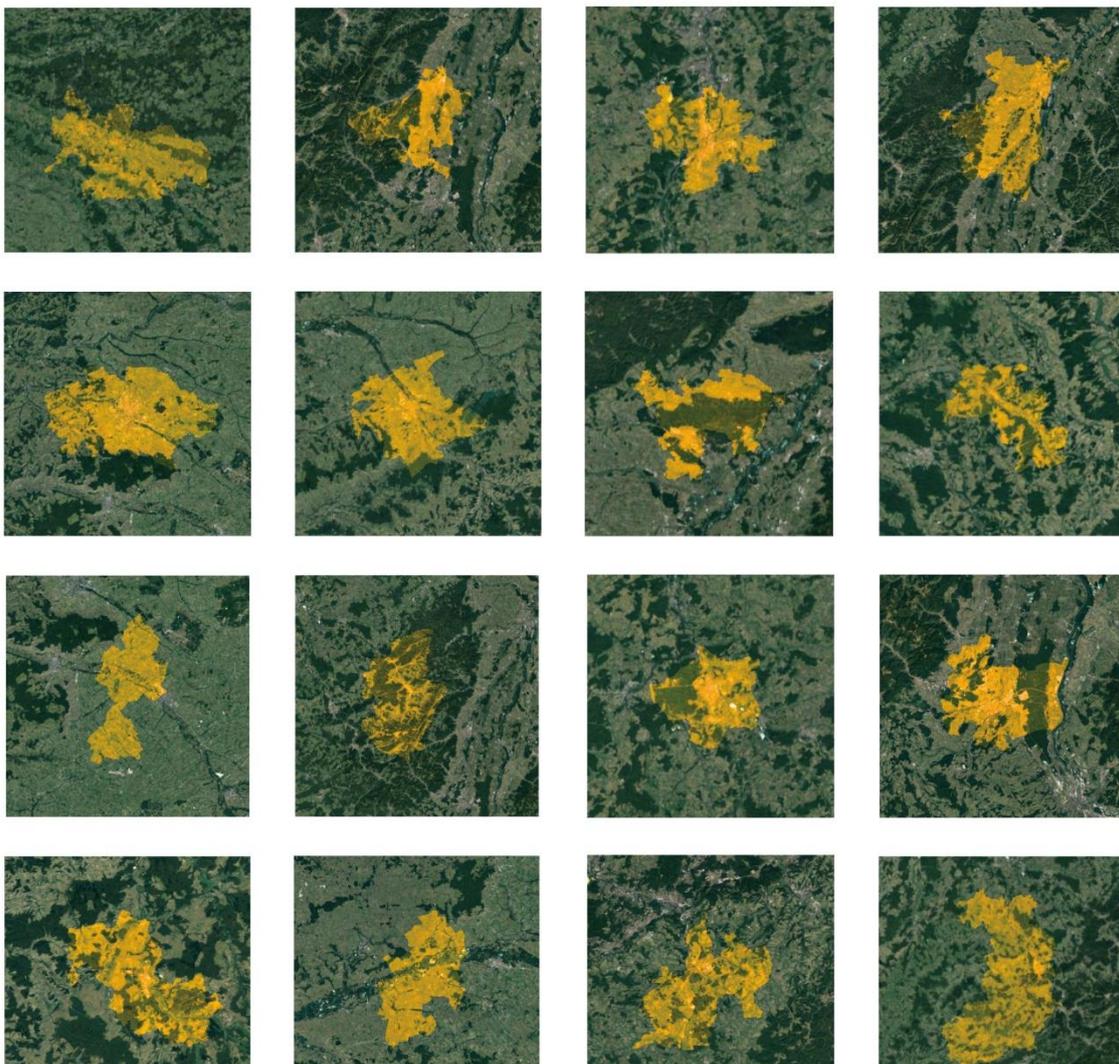


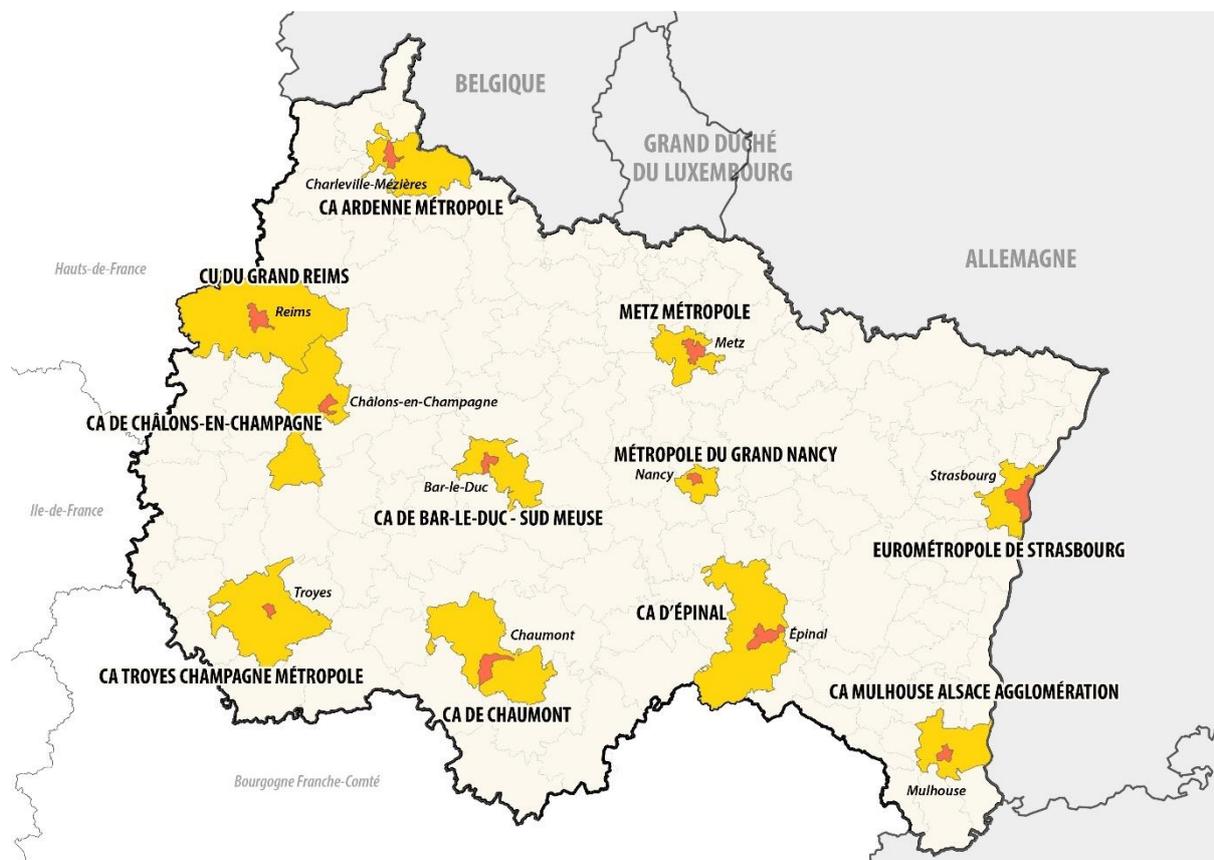
*Contribution des agences d'urbanisme de la région Grand Est  
à la réalisation du Schéma Directeur Immobilier Régional (SDIR)*

**ÉLÉMENTS DE CONNAISSANCES SUR LE FONCTIONNEMENT  
DES AGGLOMÉRATIONS ET LEURS PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT**

**11 agglomérations étudiées**



## Les 11 agglomérations étudiées



### Coordination et pilotage du projet :

Funmi AMINU (SCALEN)

### Équipe projet :

Fabienne COMMESSIE (ADEUS), Damien LEVE (AGURAM), John CANTARELLA (AUDC 51), Ximena CUENCA (AUDC 51), Christophe MELE (AUDC 51), Marie-Christelle BOCART (AUDRR), Jennifer KEITH (AURM), Lise OBLET (SCALEN)

## Sommaire

	Page
CA Ardennes Métropole	4
CA Bar-le-Duc - Sud Meuse	13
CA de Châlons-en-Champagne	22
CA de Chaumont	35
CA d'Épinal	46
Metz Métropole	54
CA Mulhouse Alsace Métropole	63
Métropole du Grand Nancy	71
CU du Grand Reims	82
Eurométropole de Strasbourg	91
CA Troyes Champagne Métropole	102

### Objet de l'étude

Le Schéma Directeur Immobilier Régional (SDIR) doit permettre d'identifier les leviers permettant d'améliorer la performance selon les axes stratégiques de la Politique Immobilière de l'État. Son objectif est d'optimiser l'occupation du patrimoine par les administrations avec une vision stratégique à 5 / 10 ans.

Dans le cadre de l'élaboration du SDIR, la Mission Régionale de la Politique immobilière de l'État (MRPIE) sollicite l'accompagnement des agences d'urbanisme de la région pour apporter leur connaissance sur les dynamiques et fonctionnement du territoire à moyen terme de onze villes préfectorales ou sous-préfectorales : développement urbain, infrastructure de transport, contexte socio-économique..., d'une part, et de faire une analyse de la pertinence des scénarios SDIR qui seront conçus au regard des enjeux des agglomérations, d'autre part.

L'objectif de cet accompagnement est en effet d'aider l'Etat à objectiver ses choix stratégiques en s'appuyant sur d'autres critères, en plus des considérations techniques ou fonctionnelles qui lui sont propres. Cela permettrait d'inscrire l'évolution du parc immobilier de l'État dans celle des villes pour garantir à la fois un meilleur service aux citoyens et une meilleure qualité de vie au travail des fonctionnaires dans des locaux implantés dans un environnement valorisant.

Les analyses présentées dans ce document ont été réalisées pour chaque agglomération selon le plan suivant :

- Présentation du territoire
- Marché de l'habitat et des bureaux
- Emplois et migrations domicile / travail
- Politiques et projets de mobilité
- Politiques urbaines et projets en cours ou à venir
-

# Communauté d'Agglomération d'Ardenne Métropole

# Présentation du territoire de la Communauté d'agglomération d'Ardenne Métropole

## Charleville-Mézières, Sedan, les deux grandes polarités urbaines d'Ardenne Métropole

La communauté d'agglomération Ardenne Métropole (CAAM) couvre 58 communes et rassemble 121 160 habitants en 2019. Le territoire a pour particularité d'être frontalier avec la Belgique.

La ville de Charleville-Mézières et la ville de Sedan constituent les deux grandes polarités urbaines structurant l'organisation urbaine du territoire. Par ses fonctions urbaines, Charleville-Mézières a une forte capacité à polariser l'espace dans sa zone d'influence en exerçant un pouvoir attracteur sur les populations et les activités.

La ville de Sedan située au sud-est du territoire a développé des fonctions urbaines de rayonnement local, permettant un équilibre territorial. Charleville-Mézières ville centre, pèse à elle seule 46 436 habitants en 2019 soit 38 % de la population de la CAAM. La ville de Sedan compte 16 092 habitants.

Le territoire vécu s'articule en 3 bassins de proximité, tenant compte notamment de la répartition des équipements structurants, emplois, ainsi que la proximité des principaux axes de transports. Il existe un bassin autour de chaque polarité urbaine et un 3<sup>ème</sup> bassin occupant une partie centrale entre les deux.

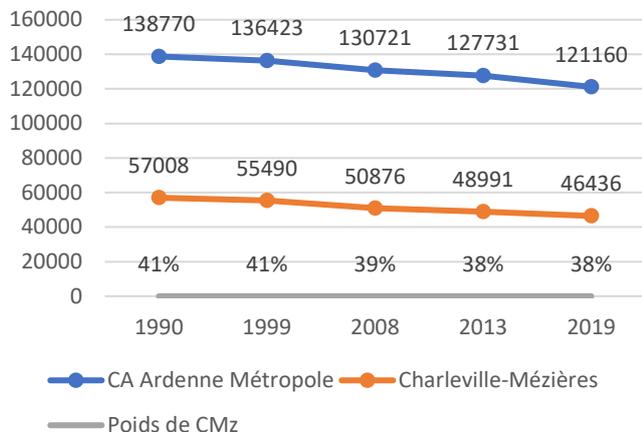


## La population d'Ardenne Métropole diminue, néanmoins l'arrivée croissante d'étudiants relance la dynamique

Depuis de nombreuses années, Ardenne Métropole perd des habitants. Cette évolution est due à un solde naturel faible, (voire négatif) et à un solde migratoire négatif persistant couplé à un phénomène de vieillissement. La perte d'emplois est une raison de ces départs.

Charleville-Mézières a perdu près de 2 555 habitants et Sedan 2 042 habitants entre 2013 et 2019. Le poids démographique de la ville centre tend à diminuer au sein d'Ardenne Métropole au bénéfice des communes rurales, périphériques. Les résidents quittent le territoire pour s'installer dans les franges de

### Evolution comparée de la population d'AM et de la ville centre de 1990 à 2019



l'EPCI comme les Crêtes préardennaises mais aussi dans des territoires plus éloignés, comme la région rémoise, parisienne et lilloise.

Le territoire montre néanmoins des signes de reprise avec un solde naturel qui s'est amélioré avec l'augmentation du nombre de naissances en 2019 et l'accueil de population nouvelle, notamment, d'étrangers frontaliers.

Entre 2013 et 2018, 270 personnes ont emménagé chaque année sur Ardenne Métropole, en provenance de l'étranger (Belgique essentiellement). L'ouverture du campus universitaire impulse également cette reprise.

En 2020-2021, Ardenne Métropole compte 2 650 étudiants et le nombre d'étudiants progresse d'année en année (+ 200 étudiants de 2019 à 2020).

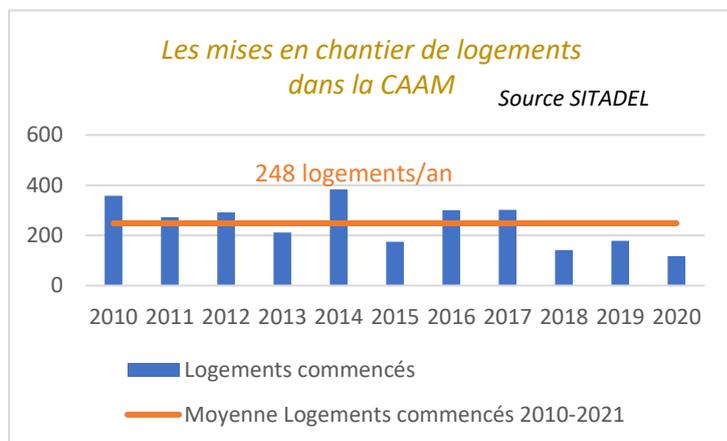
## Marché de l'habitat et des bureaux

### Une diversité de l'offre de logements concentrée à Charleville-Mézières et Sedan

Ardenne Métropole compte 64 104 logements en 2019. Charleville-Mézières compte la majorité de l'offre avec près de 41 % du parc de logements. Combinée avec Sedan, elles représentent près de 57 % du parc de logement.

Le parc locatif social représente 27 % des résidences principales. En 2021, on recense 17164 logements HLM sur le territoire dont 45 % en Quartier Prioritaire de la Politique de la Ville (QPV), tous localisés à Charleville et Sedan.

### Un parc vieillissant marqué par une dégradation importante du bâti et de la vacance



On recense 1 500 logements considérés par la DGFIP comme étant « défectueux et d'aspect délabrés », soit 3% du parc de l'agglomération, situés pour les 3/4 d'entre eux en dehors de Charleville-Mézières et de Sedan.

Les centralités de Charleville Mézières et Sedan sont en bonne partie marquées par une dégradation importante du bâti (ancien, vétuste et énergivore) conjuguée à une vacance élevée des logements. Ces situations ponctuelles renvoient à une problématique d'image et d'attractivité

résidentielle et économique du centre-ville en lien avec d'autres enjeux urbains, commerciaux, d'équipement, etc.

7 406 logements vacants recensés en 2019 dans l'EPCI, soit un taux de vacance de 11,6 %. La part de logements vacants atteint 13 % à Charleville-Mézières et 17 % à Sedan. 70 % de ces logements sont localisés sur ces deux villes. Entre 2013 et 2019, le nombre de logements vacants a augmenté de + 2 115 sur Ardenne Métropole, soit près de 29 % d'évolution. La progression de la vacance structurelle (de + 5 ans) est plus préoccupante.

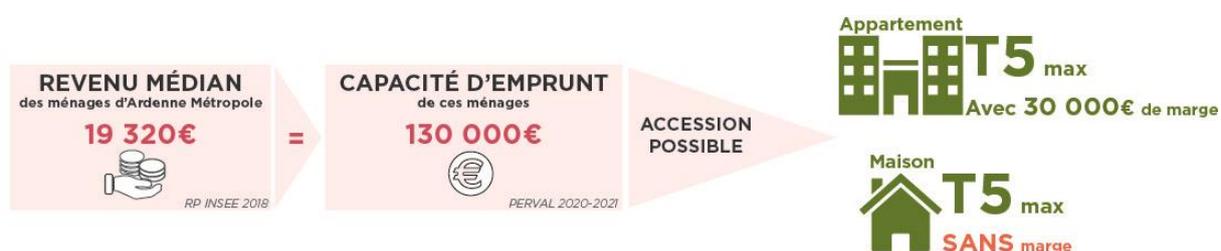
Dans un contexte d'exode urbain et de détente de marché, la production d'un volume relativement important de logements neufs (248 par an), contribue à déclasser le parc ancien et à accentuer la vacance.

## L'offre de logements étudiants est suffisante mais la demande pourrait augmenter

Ardenne Métropole compte 271 logements étudiants répartis entre des places en CROUS et en internat. En 2017, 55 % des étudiants vivaient toujours chez leurs parents. 49 % étaient en location dans le parc diffus. Avec la progression de l'effectif étudiant, la demande de logement devrait s'accroître à l'avenir.

## Le marché immobilier est accessible à la grande majorité des ménages

Le niveau de revenus des habitants du territoire demeure 12% inférieur à la moyenne nationale, soit un écart non négligeable de 2 410 €. Selon l'INSEE Le revenu disponible médian atteint 19 320 € sur l'agglomération en 2018, contre 21 730 € en France. Cependant, la faiblesse du prix de l'immobilier est une opportunité pour les ménages à se porter acquéreur d'un bien. Avec un prix moyen de 137 000 €,



le marché immobilier est accessible à la grande majorité des ménages.

## Malgré tout, les ménages quittent les centralités urbaines

Les ménages qui quittent Charleville et Sedan pour s'installer dans les franges périurbaines n'y trouvent pas le logement adapté à leur besoin. Plusieurs facteurs explicatifs contraignent les ménages à s'éloigner des centralités. Le coût de l'immobilier reste une des principales

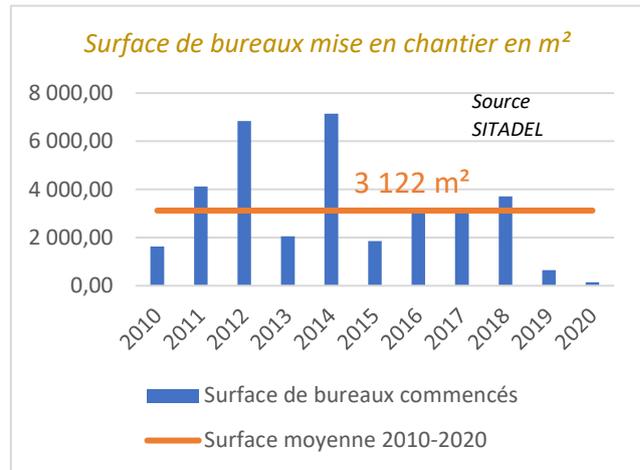
Ensuite, l'offre du parc de logements en ville, bien que diversifiée (composée à la fois de logements individuels et collectifs) ne répond pas suffisamment aux aspirations des ménages en termes de taille des logements (souvent insuffisante en surface et en pièces pour les maisons), et leur niveau de prestation (logements anciens éloignés du standard recherché). Le type de bien les plus recherché est le logement individuel, et le marché en ville ne répond pas à cette forte demande.

## Le secteur tertiaire dans les Ardennes souffre d'un manque d'infrastructures mobilières et foncières disponibles immédiatement

Compte tenu de la taille modérée de l'agglomération, la production de surface de bureaux reste soutenue, la production de surface de bureaux est plutôt soutenue, avec une moyenne de 3 122m<sup>2</sup> commencés sur les 10 ans.

La politique menée par Ardenne Métropole en matière de développement économique repose sur la création d'une nouvelle offre foncière et immobilière par le traitement prioritaire des espaces délaissés en zone urbaine. Pour illustration, le parc d'activités du Val de Vence par la réhabilitation de la friche industrielle Bekaert et sa transformation en ce nouveau parc d'activités a permis de proposer un large panel de produits adaptés à la demande des entreprises à Charleville-Mézières :

- Construction neuve de bureaux ou locaux d'activités ;
- Rénovation des anciens bâtiments pour une mise en location ou en vente.



## Une offre orientée par le dispositif B.E.R ?

La production est très faible depuis 2019, l'offre disponible est principalement concentrée en zone B.E.R. (Bassin d'Emploi à Redynamiser), qui permet, sous conditions, de bénéficier d'avantages fiscaux et sociaux.

L'offre correspond surtout à des immeubles de bureaux existants comme :

A Charleville Mézières :

- Centre d'affaires Terciarys de 5 000 m<sup>2</sup> divisibles.
- Local professionnel à usage de bureaux proche de la gare (220 m<sup>2</sup>), dans une résidence de standing,
- Bureaux au Centre de Charleville

A Sedan, une offre de bureaux à louer de 300 m<sup>2</sup> divisibles situé en centre-ville et à proximité de la gare TGV.

A Villers-Semeuse, une offre de bureaux à louer de 420 m<sup>2</sup> au cœur de la zone commerciale.

## Un développement d'espaces de coworking

La demande évolue et Ardenne Métropole a développé un réseau d'espaces de coworking qui favorise notamment la mobilité des travailleurs. Ce réseau s'est développé notamment de part et d'autre de la frontière, afin d'élargir leurs opportunités de développement avec Hacktiv'Ardenne.

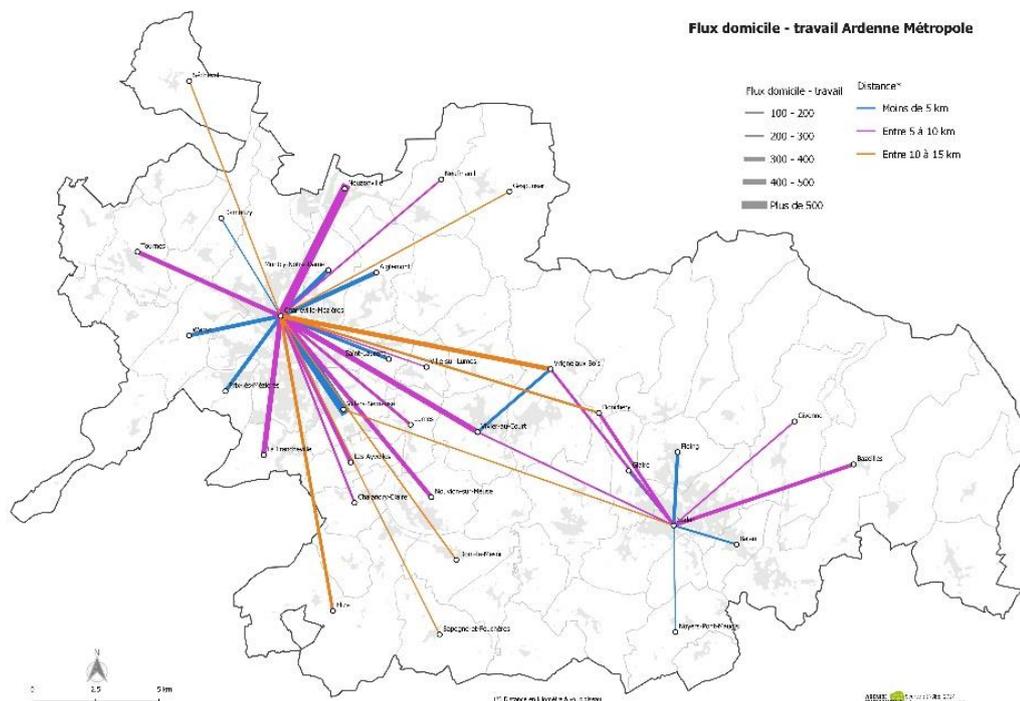
Plusieurs sites :

- Le Coworking La Ferme à Chimay ;
- Le Colearning E420 à Mariembourg ;
- Les espaces de Coworking de l'incubateur Rimbaud Tech et de la Pépinière du Val de Vence à Charleville-Mézières

## Emplois et migrations domicile/travail

### Ardenne Métropole attire une part importante d'actifs de l'extérieur

Ardenne Métropole compte 50 388 emplois en 2019. Les principales polarités d'emplois sont Charleville-Mézières avec 26 944 emplois et Sedan avec 6 605 emplois. Ardenne Métropole accueille une part importante d'actifs de l'extérieur. Ce rayonnement génère de nombreux déplacements domicile/travail en direction de ces polarités, au sein du territoire d'Ardenne Métropole mais aussi depuis les intercommunalités limitrophes, et en particulier depuis le territoire de la CC Vallées et Plateau d'Ardennes et de la CC des Portes du Luxembourg. Il y a aussi quelques mouvements d'actifs hors du Département, mais presque exclusivement avec le Grand Reims. Globalement, il y a très peu d'actifs qui sortent du territoire pour aller travailler et peu de déplacements des actifs vers l'étranger vers la Belgique et le Luxembourg.



### Zoom sur les migrations domicile/travail des agents de l'état

L'aire d'attraction de la ville de Charleville-Mézières porte sur 132 communes des Ardennes (source : base d'attraction des villes 2020 - Insee) et celle de Sedan porte sur 32 communes. Cette situation génère de nombreux déplacements domicile travail quotidiens hors du territoire et en direction du territoire.

Les agents de l'Etat qui exercent à Charleville-Mézières vivent en grande majorité dans l'EPCI (66 %, dont la moitié à Charleville-Mézières). 32.1% se déplacent au quotidien depuis une autre commune de la CAAM pour se rendre sur leur lieu de travail, et parfois d'assez loin puisque près de 7,7% d'entre eux résident dans un autre département.

26,3% se déplacent depuis un autre EPCI du département. Considérant les principaux flux domicile travail observés depuis les EPCI limitrophes, on peut supposer que ces agents résident dans les CC Vallées et Plateau d'Ardennes et de la CC des Portes du Luxembourg.

*Lieu de résidence des agents de la fonction publique d'état travaillant à Charleville-Mézières (Agents de la FPE hors militaires)*

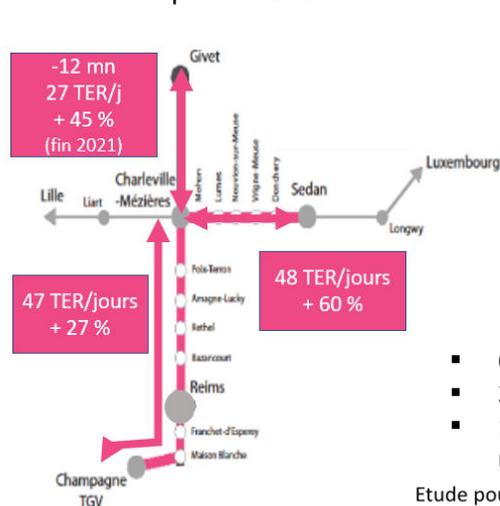
	Nombre d'agents publics travaillant dans commune préfecture, sous préfecture	Réside dans la commune de travail	Réside dans une autre commune de l'EPCI	Réside dans l'EPCI	Réside dans un autre EPCI du département	Réside dans un autre département français	Réside à l'étranger	Ensemble
Charleville-Mézières	3 420	33,7	32,2	<b>65,9</b>	26,3	7,7	0,1	100
Grande Est		33,0	25,1	<b>58,1</b>	29,5	11,8	0,6	100

Source : INSEE – Système d'Information sur les Agents des Services Publics - SIASP 2019

## Politiques et projets de mobilité

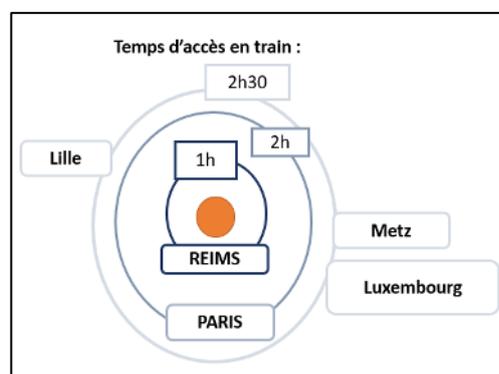
### Une offre ferroviaire renforcée depuis 2019

Cadencement adopté en 2019



- 6 gares TER
- 2 gares TER/TGV
- 100% des habitants à moins de 30 mn d'une gare

Etude pour le prolongement vers Dinant



### Une politique transfrontalière

Depuis 2019, Ardenne Métropole s'est engagée dans l'élaboration d'un plan stratégique pour le développement du territoire transfrontalier avec l'intercommunale belge Idelux. Par sa frontière avec la Belgique (150km), le territoire ardennais ambitionne de devenir une plateforme multimodale transfrontalière pour le Grand Est et l'Est parisien grâce à ses infrastructures :

- L'autoroute A34/A304 Reims Charleville-Charleroi, tronçon plus court et gratuit de l'axe Rotterdam-Marseille, en alternative aux axes saturés A1 et A31.
- Le TGV Est (Paris-Charleville-Sedan) renforcé par la possible connexion au réseau ferré belge via la réouverture de la ligne Givet –dinant et la ligne Calais-Metz-Bâle, un des principaux couloirs de fret ferroviaire grande Bretagne - Europe centrale.
- Le port fluvial à grand gabarit de Givet sur la Meuse
- L'aérodrome des Ardennes Etienne Riché, partenaire de l'aéroport de Bruxelles-Sud –Charleroi.

Parmi les actions du Pacte Ardenne, certaines sont transfrontalières :

- Développer une offre de service de transport public ferroviaire entre Namur et Reims via Givet et Dinant
- Améliorer la connexion en transports publics depuis les Ardennes vers la Belgique et le Luxembourg
- Accueillir les étudiants de médecine belges dans les Ardennes.

## Politiques urbaines et projets à venir

### Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat de Revitalisation Rurale (OPAH RR) de la CA Ardenne Métropole – Villages et Hameaux

L'opération concerne la totalité des 56 communes du territoire de Charleville-Mézières et Sedan à l'exception du périmètre des OPAH-RU en cours.

Par ailleurs, dans le cadre du programme « Petites Villes de Demain », les communes de Nouzonville et Vrigne-aux-Bois vont entamer un travail important de traitement et de reconversion des friches de leur territoire.

### L'Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat et de Renouvellement Urbain (OPAH RU) associée au programme Action Cœur de Ville de la ville de Sedan (2022-2027)

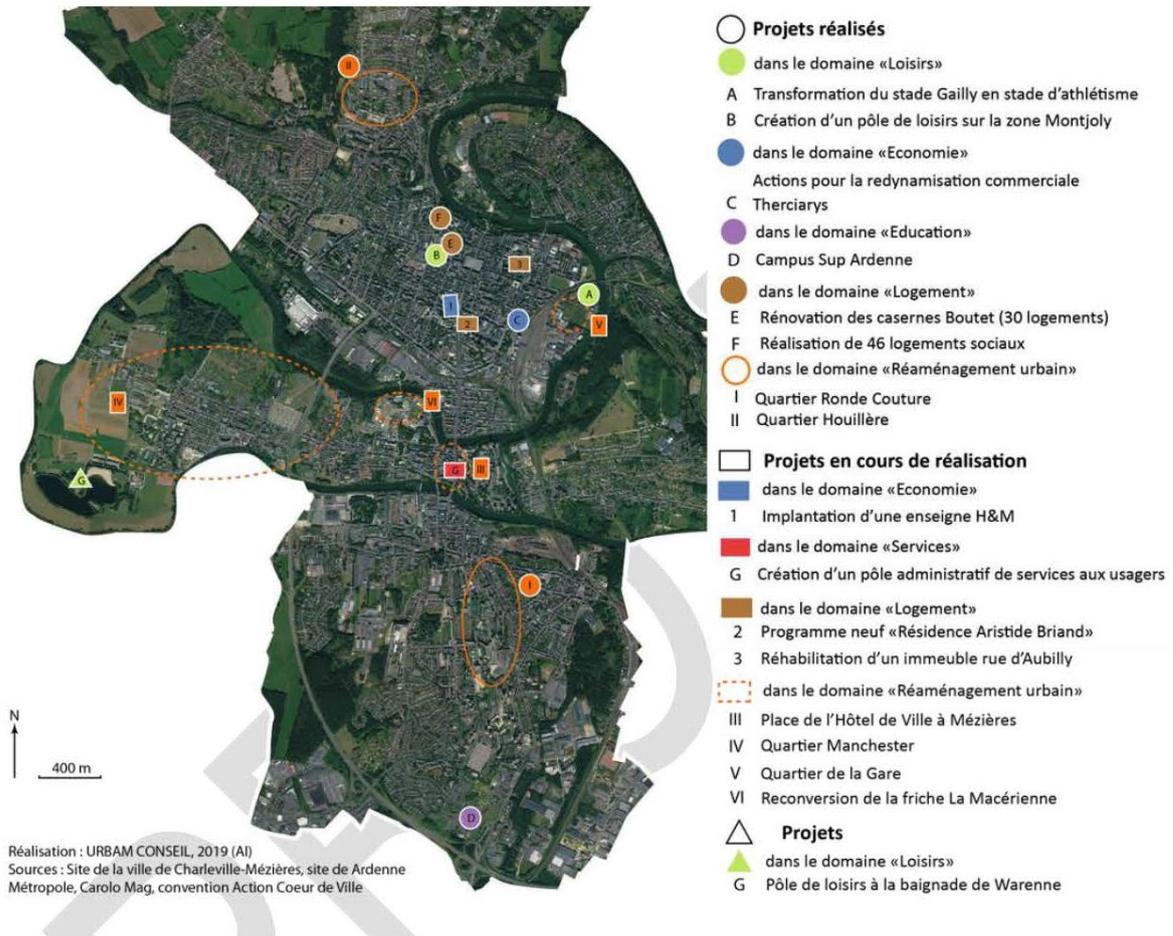
La ville bénéficie d'un patrimoine remarquable, mais son centre ancien concentre des situations de bâtis et de logements dégradés et vacants avec une proportion importante de logements dans le parc privé. Cette opération s'inscrit dans le prolongement de la politique d'amélioration de l'habitat menée depuis plusieurs années et d'aménagements urbains ayant améliorés le cadre de vie.

