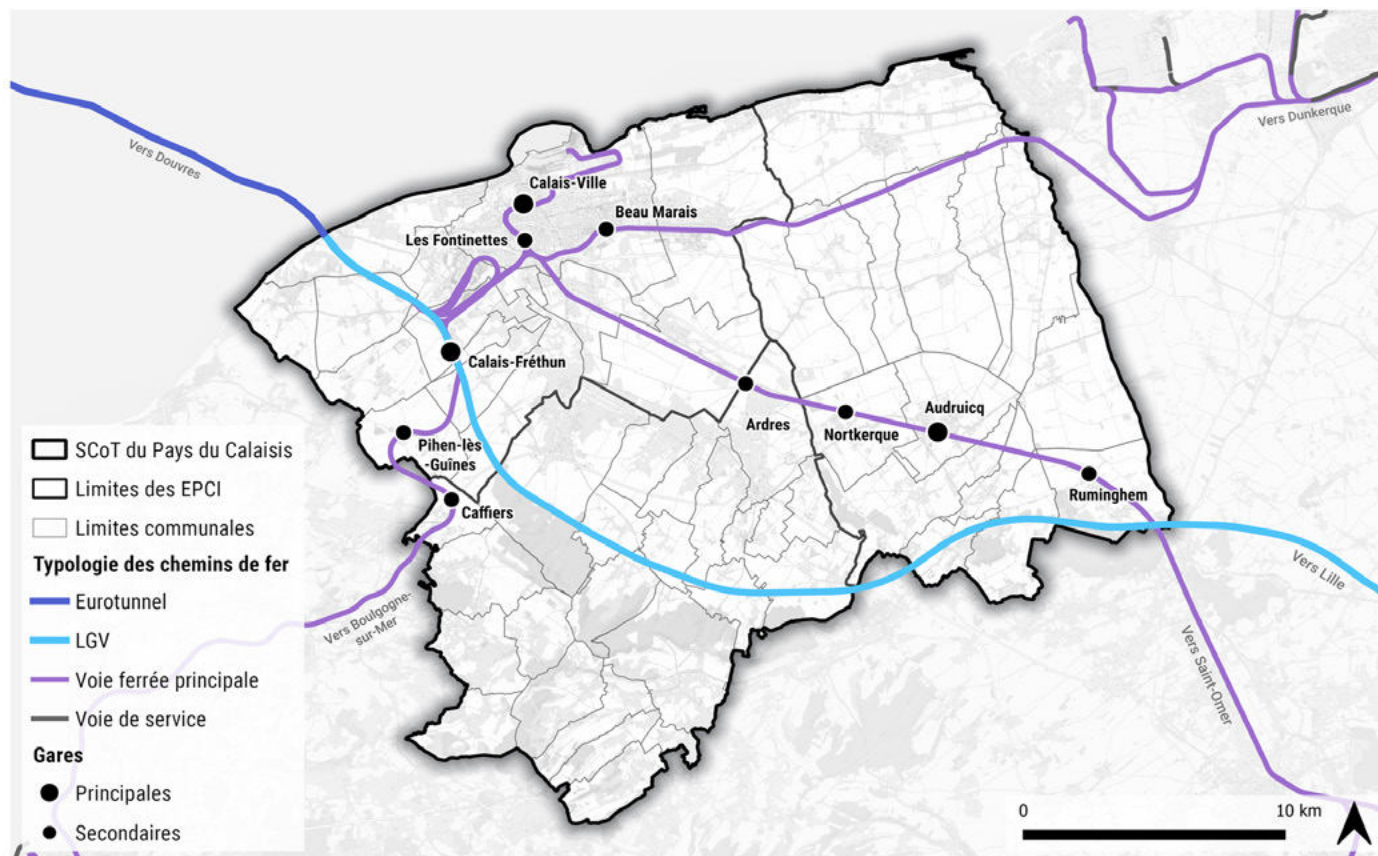
Les deux seuls gares sur le territoire de la CCPO sont celles de Pont d'Ardres et de Caffiers.

L'augmentation de la fréquentation des gares témoigne de l'attractivité croissante du ferroviaire en tant que moyen de transport du quotidien, bien que certaines gares, comme celles de Pihen-lès-Guines et Caffiers, en direction de Boulogne-sur-Mer, aient vu leur desserte diminuer de manière significative.

Le trafic voyageur se répartit essentiellement sur trois gares principales, avec 2 344 971 voyageurs enregistrés en 2023 sur le territoire, soit une augmentation de 13,4 % par rapport à 2015. La répartition par gare est la suivante :

- 45,8 % via la gare de Calais-Ville,
- 29,8 % via la gare de Calais-Fréthun,
- 9,8 % via la gare d'Audruicq.

Réseau ferroviaire



Cette fréquentation globale des gares est en forte hausse.

Cependant, la ligne Calais-Boulogne et les haltes ferroviaires de Caffiers et Pihen-lès-Guînes enregistrent une forte baisse de fréquentation (4-5 trains/jour), principalement en raison de l'évolution de la politique régionale concernant l'offre des TER.

Une offre ferroviaire limitée vers le Dunkerquois

Gare	Voyageur 2015	Voyageurs 2023	Évolution de la fréquentation
Calais-Ville	1.074.918	1.212.461	+ 12.8 %
Calais Les Fontinettes	22.148	28.315	+ 27.8 %
Calais - Beau Mais	1.292	3.364	+ 160 %
Audruicq	231.014	306.468	+ 32.6 %
Northkerque	2.749	8.070	+ 193 %
Ruminghem	24.833	34.404	+ 38.5 %
Pont d'Ardres	2.989	6.607	+ 121 %
Calais-Fréthun	698.676	743.226	+ 6.3 %
Pihen-lès-Guînes	2.366	577	-75.6 %
Caffiers	6.298	1.479	- 76.5 %

Source : Ressources.data.sncf

Face aux enjeux croissants de déplacements pendulaires vers le Dunkerquois, l'offre ferroviaire à destination du territoire reste peu compétitive par rapport à l'utilisation de la voiture. En effet, outre les correspondances nécessaires en gare de Calais-Ville depuis les gares des autres territoires du Pays du Calais, il faut en moyenne plus de 40 minutes pour effectuer le trajet, simplement d'une gare à l'autre.