### L'Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat et de Renouvellement Urbain (OPAH RU) du cœur de Ville de Charleville-Mézières (2020-2025)

Cette OPAH RU s'inscrit dans l'engagement de Charleville Mézières et d'Ardenne Métropole dans le programme national Action Cœur de Ville par une convention signée en juillet 2018. **L'objectif de cette OPAH RU est de pouvoir aider à la rénovation de 275 logements privés.**

L'OPAH RU porte sur le périmètre du centre-ville élargi de Charleville Mézières. Il concerne plusieurs zones distinctes : le centre historique de Charleville, le centre historique de Mézières, le quartier des Faubourgs, le secteur de la gare et le secteur de Mohon. A ce périmètre se superposent les dispositifs permettant d'accéder aux aides, subventions et avantages fiscaux induits suivants : le périmètre du Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV), et le périmètre de l'Opération de Revitalisation Immobilière (ORT).

La convention Action Cœur de Ville intègre plusieurs projets et prévoit le réaménagement de l'espace public (avec des grands projets structurants en cœur de ville et des opérations d'améliorations et d'embellissement du cadre de vie) et le projet global de requalification du centre-ville de Mézières.



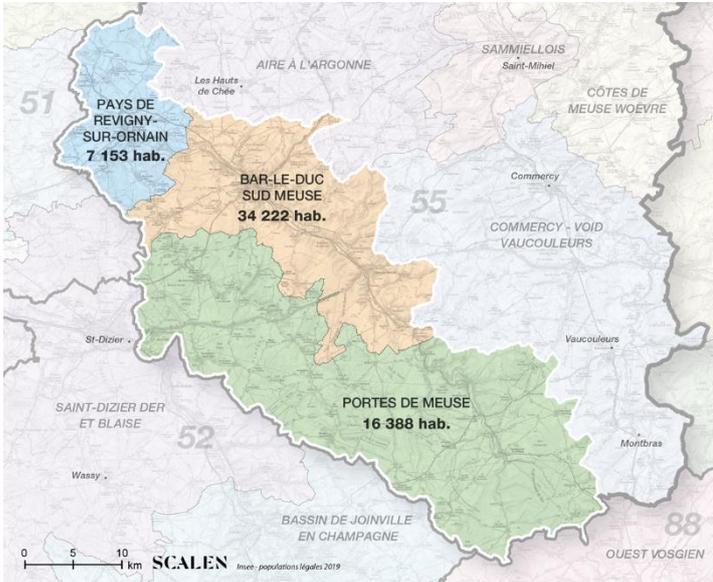
### Autres grands projets en cours à venir :

- La création du quartier de la gare à Charleville-Mézières** : Ardenne Métropole s'est engagée dans un processus de requalification du quartier dans le but d'en faire un pôle d'excellence tertiaire, en continuité du programme TERCARYS I réalisé en 2015 en front de gare. Le programme global du secteur Gare à l'horizon 2025/2030 de la manière suivante :
  - Une résidence services seniors d'une centaine de logements
  - Deux volumes de bureaux totalisant environ 9 000m<sup>2</sup>
  - Des logements composés de trois plots de 40 logements haut de gamme
  - La reconstitution du parking Effia côté forges Saint Charles
  - Les aménagements et parking nécessaires aux différentes opérations y compris un parking silo de 200 places côté place de la gare
  - Le prolongement du tunnel SNCF de 23 mètres
- La transformation de la friche urbaine de la Macérienne**  
 L'objectif est d'accueillir des projets structurants de l'agglomération sur le centre du quartier de Mézières. Cette opération comprend un programme de réhabilitation du site avec notamment l'installation d'un tiers-lieu.

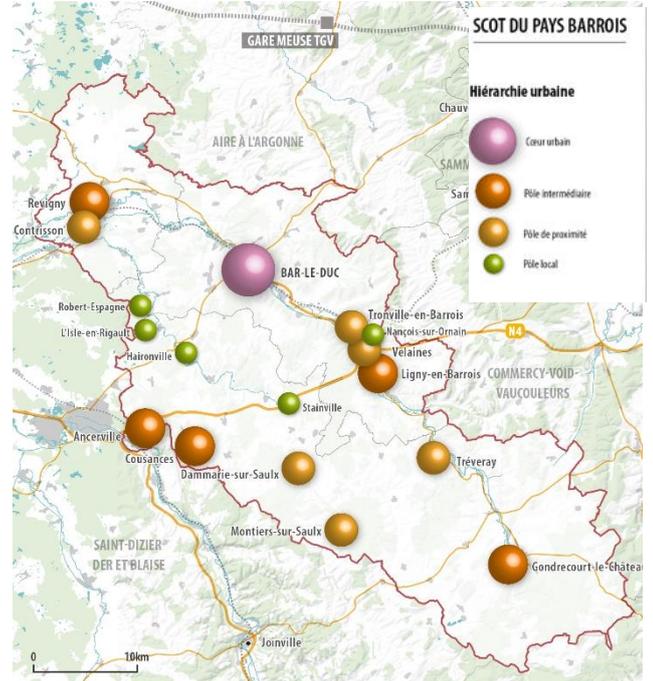
CA de Bar-le-Duc Sud Meuse

# Présentation du territoire

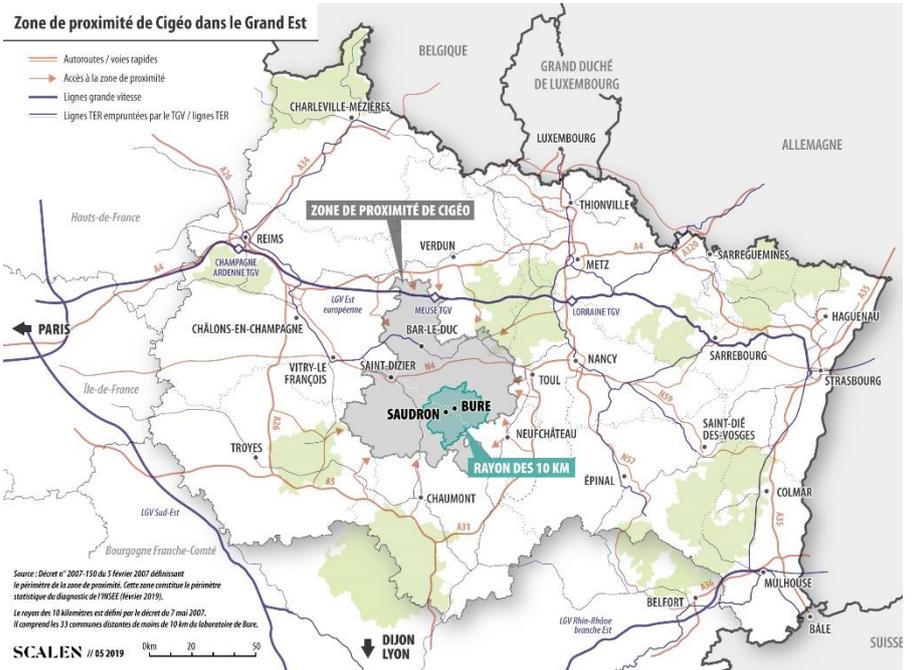
## Le Pays Barois



## Armature urbaine du Pays Barois



## Aire d'attraction de Bar-le-Duc



## Un territoire en décroissance depuis de nombreuses années

Le Pays Barrois est aujourd'hui composé de 100 communes, regroupant 3 EPCI : la CA de Bar-le-Duc Sud Meuse, la CC des Portes de Meuse et la CC du Pays de Revigny-sur-Ornain.

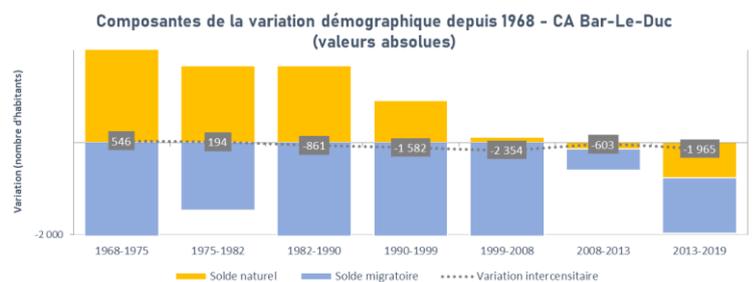
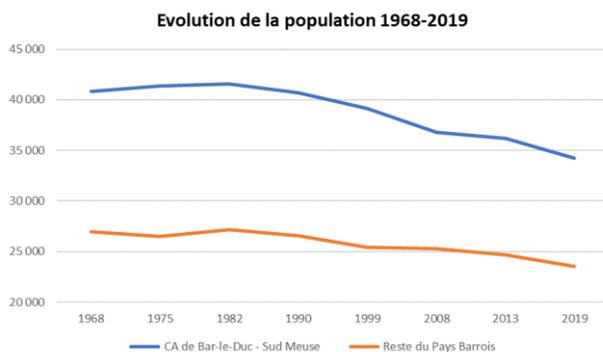
Le territoire compte, selon l'armature du SCoT :

- Un cœur urbain centré sur Bar-le-Duc et intégrant les communes de la première couronne de la ville-centre qui concentrent la population, les emplois, les équipements et les services structurants ;
- Le pôle intermédiaire de Ligny-en-Barrois qui concentre également population et emplois ;
- Deux communes classées en pôles de proximité, en périphérie de Ligny-en-Barrois et deux autres considérées comme des pôles locaux ;
- Toutes les autres communes sont classées comme des bourgs et villages.

Même si l'échelle des politiques de l'aménagement du territoire est celle du SCOT du Pays Barrois, l'aire d'attractivité de Bar-le-Duc déborde sur toutes les intercommunalités limitrophes de la Meuse.

En 2019 le Pays Barrois accueille 57 763 habitants dont 59 % sur la CA de Bar-le-Duc Sud Meuse.

Le Pays Barrois enregistre un déclin démographique continue depuis 1990. Toutes les intercommunalités sont concernées par une diminution de population. Sous l'effet de la désindustrialisation sa population diminue de manière continue du fait d'un solde migratoire durablement négatif et d'un solde naturel en diminution constante. Sur la période 2013-2019, la CA Bar-le-Duc a perdu 1 965 habitants.



On constate une désaffection des polarités du fait d'une offre en logements inadaptée dans les centres anciens : Bar-le-Duc et Ligny-en-Barrois ont perdu les  $\frac{3}{4}$  des habitants du Pays Barrois entre 2013 et 2019. Les communes du cœur urbain sont celles où la déprise est la plus tangible, même si elles regroupent encore aujourd'hui près des deux tiers des habitants de la CA.

Avec l'exode de population ce sont souvent les plus formés qui partent, cela s'accompagne d'un vieillissement notable de la population et des revenus locaux en baisse. Bar-le-Duc a tendance à concentrer les personnes en situation de précarité au niveau local. Elle présente en effet des statistiques très dégradées : un taux de chômage de 12 % (au sens du recensement Insee), un taux de pauvreté de 19 % et des revenus médians inférieurs de 5 % à ceux de l'intercommunalité.

## CIGEO : un projet singulier pour le territoire

La zone de proximité de CIGEO (centre industriel de stockage géologique) s'étend sur 306 communes définie par décret. L'espace constitué par la zone de proximité de CIGEO est structuré par deux villes moyennes (Bar-le-Duc et Saint-Dizier) qui compte 162 000 habitants. L'ensemble de cet espace est marqué également par une déprise démographique continue et par une économie fragile, conséquences de la désindustrialisation.

Le territoire est mobilisé pour l'implantation du projet CIGEO et la signature d'un Contrat de Développement du Territoire (CDT) à l'échelle interdépartementale. La réalisation de ce projet pourrait engendrer des évolutions conséquentes en matière de développement économique.

## Emplois et migrations domicile / travail

### Des migrations domicile/travail importantes avec les EPCI limitrophes

Sur la décennie 2008-2019, la CA Bar-le-Duc Sud Meuse a perdu environ 1/10 des emplois disponibles. En 2019, ce territoire compte 16 363 emplois pour 12 834 actifs occupés. L'indice de concentration de l'emploi est de 127 emplois proposés pour 100 actifs résidents ayant un emploi. 62 % des emplois proposés sur le territoire sont occupés par les résidents de l'intercommunalité.

En raison de cet excédent, l'intercommunalité reste le pôle d'emploi majeur du territoire. On compte environ 5 000 personnes réparties sur 7 autres EPCI où résident au moins 200 personnes occupant un emploi dans la CA Bar-le-Duc (soit 30% des emplois). Cinq de ces EPCI sont limitrophes y compris des intercommunalités de la Haute Marne et de la Marne. On peut également signaler la Métropole du Grand Nancy où réside 1% des personnes qui travaillent quotidiennement sur le territoire. La majorité des personnes résidant dans le Grand Nancy et occupant un emploi sur ce territoire sont des fonctionnaires des administrations publiques.

Aussi, il faut souligner que le secteur des administrations publiques, de la défense, de l'enseignement, de la santé humaine et de l'action sociale représente 44 % de l'ensemble des emplois. Les effectifs de l'emploi public ont régressé de 4,4 % entre 2013 et 2019 (- 328 postes).

Lieu de résidence des actifs travaillant dans la CA Bar-Le-Duc Sud Meuse (flux > 200 personnes) – Insee 2019

	Nbre d'emplois	% du total
CA de Bar-le-Duc - Sud Meuse	10 207	62%
CC des Portes de Meuse (Dept 55)	1 535	9%
CC du Pays de Revigny-sur-Ornain (Dept 55)	928	6%
CC de l'Aire à l'Argonne (Dept 55)	814	5%
CC de Commercy - Void – Vaucouleurs (Dept 55)	670	4%
CA de Saint-Dizier Der et Blaise (Dept 52)	589	4%
Métropole du Grand Nancy (Dept 54)	228	1%
CC Côtes de Champagne et Val de Saulx (Dept 51)	207	1%
Autres territoires	1 185	7%
<b>Total</b>	<b>16 363</b>	<b>100%</b>
<b>Dont 7 Epci cumulant plus de 200 flux par jour</b>	<b>4 971</b>	<b>30%</b>

### Zoom sur les migrations domicile/travail des agents de l'état

Lieu de résidence des agents de la fonction publique d'état travaillant à Bar-le-Duc (Agents de la FPE hors militaires)

	Nombre d'agents publics travaillant dans commune préfecture, sous préfecture	Réside dans la commune de travail	Réside dans une autre commune de l'EPCI	Réside dans l'EPCI	Réside dans un autre EPCI du département	Réside dans un autre département français	Réside à l'étranger	Ensemble
Bar-le-Duc	1 900	31,2	19,3	<b>50,5</b>	38,2	11,3	0	100
Grande Est		33,0	25,1	<b>58,1</b>	29,5	11,8	0,6	100

Source : INSEE – Système d'Information sur les Agents des Services Publics - SIASP 2019

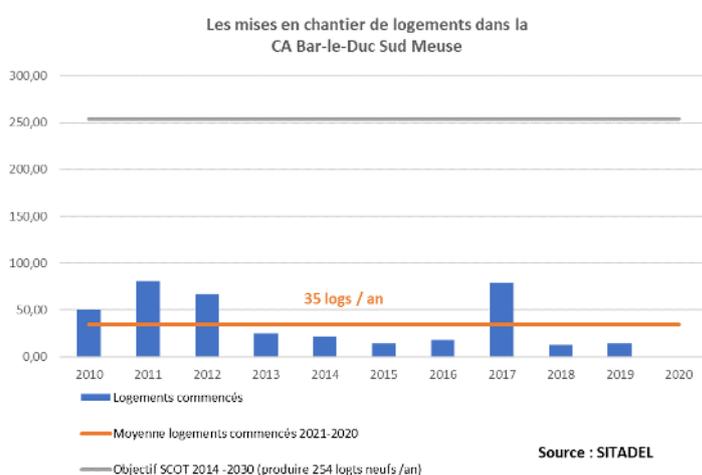
La source SIASP de l'INSEE qui a permis d'obtenir des données précises sur les agents de la fonction publique d'Etat indique que 1 900 agents travaillent à Bar-le-Duc. Un agent sur deux habite et travaille dans la CA Bar-le-Duc Sud Meuse (soit 31 % à Bar-le-Duc et 19 % dans une commune de l'EPCI). La logique résidentielle des fonctionnaires d'Etat est différente de celle de l'ensemble des salariés du Pays Barrois puisqu'ils sont 62% à résider et travailler dans l'EPCI contre 50,5 % pour la FPE. Sans disposer d'information précise sur le lieu de résidence des agents originaires des autres EPCI, on peut supposer que la grande majorité des agents qui habitent hors de la CA Bar-le-Duc Sud Meuse (38%) vivent dans les intercommunalités limitrophes (Cf. les EPCI listés dans le tableau de cette page).

## Marché de l'habitat et des bureaux

### Un cœur urbain qui concentre l'habitat dégradé et qui connaît un faible renouvellement du parc de logements

La CA Bar-le-Duc Sud Meuse compte environ 19 500 logements en 2019. 60 % de ces logements sont localisés dans le cœur urbain. L'offre en logements locatifs est fortement concentrée au sein du cœur urbain. Les logements locatifs, en particulier HLM, représentent près de la moitié du parc de ces communes. À l'inverse, les autres communes ont des parts de propriétaires occupants supérieures à 60 %.

Le territoire compte un parc de logements ancien et énergivore, avec un taux de vacance et de dégradation prononcé, notamment dans les polarités et les cœurs de villages. A l'échelle de la CA on compte 14 % de logements vacants, signe d'une inadéquation entre une partie de l'offre et la demande exprimée. Le phénomène est plus prégnant au sein des deux polarités de Bar-le-Duc (18 %) et Ligny-en-Barrois (15 %). Ces communes concentrent un parc très ancien et une part de logements très dégradés et indignes plus importante.



L'exode de population et la détente du marché entraînent un faible rythme de production de logements qui ne permet pas non plus de renouveler le parc ancien abandonné ou en déshérence. En effet, le scénario envisagé dans le SCoT suppose une production moyenne de 254 logements par an sur l'ensemble du Pays Barrois. Or, entre 2010 et 2020, la moyenne annuelle a été de 35 logements mis en chantier sur le territoire (7 fois moins que les projections du SCoT).

### Un parc HLM ancien, énergivore et concentré dans le cœur urbain

L'intercommunalité compte 3 725 logements sociaux en 2021. Ce parc majoritairement construit avant 1975 est énergivore. En effet à l'échelle de la CA 42 % des logements sont en étiquette F. L'offre en logements locatifs sociaux est concentrée à Bar-le-Duc et Ligny-en-Barrois. Sur la ville-centre, se trouve le Quartier Politique de la Ville (QPV) de la Côte Sainte-Catherine (51 % des logements sociaux de Bar-le-Duc et 36 % de l'offre de l'EPCI).

La tension sur le parc locatif social est faible : on compte 1,4 demandes pour une attribution, ce qui signifie que la plupart des demandes sont satisfaites. (On considère qu'il y a tension à partir de 3 demandes pour 1 attribution).

Les problématiques d'inadaptation du parc public aux besoins existent. Cela conduit à une part importante de logements vacants dans le parc social. En 2015, sur le seul quartier QPV 28 % des logements HLM étaient vacants.

Dans un contexte de détente de marché, l'OPH de la Meuse engage dans le cadre de ses différents Plans Stratégiques de Patrimoine (PSP) qui se sont succédés, des politiques de démolition/reconstruction pour lutter contre la vacance, et pour améliorer le cadre de vie des habitants. En 2021, 305 logements ont été démolis et le PSP de l'OPH programme la rénovation de 330 logements chaque année ainsi que d'autres démolitions.

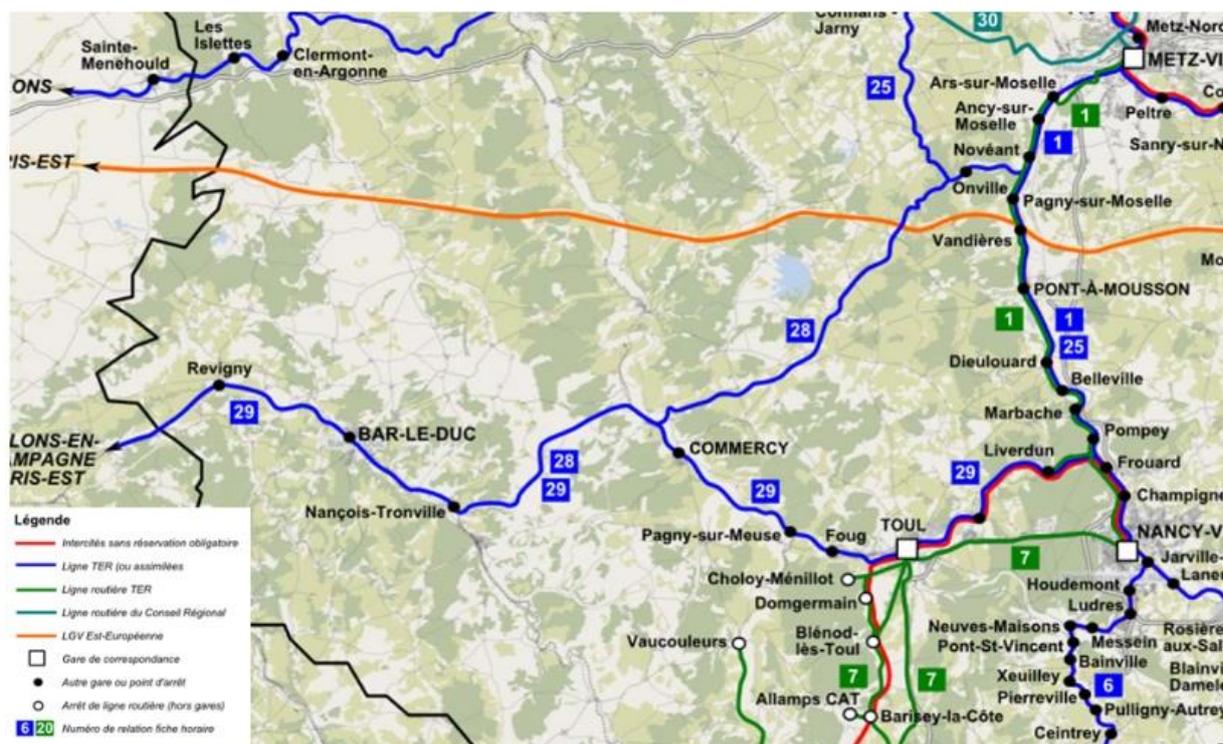
## Une absence de marché de bureau neuf

Le marché de bureau neuf est très réduit sur le territoire. Sur la dernière décennie 2010-2020, en moyenne, 373 m<sup>2</sup> de bureaux sont mis en chantier chaque année (11 400 m<sup>2</sup> dans le Grand Nancy). Aucun commercialisateur national n'est présent sur le territoire. La location ou vente de bureaux est assurée par les agences immobilières locales. Cependant, la CCI gère un centre d'affaire de 1 600 m<sup>2</sup> disponibles à la location, dédiés aux créateurs et développeurs d'entreprise.

## Politiques et projets de mobilité

### Une offre ferroviaire limitée

- Réseau TER du territoire



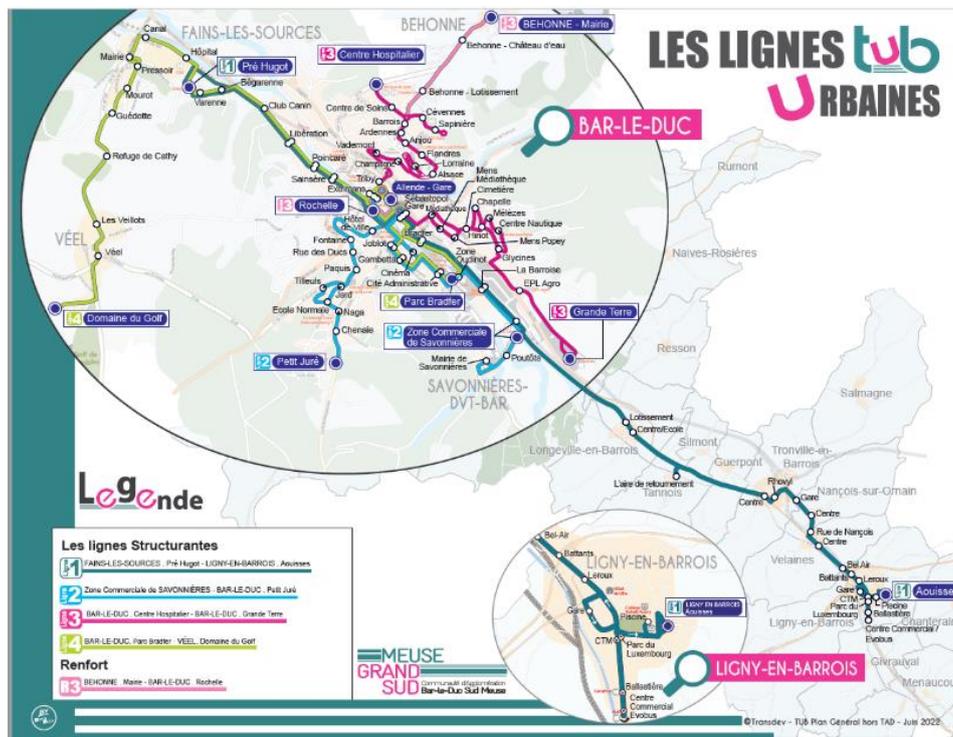
Le territoire est desservi par deux lignes de TER (L 29 Nancy/Bar-le-Duc/ Paris Est et L 28 Metz/ Bar-le-Duc / Paris Est). Ces deux lignes ont des fréquences relativement réduites, avec néanmoins une fréquence renforcée pour la L 29 en heure de pointe.

Cependant, le territoire est situé non loin de la Gare de Meuse TGV (commune des Trois-Domaines), accessible depuis Paris Est en 1h (3 allers retours quotidiens) et Strasbourg en 1h30 (2 allers retours quotidiens). Cette gare est reliée à Bar-le-Duc par la Voie de la Liberté, et par une navette routière (30 minutes de trajet depuis la gare de Bar-le-Duc).

Un réseau de 7 lignes de bus interurbains permet de relier Bar-le-Duc et d'autres villes importantes comme Verdun et Saint Dizier (réseau FLUO 55 Grand Est -TER).

## Un réseau de transports collectifs permettant de relier le centre de Bar-le-Duc aux pôles générateurs de flux

### ➤ Réseau de bus urbain



Le réseau de bus « Tub » de la CA Bar-le-Duc Sud Meuse comprend 4 lignes régulières, 11 lignes scolaires et un service de transport à la demande, ainsi qu'un service de location de vélos.

Les lignes régulières qui proposent des fréquences de 30 à 60 minutes relient le centre de Bar-le-Duc aux principaux pôles générateurs de déplacement, à l'image du Centre Hospitalier, du centre commercial Grande Terre et de Ligny en Barrois. Tandis que le transport à la demande permet une couverture du territoire (logique de rabattement).

Un pôle multimodal a été développé sur le site de la

gare de Bar-le-Duc, avec extension du parking et installation de bornes électriques. Ces aménagements ont pour objectif de permettre le développement des modes de transports doux et durables (vélos, véhicules électriques, autopartage).

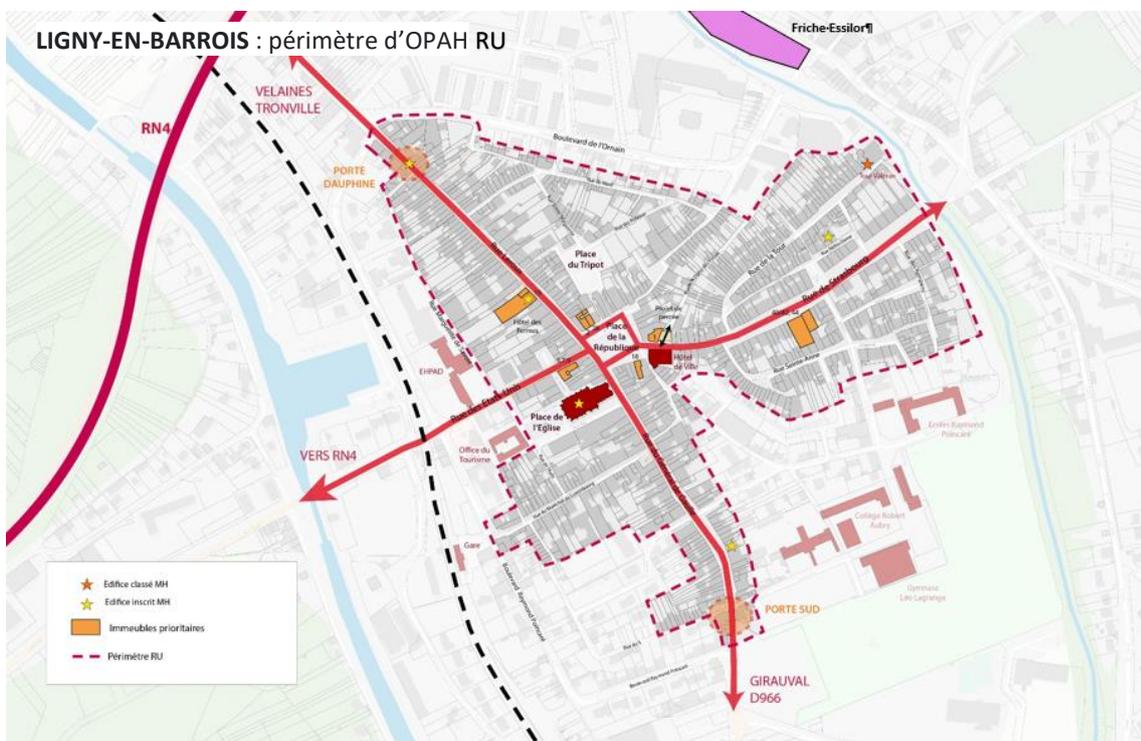
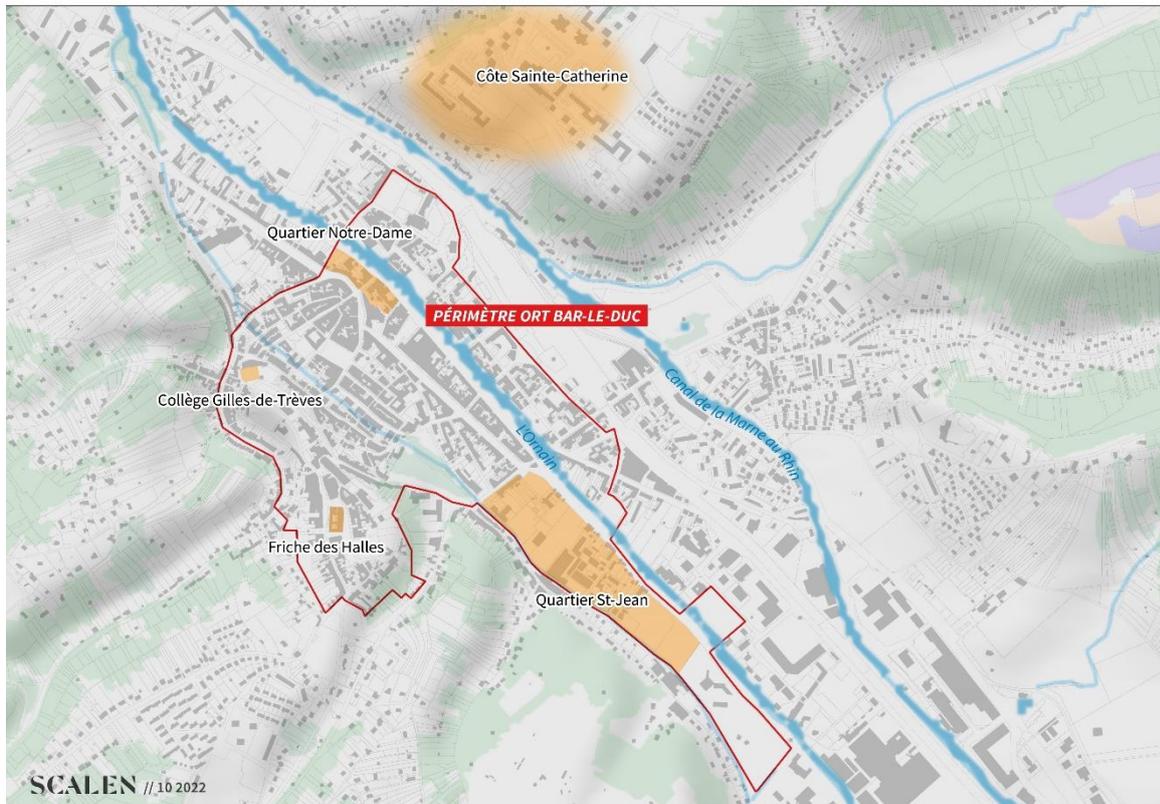
## Les projets de mobilité recensés

Plusieurs projets en cours permettront de désenclaver le territoire de la CA Bar-le-Duc Sud Meuse :

- L'aménagement en deux fois deux voies de la RN 135 avec le contournement des bourgs de Velaines et de Tronville-en- Barrois à court terme (première tranche prévue au contrat de plan État-Région 2015-2020). En prévision du projet CIGÉO, de premiers aménagements ont été réalisés sur la RN 135 en vue d'une déviation à Velaines et d'un nouvel échangeur entre la RN 4 et la RN 135
- Le renforcement de l'offre ferrée par des liaisons directes entre Bar-le-Duc et Nancy, Châlons-en-Champagne, Vitry-le-François et Metz ;
- La réouverture de la gare de Ligny-en-Barrois et le renforcement du rôle de la gare de Nançois / Tronville pour améliorer les dessertes ferroviaires locales.
- Un projet de schéma de mobilité est piloté par le PETR Pays Barrois. Il propose notamment l'extension du réseau de mobilité de la Communauté d'Agglomération vers le PETR. Cette structuration pourrait offrir un service de qualité sur l'ensemble du territoire.