De plus, pour cette ligne, seulement 6 trajets aller et 6 trajets retour assurent la liaison, avec un train environ toutes les deux heures. Cette desserte s'avère relativement faible comparée à d'autres liaisons reliant Calais à des pôles urbains plus éloignés. Par exemple, entre Calais et Amiens, il existe 10 trajets aller et 12 trajets retour, avec un train toutes les 1h30. De même, la liaison Calais-Lille bénéficie de plus de dix trajets aller et retour.

		Amplitude horaire	Fréquence moyenne	Services assurés	Type de train
Ligne Calais-Dunkerque	Aller	06H02 - 18H35	1 train toutes les 2H06	6 trajets	TER
	Retour	07H46 - 20H13	1 train toutes les 2H04	6 trajets	
Ligne Calais-Amiens	Aller	04H20 - 19H20	1 train toutes les 1H30	10 trajets	TER
	Retour	07H42 - 22H26	1 train toutes les 1H14	12 trajets	
Ligne Calais Rang du Tiroir	Aller	07H05 - 19H07	1 train toutes les 1H30	8 trajets	TER
	Retour	06H55 - 19H55	1 train toutes les 1H37	8 trajets	
Ligne Calais Hazebrouck	Aller	5H42-19H42	1 train toutes les 1H16	11 trajets	TER
	Retour	06H18 - 22H18	1 train toutes les 1H14	13 trajets	
Ligne Calais Lille-Europe	Aller	05H36 - 19H01	1 trains toutes les 2H53	5 trajets	TERGV
	Retour	17H35 - 22H35	Pas de trajet le matin	4 trajets	
Ligne Calais Lille-Flandre	Aller	05H31-20H31	1 train toutes les 1H15	12 trajets	TFR
	Retour	07H28 - 22H30	1 train toutes les 1H09	13 trajets	

Gare de Calais-Ville. Source : Fiche horaire SNCF 2023

À noter toutefois que le territoire du SCoT souhaite concrétiser le projet de halte ferroviaire de Marck, dans le but de renforcer le potentiel de desserte de la ligne Calais-Dunkerque.

Le développement de cette ligne demeure un enjeu majeur, notamment pour répondre aux défis liés à la saturation des axes autoroutiers et améliorer ainsi la fluidité des déplacements entre ces deux grandes agglomérations.

Le projet de SERM, une opportunité de desserte ferroviaire étendue ?

Dans le cadre de la labellisation de quinze projets de services express régionaux métropolitains (SERM) à l'échelle nationale en 2024, la région des Hauts-de-France s'est engagée à affiner les grandes orientations stratégiques régionales afin d'améliorer la complémentarité des modes de transport pour les trajets quotidiens.

Les ambitions de création, qui existent depuis longtemps, d'un réseau express régional, initialement porté à l'échelle de la métropole lilloise et du bassin minier, se sont récemment étendues à l'ensemble des départements du Nord et du Pas-de-Calais. L'objectif est de favoriser le report modal et les alternatives à la voiture, dans le but de soutenir les objectifs de lutte contre le changement climatique et de réduire les nuisances associées.

En 2025, le projet entre dans une nouvelle phase de concertation, en lien avec la Commission nationale du débat public, et sera par la suite approfondi par un dialogue renforcé avec les acteurs locaux.

5.3.2 Une offre de bus régulière centrée sur l'agglomération

Réseau de bus Imag'in du SITAC



Source : site-opale-bus.fr

Une réorganisation progressive des politiques de mobilité

Le Pays du Calais est en partie couvert par une Autorité Organisatrice de la Mobilité Urbaine (AOMU) : le Syndicat Intercommunal des Transports Urbains du Calais (SITAC), qui gère les mobilités pour l'agglomération de Calais ainsi que pour la commune de Guînes.

La CAGCTM et Guînes bénéficient d'un réseau de transports urbains gratuits via le réseau « Imag'in », facilitant ainsi les déplacements dans ces secteurs. Cependant, le reste de la CCPO et l'ensemble de la CCRA ne sont couverts par aucune AOMU à ce jour. Il convient de souligner la relative proximité de la couverture de l'AOMU de Dunkerque, qui intervient sur la façade Est du Pays du Calais.

Cette inégalité de couverture en matière de transport collectif engendre des disparités importantes dans l'accès aux transports publics. En effet, l'absence de couverture adéquate sur certaines zones restreint l'accès à une mobilité fluide et inclusive pour les habitants, mais aussi l'intégration de sites d'intermodalité pouvant constituer des alternatives viables à la voiture individuelle. Cela empêche notamment de relier de manière efficace les différents modes de transport, qu'il s'agisse du train, du bus ou d'autres solutions partagées, en limitant les possibilités de déplacement sans voiture.

Un réseau de lignes urbaines irriguant l'agglomération calaisienne et guînes

Le SITAC est à l'origine du réseau de bus Imag'in Calais Opale Bus, qui dessert la majorité des communes situées autour de Calais, dont Sangatte, Blériot-Plage, Coquelles, Coulogne, Guînes, Marck, Fréthun, Les Attaques, Hames-Boucres et Nielles-les-Calais.

Entièrement gratuit depuis le 1er janvier 2020, le réseau fonctionne de 6h à 21h30 du lundi au samedi, et de 9h à 20h30 les dimanches et jours fériés. Le réseau Imag'in, composé de 13 lignes, est dense et permet de desservir toutes les communes aux alentours immédiats de Calais.

Deux lignes supplémentaires circulent du lundi au vendredi : la première permet de se déplacer dans le cœur de Calais et de profiter des commerces, tandis que la seconde, à vocation touristique, permet aux visiteurs de longer la côte jusqu'au Cap Blanc-Nez.

Concernant la CCPO, seule la commune de Guînes est desservie par le réseau Imag'in. Deux de ses lignes y passent, permettant de se rendre à Calais ou à la Cité Europe de Coquelles. L'intercommunalité ne bénéficie cependant pas de son propre réseau de bus urbain. Des alternatives sont proposées aux habitants des autres communes, telles que le service Taxi Vert

La CCRA ne bénéficie d'aucune desserte par un réseau urbain.

Le réseau assure également le transport scolaire sur ses lignes régulières urbaines avec des renforcements aux heures de pointe, mais propose également des circuits spécifiques desservant principalement des établissements scolaires.

Le SITAC, dans un but d'amélioration du service rendu à ses usagers, a mis en place, dès 2008, une offre originale de desserte urbaine côtière avec l'objectif de satisfaire, avec les mêmes moyens, les besoins de déplacements fonctionnels et touristiques.

En complément, la navette du centre-ville de Calais, la Balad'in, permet un renforcement du service de bus urbain, avec le prolongement du circuit jusqu'au terminal Ferry, en passant par la Place d'Armes, la gare SNCF de Calais Ville, l'Hôtel de Ville et le boulevard Lafayette. Son tracé a été étudié pour assurer un service de proximité gratuit, tout en desservant de nombreux commerces et équipements publics.

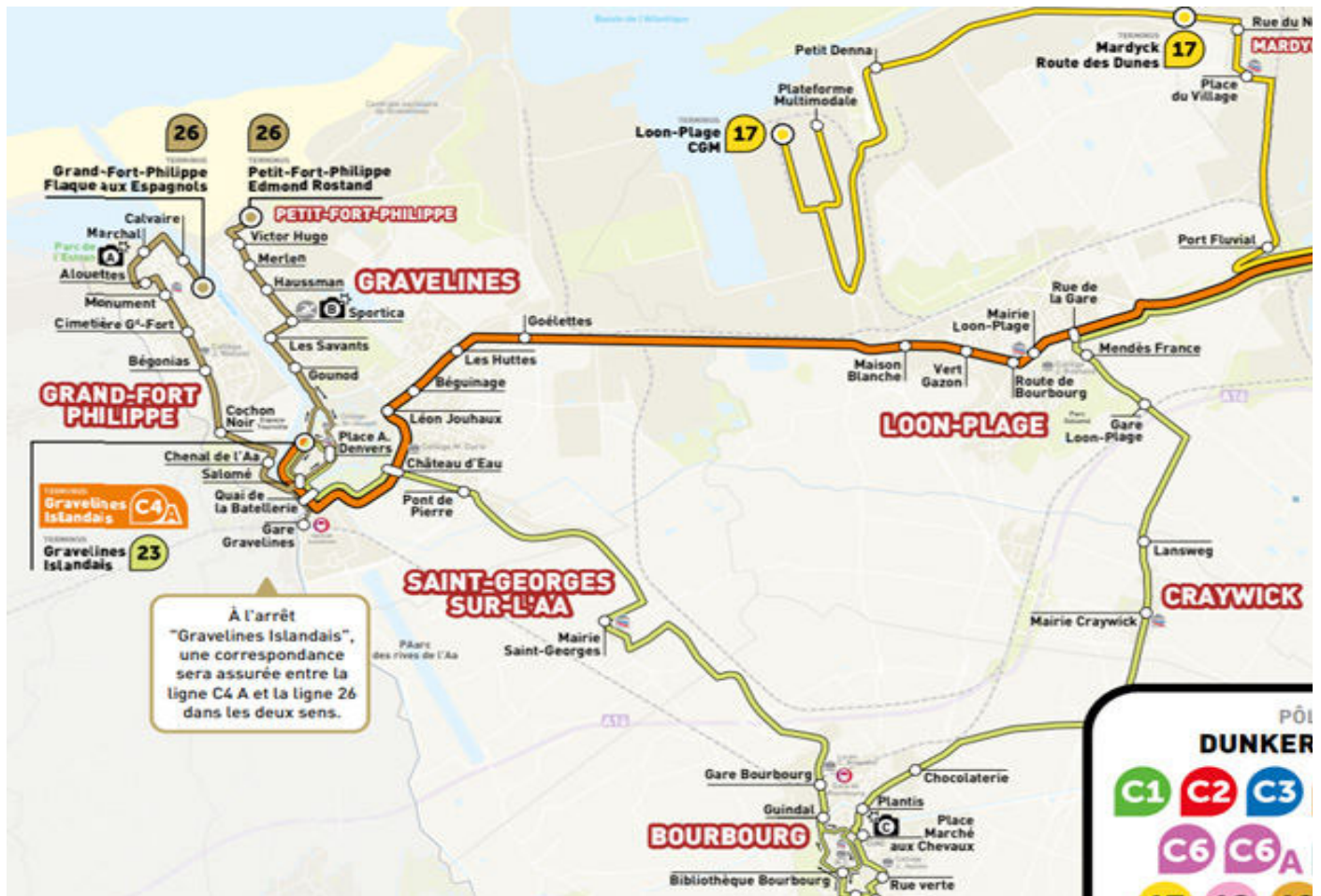
En complément aux transports en commun réguliers, il est possible pour les habitants du Pays du Calais de bénéficier de moyens de déplacement alternatifs à la demande.

Sur la CAGCTM, le SITAC a mis en place le service Prox'in : il s'agit de 3 lignes de bus à la demande permettant de se déplacer dans la commune d'Escales et ses alentours, de même pour la commune de Marck, ainsi que pour se déplacer entre Coquelles et Fréthun.

Sur la CCPO, depuis 2020, le service à la demande TAD, initié par l'intercommunalité, permet à ses habitants de se déplacer entre les différentes communes de 7h à 19h du lundi au vendredi, sauf les jours fériés. Le service est pensé pour les personnes travaillant au sein même de la CCPO, est accessible aux personnes en situation de handicap et est organisé de sorte à encourager le covoiturage.

Vers une amélioration des interfaces avec le réseau Dk'bus à l'Est

Réseau Dk'bus



Source : Dkbus.com

La CCRA est partagée dans ses flux de déplacement pendulaires par le pôle de Calais et le pôle de Dunkerque. Dunkerque capte en effet plus de 4000 actifs de l'intercommunalité d'après l'enquête menée à l'échelle du Pôle Métropolitain de la Côte d'Opale. A cet effet, des complémentarités en transports en commun gratuits sont disponibles au contact des deux pôles d'échanges que sont Gravelines et Bourbourg, localisés à la frontière de la CCRA, en direction du pôle d'échange de Grande-Synthe et de la gare de Dunkerque.