# Politiques urbaines et projets en cours ou à venir

## BAR LE DUC | PROJETS STRUCTURANTS



## Revitalisation des centres-villes

Bar-le-Duc occupe un rôle structurant dans un bassin de vie de près de 60 000 habitants en milieu très rural, mais elle souffre d'une perte d'attractivité qui se traduit par une baisse démographique continue, une perte d'emplois y compris dans le secteur public, une hausse de la vacance dans le parc de logement, une dégradation de l'habitat, une concentration de friches urbaines et une vacance commerciale importante. Aussi, conséquence d'un passé industriel riche, sur la Communauté d'Agglomération on recense un nombre important d'anciennes friches industrielles.

Afin de renforcer le rôle de centralité du cœur urbain et de limiter l'évasion de la population et activités dans les communes périurbaines et rurales, l'intercommunalité et la ville centre œuvrent depuis de nombreuses années à la revitalisation du centre de Bar-le-Duc au travers des politiques de rénovation urbaine : requalification de friches (exemple quartier Saint-Jean entre 2009 et 2010) ; Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat et de Renouvellement Urbain notamment (OPAH RU).

Pour accompagner, redynamiser durablement le territoire et renforcer les centres de Bar-le-Duc et de Ligny-en-Barrois, la Communauté d'agglomération de Bar-le-Duc Sud Meuse bénéficie aujourd'hui de plusieurs dispositifs nationaux :

- Bar-le-Duc bénéficie de l'Action Cœur de Ville ;
- La commune de Ligny-en-Barrois est lauréate du programme Petites Villes de Demain.

Pour formaliser l'engagement de ces collectivités dans la revitalisation du territoire, la Communauté d'Agglomération a adopté une Opération de Revitalisation de Territoire (ORT) multisites qui concerne les centres-villes des Bar-le-Duc et Ligny-en-Barrois.

L'opération de revitalisation de territoire a pour objet de mettre en œuvre d'un projet global destiné à adapter et moderniser le parc de logements, des locaux commerciaux ou d'activités et le tissu urbain pour améliorer son attractivité, lutter contre la vacance des logements et l'habitat indigne, réhabiliter l'immobilier de loisir, valoriser le patrimoine bâti et réhabiliter les friches urbaines, dans une perspective de mixité sociale, d'innovation et de développement durable.

**Le périmètre opérationnel de l'ORT englobe les principaux sites marquant la présence de l'Etat et celle des autres collectivités territoriales à Bar-le-Duc (Préfecture, Cité Administrative, DDT, tribunal, services administratifs, sociaux ou culturels de la ville, du département et de région). Les enjeux de l'ORT visent à conserver dans le tissu urbain ces services qui jouent un rôle structurant et qui contribuent à l'attractivité de la ville-centre.**

**Parmi les nombreux projets validés à Bar-le-Duc dans le cadre de l'ORT, on peut citer :**

- La rénovation de la friche des halles de la Ville Haute (secteur sauvegardé) ;
- La restructuration du quartier Saint Jean avec la construction d'un Cinéma, la création d'un nouveau siège pour la CAF, le développement d'un quartier résidentiel et la création d'un pôle culturel et sportif. Elle vise également à mieux relier la cité administrative au tissu urbain ;
- La restructuration de la cité administrative ;
- La poursuite de la rénovation démolition de la Côte Sainte Catherine (NPNRU)
- L'aménagement de la friche de l'ancien cinéma dans le quartier Notre Dame. Ce site fait l'objet d'une veille foncière par l'Etablissement Public Foncier du Grand Est (EPFGE) qui mobilise ses moyens financiers pour d'assurer la maîtrise foncière de cet espace.
- Le projet campus Gilles de Trèves : l'ancien collège Gilles de Trèves classé monument historique fait l'objet d'un projet qui propose de faire du collège l'élément central d'une stratégie plus vaste visant à restructurer le lien entre la ville haute et la ville basse. Il devrait accueillir différentes activités liées à la transmission des savoirs, ainsi qu'un centre d'interprétation de l'architecture et du patrimoine.

Sur la commune de Ligny-en-Barrois, on peut notamment citer la reconversion de l'ancien site industriel Essilor en quartier d'habitat.

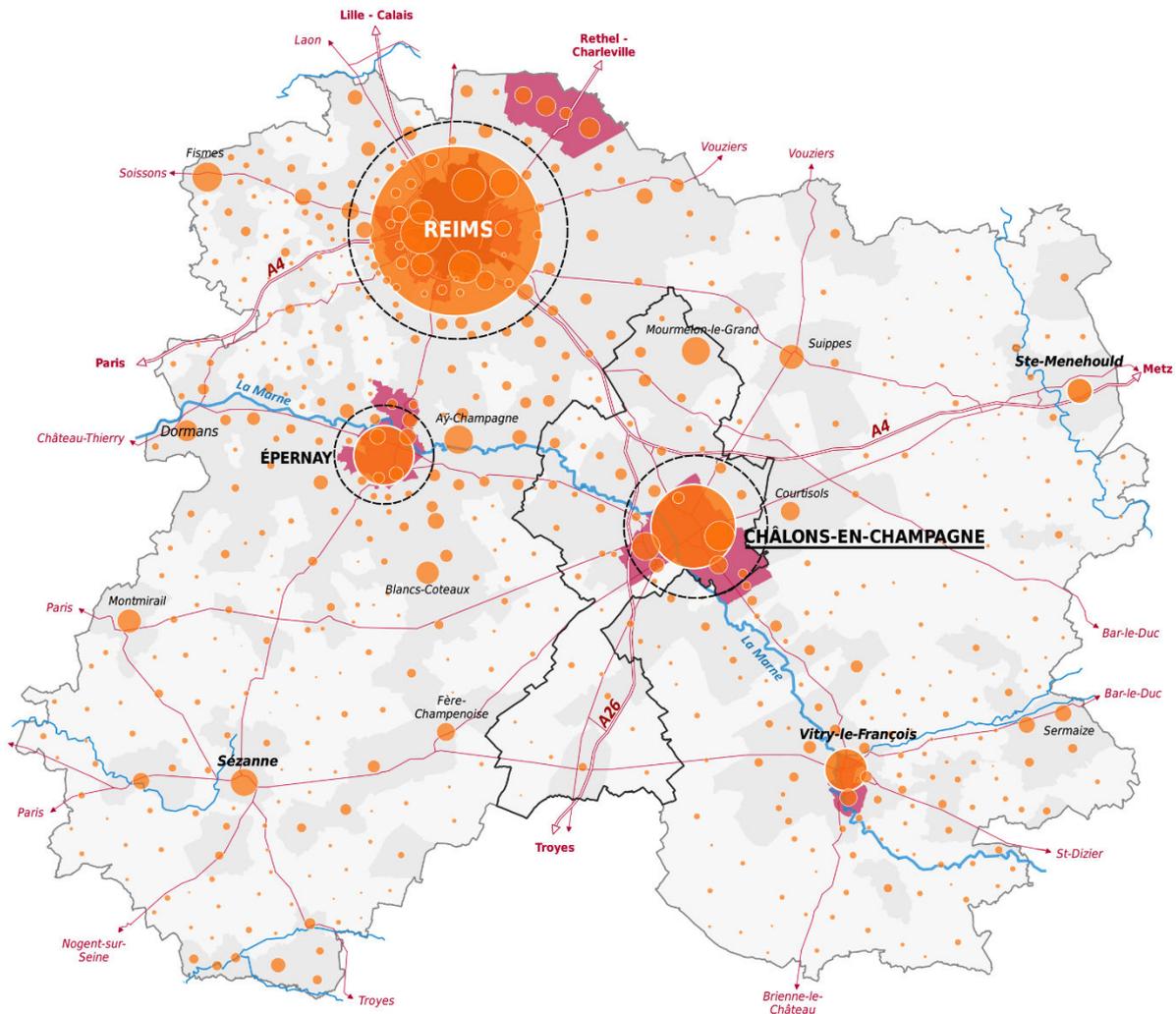
Le déploiement du très haut débit sur l'ensemble du territoire de la Communauté d'Agglomération est également un enjeu pour le territoire. Ce projet commencé en 2015 avec Bar-le-Duc se poursuivra jusqu'en 2024.

# Agglomération de Châlons-en- Champagne

## Présentation du territoire

Située dans la région Grand Est, dans le département de la Marne et en plein cœur de la Champagne Crayeuse, l'intercommunalité de Châlons-en-Champagne réunit **46 communes** pour une superficie totale de **810 km<sup>2</sup>**. L'agglomération est un **territoire de villages** (85% des communes affichent une densité de population faible voire très faible) évoluant dans un paysage de vastes plaines agricoles sillonnées par des vallées alluviales dont principalement la Marne.

### Positionnement de la CA de Châlons-en-Champagne dans la Marne :



#### INFORMATIONS CARTOGRAPHIQUES

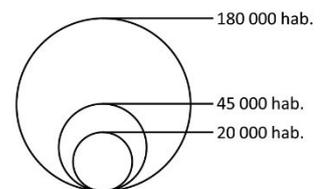
0 10 km



Sources : Insee 2019 / IGN - Route 120

- CA de Châlons-en-Champagne
- Densité de population (peu dense → très dense)
- Réseau routier principal
- Cours d'eau

#### Population 2019



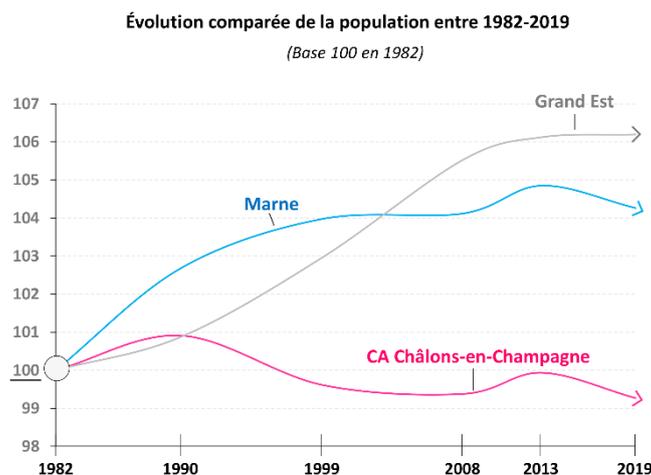
## Une stagnation de la croissance démographique

La CA de Châlons-en-Champagne rassemble **79 618** habitants en 2019 soit **14%** de la population du département de la Marne. Sa ville-centre, Châlons-en-Champagne, regroupe **44 379** habitants.

Dans un contexte régional de **stagnation démographique** entre 2013 et 2019 (+0,1%), l'agglomération enregistre un **léger repli du nombre d'habitants** (-0,7%) en raison d'un solde naturel positif mais qui se dégrade et d'un solde migratoire négatif bien qu'en amélioration.

Le territoire intercommunal dévoile des **trajectoires démographiques différenciées : 50% des communes perdent des habitants**, notamment Châlons-en-Champagne (41% des pertes). Les pertes sont compensées par des gains dans les communes en **proximité immédiate** de Châlons-en-Champagne et celles situées sur un axe Reims-Châlons

### Évolution comparée de la population entre 1982-2019 :



Source : ©Insee, Recensements de la population, Etat civil – Séries historiques

## Une population jeune et une ambition de développement de l'enseignement supérieur

Le territoire est à la 4<sup>ème</sup> place des principales intercommunalités du Grand Est en termes d'indice de jeunesse. Ceux-ci se concentrent principalement à Châlons, dans les communes situées sur une axe Reims-Châlons puis autour de l'aéroport de Vatry. Inversement, les communes limitrophes de Châlons attirent une population plus âgée.

À la rentrée 2021-2022, la ville de Châlons accueillait 2 336 étudiants. Ces derniers se répartissent dans une quinzaine d'établissements dispensant de l'enseignement supérieur via des cursus et filières variés (médical, professorat, ingénierie...). **L'agglomération affiche une volonté de développer l'enseignement supérieur. Plusieurs actions illustrent cet engagement et plus particulièrement le projet Campus 3000 ayant pour ambition de faire de Châlons une ville universitaire de plein exercice.**

## Un centre urbain plus pauvre que la périphérie

Avec un revenu disponible médian par unité de consommation de **21 060 € / an** en 2019, la CA de Châlons affiche des niveaux de revenus **légèrement inférieurs** à ceux constatés aux strates départementale (21 750 € / an) et régionale (21 800 € / an). La situation reste hétérogène entre un centre urbain plus pauvre que les communes périurbaines ou rurales (spécialisées dans la culture céréalière).

Aussi, si le **taux de pauvreté reste stable** à l'échelle de l'agglomération, il **augmente significativement à Châlons** en passant de **19%** de la population en 2012 à **21%** en 2019.

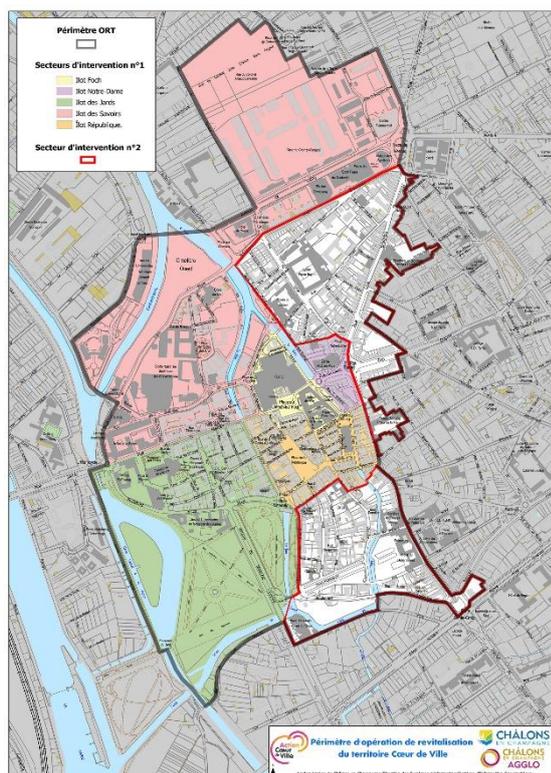
## Marché de l'habitat et des bureaux

La Communauté d'agglomération de Châlons-en-Champagne a adopté son premier Programme Local de l'Habitat (PLH) pour une période de 6 ans (2015-2020). **Un nouveau PLH est en cours d'élaboration et devrait être finalisé au 1er trimestre 2023.** Dans le contexte local du marché de l'habitat, l'objectif de l'Agglomération de Châlons-en-Champagne est de proposer un « **PLH de reconquête de l'habitat** » alors que le précédent document stratégique était orienté vers la construction neuve. Les nouveaux objectifs sont la rénovation du bâti, les projets de construction dans les « dents creuses », la production d'un habitat abordable et la production raisonnée de logements neufs.

### Un parc locatif social et privé principalement dans la ville-centre

80 % du parc social de l'agglomération est concentré à Châlons-en-Champagne (40% de son parc étant du logement social) et pour 1/3 dans les 2 Quartiers Prioritaires de la politique de la ville – QPV (quartiers prioritaires Sud et Ouest). Le parc HLM se caractérise par une **importante concentration de l'offre dans la ville-centre** même si récemment de nouvelles opérations de logements sociaux voient le jour dans la ceinture urbaine de Châlons-en-Champagne (Fagnières, Saint-Martin-sur-le-Pré). La **prédominance du parc social** dans la ville-centre de Châlons-en-Champagne conditionne, de fait, un **marché immobilier peu tendu**. L'offre importante du parc social **concurrence un marché locatif privé vulnérable**, avec des logements souvent inadaptés.

Cette concentration de l'offre locative dans la ville-centre est à mettre en lien avec le faible taux de propriétaires de résidence principale (35% en 2019), particulièrement bas en comparaison avec des communes similaires. A l'inverse, les autres communes les plus rurales de l'intercommunalité rassemblent 70 % de ménages propriétaires et un parc de logements essentiellement pavillonnaire.



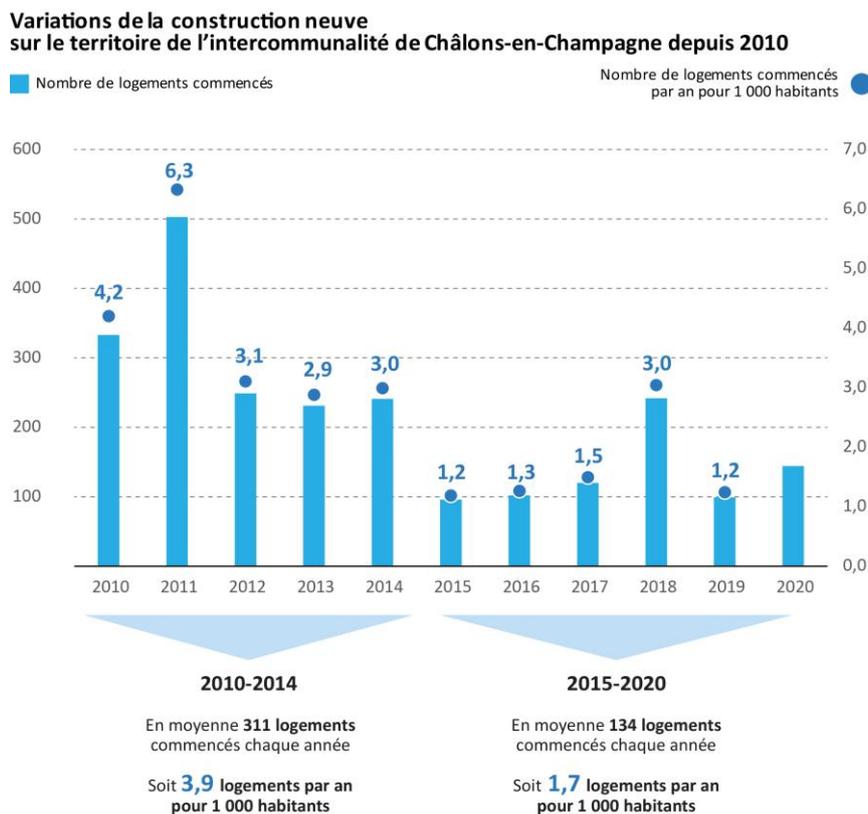
### Leviers d'action : OPAH Châlons Agglo pour stimuler la rénovation l'habitat et l'adapter aux besoins

L'agglomération de Châlons-en-Champagne est couverte par une opération programmée d'amélioration de l'habitat (OPAH) – **OPAH Châlons Agglo 2021-2025** accompagnée d'une **OPAH-RU de renouvellement urbain du centre-ville de Châlons-en-Champagne (2021-2025)**. L'enjeu de la rénovation de l'habitat ancien en cœur de ville de Châlons-en-Champagne est bien identifié notamment dans le parc locatif privé mais, son impact est encore difficile à mesurer (dispositif fiscal Denormandie).

Selon le fichier LOVAC, 1 054 logements du parc privé sont vacants depuis plus de 2 ans sur le territoire intercommunal (3,9 % de vacance structurelle en 2020) dont 62% se **concentrent uniquement dans la ville-centre de Châlons-en-Champagne**

## Faiblesse du niveau de la construction neuve notamment dans la ville-centre de Châlons-en-Champagne

A l'instar du département de la Marne, l'agglomération de Châlons-en-Champagne affiche un faible niveau de construction neuve depuis 10 ans. Et, dans un contexte de croissance démographique atone, **l'intercommunalité de Châlons ne retrouve pas le niveau des mises en chantier de logements neufs d'avant 2012.**



Sources : SDES, Sit@del2, estimation en date réelle - données arrêtées à fin novembre 2020  
Insee, estimation de la population au 1er janvier - Traitements AUDC.

Avec 80 logements neufs en moyenne par an, la faiblesse de la construction neuve interroge et pose la question du foncier constructible mobilisable pour l'habitat en milieu urbain dans un **marché détendu où l'offre locative social prédomine et où les migrations résidentielles s'orientent vers les communes de la proche couronne de Châlons-en-Champagne**. Parallèlement, les mises en chantier de logements neufs dans les communes en périphérie de Châlons-en-Champagne retrouvent une dynamique positive après avoir atteint un point bas en 2015.

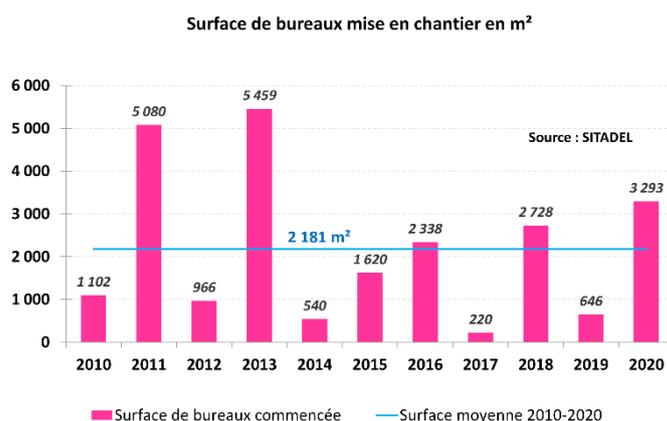
## Prix de l'immobilier ancien : un marché porteur pour les communes situées à proximité immédiate de la ville de Châlons-en-Champagne

L'**attractivité résidentielle** est faible à Châlons-en-Champagne et **portée essentiellement par un marché d'utilisateurs, à rayonnement local, et orientée vers les communes de sa proche périphérie**. Cette couronne urbaine attire pour son offre de maisons individuelles sur des lots de 750 m<sup>2</sup> en moyenne. La globale homogénéité des prix des maisons entre la périphérie et la ville-centre (autour de 2 000€/m<sup>2</sup>) n'incite pas les ménages à devenir propriétaire à Châlons-en-Champagne.

## Un marché de l'immobilier de bureaux en tension

En moyenne, entre 2010-2020, **2 181 m<sup>2</sup>** de bureaux ont été mis en chantier annuellement dans la CA de Châlons. L'agglomération démontre une **sous-représentation** de l'offre nouvelle dédiée aux activités de bureau. Sur la décennie, l'offre en bureaux ne représente que **7,4%** des nouvelles surfaces consacrées aux locaux d'activités développées sur le territoire. Si la CA de Châlons est le **11<sup>ème</sup> pôle d'emploi** du Grand Est (*en volume d'emplois*), elle se positionne à la **19<sup>ème</sup> place** des EPCI de la région en termes de surfaces de bureaux commencées sur la période.

Localement, l'offre nouvelle en bureaux s'est déployée essentiellement à **Châlons-en-Champagne** (*41% des surfaces commencées sur la période*), dans sa **périphérie immédiate** (*St-Martin-sur-le-Pré : 15% / Recy : 12% / Fagnières : 12%*) puis dans certaines communes du **nord de l'intercommunalité** situées sur un axe Châlons-Reims.



Dans l'agglomération, la **situation du marché immobilier tertiaire est « tendue »**. En plus d'être peu représentée, l'offre de bureaux en bon état est rare. La vacance concerne exclusivement des biens inadaptés aux normes actuelles, non mobilisables sans un investissement préalable important.

Globalement, les **demandes** locales en immobilier tertiaire formulées par les porteurs de projets concernent soit des **petites surfaces** (*20 à 60 m<sup>2</sup>*) soit des **grandes** (*> 500 m<sup>2</sup>*). La faible demande en biens intermédiaires s'explique par le manque d'offre. Les besoins en la matière sont en partie comblés lors de grandes opérations au sein desquelles des « reliquats de surfaces » peuvent être dégagés.

Les carences identifiées dans l'offre de bureaux conduisent les entreprises potentiellement intéressées par le secteur châlonnais à se diriger vers Reims ou Troyes. Or, la hausse des prix de l'immobiliers constatée dans ces grandes villes pourrait changer la donne. L'enjeu pour le territoire résidera dans sa capacité à capter les entreprises en quête de prix attractifs. Le développement de l'offre de bureaux sera un facteur déterminant. Il conditionnera les futures dynamiques d'implantations locales.

À ce jour, plusieurs offres de bureaux sont en cours de déploiement pour faire face à la demande notamment des services publics. La réhabilitation de la caserne Chanzy en est un exemple. Celle-ci héberge les locaux de l'INRAP et accueillera à terme plusieurs services déconcentrés de l'État ainsi que l'administration unique de Châlons-Aggl.

## Emplois et migrations domicile/travail

### Une surreprésentation des services non marchands et de la logistique

L'agglomération de Châlons constitue le second pôle d'emplois de la Marne après le Grand Reims avec **36 889 emplois** en 2019. Si **76 %** des emplois locaux sont concentrés dans l'**unité urbaine de Châlons**, 3 autres pôles se dégagent : Mourmelon-le-Grand (*10% des emplois*), les parcs logistiques Nord (*4% des emplois*) et le secteur de l'aéroport de Paris-Vatry (*3% des emplois*).

Le territoire se distingue par sa **forte proportion d'emplois dans les services non marchands**. L'agglomération est caractérisée par une forte représentation d'**emplois du secteur public / parapublic (44%)**. Cette particularité s'explique par le rôle majeur du territoire dans la **stratégie de défense nationale** (*≈ 2300 emplois militaires selon l'INSEE*) et dans l'**organisation décentralisée et déconcentrée** de l'État (*8 452 emplois dans l'administration publique*).

L'agglomération se démarque également par l'importance de ses activités logistiques. Avec **9 %** d'emplois dans le secteur des transports-entrepôt contre 5% dans le Grand Est. Inversement, les activités industrielles ne représentent que **7%** des emplois de l'agglomération contre 16% au niveau régional.

### Un chômage faible malgré une tendance au repli de l'emploi

La CA de Châlons perd 6% de ces emplois entre 2008 et 2019, une décroissance plus importante qu'au niveau régional.

Les années 2014 et 2015 ont été marquées par des réorganisations administratives impactant directement l'emploi public (*dissolution du régiment militaire / perte du statut de capitale régionale dans le cadre du redécoupage des régions*), puis la sphère privée par effet ricochet. Toutefois, le territoire a su faire preuve de résilience en s'appuyant notamment sur le Contrat de Redynamisation du Site de Défense (CRSD). Ce dispositif mis en œuvre entre 2015 et 2020 a permis de favoriser l'implantation d'entreprises sur le territoire, d'accompagner les structures déjà en place puis de redynamiser le centre-ville de Châlons. Entre 2015 et 2021, **1 067 emplois** ont été créés *grâce* au CRSD.

Au 1<sup>er</sup> trimestre 2022, le taux de chômage enregistré dans la zone d'emploi de Châlons s'établit à **6,5%** contre 7% dans la Marne, son niveau le plus bas depuis 2013.

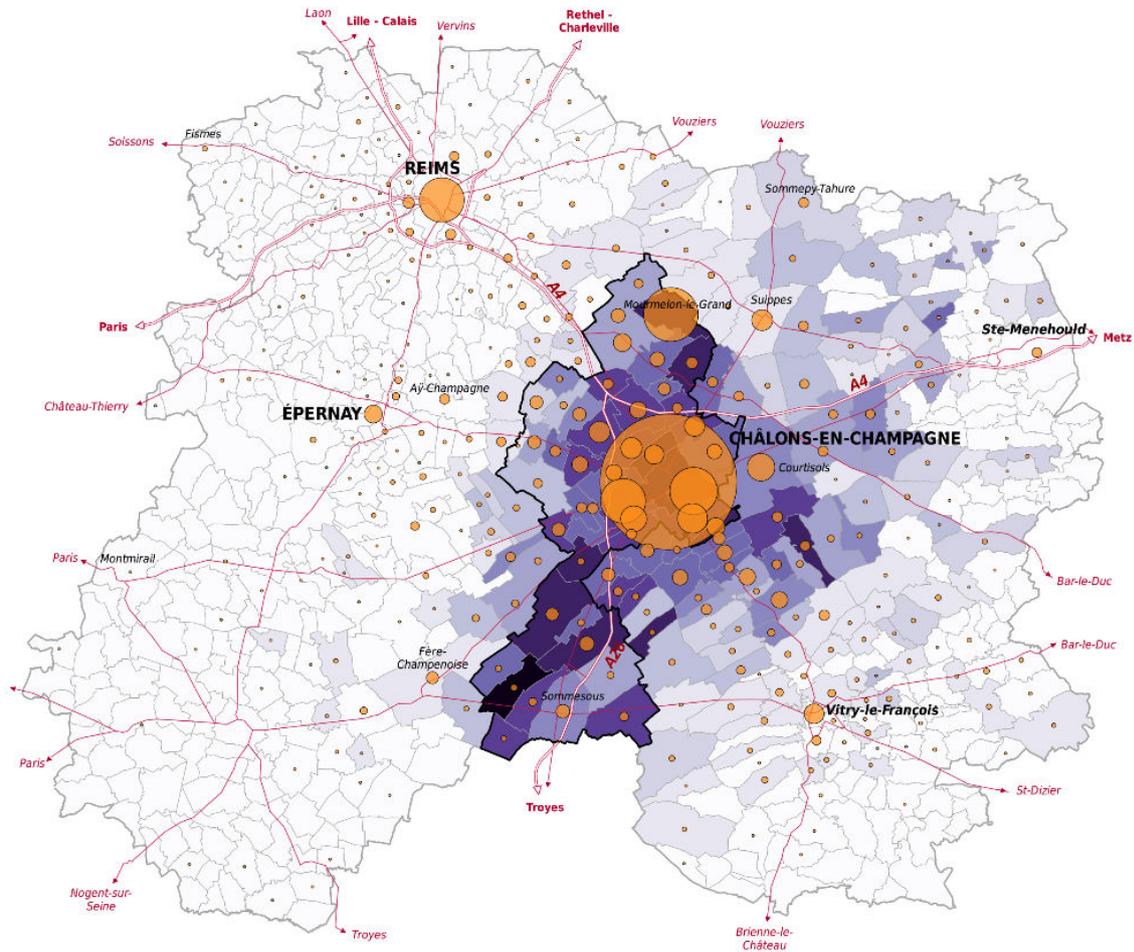
### Un territoire polarisant, attractif au sens de l'emploi

La CA de Châlons assure une **fonction de pôle d'emplois** pour ses habitants et les non-résidents. Ce rôle est confirmé par l'**indice de concentration de l'emploi**, lequel met en évidence un volume d'emplois supérieur au nombre d'actifs occupés résidents (*113 emplois pour 100 actifs occupés résidents en 2019*).

Cette force d'attraction ressort à travers les mobilités domicile-travail. Le volume des flux entrants (*11 602 habitants de l'extérieur travaillent dans la CA de Châlons en 2019*) est **1,5 fois plus important** que celui des sortants (*7 556 habitants de la CA de Châlons travaillent en dehors de celle-ci en 2019*). Près d'**1/3** des emplois de l'agglomération sont tenus par des actifs vivant en dehors de l'intercommunalité (Grand Reims, CC de la Moivre à la Coole, Vitry-le-François, Epernay, Suippes).

Seuls **23%** des actifs résidents de l'agglomération occupent un emploi en dehors du territoire. Ainsi, la CA de Châlons affiche une **faible dépendance vis-à-vis de l'offre d'emploi extérieure**. Celle-ci s'exerce principalement vis-à-vis du Grand Reims (*37% des sortants de la CA de Châlons y travaillent*), et de l'agglomération d'Epernay (*15 % des sortants de la CA de Châlons*). Seuls **4,5 %** des flux sortants de l'agglomération travaillent dans le Grand Paris en 2019. La CA de Châlons cherche à attirer des habitants de la région parisienne en faisant valoir la proximité (1h de train, 1h30 en voiture), la qualité de vie et les prix abordables.