Pour autant, la voiture reste le principal mode de déplacement pour se rendre au travail pour les communes de la CCRA.

Un réseau interurbain offrant un potentiel de connexion limité

Anciennement Colvert, le réseau interurbain Oscar permet de relier toutes les communes du Pas-de-Calais entre elles à l'aide de 38 lignes de bus régulières circulant du lundi au samedi. Il est associé à plusieurs réseaux urbains comme Dk'Bus (Dunkerque), Mouvéo (Saint-Omer), Tadao (Lens-Béthune) ou encore Imag'in (Calais).

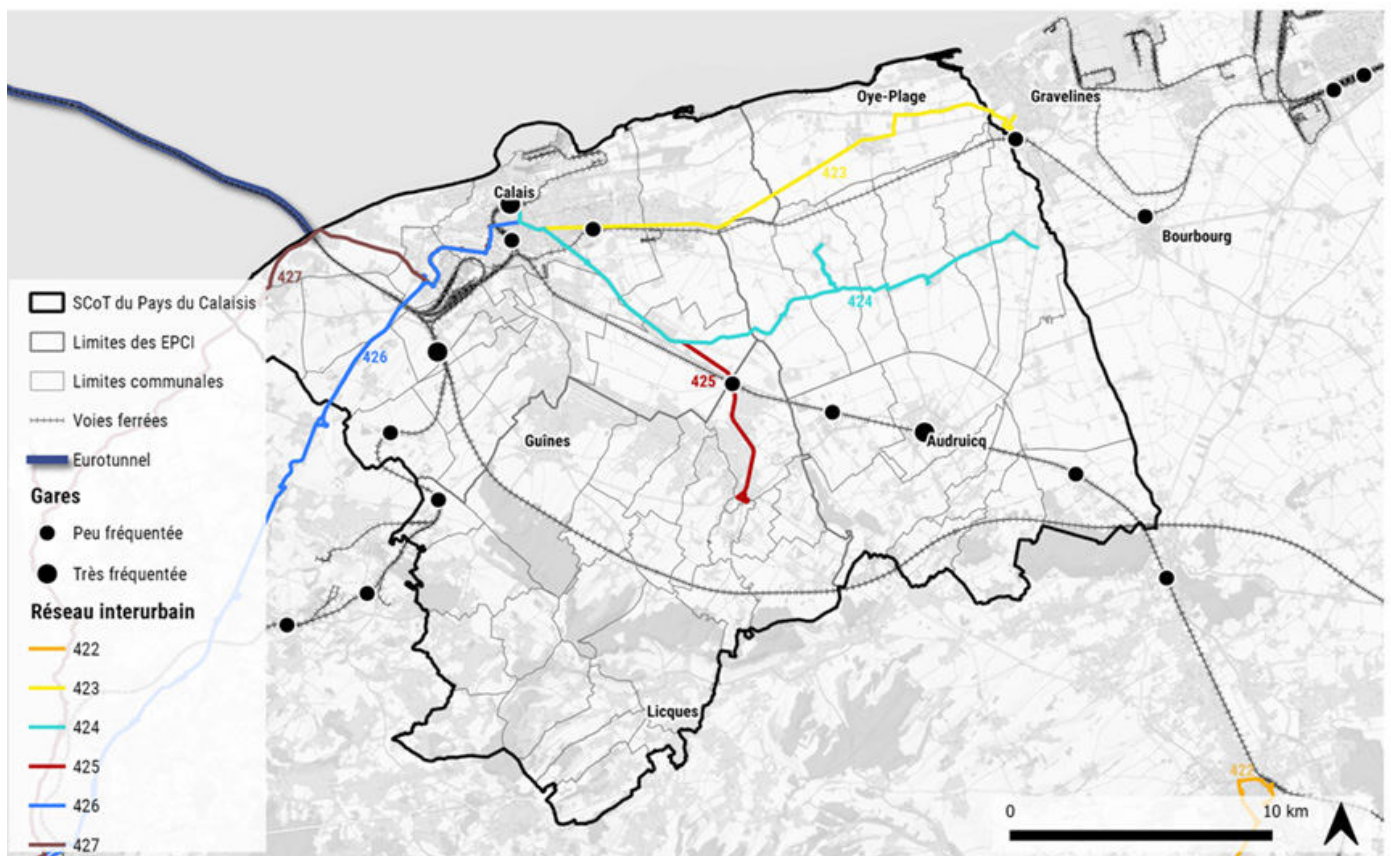
5 lignes du réseau Oscar passent au travers de plusieurs communes du Pays du Calaisis, avec Calais comme terminus :

- Ligne 423 Calais <-> Gravelines,
- Ligne 424 Calais <-> Saint-Folquin,
- Ligne 425 Calais <-> Ardres,
- Ligne 426 Calais <-> Marquise <-> Boulogne-sur-Mer,
- Ligne 427 Calais <-> Wissant <-> Boulogne-sur-Mer.

Au total, ce sont 6 communes de la CCRA, 6 communes de la CCPO et 7 communes de la CAGCTM qui sont desservies par ces lignes, soit 19 communes sur les 52 totales composant le périmètre du SCoT.

La fréquence de ces lignes sont organisées sur les horaires de travail et d'études, avec des passages toutes les heures entre 6h30 et 19h30 du lundi au samedi en période scolaire. Certains passages sont également assurés les dimanches et jours fériés mais avec à une fréquence moindre.

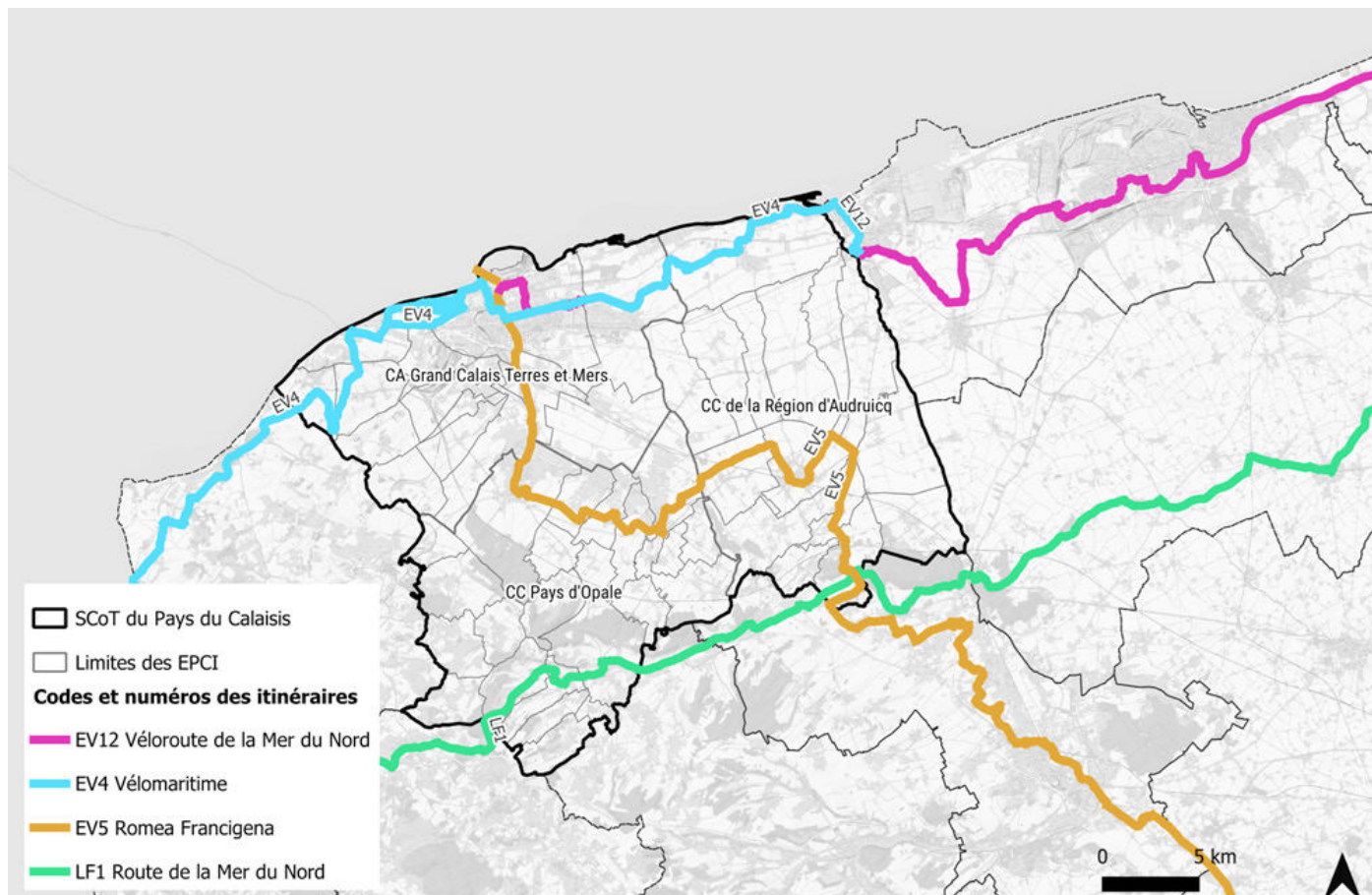
Réseau interurbain



5.4 Un maillage des modes actifs structurant le territoire

5.4.1 Un réseau cyclable touristique de grande envergure

Grands itinéraires cyclables



La pratique cyclable est un mode de transport efficace notamment sur de courtes distances où il peut constituer une véritable alternative à la voiture. Écologique, peu gourmand en place, il peut également accompagner le déplacement des publics scolaires sous réserve d'aménagements lisibles, continus et sécurisés.

La part de l'usage du vélo dans les déplacements domicile travail reste relativement faible dans le quotidien de la population française. Ça l'est tout autant sur le territoire du Pays du Calais où la part d'utilisation varie jusqu'à 3% à Calais. Les disparités peuvent s'expliquer par la densité et la qualité des infrastructures cyclables, par les services au vélo à la disposition des habitants et par les aides financières que certains territoires proposent.

Dopés depuis la crise sanitaire, l'attrait des modes actifs a permis de conforter la mise en œuvre de politique d'aménagements spécifiquement dédiés dans les plans de mobilités.

Parmi les grands plans et schémas existants sur le territoire, on peut citer :

- Le plan vélo départementale 2021-2027,
- Le schéma des modes doux, annexe du PDU
- Le plan vélo de Calais qui prévoit la mise en place d'aménagements cyclables, d'équipements cyclables, des offres et services, des dispositifs d'accompagnement à l'éducation au vélo...
- Le Schéma directeur des mobilités actives de la CCPO.
- Le projet d'itinéraires cyclables de la CAGCTM de 2022.

Des études spécifiquement dédiées à l'écomobilité scolaire autour des collèges se développent en préconisant itinéraires et aménagements sécurisés pour conforter une desserte alternative à la voiture.