## Part des actifs occupés travaillant dans la CA de Châlons-en-Champagne en 2019 :



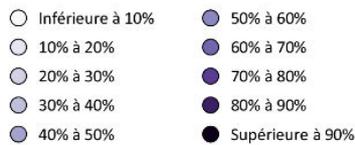
### INFORMATIONS CARTOGRAPHIQUES

0 10 km

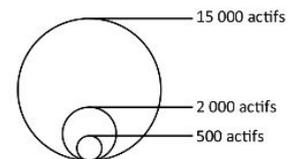


Sources : Insee 2019 - RP exploitation complémentaire / IGN - Route 120

#### Part des actifs travaillant dans la CA de Châlons en 2019 (%)



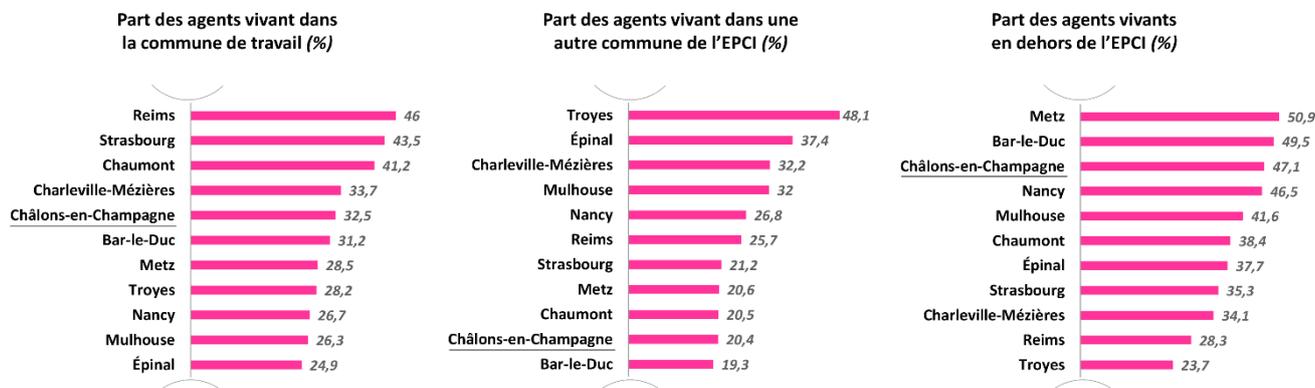
#### Nombre d'actifs travaillant dans la CA de Châlons en 2019



CA de Châlons-en-Champagne

## Focus sur les migrations domicile-travail des agents de l'État :

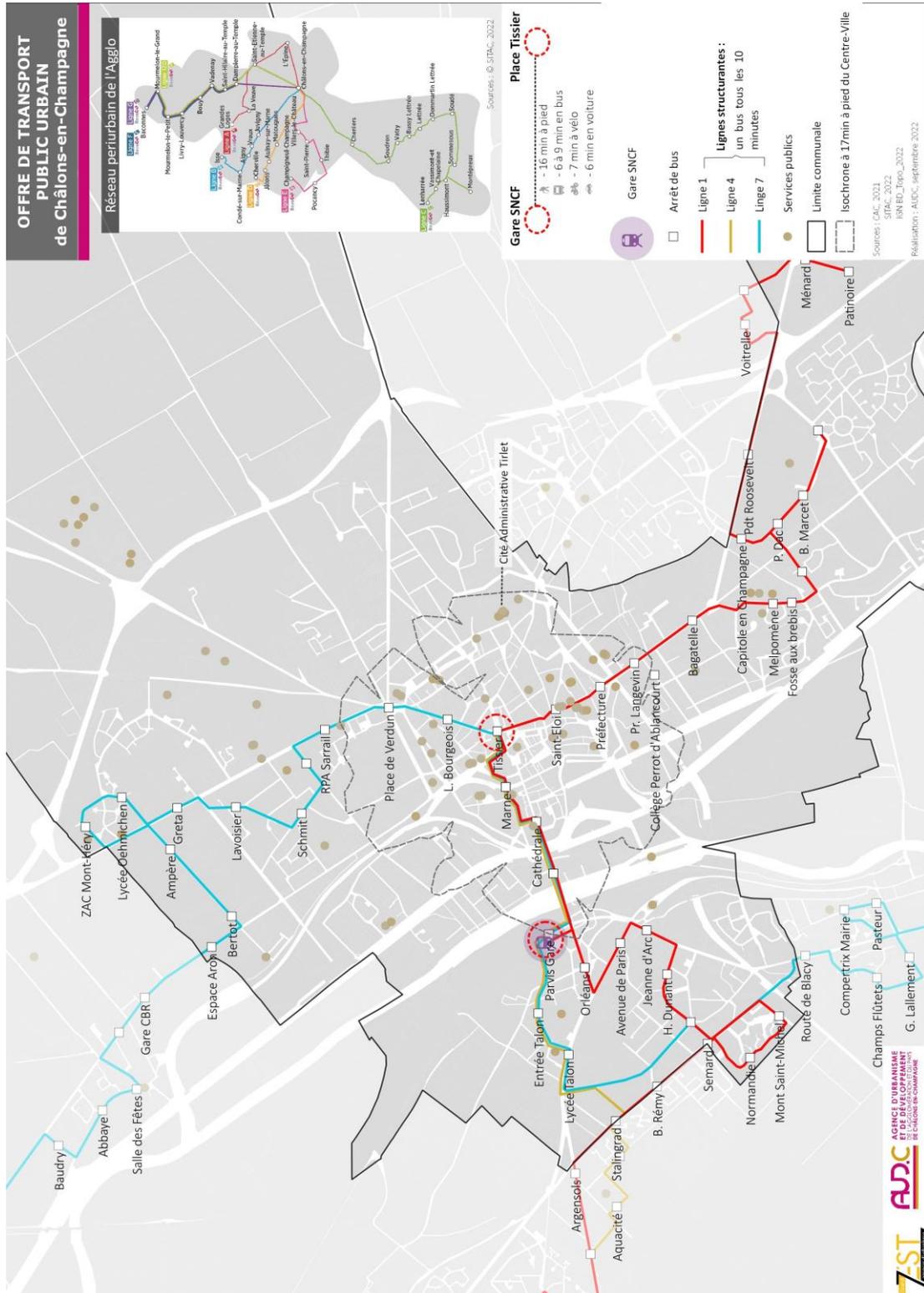
### Lieu de résidence des agents de l'État en fonction dans les préfectures et sous-préfectures du Grand Est en 2019 (%)



Source : INSEE – Siasp 2019 – Agents de la fonction publique d'État hors militaires

Note de lecture : Parmi les agents de l'État travaillant dans la CA de Châlons, **53%** vivent dans l'agglomération (32,5% résident à Châlons, et 20,4% dans une autre commune de l'EPCI). Par différence, **47%** de ces agents habitent en dehors de l'intercommunalité. Avec près de la moitié des emplois de la fonction publique d'État occupés par des non-résidents, le fonctionnement des services situés dans l'agglomération de Châlons dépend fortement de la main d'œuvre extérieure. La configuration géographique de l'intercommunalité explique en partie ce constat (La ville de Châlons est à 10 km au Nord, à l'Est et à l'Ouest de la CC de la Moivre à la Coole d'où proviennent beaucoup de travailleurs).

# Politiques et projets de mobilité

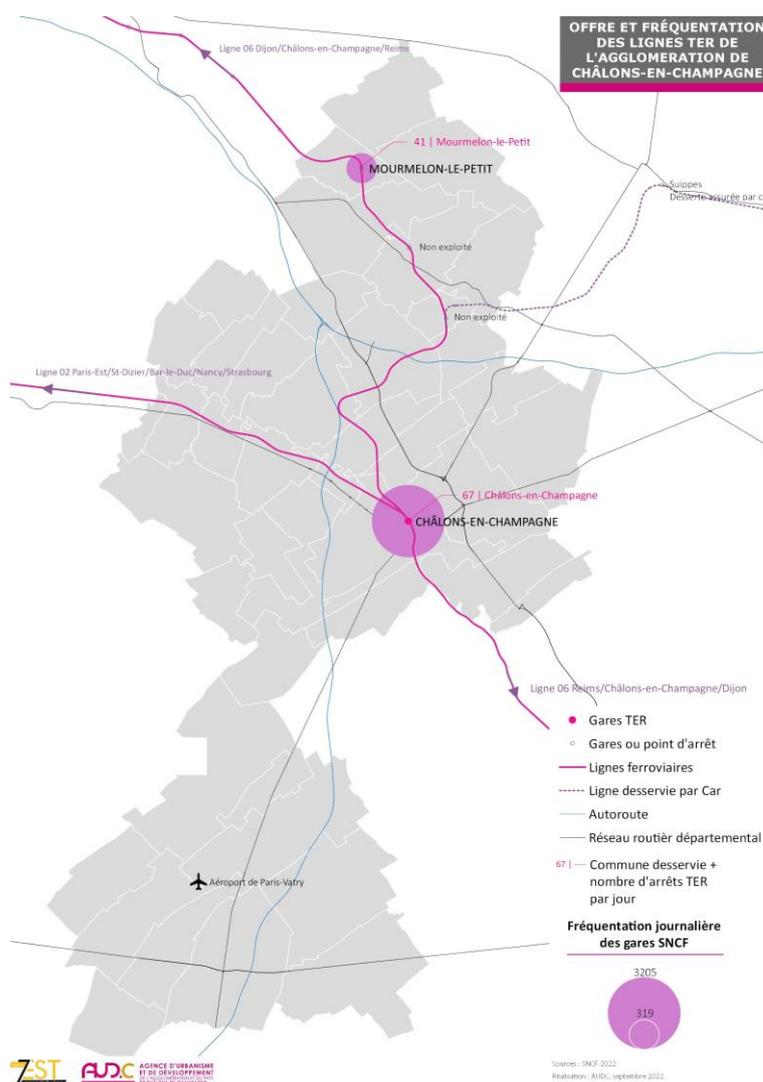


## Une ville-centre connectée à la Région

Au sein de l'Agglomération de Châlons-en-Champagne le réseau ferroviaire est accessible à partir de **deux gares : Châlons-en-Champagne et Mourmelon-le-Petit**.

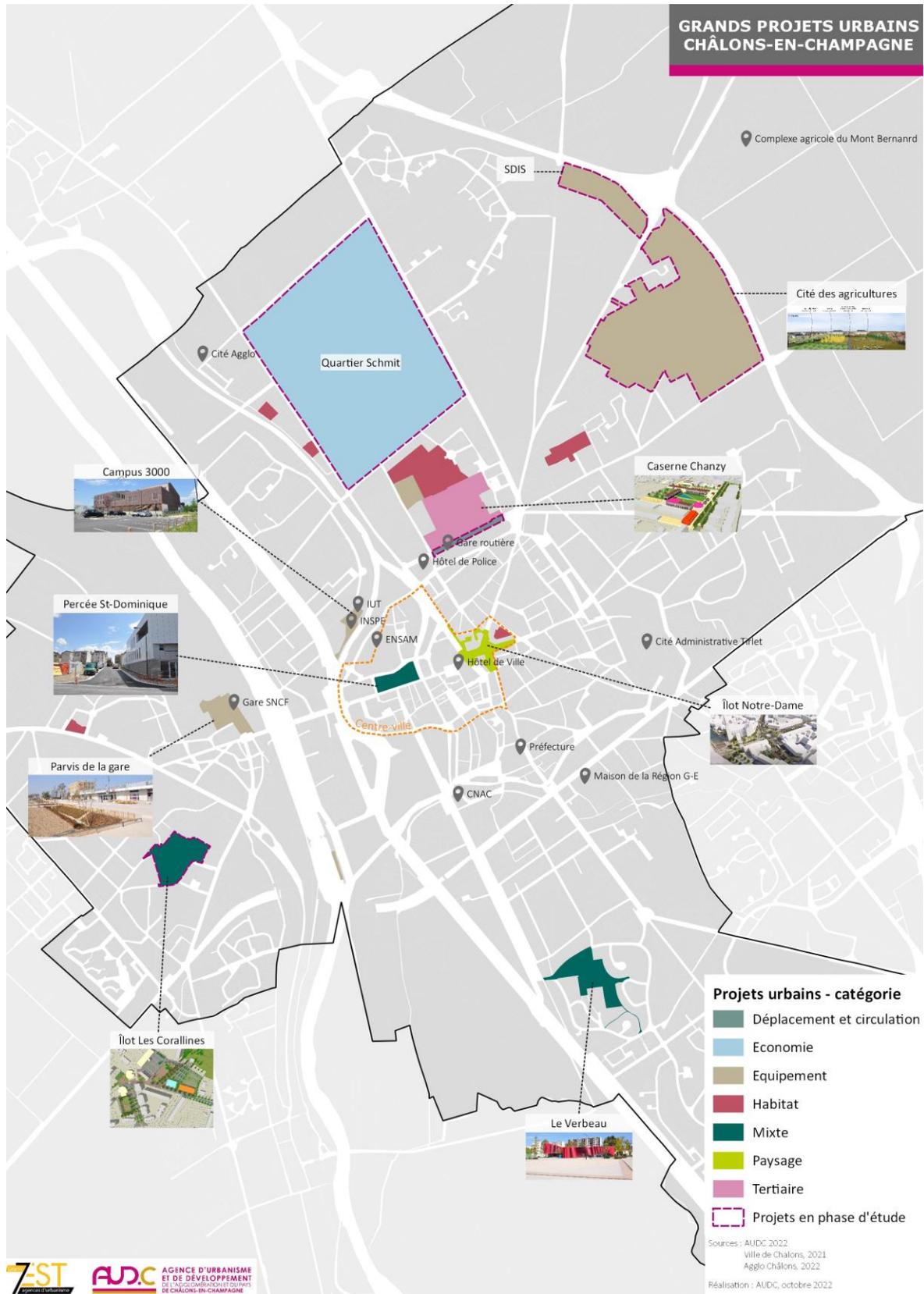
**La gare principale, située à Châlons-en-Champagne,** constitue un **point de transition** important pour traverser le territoire d'est en ouest. Son offre de services variés permet d'accéder à Paris, Reims, Strasbourg, Vitry-le-François, Dijon, Metz et Nancy. Cette offre se développe via trois lignes TER et une ligne TGV (Bar-le-Duc / Paris-Est) qui se connectent à la ligne Grande Vitesse (LGV) Est. Quotidiennement, cette gare propose 67 arrêts cumulés (aller et retour) en TER dont 11 allers et 13 retours vers Paris en plus d'un aller-retour direct en TGV. En 2019, 3 205 voyageurs ont fréquenté quotidiennement cette gare. **La ville-centre reste ainsi constamment connectée à Paris-Est** via un trajet d'environ 2 heures en TER.

**La gare secondaire** située à **Mourmelon-le-Petit** dessert la partie nord de l'Agglomération à travers la ligne **Reims > Châlons-en-Champagne > Dijon** offrant 41 arrêts au quotidien. En 2019, 319 voyageurs par jour ont fréquenté cette station.



En outre, le programme d'actions de « **Plan Climat** » de l'Agglomération vise à poursuivre les études pour la création de la **plateforme sur la gare de triage des villes Châlons/Fagnières**. L'objectif du projet est d'accueillir des camions de chargement et déchargement de marchandises, via la périphérie routier, ainsi que des actions de groupage et dégroupage de marchandises fer/fer ou fer-route. Un bâtiment de maintenance disponible sur le site représente une opportunité pour installer de nouvelles sociétés et ainsi consolider l'écosystème de transport et logistique bimodale fer-route sur le secteur. Par ailleurs, la finalisation du boulevard périphérique, projet en cours de réflexion, permettrait de renforcer le positionnement de zone logistique et de desservir depuis la commune de Recy la plateforme rail/route.

# Politiques urbaines et projets en cours ou à venir



## Une ville-centre qui se rénove en profondeur et des ambitions du territoire à l'horizon 2030

Châlons-en-Champagne a toutes les caractéristiques d'une ville moyenne : une vie culturelle dynamique, de grands espaces verts, un patrimoine historique et une proximité avec le vignoble champenois. La ville-centre veut réaffirmer son attractivité économique et résidentielle à travers un profil d'innovation technologique, sociale et territoriale. Elle oriente ses objectifs sur différentes mesures : la mise en place d'un cadre de vie agréable, une qualité de service renforcée, une attractivité économique. Parmi ces objectifs, **redynamiser son centre par des commerces attractifs est une priorité**. Le souhait est aussi que les zones commerciales de périphérie ne représentent pas une concurrence forte qui induise une désertification du centre-ville.

Le plan « **Action Cœur de Ville** » est un des leviers mis en place pour atteindre ces ambitions. La signature de cette convention a permis à la ville de Châlons-en-Champagne de mettre en œuvre le plan d'actions de redynamisation de son centre-ville sur un budget de 66 M€ (cf. périmètre carte page 6).

Dans l'ambition de créer une haute qualité de vie à Châlons, différents aménagements au centre-ville ont déjà été réalisés ou sont en cours : l'aménagement du Grand Jard et de l'avenue du Général Leclerc et dans sa continuité Nord la rue Juliette Récamier. L'aménagement de la place de la République. La **construction du Campus 3000** dont son objectif : accueillir 3 000 étudiants en 2020 dans l'ensemble du « quartier du savoir » qui regroupe l'IUT, l'ENSAM, l'IN&MA ...). La création et l'aménagement de la Percée St-Dominique qui désenclave le quartier et renforce l'accès au cœur commerçant. Le réaménagement de l'Îlot Notre-Dame qui mettra en valeur le patrimoine environnant, l'identité circassienne, intégrera la nature en ville et réorganisera les flux de circulation.

L'histoire de Châlons-en-Champagne et son lien fort avec l'armée jusqu'à en 2014 ont laissé des **nombreuses emprises militaires**. Un plan d'accompagnement, le **Contrat de Redynamisation du Site de Défense (CRSD)** a été créé pour faciliter la transition de ces anciennes emprises. La nouvelle dynamique doit requalifier les sites en **s'orientant autour de trois axes : social, foncier et économique**. La Ville s'était ainsi engagée dans la **reconversion de la caserne Chanzy**. Cette opération qui s'articule avec le plan « Action Cœur de Ville » participe au dynamisme de la ville en mettant en évidence son identité territoriale. Cette opération, en travaux, accueille déjà certains services comme l'**INRAP** et vise à accueillir d'ici 2025 une des **nouvelles antennes de la DGFiP, des nombreux services de la ville, de l'agglomération et le Pôle Cirque (PALC)**.

Ces engagements de la ville concernent également le **quartier de la gare** qui représente un enjeu de flux, de connexion entre la rive droite et la rive gauche et de porte d'entrée de l'Agglomération : le plan de circulation du centre-ville a été repensé dans le plan d'action de la ville pour favoriser une liaison rapide gare/caserne Chanzy. En même temps l'opération élargie **l'offre des locaux tertiaires**. Cela permettra la **relocalisation de l'ARS**, aujourd'hui située sur le Complexe agricole du Mont Bernard.

Dans le cadre du **Projet de Renouvellement Urbain**, la Ville et l'Agglomération se sont engagées sur **différents programmes de rénovation et redynamisation des quartiers**. À cet effet, des soutiens financiers ont été attribués via l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine, de la Région Grand Est, de l'État au travers de la Dotation Politique de la Ville et de la Dotation de Soutien à l'investissement Local, l'Agence Nationale du Sport et de l'Union Européenne au travers du Fonds Européen de Développement Régional. Le **Quartier Verbeau et l'îlot Les Coralines** (quartier La Bidée) y sont bénéficiaires. Ces projets d'ensemble visent de nouveaux logements, des commerces et de services publics, du cadre de vie et des déplacements. Le **quartier Schmit** fait également l'objet d'une étude de programmation et de faisabilité dans le cadre du projet de rénovation urbaine en mettant l'accent sur la requalification de l'offre commerciale.

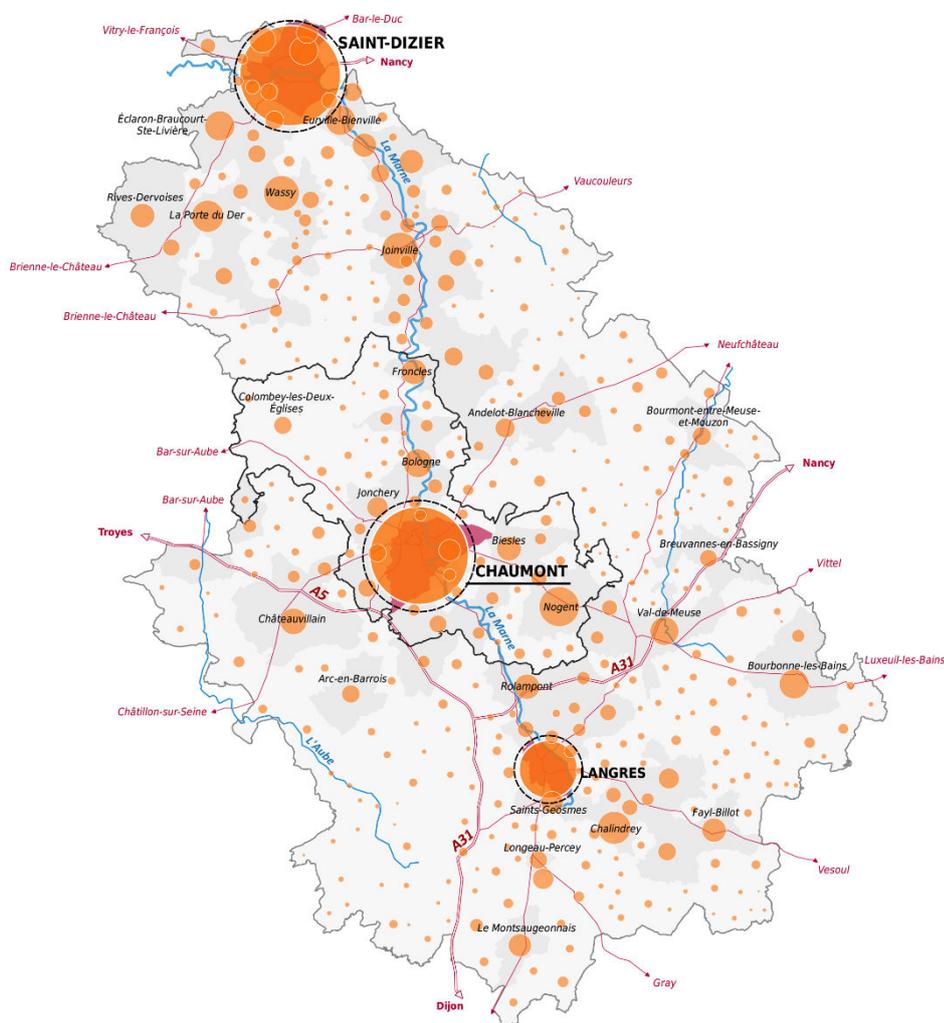
Dans la continuité de ces objectifs, **d'autres projets sont à l'étude** ou en phase de réflexion qui se réaliseront à moyen au long terme. Le **réaménagement de la gare routière** sur l'avenue Valmy est une des priorités dans le cadre de restructuration de flux en centre-ville. La caserne Corbineau fait aussi l'objet des études, certains scénarios visent à convertir ce site en une « **Cité de l'agriculture** » qui pourrait matérialiser le Plan « **Planet A** ».

CA de Chaumont

## Présentation du territoire

Localisée dans le sud de la région Grand Est, au centre du département de la Haute-Marne et au cœur d'un triangle formé par les pôles de Troyes, Nancy et Dijon, la CA de Chaumont réunit **63 communes** sur un territoire d'environ **930 km<sup>2</sup>** (8<sup>ème</sup> EPCI du Grand Est en superficie). Composée de vastes espaces ruraux, l'agglomération bénéficie d'un environnement privilégié et propose un cadre de vie de qualité associant verdure, patrimoine et équipements. Située en retrait des grandes aires d'influence, la CA de Chaumont est toutefois desservie par des axes de communication majeurs (A5 vers Paris / A31 vers Metz-Nancy et Dijon). Unique commune de plus de 20 000 habitants dans un rayon de 75 km, Chaumont, préfecture du département, assure un rôle crucial en matière d'accès à l'emploi, et services à la population dans un bassin de vie particulièrement étendu.

### Positionnement de la CA de Chaumont dans le département de Haute-Marne :



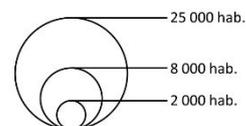
#### INFORMATIONS CARTOGRAPHIQUES



Sources : Insee 2019 / IGN - Route 120

- CA de Chaumont
- Densité de population (peu dense → dense)
- Réseau routier principal
- Cours d'eau

#### Population 2019

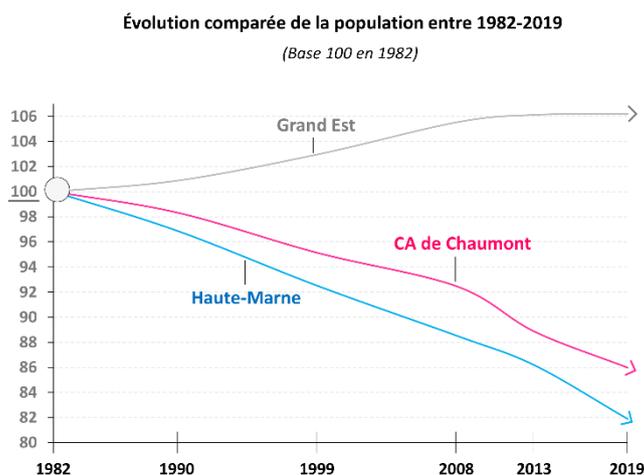


## Une décroissance démographique

Avec **44 441** habitants en 2019, la CA de Chaumont rassemble plus d'1/4 de la population de Haute-Marne et constitue le 2<sup>ème</sup> EPCI du département sur le plan démographique derrière l'agglomération de Saint-Dizier. Sa ville-centre, Chaumont regroupe **21 847** habitants, soit près de 50 % de la population.

L'agglomération de Chaumont affiche une **diminution continue de sa population** depuis près de 40 ans. Cette tendance devrait se poursuivre selon les projections de l'INSEE en raison de soldes migratoires et naturels négatifs depuis de nombreuses années. La perte de population affecte particulièrement les pôles de l'agglomération. Quelques secteurs en croissance se dessinent, notamment au sein des communes périphériques proches de Chaumont, autour de Nogent, et dans les communes rurales situées entre Colombey-les-Deux-Églises et Chaumont.

### Évolution comparée de la population entre 1982-2019 :



Source : ©Insee, Recensements de la population, Etat civil – Séries historiques

## Un fort vieillissement de la population

L'intercommunalité figure parmi les agglomérations du Grand Est affichant les indices de jeunesse les plus faibles. La CA de Chaumont fait face au **vieillissement de sa population**. Entre 2008 et 2019, la représentation de la population de moins de 15 ans s'est retrécie de **-1 point** (-0,8 point dans le Grand Est) tandis que celle des plus de 60 ans a bondi de **+6,5 points** (+5,2 points dans le Grand Est).

## Une ambition de consolidation de l'offre en enseignement supérieur

En 2022, la CA de Chaumont accueille **959 étudiants** de l'enseignement supérieur. Ces derniers étudient principalement à Chaumont (83 % des étudiants). L'offre en enseignement supérieur est proposée par une dizaine de structures, principalement concentrées à Chaumont (CFA, Professorat, Soins Infirmiers, Ecole de Gendarmerie, etc.). L'offre en enseignement supérieur locale reste faible. Beaucoup d'étudiants se tournent vers les pôles universitaires voisins de Dijon, Troyes, Nancy et Reims.

## Une précarité plus forte dans les principaux pôles de l'agglomération

Avec un revenu disponible médian par unité de consommation de **21 290 €** en 2019, la CA de Chaumont affiche des **niveaux de vie supérieurs** à ceux constatés en Haute-Marne (20 420 € / an) mais **inférieurs** à la strate régionale (21 800 € / an). Les **pôles de l'agglomération** sont caractérisés par des **revenus médians plus faibles** en raison d'une concentration de logements sociaux. (Chaumont, Bologne et Colombey).

## Marché de l'habitat et des bureaux

La Communauté d'agglomération de Chaumont a commencé en 2018 l'élaboration de son **Plan Local d'Urbanisme intercommunal ayant valeur de programme local de l'habitat**. La phase de diagnostic fait ressortir de forts **enjeux en matière d'habitat**, en lien avec une volonté d'améliorer l'attractivité du territoire de l'agglomération. L'objectif des élus locaux est de **stimuler suffisamment le marché local de l'immobilier, en stagnation depuis 10 ans et, amorcer une dynamique résiliente en encourageant la rénovation thermique de l'habitat du parc privé et social**.

### Un parc de logements ancien, énergivore et concentré dans les centralités

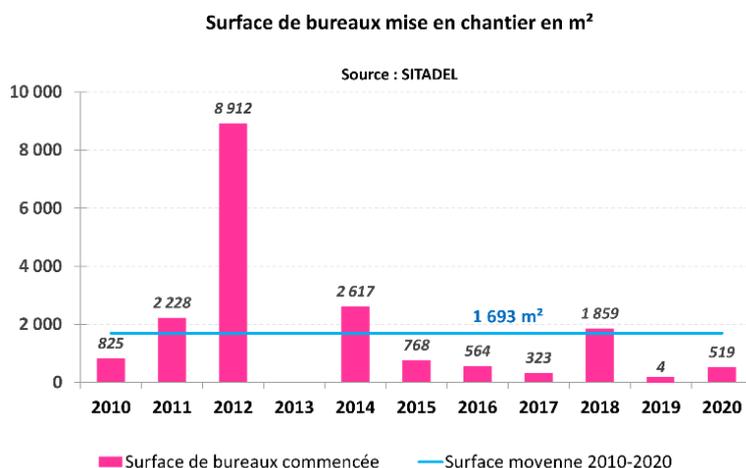
On recense sur le territoire de l'agglomération un parc de 24 635 logements en 2019 dont un peu plus de la moitié (52 %) à Chaumont. L'analyse du parc de logements de l'agglomération montre son caractère ancien. Les résidences principales de l'intercommunalité sont composées majoritairement de logements construits avant 1971, soit 5 points de plus qu'au niveau régional. Corrélativement, les logements récents construits après 1990 représentent 17 % du parc contre 26 % au niveau régional, soit 9 points de moins. Concernant le parc social, 52 % du parc HLM a été construit avant la généralisation de l'application des normes thermiques.

Le marché immobilier résidentiel est fragilisé par la périurbanisation dans l'agglomération de Chaumont. La ville-centre concentre des difficultés sociales et urbaines alors que la population la moins fragile part s'installer dans les communes périphériques. Cela accentue le déséquilibre entre la pauvreté de la ville-centre et sa périphérie et contribue à la perte de vitalité du centre-ville de Chaumont. Celui-ci rencontre alors des problèmes de vacance et de dégradation du tissu bâti. Des situations de mal logements sont fréquentes, ce qui justifie la mise en œuvre de dispositifs opérationnels, comme l'Opération Programmée de l'Amélioration de l'Habitat Rénovation Urbaine (OPAH-RU).

### Un manque d'offre de bureaux adaptés à la demande

En moyenne, entre 2010 et 2020, **1 693 m<sup>2</sup>** de bureaux ont été mis en chantier annuellement dans la CA de Chaumont. Sur la décennie, l'offre en bureaux caractérise **11 %** des nouvelles surfaces de locaux économiques développées dans l'agglomération.

Localement, l'offre nouvelle en bureaux se cantonne presque exclusivement à **Chaumont** (85% des surfaces commencées sur la période).



À Chaumont, le **marché des bureaux est en tension**, non en termes de surfaces mais en **manque de biens adaptés à la demande**. S'il existe des grandes surfaces de bureaux en plein centre-ville de Chaumont, celles-ci ne sont pas opérationnelles directement et nécessiteraient un **investissement massif** pour la remise en état (*friches*). De plus, les demandes actuelles concernent essentiellement des **petites surfaces** (quelques dizaines de m<sup>2</sup>). L'agglomération

n'enregistre pas de demandes requérant de grands plateaux de services. Ainsi, **plusieurs biens de grandes surfaces restent disponibles sur le territoire**. Après réadaptation, ces derniers pourraient être mobilisés pour développer de la multi-activité dont des bureaux. En ce sens, le territoire est également investi dans la **reconversion des friches**. Ces opérations permettront à terme de renforcer l'offre en immobilier tertiaire (*exemple de l'ancienne école Michelet de Chaumont*).