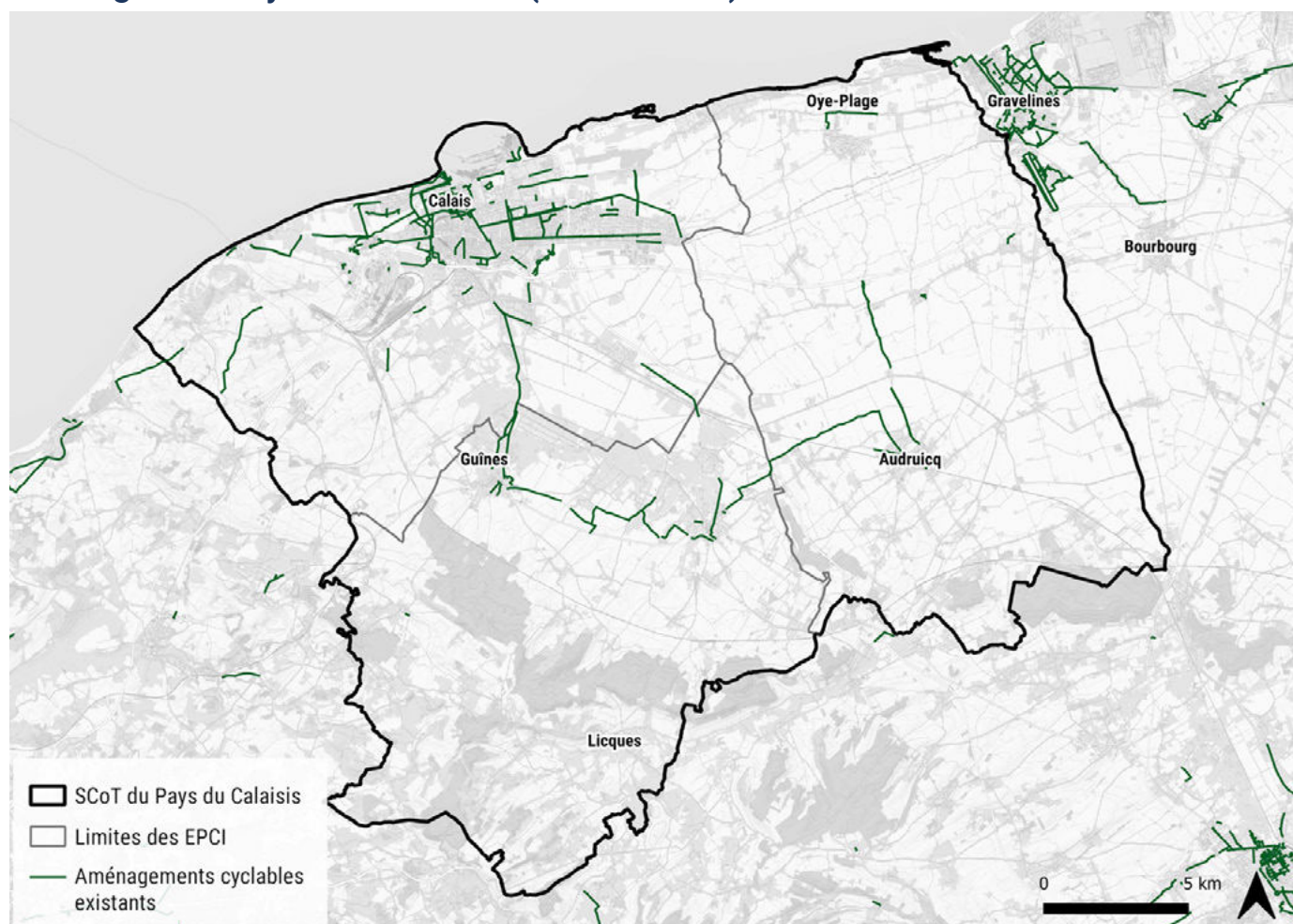
De nombreuses Eurovéloroutes, véloroutes et voies vertes traversent le territoire français et permettent de relier départements, régions et même pays entre eux à vélo. Les véloroutes et voies vertes sont des itinéraires sécurisés et uniquement réservés aux cyclistes ou partagés entre cyclistes, piétons et autres modes actifs. Tous véhicules motorisés y sont interdits.

L'Association Française pour le développement des Véloroutes et des Voies Vertes (AF3V) recense la totalité des itinéraires cyclables de France, dont celles en construction ou en projet. Dans le département du Pas-de-Calais, pas moins de 310 kilomètres de véloroutes et 70 kilomètres de voies vertes sont recensées.

Sur le territoire du SCoT, quatre véloroutes sont présentes dont trois d'envergure européenne :

- EV4 « Véloroute maritime » : La partie française de l'EuroVelo 4, dénommée La Véloroute maritime, est longue de 1 518 km et relie Roscoff en Bretagne à Bray-Dunes dans le Nord, en traversant 3 régions et 9 départements.
- EV5 « Romea Francigena » de Canterbury en Angleterre à Brindisi en Italie, qui traverse Calais, Ardres et Audruicq ;
- LF1 « Route de la Mer du Nord » de Boulogne-sur-Mer à Oost-Cappel en direction de la Belgique, qui passe au travers de la partie sud de la CC du Pays d'Opale.
- EV12 « Véloroute de la Mer du Nord » est une véloroute Eurovelo faisant partie d'un programme d'aménagement de voie cyclable à l'échelle européenne. Long de 7500km, l'itinéraire décrit une boucle en Europe du Nord autour de la Mer du Nord et passe par huit pays.

Aménagements cyclables existants (hors zone 30)



Des continuités d'aménagement et de services timides retrainant les alternatives à la voiture sur de courtes distances

Les aménagements cyclables se concentrent en grande majorité sur l'agglomération calaisienne qui tisse des continuités d'aménagement depuis ces grands axes. Les aménagements se présentent le plus souvent en voie partagée (zone 30) où en bandes cyclables. Les effets de coupure urbaine isolent certaines communes par les points de franchissement limités.

Outre la ville-centre, le territoire présente des aménagements cyclables le plus souvent discontinus. A noter toutefois que certaines continuités se développent entre Calais et Guînes et sur l'arc formé par Guînes, Ardes et Audruicq reprenant en partie l'itinéraire de l'Eurovélo 5. Ils existent également une continuité entre Audruicq et Nouvelle-Eglise. De même, la mise en place d'un réseau point-noeud sur le département est en cours de réflexion. la CCRA a mis en place une politique de promotion de l'usage du Vélo et du VAE ainsi qu'une politique de soutien au déploiement du savoir rouler à vélo.

Mais l'offre de stationnement en vélo, particulièrement sécurisée, reste limitée sur le territoire, ce qui représente un potentiel frein au développement cyclable.

On ne recense pas moins de 78 places de stationnement sur la CCRA au sein de parkings à vélo, principalement localisées à Audruicq, Polincove et Oye-Plage.

Malgré les objectifs posés par la réglementation issue de la loi LOM, la mise en œuvre d'une offre de stationnement sécurisée au niveau des gares du territoire n'est respectée que sur celle de Calais-Ville. Calais-Fréthun et Audruicq n'atteignent que peu ou pas du tout leur objectif d'intermodalité.

Des services vélo accompagnant la pratique et à conforter sur les pôles d'échanges

Comme évoqué précédemment, l'offre de stationnement en vélo est assez disparate sur le Calais. Afin de renforcer cette offre, le territoire se doit de promouvoir le développement d'une offre sécurisée, adaptée et capacitaire sur les pôles générateurs de flux, notamment à proximité des abords de gares ferroviaires

En outre, les collectivités peuvent mettre en place des aides financières et installer des services tout au long des itinéraires. Abris collectifs, vélos électriques en libre-service ou stations de réparation, de nombreuses innovations existent pour rendre la pratique du cyclisme plus simple.

Envoyé en préfecture le 24/12/2025

Reçu en préfecture le 26/12/2025

Publié le

ID : 062-256203001-20251212-DEL2025_021-DE

Dans le Pays du Calais, les trois EPS ont mis en place différentes aides et services à la disposition de leurs habitants, proposées aussi bien à l'échelle locale qu'intercommunale :

- L'aide à l'achat d'un vélo est proposée par la CAGCTM, la CCPO et par la commune d'Audruicq. Il s'agit d'une aide de 100€ pour un vélo mécanique et de 250€ pour un vélo électrique. Toutes les personnes de plus de 10 ans et résidant sur l'un de ces territoires peuvent en bénéficier, à l'aide d'un formulaire à remplir depuis le site internet respectif de chaque collectivité.
- La location de vélo mécanique ou électrique à courte ou longue durée est également possible : la CCRA propose à ses habitants de louer des vélos électriques sur une longue durée à hauteur de 120€ pour 3 mois. Quant à l'agglomération de Calais, l'association Opale Vélo Services permet aux habitants comme aux touristes de louer des vélos mécaniques ou électriques, sur une durée d'une journée à une année à l'aide de prix adaptés.
- Des vélos électriques et mécaniques en libre-service sont disponibles pour les habitants de la CAGCTM et de la CCPO : 43 stations Vel'in et Velect'in sont réparties sur les communes des deux territoires. La population y a accès 24h/24, 7j/7, à condition d'avoir un abonnement préalable.
- Les AbriCyclettes installés à Calais permettent aux habitants ayant leur propre vélo mais ne bénéficiant pas d'un local dans leur résidence de l'abriter en toute sécurité. Actuellement, seuls deux abris existent sur la commune, un premier près de la gare Calais-Ville et un second à proximité de la médiathèque (voir le plan ci-dessus).
- Des établissements-accueil-vélo sont également recensés dans le Pays du Calais et bénéficient d'un label permettant aux cyclistes de s'arrêter manger ou dormir dans des lieux disposant de locaux et de services de réparation. Ce label est initié par France Vélo Tourisme, plus de 6000 établissements existent aujourd'hui en France. Par exemple, sur le territoire Calais Côte d'Opale, 8 établissements-accueil-vélo sont à la disposition des touristes.

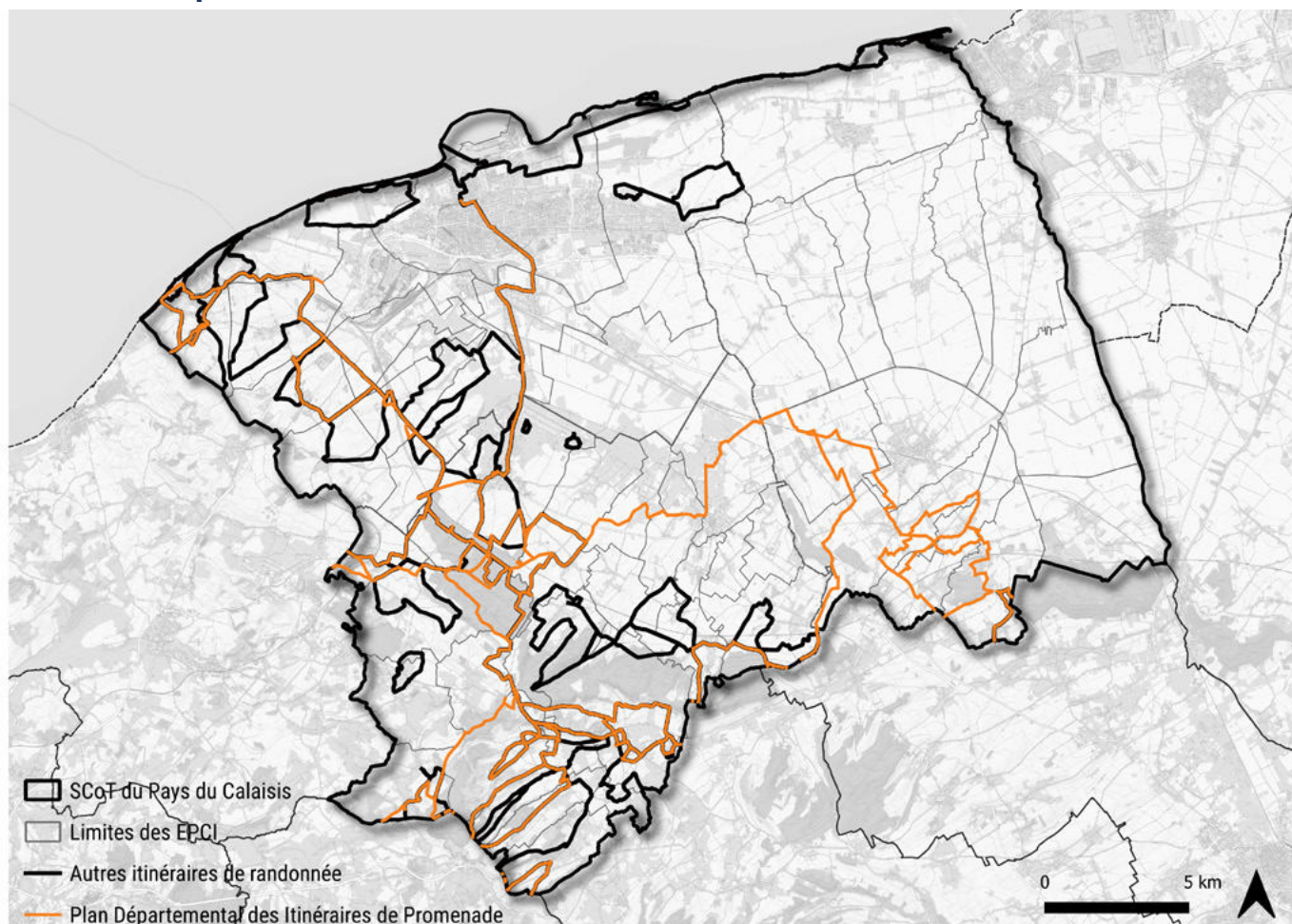
5.4.2 Des itinéraires pédestres valorisant les aménités touristiques