Actuellement, les demandes sont globalement satisfaites via l'offre privée ou la pépinière d'entreprises située dans le Parc d'activités PLEIN' EST. Or, l'ensemble des bureaux de la pépinière sont aujourd'hui occupés grâce à sa modernité, ses services et son environnement. Développer une offre similaire pourrait entraîner une nouvelle dynamique et attirer de la demande, d'autant que le territoire affiche des **prix particulièrement attractifs** (*loyer moyen annuel de bureau de l'ordre de 149€\_H.T./m<sup>2</sup>/ an*)

## Emplois et migrations domicile / travail

### Un rôle administratif affirmé et des activités productives marquées

En 2019 on recense sur la CA de Chaumont **21 907** emplois soit près d'**1/3** de l'offre haut-marnaise. **68 %** des emplois de l'agglomération sont concentrés à Chaumont. Dans une moindre mesure, d'autres pôles se dégagent mais comptabilisent au mieux 9% des emplois locaux.

L'agglomération de Chaumont se démarque par une **surreprésentation** des emplois du **secteur public / parapublic** lesquels regroupent **44 %** de l'offre locale (*contre 34 % dans le Grand Est*). Parmi les 20 communautés d'agglomération du Grand Est, celle de Chaumont se positionne à la 3<sup>ème</sup> place sur le poids dudit secteur. Cette spécificité s'explique en partie par le statut de préfecture de Chaumont puis par la présence de l'armée.

Le **secteur tertiaire marchand** regroupe **32%** des emplois locaux, porté équitablement par la sphère commerciale (*17 %*) et les services (*15 %*). La **présence des activités productives est encore marquée** : les **emplois industriels** représentent **16,5%** de l'offre locale, principalement dans les forges ou dans la fabrication de matériel médical. La CA de Chaumont s'attache à faire perdurer ce savoir-faire industriel et à le maintenir sur son sol. **Le projet de la nouvelle usine Lisi-aerospace visant à créer une forge ultra-moderne à Chaumont, ainsi que la mise en valeur de l'art de la coutellerie de Nogent illustrent cette volonté.**

### Un taux de chômage particulièrement bas malgré un repli des emplois marchands et des activités productives

Entre 2008 et 2019, l'agglomération de Chaumont affiche un **repli** du nombre d'emplois de **- 6 %**, une décroissance plus forte qu'à l'échelle régionale (*- 4 %*).

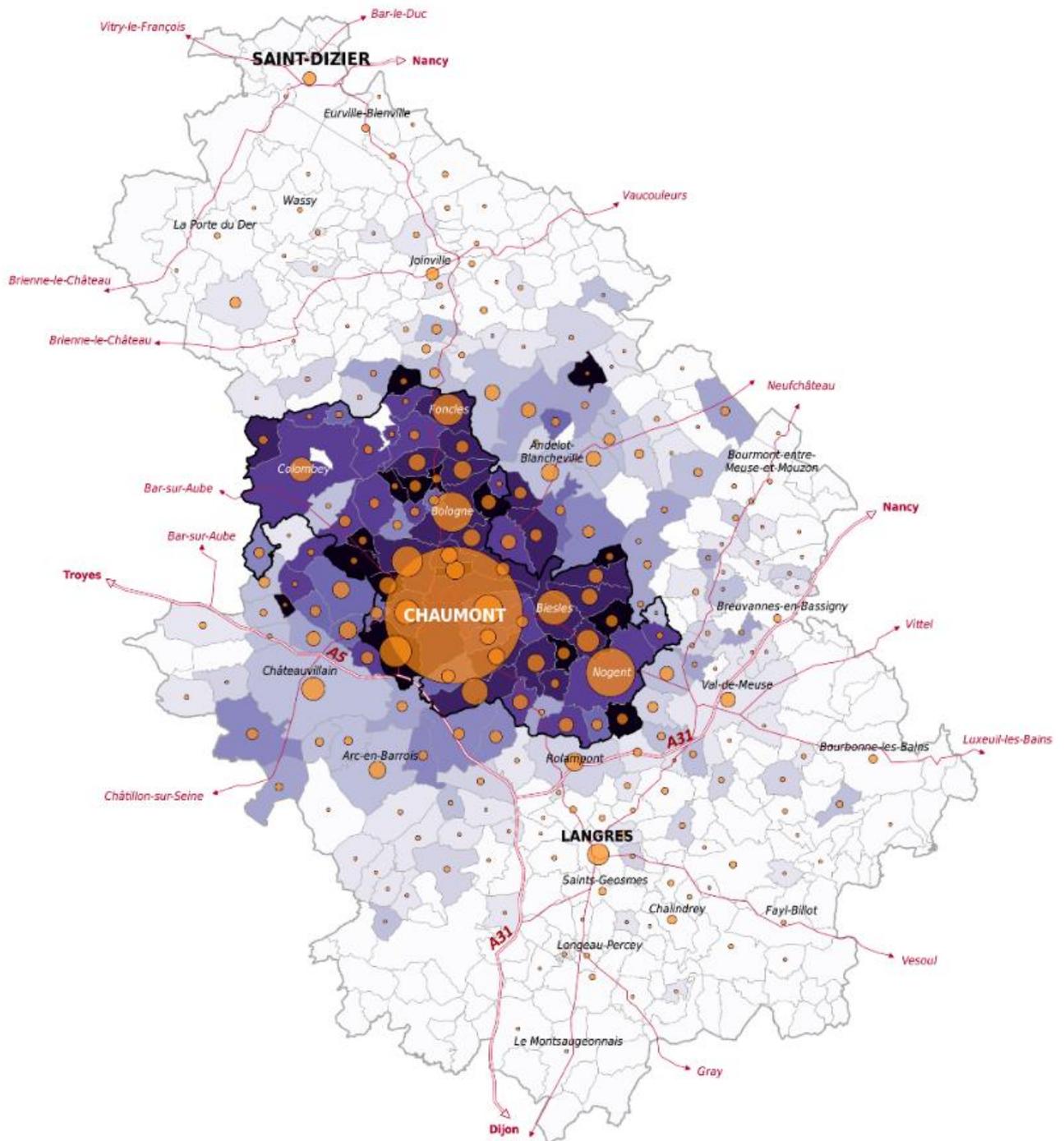
**Le déclin démographique ne favorise pas le dynamisme économique local.** Effectivement, l'offre d'emploi se contracte surtout dans le secteur marchand dont le fonctionnement repose sur les habitants et leurs dépenses. Malgré ce recul, au 1<sup>er</sup> trimestre 2022, le taux de chômage<sup>1</sup> dans la zone d'emploi de Chaumont s'établit à **5,2%**, un niveau **inférieur** aux strates départementale (*6,1%*) et régionale (*7,1%*).

Dans un contexte de déprise démographique, un taux de chômage très faible reflète un phénomène de « **fuite de main d'œuvre et des compétences** » en raison d'un manque d'activité. Les actifs, notamment jeunes, quittent le territoire pour des pôles économiques plus dynamiques. Entre 2008 et 2019, le nombre d'actifs s'est réduit de **- 9 %** dans l'agglomération, l'une des tendances les plus négatives parmi les 20 communautés d'agglomération du Grand Est.

---

<sup>1</sup> Au sens BIT (au sens de l'Insee le taux de chômage de la zone d'emploi de Chaumont est 8,6 % contre 13 % pour le Grand Est)

Part des actifs occupés travaillant dans la CA de Chaumont en 2019

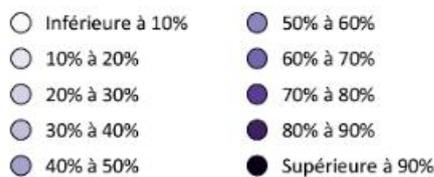


INFORMATIONS CARTOGRAPHIQUES

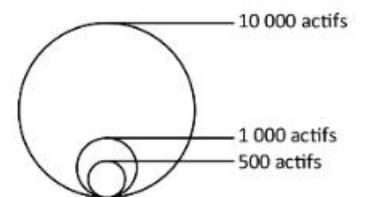


Sources : Insee 2019 - RP exploitation complémentaire / IGN - Route 120

Part des actifs travaillant dans la CA de Chaumont en 2019 (%)



Nombre d'actifs travaillant dans la CA de Chaumont en 2019



CA de Chaumont

## Un territoire peu dépendant de l'offre d'emploi extérieure

Avec **117 emplois** au lieu de travail **pour 100 actifs occupés**, la CA de Chaumont assure surtout une **fonction économique**. Cette vocation ressort via les mobilités domicile-travail. Le volume des flux **entrants** (5 853 habitants de l'extérieur travaillent dans la CA de Chaumont en 2019) est **2,2 fois plus important** que celui des **sortants** (2 640 habitants de la CA de Chaumont travaillent en dehors de celle-ci en 2019). Le déséquilibre en faveur des navetteurs entrants souligne l'attraction économique exercée par l'agglomération sur d'autres intercommunalités de la Haute-Marne (77% des navetteurs entrants, principalement des intercommunalités limitrophes).

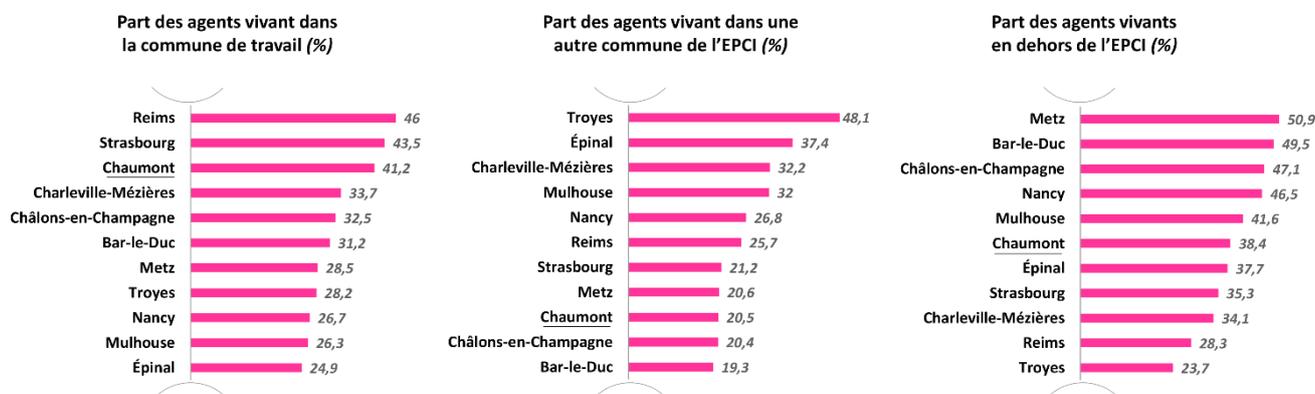
Si le territoire est un pôle d'emplois pour les actifs de l'extérieur, il reste **autosuffisant** puisque **73 %** des emplois locaux sont occupés par des habitants de l'agglomération.

La **CA de Chaumont dépend peu de l'offre d'emploi extérieure**. En 2019, seuls **14 %** des actifs-résidents de l'agglomération travaillent en dehors de l'intercommunalité. **63%** d'entre eux se dirigent vers d'autres EPCI de Haute-Marne.

Au vu de sa superficie, la CA de Chaumont génère des flux domicile-travail de longues distances. L'accroissement des navettes entre l'agglomération et des espaces toujours plus éloignés et diffus traduisent une **élasticité encore plus forte** du territoire, un phénomène déterminant dans les choix des politiques de transports à adopter.

### Focus sur les migrations domicile travail des agents de l'État :

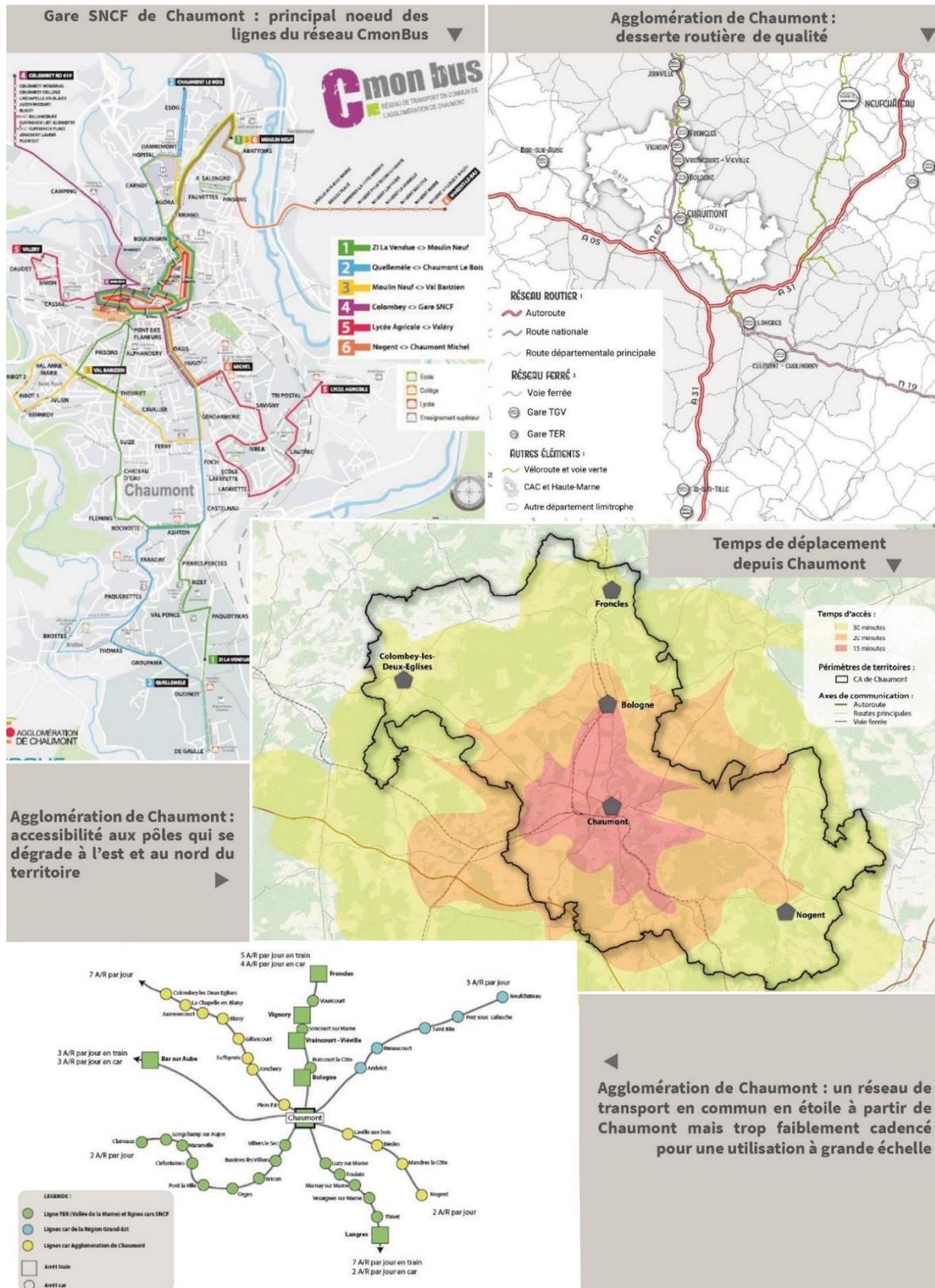
Lieu de résidence des agents de l'État en fonction dans les préfectures et sous-préfectures du Grand Est en 2019 (%)



Source : INSEE – Siasp 2019 – Agents de la fonction publique d'État hors militaires

**Note de lecture :** Parmi les agents de l'État travaillant dans la CA de Chaumont, **62%** vivent dans l'agglomération (41,2% résident à Chaumont, et 20,5% dans une autre commune de l'EPCI). Par différence, **38%** de ces agents habitent en dehors de l'intercommunalité. En définitive, l'agglomération affiche une double situation. Les agents de l'État sont soit polarisés dans la ville-centre de Chaumont soit dispersés en dehors du territoire.

# Politiques et projets de mobilité



## Un territoire peu desservi par les transports en commun et une offre difficile à développer

Trois réseaux de transports en commun couvrent le territoire de la CA de Chaumont : le réseau de trains et cars de la SNCF, le réseau de bus et cars de l'Agglomération, puis le réseau de la Région. Celui-ci s'organise en étoile autour de Chaumont. Si l'offre existe, **elle reste trop peu cadencée** pour assurer des déplacements quotidiens.

- Le **Nord de l'agglomération** est desservi par la ligne **TER Saint-Dizier-Joinville-Chaumont** (*10 allers-retours / jour*). Le cadencement reste faible.
- Le **Nord-Est du territoire** est desservi par la ligne de **car n°88 du réseau régional Fluo Grand Est** entre Chaumont et Neufchâteau en passant par Bologne. Avec seulement 3 allers-retours par jour, l'offre ne permet pas de répondre aux déplacements quotidiens.
- Le **Nord-Ouest de la CA de Chaumont** est irrigué par la **ligne n°4 du réseau CmonBus** entre Chaumont et Colombey-les-Deux-Églises. Le cadencement de cette ligne et le temps de parcours peuvent satisfaire les déplacements quotidiens.
- Le **Sud de l'EPCI** est desservi par la ligne **TER Chaumont-Langres** (*7 allers-retours / jour*). L'offre entre les deux communes est complétée par autocar (*2 allers-retours / jour*).
- Le **Sud-Est de l'agglomération** est desservi par la ligne de **car n°6 du réseau CmonBus**, entre Chaumont et Nogent. Le temps de trajet entre ces 2 villes est important en raison de la desserte de plusieurs communes intermédiaires.
- Le **Sud-Ouest du territoire** est desservi par la ligne autocar TER Clairvaux-Chaumont. Son cadencement reste toutefois insuffisant pour les déplacements quotidiens.
- Aussi, une **ligne TER Chaumont-Bar-sur-Aube** place ces deux communes à un faible temps de parcours (*12 allers-retours*). Cette liaison ne dessert pas de communes intermédiaires.

À l'échelle de l'agglomération, le manque de desserte en transports en commun concerne surtout les villages. Un **service de transport à la demande** maille l'espace rural de l'ancien périmètre de la CA de Chaumont. En 2019, ce service a totalisé près de 9 800 voyages. De plus, la ville de Chaumont met à disposition un réseau de transports urbains CmonBus. Celui-ci compte 6 lignes dont 4 ayant une desserte urbaine. Les lignes 1 et 2 sont les plus fréquentées (*69% des voyageurs*). Celles-ci irriguent la ville du Nord au Sud reliant les quartiers les plus denses aux principales polarités. Le réseau de transports urbains et à la demande est en cours de redéfinition.

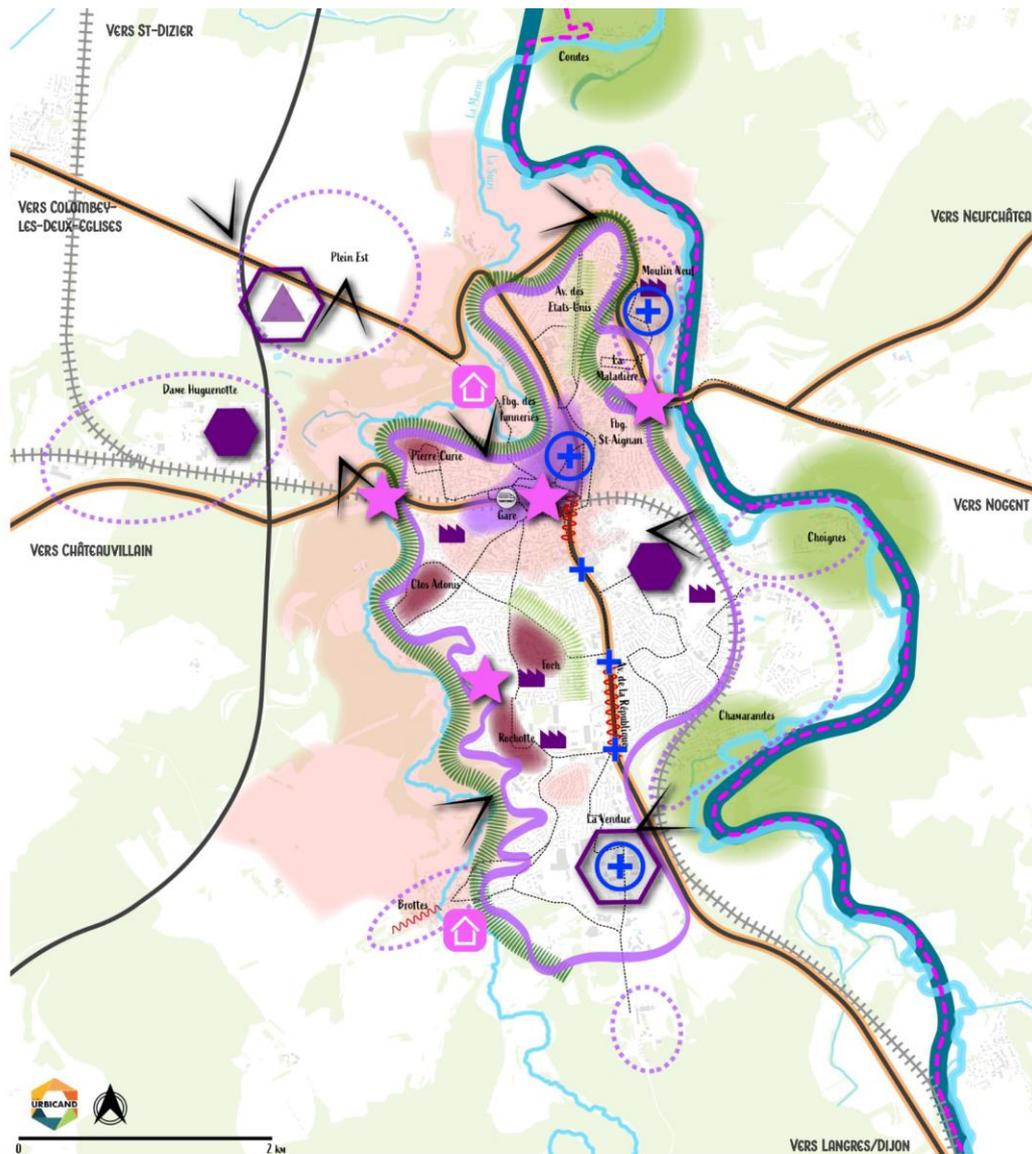
De manière générale, l'agglomération est facilement connectée au Bassin Parisien. Les liaisons ferroviaires depuis Chaumont sont plus efficaces en direction de Troyes, Châlons-en-Champagne, Reims et Paris. Inversement, le réseau TER est peu opérationnel en direction de l'Est et du Sud. Les connexions vers Nancy sont limitées et le temps de trajet jusque Dijon n'est pas compétitif.

## Une desserte routière de qualité

La CA de Chaumont bénéficie d'une bonne desserte routière grâce à deux infrastructures de transports majeures : l'**autoroute A5** reliant le plateau de Langres à Paris et l'**autoroute A31** assurant la liaison entre Dijon et Nancy. Plusieurs axes du réseau secondaire structurent le territoire. Un **axe Nord-Sud** formé par les routes RN 67 et RD 619 assure la liaison entre Chaumont et les principaux pôles de l'agglomération. Une **ligne Est-Ouest** formée par les routes RD 619 et RD 417 relie Colombey-les-Deux-Églises à Nogent en passant par Chaumont. Les flux quotidiens sur ces deux axes sont conséquents. De manière générale, le réseau routier est organisé en étoile autour de Chaumont.

En définitive, **l'organisation des transports en commun est un défi pour le territoire** en raison de la configuration territoriale de l'agglomération (éclatement de la population et concentration des équipements à Chaumont). La **voiture reste donc le moyen de locomotion largement prédominant**. Dans un contexte de développement durable et de hausse du prix de l'énergie, l'agglomération envisage de déployer plusieurs sites dédiés au **covoiturage**, pratique peu développée au niveau local, mais également de développer les aménagements dédiés aux mobilités douces (*voies cyclables...*).

## Politiques urbaines et projets en cours ou à venir



### Un îlot urbain au cœur de l'espace rural :

- Le « Plateau », limites naturelles de la ville de Chaumont
- Principal secteur de développement hors du site du Plateau
- Ligne de transports en commun interurbains
- Route principale
- Voie ferrée
- Gare TER
- Ceinture verte

### Des problématiques spécifiques à la ville centre :

- Quartier vieillissant à enjeux de rénovation urbaine
- Friche industrielle et principal site de renouvellement urbain
- Problème de traversée urbaine
- Coulée verte urbaine

### Une concentration des fonctions urbaines, économiques et commerciales :

- Centre-ville et cœur administratif du territoire
- Zone d'activité économique à enjeu de développement
- Zone d'activité économique à enjeu de densification et requalification
- Incubateur d'entreprise
- Pôle commercial de rayonnement départemental
- Pôle commercial intermédiaire

### Un potentiel touristique lié aux richesses patrimoniales et paysagères :

- Site touristique, culturel ou de loisir majeur
- Principal équipement d'hébergement touristique (dont de plein air)
- Site d'intensité paysagère et urbaine forte
- Périmètre de l'AVAP

## Repositionnement de l'offre locative sociale dans les Quartiers prioritaires (QPV) à Chaumont

Situés au sud de la ville de Chaumont, les quartiers prioritaires du Cavalier et de la Rochotte représentent 13,6 % de la population communale et 2/3 des logements sociaux de la ville.

En 2017, un état d'avancement du premier programme de rénovation urbaine réalisé sur les 2 quartiers prioritaires montre des signes de fragilité persistants. Un nouveau contrat de ville pour les 2 QPV a été prolongé jusqu'en 2022 et les protocoles de préfiguration des conventions de renouvellement urbain y sont intégrés.

Pour le quartier de la Rochotte, le renouvellement urbain 2017-2024 dans le cadre de l'ANRU 2 prévoit :

- La **démolition de 137 logements** répartis dans 3 immeubles. La démolition a débuté au mois de juin 2022. Les logements ne seront pas nécessairement reconstruits (réflexion en cours) car les partenaires souhaitent retendre le marché.
- La **requalification de 60 logements** ;
- La **création d'un parc urbain structurant** en cœur de quartier sur les emprises post démolition d'immeubles ; **la construction de nouvelles aires de jeux**, **la construction d'une nouvelle école** ;
- La **construction de PALESTRA**, complexe aquatique, sportif et culturel qui pourra devenir une base arrière aux délégations sportives étrangères dans le cadre du label « **Terre de Jeux 2024** ».

## Un déménagement hors-norme : construction de l'ensemble immobilier FORGE 2022 pour le groupe LISI (Forges de Bologne) à Chaumont

Le plus grand employeur de la Haute-Marne (environ 750 salariés), les Forges de Bologne, filiale du **Groupe Lisi déménage son activité industrielle et installe sa nouvelle forge de 24 000 m<sup>2</sup> dans le parc d'activités économiques « Plein'Est » de la Communauté d'agglomération de Chaumont sur une parcelle de 10 ha**. Cet investissement immobilier, porté par la société d'économie mixte (SEM) Haute-Marne Immo-bail, est accompagné d'un plan d'investissement industriel pluriannuel de 110 millions d'euros supporté par le groupe Lisi. La SEM finance le projet à hauteur de 50 millions d'euros.

## Campus connecté

Situé en centre-ville de Chaumont, dans le bâtiment de la médiathèque Maison du Livre et de l'Affiche « les Silos », à proximité de la gare SNCF, **le Campus connecté** dispose d'un espace de près de 100 m<sup>2</sup>. Maintenir les jeunes sur le territoire de l'agglomération de Chaumont et leur donner les moyens de poursuivre leurs études universitaires expliquent la mise en place d'un tiers-lieu de l'enseignement supérieur porté par la collectivité locale visant à proposer des formations diplômantes à distance.

## Petites Villes de Demain : 4 communes labellisées

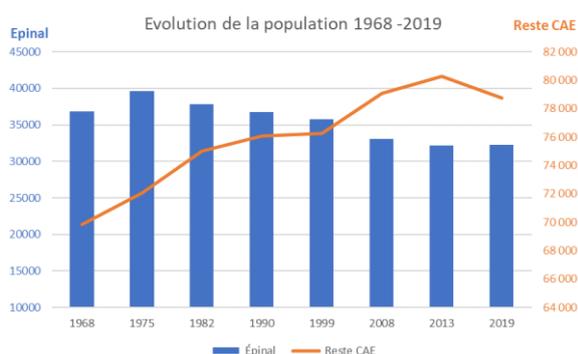
Depuis décembre 2020, les communes de **Biesles, Bologne, Froncles, et Nogent**, petits pôles de centralité et d'équilibre ont été retenues dans le programme d'actions « **Petites Villes de Demain** ». Il vise à apporter un soutien technique et financier aux communes et intercommunalités dans leurs projets de redynamisation des centres-bourgs et d'amélioration de l'habitat. **Il entre en complémentarité au dispositif « Action Cœur de Ville » initié sur Chaumont.**

**Communauté d'Agglomération d'Épinal**

## Présentation du territoire

### Une ville centre en décroissance mais des villages périphériques en expansion

La communauté d'agglomération d'Épinal (CAE) occupe une place centrale du département des Vosges. Elle est composée de 78 communes dont la moitié ont moins de 500 habitants. Elle compte 111 000 habitants 2019, (30% de la population du département des Vosges). L'armature urbaine est structurée autour d'un Pôle urbain composé d'Épinal-Golbey-Chantraine, de 3 niveaux de polarités et de 63 villages. Depuis 1982, sous l'effet de la désindustrialisation, sa population diminue de manière continue du fait d'un solde migratoire durablement négatif et d'un solde naturel en diminution constante. Sur la période 2013-2019, la CAE a perdu 1 420 habitants.



Au sein de la CAE, c'est surtout Épinal qui a connu la plus importante baisse démographique : sa population a diminué d'un cinquième entre 1975 et 2019. Cette chute de population s'explique à la fois par une périurbanisation qui se fait au profit des villages et par l'abandon d'un habitat devenu inadapté aux besoins des ménages. En 2019, la ville Centre compte 32 256 habitants soit 25 % de la population de la CAE alors qu'en 1975 elle représentait 30% de la population du territoire.

### Épinal, cœur de l'administration publique au sein d'un territoire tirant profit de la filière bois

Les grands employeurs publics sont l'Hôpital Emile Durkheim avec environ 1000 emplois et le Conseil Départemental avec près de 2 000 agents. Premier pôle administratif du département, Épinal accueille également le 3<sup>e</sup> pôle universitaire de Lorraine avec 2 600 étudiants post bac dans 14 établissements. La ville concentre les emplois de l'administration publique, de l'enseignement, de la santé, et de l'action sociale qui représentent un emploi sur deux.

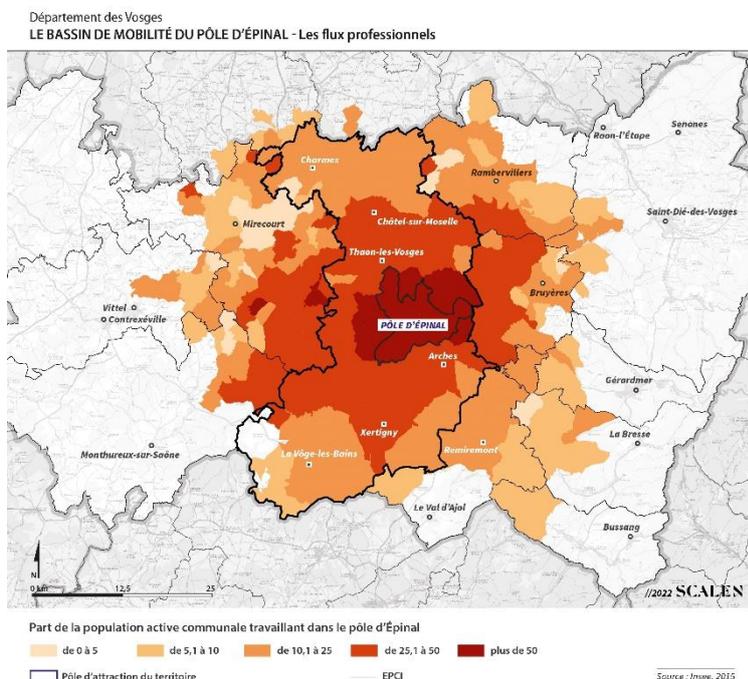
Malgré la désindustrialisation qui a fortement marquée les Vosges, la CAE compte encore 16 % d'emplois industriels avec de grands comptes dans l'habillement, le bois, le papier, la fabrication de machines et équipements ou encore de produits métalliques. Cependant, la filière bois constitue un secteur clé pour le développement économique du territoire. Les Vosges est le 3<sup>ème</sup> département le plus boisé de France. Cette caractéristique explique l'engagement du territoire dans l'ambitieux programme intitulé « des Hommes et des Arbres » réunissant de nombreux acteurs de Lorraine Sud.

### Une Pauvreté concentrée dans la ville-centre Épinal

En 2019, 14,8 % des actifs étaient au chômage (au sens du recensement Insee), un taux très similaire à celui du département des Vosges (14,6%). Le taux de pauvreté atteint 15,9% dans l'agglomération, un taux plus important que celui de la région Grand Est (14,7%). La pauvreté est plus marquée particulièrement à Épinal (24 %). La ville doit faire face à la concentration des logements sociaux et de la précarité.

## Emplois et migrations domicile / travail

### Un pôle d'attractivité au sein d'un territoire rural



En 2019, la CAE compte 46 000 emplois pour 43 070 actifs occupés, soit un ratio de 107 emplois pour 100 actifs résidents ayant un emploi.

Le pôle Epinal-Golbey rayonne sur l'aire urbaine et polarise un territoire qui transcende les périmètres administratifs. L'influence du pôle Epinal-Golbey qui concentre près de la moitié des emplois de la CAE s'exerce d'abord sur les communes de la CAE. Les communes polarisées à plus de 50% sont localisées dans l'unité urbaine d'Épinal. Les flux professionnels s'étendent au-delà du territoire de la CAE. Son influence s'étend sur toutes les communautés de communes des Vosges.

#### Lieu de résidence des actifs travaillant dans la CA Epinal (flux de plus de 500 personnes) – Insee 2019

	EPCI de résidence des actifs	Part dans emplois totaux de la CAE
CA d'Épinal	34 244	74%
CC de Mirecourt Dompaire	2 050	4%
CC Bruyères-Vallons des Vosges	1 814	4%
CC de la Porte des Vosges Méridionales	1 791	4%
CC de la Région de Rambervillers	888	2%
Métropole du Grand Nancy	772	2%
CA de Saint-Dié-des-Vosges	583	1%
CC des Hautes Vosges	515	1%
<i>Sous-total</i>	<i>42 656</i>	<i>92,7%</i>
Autres territoires	3 367	7,3%
<b>Total</b>	<b>46 023</b>	<b>100,0%</b>

Deux agents de la FPE sur trois habitent et travaillent dans la CAE (soit 25 % à Epinal et 37 % dans une commune de l'EPCI). La logique résidentielle des fonctionnaires d'Etat est différente de celle de l'ensemble des salariés de la CAE puisqu'ils sont 74 % à résider et travailler dans l'EPCI contre 62 % pour la FPE.

On peut supposer que la grande majorité des agents qui habitent hors de la CAE (26 %) mais qui y travaillent, vivent dans les intercommunalités limitrophes : Mirecourt Dompaire, Bruyères-Vallon des Vosges, Portes des Vosges Méridionales...

### Zoom sur les migrations domicile/travail des agents de l'état

#### Lieu de résidence des agents de la fonction publique d'état travaillant à Epinal (Agents de la FPE hors militaires)

	Nombre d'agents publics travaillant dans commune préfecture, sous préfecture	Répartition en %						Ensemble
		Réside dans la commune de travail	Réside dans une autre commune de l'EPCI	Réside dans l'EPCI	Réside dans un autre EPCI du département	Réside dans un autre département français	Réside à l'étranger	
Épinal	3 110	24,9	37,4	<b>62,3</b>	29,8	7,9	0	100
Grande Est		33,0	25,1	<b>58,1</b>	29,5	11,8	0,6	100

Source : INSEE – Système d'Information sur les Agents des Services Publics - SIASP 2019

## Marché de l'habitat et des bureaux

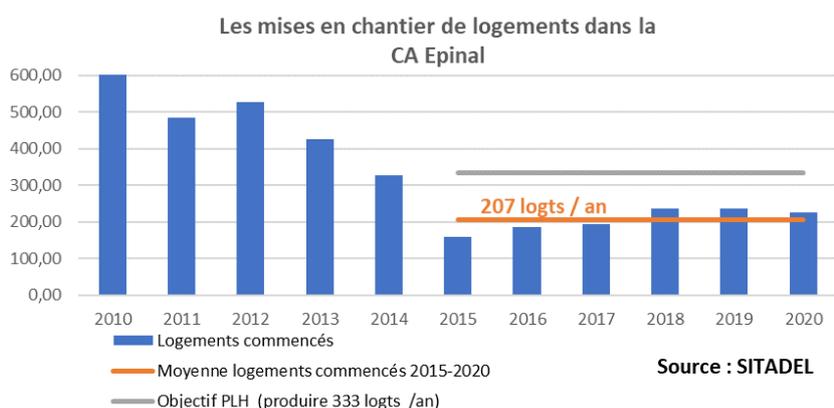
### Accroissement de la vacance et dévitalisation des centralités

La CAE compte en 2019, un peu plus de 60 000 logements dont 1/3 à Epinal. Durant la décennie 2006-2016, le volume de logements produits sur le territoire était le double des besoins. L'effet cumulé de cette surproduction et de l'exode de la population a entraîné une détente du marché et une forte hausse de la vacance. L'habitat délaissé se dégrade et le coût élevé de la rénovation incite les accédants à la propriété à privilégier la construction neuve au lieu d'investir le parc existant.

La production actuellement constatée reste inférieure à l'objectif fixé par le Programme Local de l'Habitat en vigueur (PLH), soit 207 logements annuels pour un objectif de 333 logements.

Malgré une diminution du rythme de construction depuis 2015, le nombre de logements vacants reste élevé. Son volume a presque doublé en 20 ans passant de 3 700 en 1999 à 6 600 unités en 2019. Près de la moitié des logements vacants sont à Epinal. La forte hausse de la vacance a accru la dévitalisation des centralités. A Epinal, un quart de la vacance se concentre sur les faubourgs d'Ambrail et de Nancy ainsi que dans les rues d'Alsace, Notre Dame de Lorette et Saint Michel.

L'action Cœur de ville vise à travers une stratégie de renouvellement urbain, à améliorer la qualité du parc de logements. Trois autres communes du territoire, Charmes, Xertigny et La-Vôge-les-Bains bénéficient également de dispositifs de revitalisation Petite Ville de Demain soutenus par l'Etat.



### Une modernisation nécessaire du parc HLM pour maintenir son attractivité

L'intercommunalité compte 9 862 logements locatifs sociaux dont environ 1/3 en Quartier Politique de la Ville (QPV). La CAE, compte trois quartiers Politique de la Ville (Q.P.V) situés à Épinal et Golbey : Bitola-Champbeauvert et La Justice à Epinal ; Le Haut du Gras à Golbey.

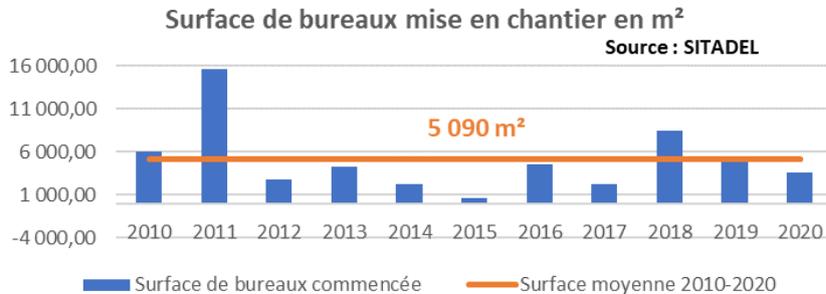
Bitola-Champbeauvert bénéficie du Nouveau Programme de Renouvellement Urbain (N.P.N.R.U) 2015-2024. Le projet de renouvellement urbain prévoit la démolition de 88 logements, la rénovation de 522 logements et la construction de nouveaux logements sociaux et privés sur les friches des anciennes usines Bragard qui jouxtent le quartier.

La tension sur le parc locatif social est faible : on compte 1,3 demandes pour une attribution, ce qui signifie que la plupart des demandes sont satisfaites. (On considère qu'il y a tension à partir de 3 demandes pour 1 attribution).

Le parc HLM connaît une progression de la vacance, conséquence d'un marché détendu, de l'ancienneté du parc et de typologies ou d'immeubles en inadéquation avec les besoins exprimés par les ménages. Des efforts accomplis sont à poursuivre pour adapter ce parc aux exigences environnementales et besoins des ménages.

## Une offre de foncier économique surdimensionnée, un marché de bureau ponctuel

Le potentiel foncier à vocation économique de la CAE est de 619 ha, pour une consommation annuelle de 8 Ha et une demande en baisse depuis la crise économique de 2008.



La surface de bureaux mise en chantier est en moyenne de 5 090 m<sup>2</sup> par an sur la décennie 2010-2020, ce qui semble important. Un pic peut être noté en 2011 avec la mise en chantier exceptionnelle de 16 000 m<sup>2</sup> de bureaux, conséquence de l'arrivée du TGV. Cependant, le marché des bureaux n'est pas

particulièrement dynamique puisque ce sont avant tout les entreprises ou administrations déjà en place qui sont initiatrices de construction de bureaux pour leurs propres utilisations. En effet, les nouvelles surfaces de bureaux sont le plus souvent construites sur l'emprise foncière de l'entreprise, dans le cadre d'un agrandissement ou d'une restauration/relocalisation au sein du territoire (cf. siège de la CAE, entreprise Moustache...). Aucun commercialisateur national n'est présent sur le territoire.

## Politiques et projets de mobilité

### Une desserte ferroviaire qui s'est récemment étoffée

#### ➤ Réseau TER

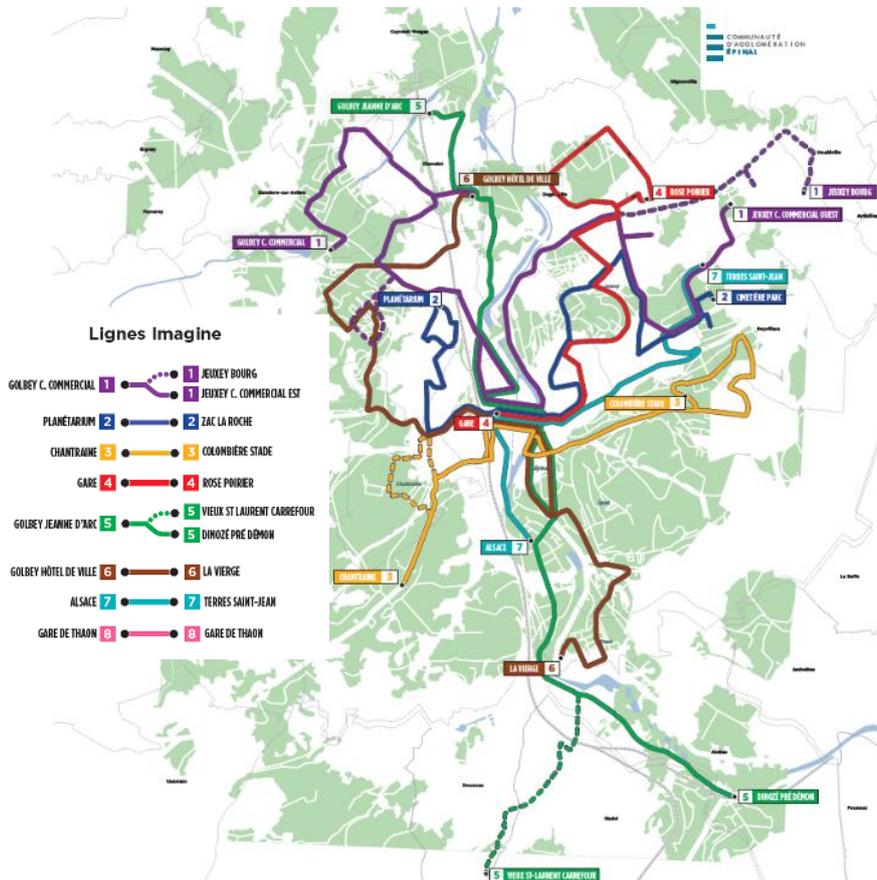


La Communauté d'Agglomération est irriguée par trois lignes de TER :

- La ligne Nancy-Épinal-Remiremont dessert les gares de Charmes et d'Épinal et les haltes intermédiaires de Vincey, Châtel-Nomexy, Igney, Thaon, Arches et Pouxoux.
- La ligne Épinal-Belfort dessert la gare d'Épinal et la halte de Xertigny.
- La ligne Saint-Dié - Épinal, d'une cinquantaine de kilomètres, fermée depuis décembre 2018 en raison de sa vétusté a été remise en service en décembre 2021.

## Un réseau de transport urbain et de mobilité douce de bonne qualité

### ➤ Carte des réseaux de transport en commun



Depuis le 29 août 2022, la Communauté d'Agglomération d'Épinal organise l'ensemble des services de transport public au sein de son territoire.

Le réseau de bus « Imagine » propose 8 lignes régulières pour les déplacements au sein de l'agglomération spinalienne, sur les communes d'Épinal, Golbey, Chantaine, Jeuxey et Dinozé et Thaon-Les-Vosges.

Les fréquences proposées varient entre 15 et 30 minutes. Des services complémentaires tels que le transport à la demande, le transport des PMR, la navette gratuite électrique du centre-ville toutes les 10 minutes et les services navette de soirée et navette Evènement.

Les lignes régulières FLUO Grand Est qui traversent le

territoire permettent de relier Epinal à certaines communes également : Chavelot, Deyvillers, Les Forges et Thaon-les-Vosges.

Le vélo est particulièrement développé sur le territoire. Plusieurs services sont proposés pour les déplacements quotidiens : location longue durée, vélo électrique en libre-service. Une vélo route longe le canal des Vosges. Un plan vélo a été conçu pour interconnecter les différents quartiers d'Épinal avec le centre-ville.

Des voitures en autopartage sont également mises à la disposition des habitants, des collectivités et des entreprises.

## Un plan de mobilités pour répondre aux grands enjeux sociétaux

La CAE a adopté un plan de mobilité en janvier 2022. Ce plan s'inscrit dans les objectifs du Plan Climat-Air-Energie Territorial (PCAET) porté par le Syndicat mixte des Vosges Centrales. Les principaux enjeux génériques définis par la collectivité portent sur la modification des habitudes de déplacements, l'intermodalité, l'incitation aux modes actifs, le renforcement d'offres tarifaires attractives pour tous les usagers et de l'offre de desserte pour les transports collectifs. Le plan de mobilité a déterminé des objectifs, en cohérence avec ceux fixés au PCAET, en matière d'évolution de répartition modale pour le déplacement des personnes et de marchandises :

- - 11 % de part modale de la voiture, soit -3,5 % de trafic en voiture ;
- + 8,5 % pour les transports collectifs ;
- + 4 % pour les modes actifs ;
- + 12 % de fret ferroviaire électrique

Le plan de mobilité indique par ailleurs viser une réduction globale de la consommation énergétique annuelle de 54 % en 2050 et de 30 % les émissions des gaz à effet de serre à un horizon de 10 ans.

## Politiques urbaines et projets en cours ou à venir

De manière générale, la CAE est engagée dans la mise en œuvre d'une politique énergétique forte et volontariste impactant l'ensemble des actions du territoire (Territoire à Énergie Positive pour la Croissance Verte -TEPCV-).

Aussi, Epinal constitue un centre de ressources important sur le bois et la forêt et participe à un Projet d'Investissement d'Avenir très ambitieux intitulé « des Hommes et des Arbres », lauréat de l'appel à projets « territoires d'innovation de grande ambition ». Plus de 100 acteurs publics et privés collaborent sur ce projet. Ce projet porte l'ambition partagée de transformer le territoire sur une durée de 10 ans, par le biais d'actions innovantes pour la valorisation des arbres dans de nombreux domaines.

## Reconquête de friches et revitalisation des centralités

La reconquête de friches industrielles est un des enjeux de la CAE. Une cinquantaine de friches représentant environ 200 hectares subsistent et nécessitent une longue dépollution pour être remises sur le marché foncier. Avec l'exigence aujourd'hui de mettre en œuvre des politiques de sobriétés foncières, ces friches sont une opportunité pour le territoire et elles sont souvent bien situées au sein des communes.

Depuis près de 20 ans, la ville d'Epinal a entrepris une politique de développement et de promotion de son centre-ville autour de projets structurants dans différents domaines : embellissement du patrimoine historique, aménagement des espaces publics, création d'un parking en ouvrage de 230 places... Pour renforcer ces actions et accompagner sa mutation, la ville s'est dotée en 2018 d'un projet de territoire global dénommé « **Epinal au Cœur** ». Ce projet centré principalement sur les problématiques de l'habitat, intègre des actions liées au commerce, patrimoine, mobilité et cadre de vie.

Aussi, d'autres communes de l'EPCI sont également touchées par la dévitalisation de leurs centres-villes depuis quelques décennies : fermeture de commerces de proximité, abandon ou déshérence du patrimoine bâti ancien, déqualification des espaces publics...

Pour accompagner, redynamiser durablement le territoire et renforcer les centres de plusieurs communes, la CAE bénéficie aujourd'hui de plusieurs dispositifs :

- Epinal bénéficie de l'Action Cœur de Ville (ACV) ;
- Charmes, La Vôge-les-Bains et Xertigny bénéficient du dispositif Petite Ville de Demain (PVD) ;
- La CAE s'engage également aux côtés de l'État, dans un dispositif de Reconquête du Bâti en Milieu Rural, dont 5 communes du territoire en sont actuellement les démonstratrices : Brantigny, Fontenoy-le-Château, Morville, Ubexy et Vaxoncourt.

Pour formaliser l'engagement de la CAE et les communes concernées par l'ACV et PVD, une convention d'Opération de Revitalisation de Territoire (ORT) multisites sera prochainement signée avec l'Etat et d'autres partenaires.

### Les grands projets urbains structurant du territoire sont :

#### A Epinal :

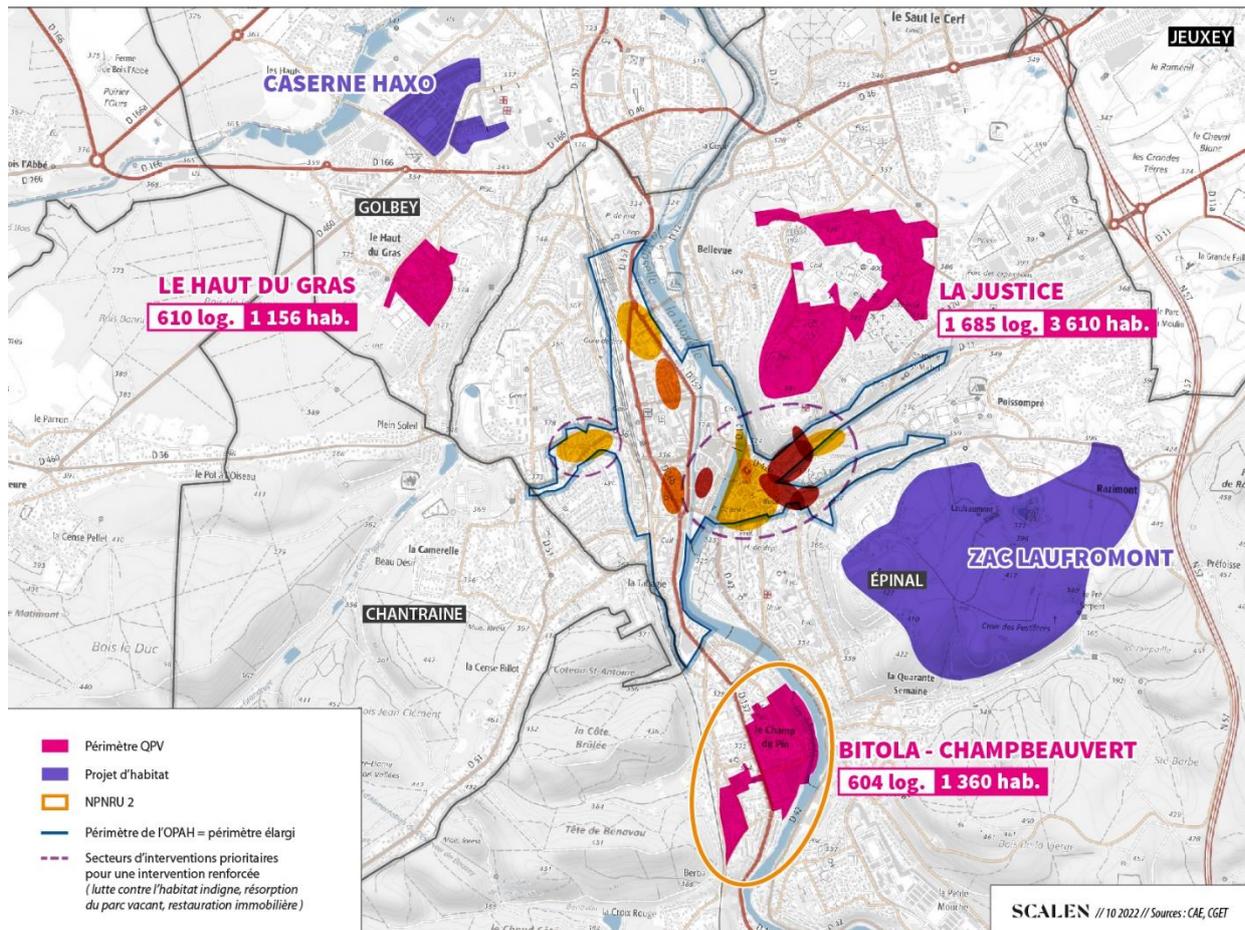
- La production de nouveaux logements : ZAC de Laufromont avec un programme de 510 logements dont ¼ déjà réalisés, la ZAC de Courcy avec un programme de 321 logements est en phase d'achèvement ...
- L'Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat et de Renouvellement Urbain (OPAH RU). L'OPAH RU est le cadre opérationnel dans lequel les actions de réhabilitation et de rénovation de l'habitat sont conduites. Il s'agit d'impulser une dynamique de réhabilitation auprès des propriétaires privés pour revaloriser l'habitat, diminuer la vacance, remettre sur le marché des logements de qualité répondant aux normes contemporaines d'habitabilité et aux enjeux de sobriété foncière. L'opération vise à rénover 550 logements.

- Le projet de renouvellement urbain du quartier HLM Bitola/Champbeauvert (NPNRU 2). Il s'agit de faire de ce quartier situé en entrée de ville, une opportunité pour le commerce et le traitement de friches (friche Bragard).

### A Golbey :

- La reconversion de la Caserne Haxo friche militaire depuis 1999 est aujourd'hui programmée. Ce site qui représente une emprise foncière de 14 ha accueillera un projet mixte sur 6 Ha (habitat, tertiaire et loisirs) et 8 Ha en réserves foncières.

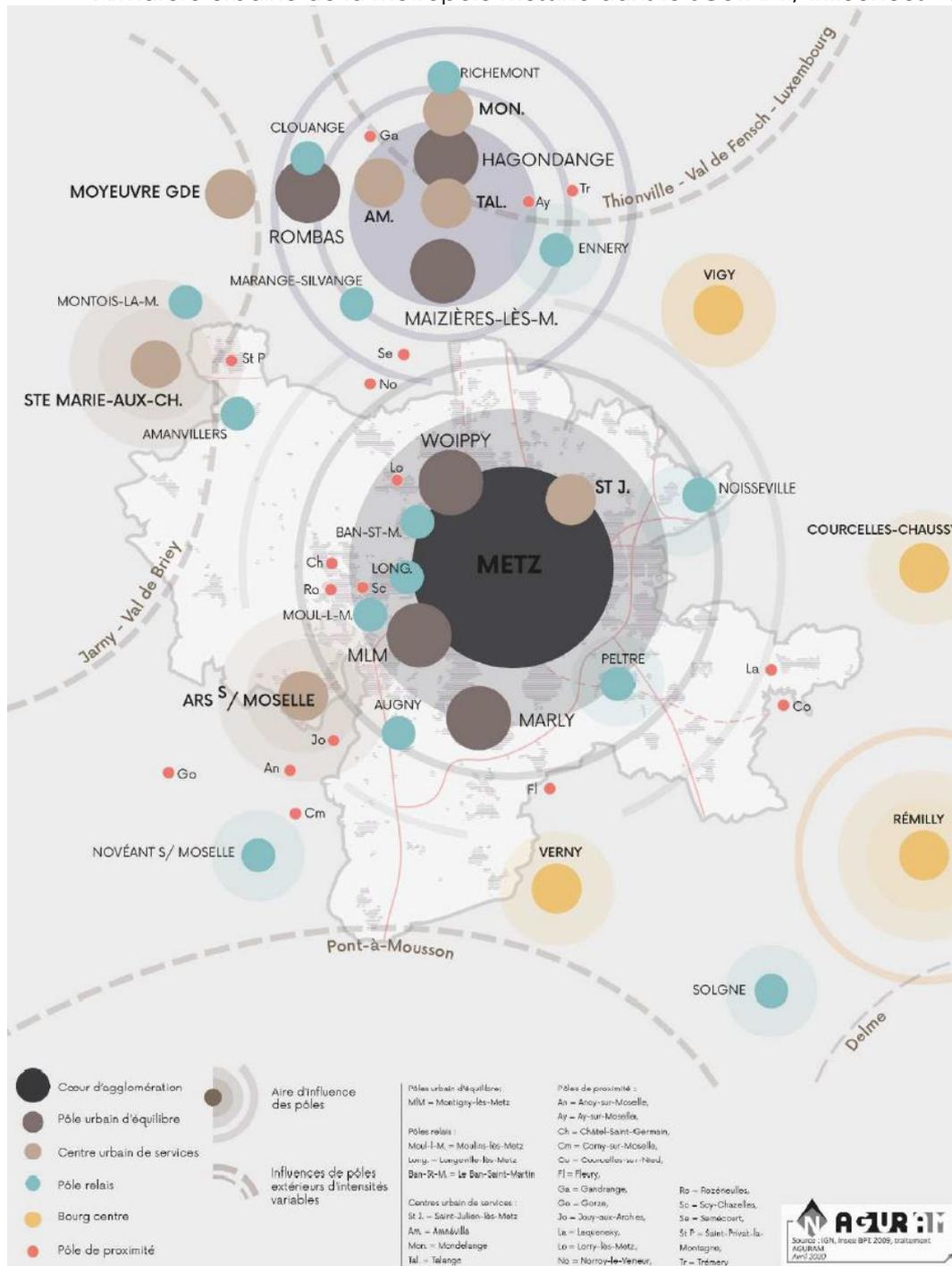
### CAE// Grands projets structurants



Metz Métropole

## Présentation du territoire

- Armature urbaine de la métropole messine dans le SCoTAM / influences vers le Nord



Fortement touchée par les restructurations militaires de 2008 et la réforme des régions, puis par les crises économiques, la métropole messine présente toutefois un rebond depuis 2014 et modéré plus récemment. La population active de la métropole messine s'élève à 105 375 personnes, dont 89 746 actifs occupés (INSEE 2019). Plus de 7 actifs sur 10 travaillent au sein de la métropole et 2/3 des emplois sont à Metz. Les principales autres destinations sont : le Luxembourg (7% des actifs) et les intercommunalités voisines ou proches. La métropole compte plus d'un emploi pour un actif occupé. (ratio de 128). Cet indicateur a progressé depuis 1999 grâce à un double phénomène : une hausse des emplois conjuguée à une baisse des actifs occupés.

## Metz Métropole perd 5 500 habitants entre 2006 et 2016

Le territoire perd des habitants, alors que cinq EPCI au nord en gagnent 15 000 sur la même période. Le coeur métropolitain enregistrent un recul démographique, au profit de la couronne. Les dynamiques de construction sont plus importantes dans le nord lorrain qu'à Metz Métropole en raison de l'attractivité du Luxembourg. La production de logements neufs est soutenue depuis 10 ans à Metz et dans les communes du noyau, sans traduction sur le plan démographique (recul de la population depuis 1999).

Par ailleurs, les produits immobiliers deviennent plus coûteux dès que l'on s'approche de Metz, Thionville et de la frontière, alors que le facteur « coût » du logement influe directement sur le choix d'habiter des ménages. La production est centrée vers des produits d'investissement locatif à Metz, expliquant en partie la fuite des ménages.

## Marché de l'habitat et des bureaux

### Les grandes caractéristiques du parc de logements

La métropole regroupe environ 120 000 logements en 2019. La part de propriétaires occupants s'élève à 44 %. Si l'on exclut la ville de Metz (34 %), plus d'un habitant sur deux est propriétaire de son logement (57 %). En revanche, s'élève à Le parc locatif privé correspond à 31 % du parc de résidences principales. Près d'un logement sur quatre (23 %) est un logement locatif social. Cette part est fortement induite par la proportion du parc locatif social présent dans les villes de Metz, Montigny-lès- Metz et Woippy qui concentrent à elles seules 89 % de cette offre.

Concernant la production de logements neufs, l'objectif annuel fixé par le Programme Local de l'Habitat (PLH) de 1 150 logements est atteint . La ville de Metz concentre, à elle seule, environ 45 % des nouveaux logements. Des opérations d'envergure expliquent cette tendance (ZAC Amphithéâtre, écoquartier des Coteaux de la Seille, ZAC Bon Secours) qui devraient encore se poursuivre à l'avenir (ZAC du Sansonnet, ZAC Desvallières, etc).

Cette production neuve est fortement orientée vers la vente et l'investissement locatif. Sur le marché de la promotion immobilière, les prix sont élevés et en forte hausse, à près de 3 300 €/m<sup>2</sup> en 2017, tandis que dans l'ancien les prix sont stables pour les appartements (1 670 €/m<sup>2</sup>) et en hausse pour les maisons (222 000 €).

### Une offre locative sociale forte dans le noyau urbain

Le parc locatif social de Metz Métropole comprend 28 230 logements en 2019 soit 27 % du parc de résidences principales. 1/3 de ces logements sont concentrés dans les six Quartiers Politique de la Ville (QPV) tous localisés à Metz : Sablon Sud, Hauts de Vallières, La Patrotte, Saint-Eloy-Boileau-Pré Génie, Borny et Bellecroix.

### Une demande soutenue pour les surfaces de bureaux neufs

Sur le territoire métropolitain, les entreprises recherchent avant tout des locaux neufs, climatisés et avec parking situés à proximité des transports en commun. Le quartier de l'Amphithéâtre qui regroupe l'ensemble de ces atouts, auxquels s'ajoute une proximité avec le coeur de ville historique de Metz, est très prisé.

Pour la métropole messine, 2019 et 2020 ont été des années plus calmes, avec 5 687 et 9 403 m<sup>2</sup> de surfaces de bureaux mise en chantier, comparativement à une moyenne de 16 700 m<sup>2</sup> (entre 2010 et 2020).

Le marché messin se réalise essentiellement sur des petites et moyennes surfaces entre 500 et 2 000 m<sup>2</sup> : les demandes sur ce segment sont en constante hausse (18% en 2019 contre 14% en 2018). Si des produits neufs arrivent sur le marché, l'offre de seconde main est aussi en hausse : les locaux d'entreprises ne restent jamais vacants bien longtemps sur le territoire. L'offre neuve quand elle existe, est généralement très rapidement occupée. Si l'offre neuve en immobilier d'entreprise trouve

rapidement preneur, de nouvelles livraisons vont intervenir, dans le quartier de l'Amphithéâtre avec la livraison d'un peu moins de 10 000 m<sup>2</sup> supplémentaires.

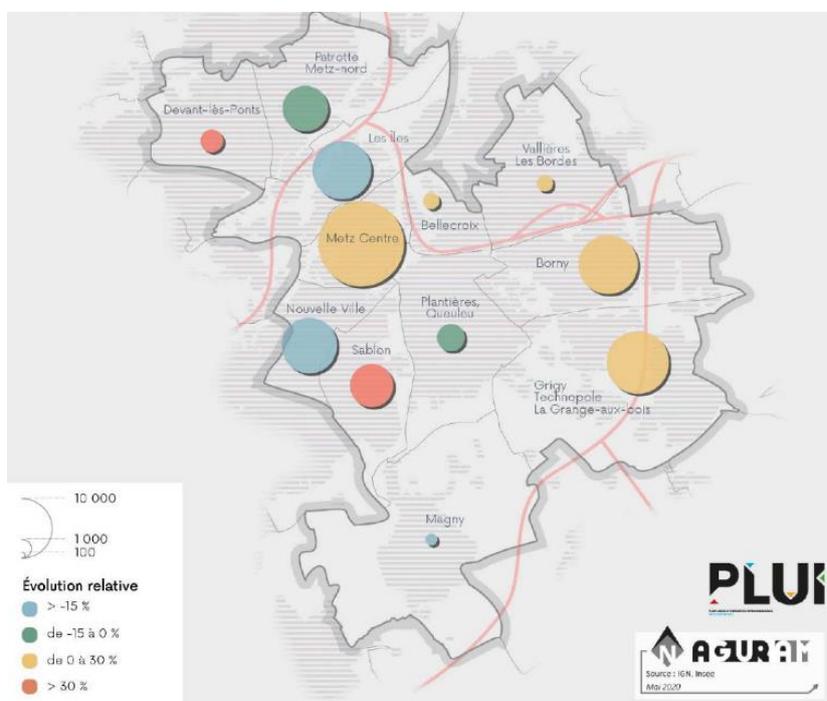
L'opération de l'Amphithéâtre mérite d'être distinguée des autres, car elle permet de concentrer des activités économiques et tertiaires dans le coeur métropolitain, et non le long des axes de communication où à ses franges. Le développement d'un immobilier de bureau, dans ce secteur, constitue indéniablement un atout, puisque les grandes surfaces étaient rares à Metz. Mais cela crée aussi une concurrence interne, que ce soit avec le coeur de ville ou le Technopôle. Cette nouvelle offre a indéniablement permis au territoire d'attirer des emplois et activités complémentaires

Aussi, le projet dénommé « Le Parc » livrera 2 500 m<sup>2</sup> en 2022 et d'autres programmes sortiront encore de terre d'ici 2024-2025.