La marche à pied est le second moyen de transport le plus utilisé par les habitants du Pas-de-Calais d'après les données les plus récentes de l'INSEE, juste devant les transports en commun. Tout comme le vélo, se déplacer à pied est éco-responsable et présente des bienfaits pour la santé. Marcher ne nécessite pas d'aménagements spécifiques puis que de simples trottoirs ou marquage dédiés suffisent. Il est néanmoins plus simple de se déplacer à pied dans les pôles urbains qu'en milieu semi-rural à rural, notamment en termes de distance lorsqu'il s'agit de se rendre sur son lieu de travail par exemple. En outre, il est plus agréable de pouvoir se balader et se déplacer au quotidien grâce à des parcours dédiés aux piétons. C'est le cas des voies vertes, des coulées vertes et des sentiers vélo-rando qui sont partagés entre piétons, cyclistes et autres modes actifs alternatifs.

Parmi les grands itinéraires de randonnées terrestres, l'on retrouve :

- La coulée verte de Coquelles, itinéraire de 7km (GCT&M) ;
- La voie douce de Marck, itinéraire de 2km (GCT&M) ;
- Le parcours des Forts de Calais, boucle de 11km (GCT&M) ;
- Le front de mer de Calais, réaménagé il a quelques années (GCT&M).
- La route de Flandres (GR 128) (CCPO)
- Le sentier Européen de grande randonnée (E2) (GCT&M et CCRA)

Les chemins pédestres



Par ailleurs, le Pays du Calaisis est traversé par quatre sentiers de grande randonnée, qui comme les véloroutes, permettent de traverser la France et de se rendre dans d'autres pays d'Europe en marchant :

- GRP « Tour du Calaisis », boucle de 70km au départ de Calais ;
- GR128 « Route de Flandre », itinéraire de 674km au départ de Wissant jusqu'à Aix-la-Chapelle en Allemagne (non répertorié sur la carte ci-dessous) ;
- GR145 « Via Francigena », itinéraire de plus de 2000km reliant Canterbury en Angleterre à Rome en Italie en passant au travers des Hauts-de-France ;
- GR120 « Sentier du littoral », itinéraire de 305km reliant Le Tréport à La Panne en Belgique.



Envoyé en préfecture le 24/12/2025

Reçu en préfecture le 26/12/2025

Publié le



ID : 062-256203001-20251212-DEL2025_021-DE

L'essentiel à retenir

Les atouts

- Un réseau de transport collectif gratuit sur l'agglomération et permettant un renforcement de sa fréquentation
- Un territoire accueillant des infrastructures de communication majeures d'envergure européenne et bien irriguée par des axes de communication hiérarchisés
- Des activités de transport de marchandises en progression renforcée
- Un maillage des modes actifs structurant le territoire

Les axes d'amélioration

- Une gare d'envergure internationale évitée par l'Eurostar
- Une diminution du trafic lié aux activités de l'Eurotunnel depuis la crise sanitaire et le Brexit
- Des flux routiers conséquents générant des nuisances et congestions
- Des pôles générateurs de déplacements pouvant renforcer l'usage de la voiture sans manque d'alternatives efficaces

Les opportunités

- Un confortement des activités de fret sur des sites intermodaux via le projet de voie mère de Calais.
- Des parcs de stationnement capacitaires PL pouvant conforter le trafic transmanche
- Le développement de l'électromobilité, du covoiturage sur des pôles d'échanges et d'intermodalité
- Une articulation des aménagements des modes cyclables à mener à une plus large échelle
- Un renforcement des pôles d'échanges ferroviaires avec les modes actifs

Les freins au développement

- Des crises sanitaires et un contexte géopolitique pouvant fragiliser l'usage des équipements et des infrastructures de transport
- Une périurbanisation et une motorisation croissante des ménages renforçant les logiques pendulaires autour de la voiture
- Une précarité énergétique des ménages liées à la mobilité renforcée par les crises énergétiques
- Un éloignement de certaines polarités limitant le potentiel de desserte des modes actifs.
- Un réseau viaire sensible au phénomène d'inondation

Les enjeux

- 1 Réduire les déplacements domicile-travail en agissant sur les problématiques d'aménagement de l'espace (rapprochement lieu de vie - lieu d'activités, intensification des polarités déjà constituées...)
- 2 Accompagner les mobilités liées au phénomène de vieillissement de la population et la précarité énergétique
- 3 Améliorer la desserte ferroviaire et plus particulièrement du rabattement modal sur la ligne Dunkerque-Calais comme outil de lutte contre la congestion routière croissante entre les deux agglomérations.
- 4 Développer une offre en transports en commun notamment sur les deux intercommunalités les plus rurales du Pays en articulation avec les pôles d'échanges multimodaux du territoire
- 5 Mettre en oeuvre des politiques publiques venant conforter les alternatives à la voiture dans les déplacements de proximité et du quotidien et plus particulièrement au sud du Pays du Calais : électromobilité, covoiturage, schémas directeurs modes actifs.
- 6 Conforter les activités de transit et de fret liés aux grandes infrastructures de transport du territoire et leurs plateformes intermodales : projet de voie mère de Calais, projet Transmarck-Turquerie
- 7 Adapter le territoire aux nouveaux usages de la voiture : électromobilité, covoiturage