## Emplois et migrations domicile / travail

### Activités : effets de vases communicants entre l'Est et le centre

- Emplois dans les quartiers de Metz et évolution 2010-2020

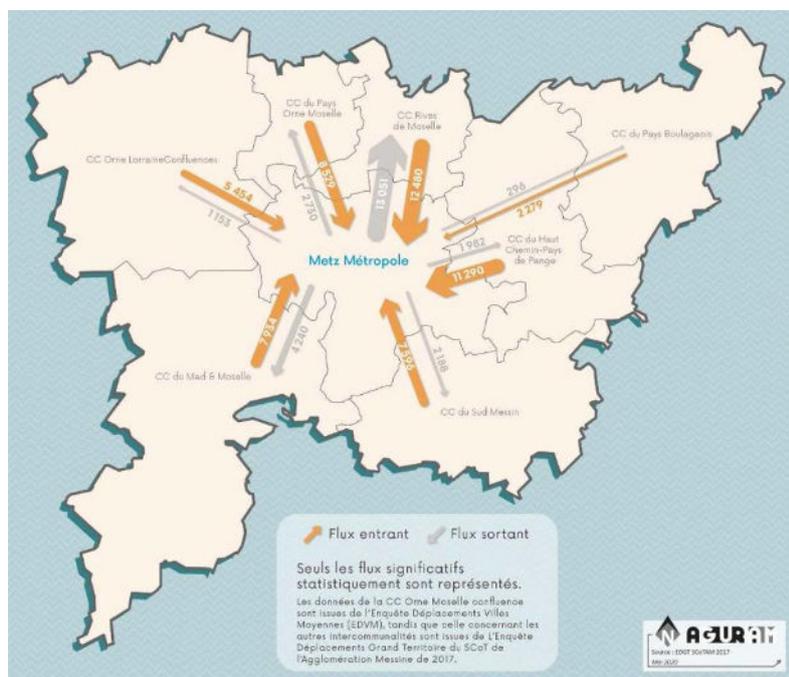


Aujourd'hui, le centre-ville de Metz regroupe près de 40 % des emplois messins et le quart des emplois métropolitains. Toutefois, si le centre-ville continue de gagner des emplois, un certain nombre d'établissements et d'équipements se sont délocalisés du centre vers la périphérie, et en particulier vers la façade Est (dont l'ENIM, les transferts vers le Pôle Santé-Innovation de Mercy et l'hôpital privé Robert Schuman installé à Vantoux en 2014, la zone franche rue de Sarre, ...).

À l'inverse, la finalisation en cours du quartier de l'Amphithéâtre, qui correspond à un prolongement du centre-ville, permet de recentrer un important nombre d'emplois dans le coeur métropolitain (sièges de la Métropole, CNFPT, Muse, etc.). À terme, ce sont 4 500 habitants et environ 7 000 emplois salariés qui doivent faire vivre ce nouveau quartier qui offre une réelle mixité fonctionnelle (logements, commerces, bureaux et équipements).

## Metz Métropole, principale polarité d'un bassin de vie de proximité

- Déplacement par jour, en semaine, dans le bassin de vie



Les données issues de l'Enquête Déplacements Grand Territoire, réalisée par le SCoTAM et Metz Métropole en 2017, complétées par des données de l'Enquête Déplacements Ville Moyenne du SCOT Nord 54 (2012) permettent de dessiner les contours de l'aire d'influence de la métropole messine. Ces flux sont particulièrement importants depuis les Rives de Moselle et la CC du Haut Chemin-Pays de Pange, mais sont de natures différentes. La CC du Haut Chemin Pays de Pange, à l'instar des la CC du Val de Moselle (la CC Mad et Moselle, n'était pas constituée au moment de l'enquête) constituent des territoires pour lesquels la fonction résidentielle prédomine, et sont de

fait fortement polarisés par la Métropole.

Ces déplacements radiaux de la périphérie vers le centre du bassin de vie sont réalisés presque exclusivement en voiture particulière (85 %). Au quotidien, c'est ainsi 47 000 véhicules environ qui se rendent à Metz Métropole. 50 % de ces trajets empruntent le réseau autoroutier (A31, A4 et rocade Est), attestant de l'importance de ce réseau pour accéder à la Métropole. Les 3/4 de ces déplacements réalisés en voiture s'effectuent sans passager. La concentration d'emplois et d'établissements scolaires et universitaires au sein de la Métropole est un facteur majeur de la polarisation des flux sur son bassin de vie.

## Zoom sur les migrations domicile/travail des agents de l'état

Lieu de résidence des agents de la fonctions publique d'état travaillant à Metz (Agents de la FPE hors militaires)

	Nombre d'agents publics travaillant dans commune préfecture, sous préfecture	Répartition en %						Ensemble
		Réside dans la commune de travail	Réside dans une autre commune de l'EPCI	Réside dans l'EPCI	Réside dans un autre EPCI du département	Réside dans un autre département français	Réside à l'étranger	
Metz	12 390	28,5	20,6	<b>49,1</b>	34,5	15,7	0,7	100
Grande Est		33,0	25,1	<b>58,1</b>	29,5	11,8	0,6	100

Source : INSEE – Système d'Information sur les Agents des Services Publics - SIASP 2019

Un agent sur deux de la FPE habite et travaille dans la Métropole (soit 29 % à Metz et 20 % dans une commune de l'EPCI). Le territoire du Jarnisy en Meurthe et Moselle fait partie intégrante de ce bassin de vie et explique probablement une partie des 15,7 % des agents de l'Etat en Moselle, qui résident dans un autre département.

Néanmoins, d'autres données globales peuvent être extrapolées aux agents de l'Etat, de manière comparative sur la totalité de la population (voir paragraphe précédent).

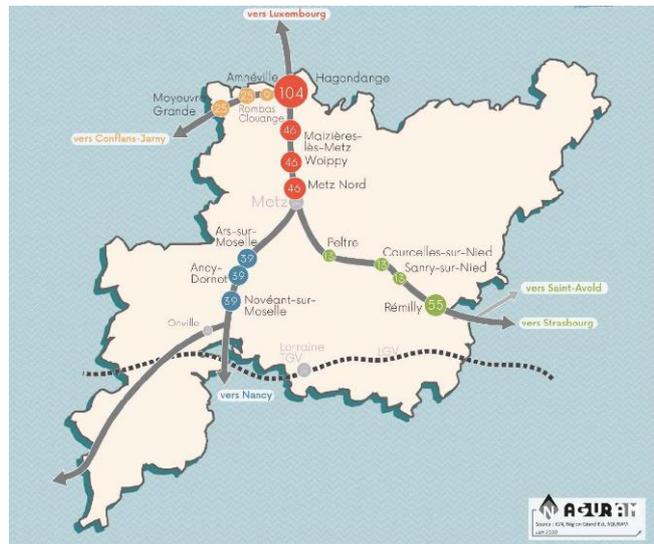
## Politiques et projets de mobilité

La métropole messine bénéficie d'infrastructures de transport qualitatives aux niveaux routiers, autoroutiers, ferrés et fluviaux. Mais ces infrastructures ne sont pas toujours en mesure de répondre à tous les besoins qui découlent des échanges entre les différentes polarités au nord du sillon lorrain.

### Le réseau ferroviaire lorrain s'organise autour d'un axe nord - sud

#### ➤ Offre TER vers Metz

La mise en oeuvre du cadencement lorrain en 2016 a permis de développer une offre très performante qui répond aux besoins d'échanges entre les polarités du sillon, d'accès à ces polarités à l'échelle de leurs bassins de vie respectifs, ainsi qu'à la demande transfrontalière. Ce ne sont pas moins de 51 allers-retours quotidiens qui sont proposés entre Nancy et Metz et entre Metz, Thionville et Luxembourg (4 TER supplémentaires étant créés à Thionville en direction du Luxembourg).



### Une hausse de fréquentation sur le réseau LE MET

La mise en oeuvre du Mettis a totalement bouleversé l'offre et l'usage des transports collectifs. La hiérarchisation du réseau permet aujourd'hui de desservir 64 % de la population métropolitaine et 72 % des emplois par une offre Le MET' structurante (Mettis, Lianes, haltes ferroviaires). Les futures ligne 3 et extensions renforceront le réseau mais ne sont pas calibrée pour offrir plus de service.

### Un réseau cyclable à valoriser et à compléter

Relevant d'une compétence communale jusqu'au passage en Métropole, les aménagements cyclables ont été pendant longtemps développés dans une logique locale, sans plan d'ensemble, avec de fortes disparités d'intervention entre les communes. Le réseau viaire, aux caractéristiques très routières, ainsi que les points de passage contraints (ponts, passages souterrains) les coupures naturelles (Moselle) ou infrastructurelles (faisceau ferroviaire, autoroute et voies rapides) sont autant d'obstacles qui pénalisent les parcours piétons, mais surtout cyclistes.

## Politiques urbaines et projets en cours ou à venir

Sur les territoires, le foncier est abondant et les possibilités de renouvellement urbain sont nombreuses. Si les possibilités de renouvellement urbain sont importantes, dans le même temps, le développement se profile et s'affirme en périphérie (Frescaty, Mercy, Lauvallières, etc.). L'émergence de nouvelles polarités, ou le renforcement d'autres, vont contribuer à l'étirement vers le sud, réaffirmer la position de la façade est, quand le dynamisme et les liens économiques se renforcent vers le nord Moselle. Ici, la qualité des infrastructures de mobilité devra faire le lien.

### Les services de l'Etat déménagent pour se regrouper

Le projet Polygone, viendra remplacer les anciennes friches France Télécom de l'avenue André Malraux. Les deux immeubles de bureau de 14 000 m<sup>2</sup> regrouperont huit directions déconcentrées (DDT, Dir Est, DREAL, PNTTD, MARRN, ADEME, DRAAF, ...) avec l'ambition de créer une véritable cité administrative (Avec 350 à 391 bureaux, 650 à 681 postes de travail, 33 salles de réunion, un restaurant inter-administrations, 450 à 471 places de parking dont 20 % pour des véhicules électriques.). Ce projet, fléché « France Relance », s'affiche comme le plus important dossier de ce type du plan de relance de l'État, hors Île-de-France, et le deuxième à l'échelle de l'Hexagone. Pour Metz, c'est un des projets immobiliers de bureaux les plus importants de ces dernières années. La première tranche sera livrée au premier trimestre 2023, et la seconde au quatrième trimestre de la même année.

**Ce regroupement libèrera quasiment autant de surfaces occupées aujourd'hui et réparties sur le territoire.** L'intérêt est alors de décrypter chaque site et chaque projet potentiel pour mieux comprendre les effets des mises sur le marché en fonction de ses capacités d'absorption (que ce soit pour des réhabilitations tertiaires, des reconfigurations de bâtiments ou des démolitions-reconstructions à vocation d'habitat).

### D'importants sites en cours de développement/reconversion

La réforme de la carte militaire, engagée par l'État en 2009, a eu pour conséquence le départ massif de militaires, et a libéré un foncier sur l'ensemble du territoire. Parmi les grandes évolutions, plusieurs ont assurément joué un rôle pour l'attractivité du territoire, tout en contribuant à faire évoluer son fonctionnement (le plateau de Frescaty en est un bon exemple). La fermeture de l'Hôpital Bon Secours en plein cœur de Metz et la création de celui de Mercy en 2012 au sud du Technopôle, puis l'inauguration de l'hôpital privé Schuman en 2014 sur la façade est en constituent d'autres faits marquants. La mise en service du Mettis dès 2012, qui relie Woippy au nouveau centre hospitalier régional, a permis de renforcer la colonne vertébrale de la Métropole, en redonnant une place de choix au quartier de Borny. Woippy a aussi connu un développement démographique significatif porté par la production de près de 1 700 logements entre 2007 et 2017.

Le centre messin s'est profondément recomposé avec l'émergence d'une centralité autour de la gare. Le quartier Amphithéâtre est toujours en cours de développement (centre Pompidou Metz en 2010 puis Muse en 2017), avec la création d'une offre de bureaux (dont la cité administrative en projet). Ce nouveau quartier mixte accueillera, à son terme, près de 4 500 habitants.

Si le territoire évolue en permanence, plusieurs projets marqueront de leur empreinte le développement métropolitain. La partie est du territoire porte aujourd'hui une grande part de l'attractivité métropolitaine : hôpitaux, Technopôle, Sébastopol, Actipôle, etc. Cet espace bénéficie d'équipements de rang métropolitain et d'un tissu d'activités et résidentiel varié. Il tire également parti de la proximité avec la voie rapide est RN431/A4 qui le connecte rapidement à l'A31.

## D'autres mutations à venir

- Principales opérations d'habitat 2017-2022

Plusieurs évolutions majeures sont à anticiper : **La clinique Claude Bernard quittera son site de Plantières pour un nouvel équipement à Maizières-lès-Metz**. Ce projet privé libèrera du foncier face au campus Bridoux.

Si le pôle Santé-Innovation de Mercy poursuit son développement, une extension du Technopole est programmée dans la décennie à venir afin de renforcer la présence d'activités tertiaires supérieures, en lien avec les Universités.

Ces projets affirmeront le glissement vers l'est, opéré depuis plus de 30 ans et la consolidation d'une centralité métropolitaine majeure. Ces évolutions renforcent l'attractivité résidentielle des communes (et intercommunalités) voisines.

Dans la partie nord, le dynamisme résidentiel de Woippy n'est plus à démontrer. La commune accueille près de 7 000 emplois grâce à un tissu de PMI/PME bien ancré et des équipements commerciaux.

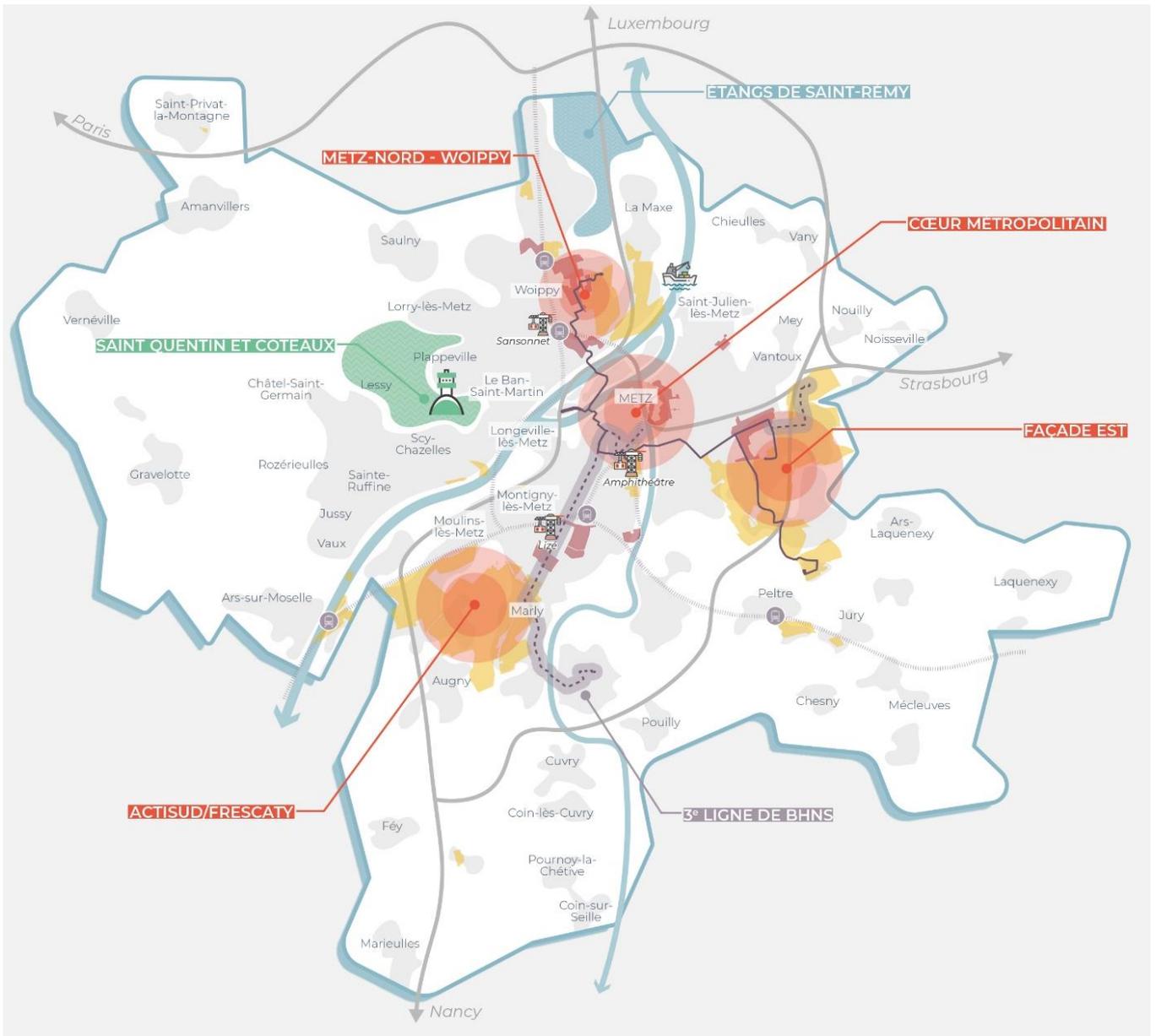
Metz- Nord semble aussi opérer sa mue depuis l'arrivée du Mettis, et s'appuiera sur sa gare et l'ouverture récente d'un équipement culturel, l'Agora. Le quartier limitrophe de Devant-les-ponts se réinvestit notamment avec l'écoquartier du Sansonnet et le réinvestissement en cours des casernes Desvallières. Il offre des perspectives d'avenir, notamment pour créer un véritable cœur de quartier. Il renferme un potentiel de renouvellement urbain non négligeable. Cet espace situé au nord de la métropole s'articule avec l'attractivité des communes de Rives de Moselle et la présence de gares qui attirent un nombre croissant d'actifs frontaliers.

Enfin, la partie sud du territoire jouera un rôle majeur dans le fonctionnement de la métropole. Actuellement porté par la présence d'un pôle commercial à rayonnement régional (Actisud), l'arrivée récente du centre commercial Waves a réaffirmé la vocation de ce site, dont une partie est vieillissante et demande à être requalifiée.

Ce sont plus de 212 000 m<sup>2</sup> de surfaces commerciales qui sont implantées sur les communes d'Augny, Marly, Moulins-lès-Metz et Jouy-aux-Arches (CC Mad & Moselle).

À proximité immédiate, **l'impact du réinvestissement du Plateau de Frescaty sur près de 400 hectares de friches militaires**, qui s'amorce, va créer une nouvelle centralité urbaine, consacrée aux activités économiques et aux équipements. Près de 3 500 emplois seraient attendus à horizon 2035. Aujourd'hui relié au reste du territoire métropolitain uniquement grâce aux axes autoroutiers, il devrait bénéficier d'un projet de ligne de transport en commun en site propre (Mettis C) afin d'assurer une meilleure desserte aux futurs actifs.

## Principaux sites de projets de la Métropole



**CA Mulhouse Alsace Agglomération**

## Présentation du territoire

### Une croissance démographique faible qui profite aux communes périphériques

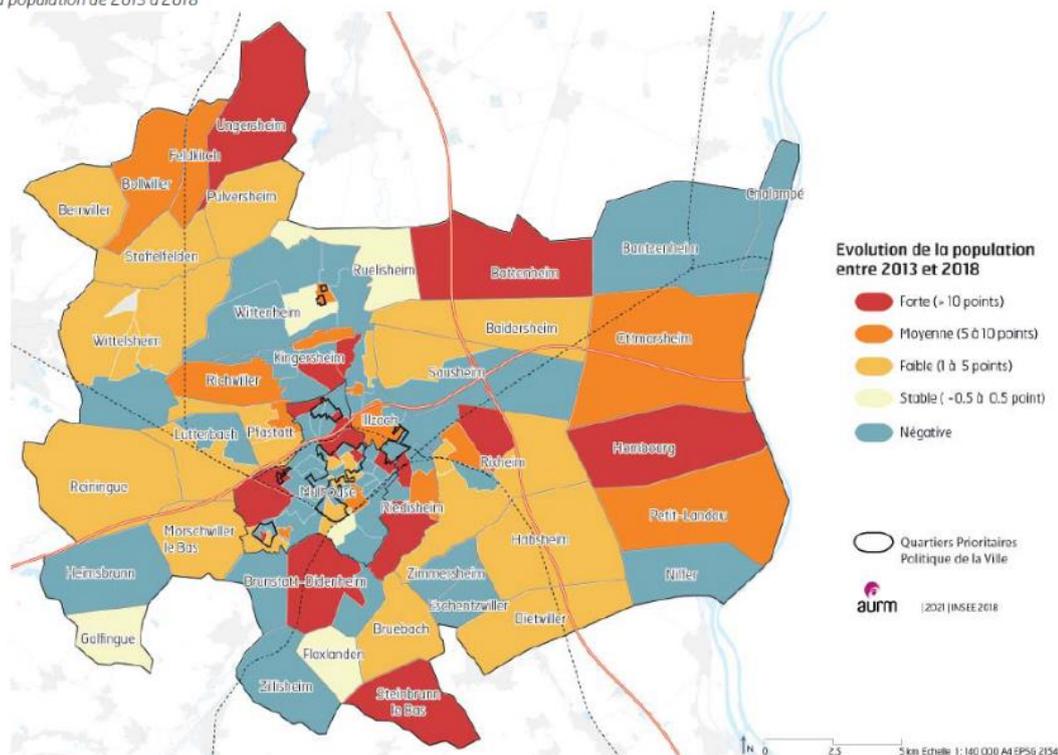
L'agglomération mulhousienne (m2A), regroupant 39 communes, compte 274 133 habitants en 2019, dont 108 312 dans la ville centre (soit 39,5%). Sa population a connu une légère croissance entre 2013 et 2019 en raison d'un solde naturel encore élevé. Mais m2A enregistre l'une des plus faibles croissances démographiques parmi les grandes agglomérations du Grand Est.

Au sein du territoire, les plus fortes hausses de population s'observent parmi les petites communes de l'agglomération. Mais la ville-centre, Mulhouse, perd des habitants à l'exception de certains quartiers.

L'agglomération mulhousienne apparaît comme la plus jeune du Grand Est. En comparaison aux autres métropoles et communautés d'agglomérations, la part des moins de 15 ans qui y vivent y est la plus élevée. Son indice de jeunesse est d'ailleurs légèrement en faveur de la population jeune, même si le territoire accueille moins d'étudiants que les autres.

#### Mulhouse perd des habitants au profit de son agglomération

Évolution de la population de 2013 à 2018



### Un territoire modeste

A l'échelle de l'agglomération, les écarts de niveaux de vie s'expliquent par l'histoire économique des territoires. Au Nord de l'agglomération sont de vieilles terres industrielles, ouvrières, qui accueillent encore aujourd'hui, une population ayant un niveau de vie plus modeste. Au sud, ce sont des communes qui accueillent une population plus aisée, notamment des salariés frontaliers travaillant dans l'agglomération bâloise. Au centre, et en particulier à Mulhouse, la population la moins favorisée. Comparativement aux autres agglomérations du Grand Est, le revenu médian est plus faible dans m2A. Il atteint 16 100 € à Mulhouse et 21 180 € pour l'agglomération mulhousienne en 2019.

## Marché de l'habitat et des bureaux

Avec 136 160 logements en 2019 (58 200 à Mulhouse), m2A concentre 5% des logements de la Région Grand Est. Elle fait partie des agglomérations dont la situation est contrastée du point de vue de l'attractivité résidentielle, mais plutôt favorable, même si les contextes sont très différents au sein même de l'agglomération. M2A enregistre un taux de croissance du parc de logements légèrement inférieur à la moyenne régionale. Mulhouse voit également son parc de logements augmenter mais en raison de la croissance du parc de logements vacants

### Forte problématique de vacance à Mulhouse

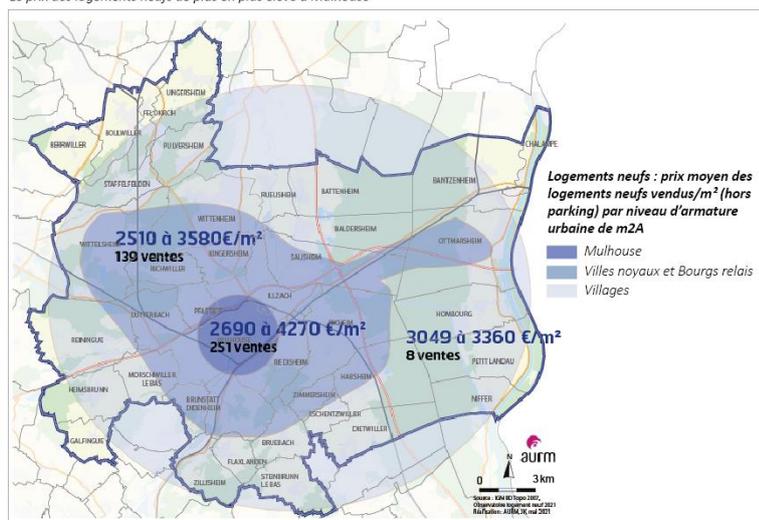
L'agglomération mulhousienne enregistre le taux de vacance le plus élevé des principales agglomérations du Grand Est avec 11% (+1 point depuis 2013). Il s'explique par la forte vacance que l'on observe à l'échelle de la ville centre (16%) qui fait augmenter le taux à l'échelle intercommunale (compte tenu du poids de Mulhouse).

### L'entrée en vigueur de la RE 2020 dope les dépôts de permis de construire en 2021...

L'année 2021 s'inscrit comme exceptionnelle dans le cycle immobilier local. Au niveau national, une tendance similaire s'observe. Dans la ville centre notamment, elle marque un point haut en termes de dynamisme de la construction neuve jamais atteint sur les 7 précédentes années avec 378 logements commencés. **Entre 2011 et 2020, le nombre moyen de logements neufs construits correspondait à 208 pour Mulhouse et 855 pour l'ensemble de l'agglomération.**

### ... qui s'accompagne d'un boom des ventes de logements neufs à Mulhouse

Le prix des logements neufs de plus en plus élevé à Mulhouse



Des niveaux de prix des logements neufs assez homogènes dans l'agglomération et qui restent plutôt modestes en comparaison des moyennes nationales, soit 4 166 € / m<sup>2</sup> en 2021

Avec 260 logements vendus en 2021, le niveau des ventes dans la ville centre est à son plus haut niveau depuis 2015. Le nombre de ventes nettes a presque quadruplé à Mulhouse entre 2020 et 2021. Hors Mulhouse, le nombre de ventes de logements neufs diminue de manière continue depuis 2018.

L'investissement Pinel est possible dans m2A, uniquement à Mulhouse seule commune classée B1. Depuis le 1er janvier 2018, les zones B2 et C sont exclues du dispositif Pinel. Cette mesure impacte durement la couronne mulhousienne qui voit le niveau annuel des ventes diminuer d'année en année depuis cette évolution législative.

Différents facteurs expliquent ce revirement de situation :

- **Un effet de rattrapage.** Des constructions non réalisées durant la crise covid et des mises en vente retardées.
- **Des niveaux de prix en hausse mais toujours abordables** : des 4 principales grandes villes en Alsace, Mulhouse est celle où le prix au m<sup>2</sup> à l'achat d'un logement neuf est le plus attractif. Les prix moyens des logements neufs atteignent 3400 €/m<sup>2</sup> à Mulhouse en 2021 et 3150 €/m<sup>2</sup> dans les autres communes de l'agglomération.
- **L'attrait renforcé des opérateurs** : la vente à occupants compte autant que les ventes à investisseurs.

## L'agglomération mulhousienne bien dotée en logements sociaux

La m2A compte 23 756 logements locatifs sociaux dont près de la moitié en Quartier Politique de la Ville (QPV). Le territoire recense 6 QPV dont 5 à Mulhouse et 1 à cheval sur Mulhouse et Illzach. Trois quartiers sont retenus au titre du NPNRU : Drouot, Péricentre et Coteaux. Le NPNRU prévoit la démolition de près de 700 logements, la rénovation de 900 logements et le recyclage d'une copropriété de taille importante.

L'agglomération mulhousienne est celle qui affiche le plus fort taux de logements locatifs sociaux parmi les principales agglomérations du Grand Est. 14 communes sont **soumises à la loi SRU**. Dans 4 d'entre elles, l'objectif de la loi SRU est atteint (20% des résidences principales au moins, sont des logements locatifs sociaux). Mulhouse concentre plus de 60% des logements sociaux de l'agglomération m2A soit 14 432 logements sociaux. Cette concentration explique le taux élevé de pauvreté dans la ville-centre.

Depuis quelques années, l'offre locative sociale s'est diffusée dans la quasi-totalité des communes de l'agglomération, participant ainsi à la diversification des formes et statuts d'habitat. Le taux de pression de la demande locative (rapport entre les demandes et les attributions de logements sociaux) est faible à Mulhouse (2,77) comme dans le reste de l'agglomération (2,61) comparativement à la moyenne française qui atteint 4,04 (il est considéré qu'il y a tension à partir de 3 demandes pour 1 attribution).

## Mulhouse renforce son offre tertiaire de centralité

D'après l'étude de BNP Paris Bas Real Estate de 2020, Mulhouse tire pleinement parti de sa localisation transfrontalière pour attirer les talents, les entreprises et les investisseurs. Malgré la crise sanitaire, son centre-ville reste dynamique. En ce qui concerne l'immobilier de bureau, le parc tertiaire mulhousien continue de se développer grâce à de nouvelles zones d'activité en cours d'aménagement à proximité immédiate du cœur historique :

- **La Fonderie** : L'ancienne friche industrielle de la SACM (Société Alsacienne de Constructions Mécaniques) accueille aujourd'hui une cinquantaine d'entreprises, d'autres opérations tertiaires sont également en cours à l'instar d'un futur programme de bureaux qui propose plus de 2200 m<sup>2</sup> de surfaces tertiaires.



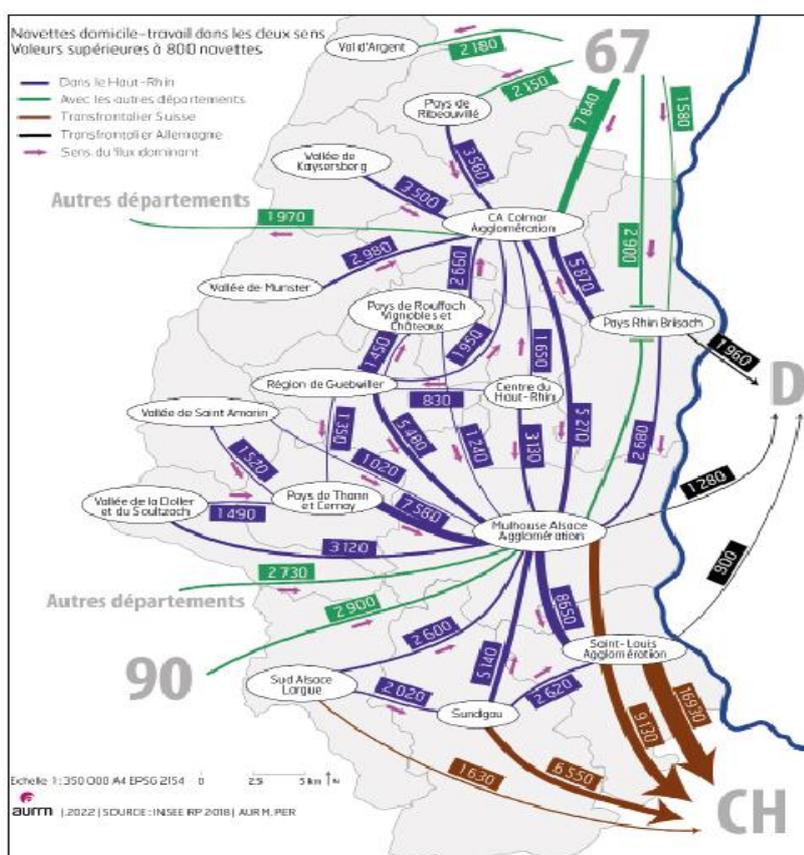
- **Quartier d'affaires de la gare à Mulhouse** : L'opération atteindra d'ici 2025 plus de 57 000 m<sup>2</sup> de surfaces.
- Enfin, un peu plus loin, **la rue de Bâle** est également réaménagée (à l'angle rue du Norfeld) avec un projet mixte très attendu baptisé « La Fabrique ». L'opération investit la halle industrielle précédemment occupée par l'enseigne Auchan Chronodrive (1 500 m<sup>2</sup> au sol) et prévoit des logements mais aussi des cellules commerciales, loisirs et des bureaux.

## Emplois et migrations domicile/travail

### 6 personnes en âge de travailler sur 10, travaillent dans l'agglomération

La population active totale a diminué de 5% à Mulhouse et 2 % dans l'agglomération entre 2013 et 2019. On compte 101 366 actifs occupés dans m2A dont le tiers réside à Mulhouse. Le taux d'emploi est fort dans les communes du sud-est de l'agglomération, celles qui bénéficient d'une bonne accessibilité routière à l'agglomération bâloise et donc dans lesquelles vivent de nombreux travailleurs frontaliers. Quelques communes du nord de l'agglomération affichent, elles aussi, un taux d'emploi élevé. Elles bénéficient sans doute d'une attractivité résidentielle pour les ménages bi-actifs, à mi-chemin entre Mulhouse, Colmar, Bâle voire Belfort.

### Des navettes domicile travail de portée régionale et transfrontalière



139 000 navettes domicile-travail s'effectuent dans m2A dont 22% en sortie, 26% en entrée et 52% en cabotage.

Les navettes domicile-travail de l'aire urbaine de Mulhouse présentent des liens très forts avec les autres aires urbaines du Haut-Rhin, Belfort, la Suisse et dans une moindre mesure avec l'Allemagne.

Trois axes de déplacement métropolitain ressortent :

- Nord-Sud: Colmar – Mulhouse -Saint-Louis- Bâle
- Ouest: Guebwiller-Mulhouse et Thann-Cernay-Mulhouse ;
- Sud: Mulhouse-Belfort-Montbéliard.
- La part du rail se situe entre 10 et 20 % pour les navettes domicile-travail Mulhouse-Colmar ou Mulhouse-Bâle. Cela s'expliquerait par la présence du TER 200. Il facilite les déplacements métropolitains entre Strasbourg, Sélestat, Colmar, Mulhouse, Saint-Louis et Bâle.

Les agglomérations de Colmar, de Mulhouse, de Saint-Louis / Bâle sont les principaux pôles générateurs de trafic. Les communautés de communes de Guebwiller, de Thann-Cernay, de Rouffach etc. sont des pôles de déplacements locaux. Les déplacements domicile-travail sont fortement polarisés par la Suisse.

## Zoom sur les migrations domicile travail des agents de l'Etat

Sur un effectif de 5 500 agents de la FPE qui travaillent à Mulhouse seul 26% y habitent. Un chiffre assez faible en comparaison à ceux des autres préfectures ou sous préfectures du Grand Est. Les agents de la fonction publique sont tendanciellement plus nombreux à se loger dans une commune voisine à la périphérie de la ville centre (32%), voire même au-delà de l'agglomération mulhousienne (30%) attirés par la qualité du cadre de vie tout en étant accessible rapidement (tram train, autoroute...).

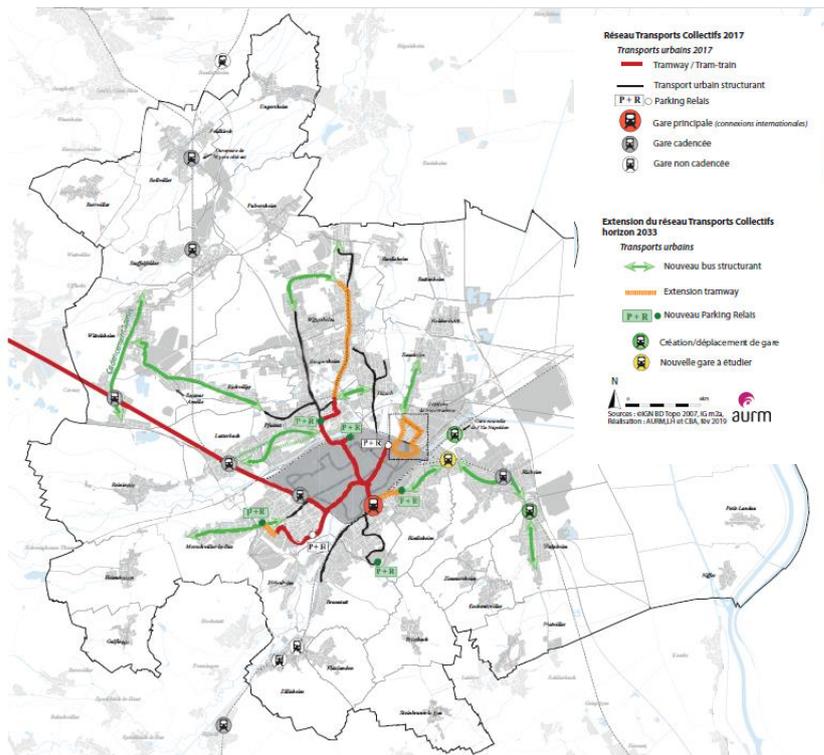
*Lieu de résidence des agents de la fonction publique d'état travaillant à Mulhouse (Agents de la FPE hors militaires)*

	Nombre d'agents publics travaillant dans commune préfecture, sous préfecture	Réside dans la commune de travail	Réside dans une autre commune de l'EPCI	Réside dans l'EPCI	Réside dans un autre EPCI du département	Réside dans un autre département français	Réside à l'étranger	Ensemble
		Répartition en %						
Mulhouse	5 500	26,3	32	<b>58,3</b>	30	11	0,6	100
Grande Est		33,0	25,1	<b>58,1</b>	29,5	11,8	0,6	100

Source : INSEE – Système d'Information sur les Agents des Services Publics - SIASP 2019

## Politiques et projets de mobilité

### Un réseau d'infrastructures de transports très étoffé



Le territoire a un maillage en infrastructures qui lui confère une bonne accessibilité.

Il est composé de grandes infrastructures comme l'étoile ferroviaire de Mulhouse avec sa gare TGV, le port de Mulhouse-Rhin (3ème port fluvial français), le carrefour autoroutier doublé par des routes départementales.

Grâce au train, Mulhouse est à 2h40 de Paris, 1h20 de Zürich, 2h50 de Lyon ou encore à un peu plus de 3h de Francfort.

Les lignes d'autocar du département sont peu performantes. L'Euroairport, qui n'est pas sur le territoire, est desservi par l'autoroute et permet à m2A un ancrage européen.

L'agglomération a quelques transports en commun structurants comme le tram-train de Mulhouse à Thann, les 3 lignes de tram à Mulhouse et des lignes de bus plus cadencées, surtout en première couronne. Les voies douces permettent le déplacement via les 300 km de pistes cyclables sur m2A, qui se développent de plus en plus chaque année. Pour lutter contre la pollution liée aux déplacements,

une Zone à Faibles Emissions mobilité (ZFE-m) est prévue à m2A. Le mode de déplacement privilégié reste les véhicules motorisés individuels avec 63% de part modale en 2020 (étude mobilités 2030). Le trafic routier continue d'augmenter sur le territoire (+18% depuis 2000). Mulhouse veut développer la ville du quart d'heure, et beaucoup de communes sont intéressées par plus de proximité.

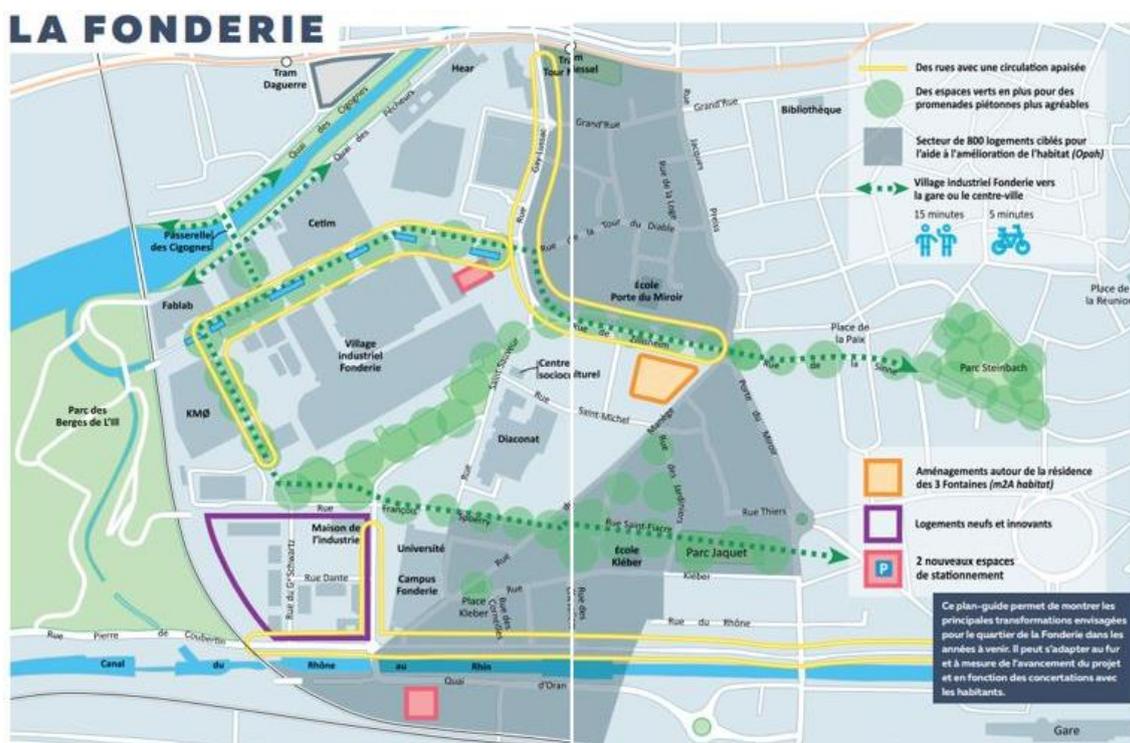
## Politiques urbaines et projets en cours ou à venir

### Les grands projets structurants :

#### La Fonderie : un quartier en renouveau

L'ambitieux programme de renouvellement urbain, conjugué à la présence de l'université, la montée en puissance du développement économique avec le village industriel de la Fonderie ou KMO et la présence de Mulhouse Diagonales donnent d'indéniables atouts pour changer l'image du quartier.

A forts enjeux en termes d'attractivité économique et résidentielle, ce quartier constitue une des entrées de ville en étant proche de la gare et du centre-ville. Aujourd'hui, il accueille un programme de 36 lofts dans un ex-bâtiment industriel et un de construction neuve de 90 lofts sur 3 bâtiments. Par ailleurs, un dispositif incitatif d'opération programmée d'amélioration de l'habitat (OPAH) y vise la rénovation de près de 500 logements du quartier. Une opération de restauration immobilière touche 20 immeubles très dégradés. Au sein du quartier, un secteur est soumis à l'autorisation de louer.



**Quartier d'affaires de la gare à Mulhouse** : pour l'agglomération, l'opération de 23 ha représente un enjeu majeur puisqu'il s'agit de développer un pôle tertiaire supérieur de premier ordre au sein d'un environnement ultra qualitatif. La situation de la ZAC-Gare bénéficie d'une ouverture sur la ville, à l'interconnexion de toutes les mobilités urbaines, mais aussi sur les grandes métropoles européennes par le TGV. Autre point fort pour le quartier :



des immeubles tertiaires haut-de-gamme aux dernières normes environnementales et bénéficiant d'une gamme complète de services à moins de 10 minutes à pied. La proximité immédiate avec le centre historique de Mulhouse permet aux utilisateurs de profiter de ses aménités. L'opération atteindra d'ici 2025 plus de 57 000 m<sup>2</sup> de surfaces avec un espace de séminaires, une offre hôtelière, des cellules commerciales et 50 000 m<sup>2</sup> de bureaux. Le parvis de la gare redonne sa place au canal du Rhône au Rhin. A date, ce pôle de croissance à fort potentiel accueille déjà la MACIF, le FONGECIF Grand Est, la Banque Populaire.

## Projet d'agriculture urbaine dans les quartiers prioritaires à Mulhouse

Mulhouse bénéficie du soutien de l'Agence nationale pour la rénovation urbaine pour un projet de renaturation dans ses quartiers prioritaires. Ce projet de renouvellement urbain s'appuie sur d'autres leviers que l'habitat. Mulhouse a présenté un projet de microcircuit d'agriculture urbaine et de renaturation participative des quartiers d'habitats anciens dégradés. Il bénéficiera d'une enveloppe de l'ANRU de 550 000€ pour trois quartiers prioritaires de la ville. Le projet s'inscrit dans le Nouveau programme national de renouvellement urbain (NPNRU), un budget de 381 millions sur dix ans pour l'agglomération mulhousienne.

Un des objectifs du Plan Alimentaire Territorial est l'accès pour tous à une alimentation saine et de qualité. Peu importe la forme et la surface utilisée, l'agriculture de proximité s'immisce dans le tissu urbain autant dans les « délaissés », les surfaces en friche, que dans les rues piétonnes.

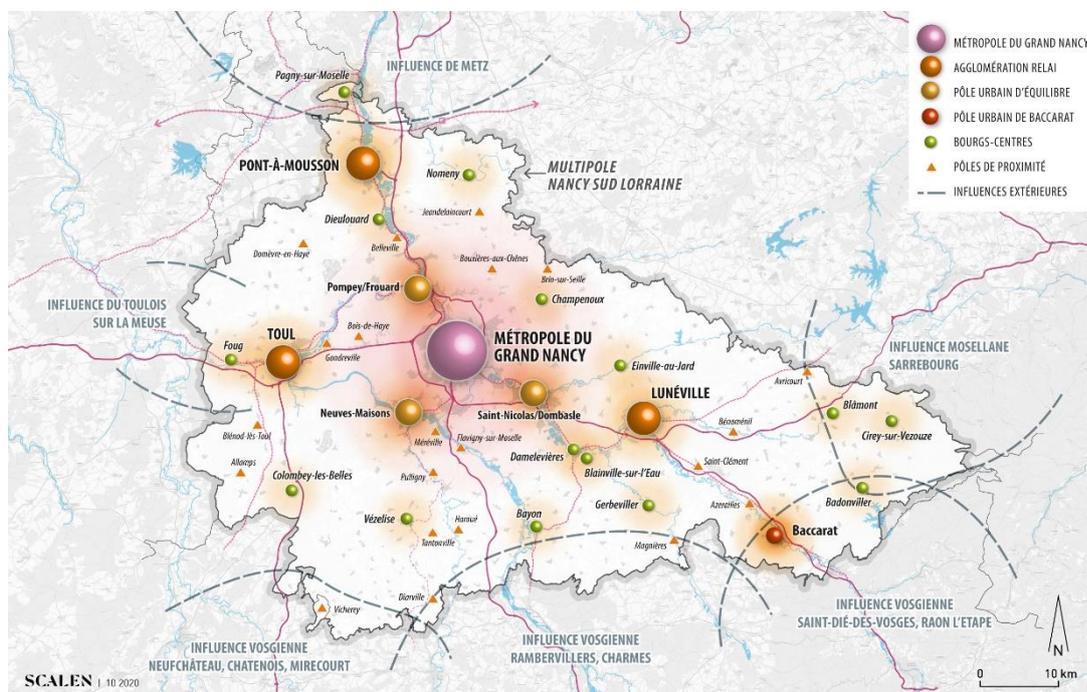
## Renouer avec l'eau et la nature en ville

La présence de la nature en ville concourt à l'attractivité du territoire. Elle répond également à une demande sociale de plus en plus soutenue. Mulhouse est traversée par de nombreuses voies d'eau qui ont été recouvertes au cours du 19e siècle et sillonnent la ville telles des diagonales. Mulhouse Diagonales est un projet urbain ambitieux démarré en 2018 : il vise à redonner leur place à la nature et à l'eau, réaménager 10 km de berges et permettre l'accès aux rives, pour davantage de bien-être.

**Métropole du Grand Nancy**

## Présentation du territoire

### ➤ Armature urbaine du sud Meurthe-et-Moselle



## Un bassin de 560 000 habitants polarisé par la Métropole du Grand Nancy

Le bassin de vie de la Métropole du Grand Nancy couvre le territoire du Sud Meurthe-et-Moselle (Sud 54) qui regroupe 13 intercommunalités et 434 communes. Ce territoire accueille en 2019 un peu plus de 560 000 habitants dont 257 915 sur le Grand Nancy, soit 46 % de la population.

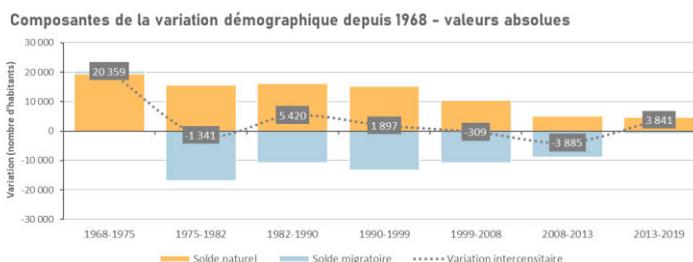
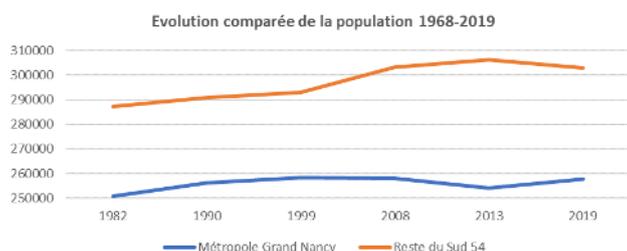
Le Grand Nancy est l'unique agglomération assurant une offre métropolitaine avec des fonctions de commandement des administrations nationales et régionales, des équipements structurants de rayonnement métropolitain.

Le Sud 54 est caractérisé par 6 niveaux de polarités et une organisation urbaine en double trépied autour de la Métropole. Le Grand Nancy est en tête de réseau de cette armature territoriale. Pont à Mousson, Lunéville et Toul constituent des agglomérations relais. Les bassins de Pompey/Frouard, Saint-Nicolas/Dombasle et Neuves-Maisons sont des pôles urbains d'équilibre. On compte 15 bourgs-centres et 25 pôles de proximité.

## Une reprise démographique récente

Après avoir progressé dans les années 1980, la population de la Métropole du Grand Nancy (MGN) reste globalement stable depuis 1990, variant entre 256 000 et 258 000 habitants. Avec 257 915 habitants en 2019 et grâce à un solde migratoire redevenu positif et un solde naturel qui se maintient, la population de la Métropole a enregistré une hausse de 3 841 personnes entre 2013 et 2019. Inversement et pour la première fois, la population des territoires du Sud 54 hors Métropole recule (baisse de 3 326 personnes entre 2013 et 2019).

## Une forte concentration de jeunes



En raison du poids important des étudiants à Nancy, la pyramide des âges de la Métropole est caractéristique d'une agglomération universitaire où la population des 15 à 29 ans est surreprésentée (27%). La Métropole accueille 52 240 étudiants en 2018-2019, dont environ 36 000 qui y résident. Elle constitue l'un des pôles d'enseignement supérieur majeurs de la région Grand Est derrière Strasbourg. Près d'1 habitant sur 5 de la Métropole est étudiant, ce qui en fait la 2<sup>e</sup> aire française en termes de densité d'étudiants. Cette caractéristique explique un indice de jeunesse parmi les plus élevés (1,28) de la région (1,16).

## Marché de l'habitat et des bureaux

### Un parc d'habitat prédominé par une offre locative et collective

Avec environ 148 000 unités en 2019, le parc de logements de la métropole du Grand Nancy représente 50 % du parc du Sud 54. La métropole du Grand Nancy se caractérise par la prédominance du parc locatif, qu'il soit public ou privé. 60 % des grand nancéiens sont locataires contre 39 % à l'échelle régionale. Elle présente également la particularité de concentrer 80 % de l'offre locative privée de son bassin de vie. Ce parc particulièrement développé à Nancy permet la forte mobilité résidentielle engendrée par la présence plus marquée d'étudiants et de jeunes actifs. Sur la Métropole, l'habitat collectif représente 73 % du parc immobilier alors que dans le reste du Sud 54 c'est l'habitat individuel qui est majoritaire, soit 80 %.

### Des besoins importants en foncier pour produire des logements HLM

La métropole du Grand Nancy se caractérise par la concentration des emplois mais également des poches de pauvreté en particulier dans les grands quartiers HLM. Le territoire accueille en effet 55 % de l'offre HLM du département de la Meurthe-et-Moselle. Le taux de pauvreté est donc assez élevé : 18,8 % contre 14,7 % à l'échelle de la région.

En 2021, la Métropole concentre plus des deux tiers du parc HLM du Sud 54 (69 % soit 29 764 logements). Toutes les communes de la Métropole répondent à l'obligation de la SRU. Sur la Métropole, 43 % de ce parc est situé dans huit quartiers politiques de la ville (QPV). 7 de ces 8 quartiers avaient bénéficié du Programme National de Rénovation Urbaine 2000-2014. Trois sites ont été retenus dans le cadre du Nouveau Programme de Renouvellement Urbain (N.P.N.R.U) 2015-2024.

Fin 2020, 7 250 demandes en instances de logements HLM sont dénombrées. Toutefois, avec une moyenne de 2,2 demandes pour une attribution, la réponse aux demandes exprimées reste globalement fluide, sauf pour les T1 et T2 qui présentent des ratios supérieurs à 3 (il est considéré qu'il y a une tension à partir de 3 demandes pour 1 attribution). La demande HLM est exprimée par des ménages de plus en plus pauvres (77 %). Cela oblige les bailleurs à rechercher du foncier permettant de réaliser des programmes de logements proposant de très faibles niveaux de loyers ; c'est-à-dire, un modèle économique difficile à mettre en œuvre.

Parmi les différentes actions programmées par le NPNRU 2015-2025, on peut citer la démolition de 1 631 logements et la reconstruction de 1 174 unités. A ce volume de production, s'ajoute une production annuelle de 300 logements pour répondre aux besoins liés à la croissance des ménages. **La mise en œuvre de ces politiques génère des besoins importants en foncier pour lesquels les bailleurs ne trouvent pas de réponses.**

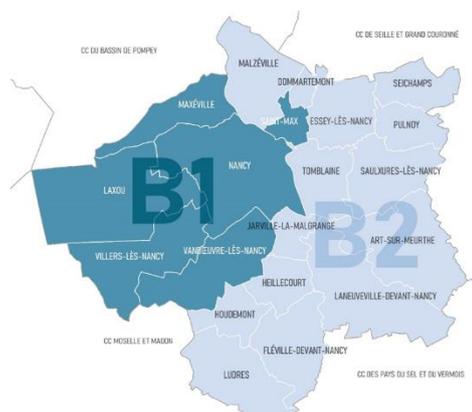
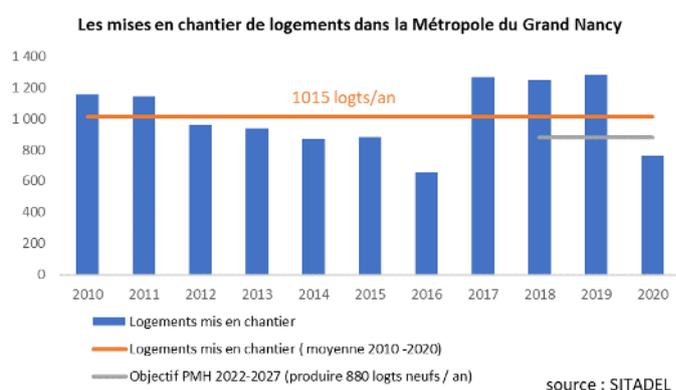
## Une offre de logements étudiants quantitativement suffisante

Le parc de logements étudiants a connu une forte croissance au cours des dernières années. Une majorité d'étudiants réside dans le parc ordinaire seul ou en colocation (73%). Il s'agit souvent d'appartements privés appartenant à des petits propriétaires. 27 % habitent dans un parc « dédié » (résidences universitaires, résidences privées, foyers...). Le parc dédié compte 9 665 logements dont la moitié est gérée par la CROUS. Sur la Métropole, on compte 1 logement dédié pour 5,4 étudiants contre 8,1 étudiants en France. Le ratio du territoire est donc supérieur de 50 % à la moyenne nationale. Le diagnostic du Programme Local de l'Habitat (PLH) réalisé en 2021 montre qu'une augmentation de logements étudiants cumulée aux phénomènes de cohabitation risquerait d'accroître la vacance dans le parc ordinaire. En revanche, le CROUS exprime des besoins à la fois qualitatifs et quantitatifs pour adapter son offre à l'évolution de la géographie universitaire : réhabilitation des cités universitaires traditionnelles, renforcement de l'offre dans le pôle universitaire des Aiguillettes à Vandœuvre-lès-Nancy...

## Un marché de logements neufs porté par des produits investisseurs et qui génère une concurrence pour l'accès au foncier

Le Grand Nancy est couvert par son Programme Métropolitain de l'Habitant valant PLH pour la période 2022-2027, durée qui permet de faire la jonction entre le précédent PLH et l'approbation du PLUi-HD en cours d'élaboration. Ce PLH prévoit la production de 1 030 logements par an. En matière de construction de logements neufs, sur une longue période le volume moyen annuel de mise en chantier est resté globalement stable autour de 1 000 logements ; rythme permettant de répondre aux objectifs de production du PLH (soit 300 HLM et 700 logements de statuts privés).

Le Pinel qui constitue l'essentiel de l'activité de la promotion immobilière a pour conséquence de provoquer des distorsions artificielles de marché (70% d'investisseurs). À l'échelle de la métropole, l'attractivité des six communes en zone B1<sup>2</sup> s'est accrue en provoquant une concurrence entre promoteurs pour l'accès au foncier notamment à Nancy. Cette concurrence se traduit par une hausse de la charge foncière et indirectement des difficultés pour les bailleurs sociaux pour l'achat de foncier rendu rare.

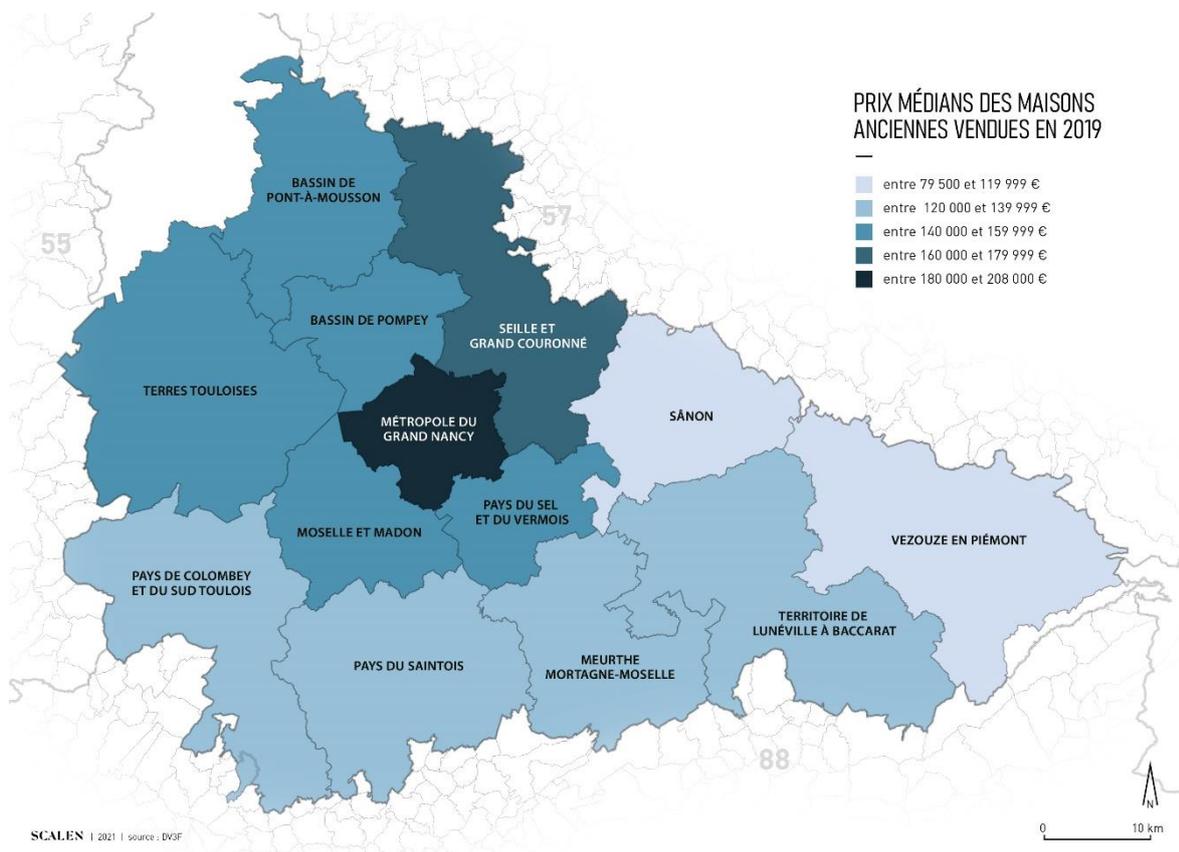


## Des prix de logements devenus inaccessibles aux ménages à revenus moyens ou modestes qui favorisent la périurbanisation

Le territoire est également confronté à une hausse régulière du prix de l'immobilier en neuf (hausse de 17 % entre 2017 et 2021 ; 3 600 €/m<sup>2</sup> en 2019 pour le collectif, valeur qui atteint ponctuellement

<sup>2</sup> Le zonage A/B/C est un critère utilisé pour les politiques nationales (PINEL, PTZ...). Les villes éligibles au PINEL sont celles en A bis, A et B1. Sur la Métropole 6 communes sur 20 sont en B1 : Laxou, Maxéville, Nancy, St-Max, Vandœuvre-lès-Nancy et Villers-lès-Nancy.

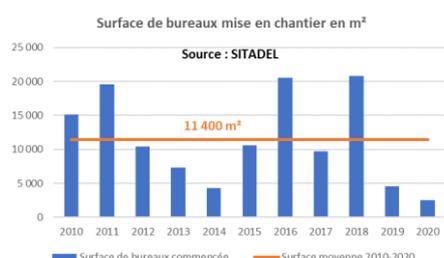
4 500 €/m<sup>2</sup>) comme en ancien (prix médian pour une maison ancienne de 264 000 € à Nancy et 217 000 € dans la métropole hors Nancy en 2019 contre 150 000 € hors métropole). Ce niveau élevé des coûts de l'immobilier alimente la périurbanisation avec le départ des accédants à la propriété vers des communes de plus en plus éloignées de la métropole. Le marché des maisons anciennes des communes du Sud54 est alimenté majoritairement par des ménages originaires de la métropole. Le maintien des familles sur la MGN constitue un enjeu pour la politique locale de l'habitat. Pour limiter le départ des familles de son territoire, la Métropole active des leviers pour produire des logements abordables financièrement à ces ménages (subventions, minoration de charges foncières...).



## Un marché de l'immobilier de bureaux qui manquera d'offres à court terme

Sur la décennie 2010-2020, une moyenne annuelle de 11 400 m<sup>2</sup> de bureaux est mise en chantier sur la Métropole. Cette nouvelle offre se localise principalement dans les ZAC de Nancy et en périphérie (Laxou).

Mais le volume de bureaux commercialisés se répartit à hauteur de 76 % pour le seconde main et 24 % pour le neuf.



L'offre de bureaux neufs ne semble pas satisfaire la demande car toute production neuve est rapidement placée. Les immeubles devenus obsolètes et ne répondant plus aux attentes des utilisateurs sont reconvertis en logements ou parfois démolis et reconstruits. Aussi, en anticipant le décret thermique tertiaire plusieurs grands comptes ont récemment déménagé dans de nouveaux programmes ou ont des immeubles en chantier.

En ce qui concerne l'offre future, la chute des mises en chantier en 2019 et 2020 se traduira à court terme par une importante chute des livraisons : aucune livraison en 2022, pour 2023 et 2024 les livraisons prévues seraient à peine suffisantes pour répondre à la demande. Les projets connus aujourd'hui qui pourraient alimenter le marché à partir de 2025 correspondent à une année de commercialisation. La tendance est la même pour l'offre de seconde main qui connaît également une forte contraction.

## Emplois et migrations domicile / travail

### Une forte polarisation de l'emploi par l'agglomération nancéenne

Lieu de résidence des actifs travaillant dans la MGN (flux de plus de 500 personnes)<sup>3</sup> (Source : Insee 2019)

	EPCI de résidence des actifs	Part dans emplois totaux de la MGN	Nbre actifs occupés dans l'EPCI	Part des actifs de l'EPCI travaillant dans la MGN
Métropole du Grand Nancy	77 932	58%	96 891	80%
CC du Bassin de Pompey	7 537	5,6%	16 079	47%
CC Moselle et Madon	6 783	5,0%	11 909	57%
CC des Pays du Sel et du Vermois	5 992	4,4%	11 617	52%
CC Terres Toulousaises	5 717	4,2%	18 174	31%
CC de Seille et Grand Couronné	3 846	2,9%	8 473	45%
CC du Territoire de Lunéville à Baccarat	3 257	2,4%	15 304	21%
CC du Bassin de Pont-à-Mousson	2 992	2,2%	16 446	18%
CC Meurthe Mortagne Moselle	2 981	2,2%	7 038	42%
CC du Pays du Saintois	2 899	2,2%	6 377	45%
CA d'Épinal	1 814	1,3%	43 066	4%
Metz Métropole	1 722	1,3%	89 713	2%
CC du Pays de Colombey et du Sud Toulousais	1 466	1,1%	5 049	29%
CC du Saulnois	923	0,7%	11 541	8%
CC de Commercy - Void - Vaucouleurs	773	0,6%	2 517	31%
CC du Pays du Sanon	724	0,5%	2 517	29%
CA de Saint-Dié-des-Vosges	508	0,4%	26 997	2%
Sous-total	127 867	94,9%		
Autres territoires	6 887	5,1%		
Total	134 754	100,0%		
dont Sud 54	45 117	33%		

Avec 135 000 emplois proposés en 2019 pour 97 000 actifs occupés, soit 138 emplois pour 100 actifs résidents ayant un emploi. La Métropole est le principal pôle d'emploi pour le reste du département.

45 000 personnes habitant le reste du Sud 54 viennent y travailler quotidiennement. Les territoires proches sont les plus dépendants de l'emploi du Grand Nancy. Ainsi 57% des actifs occupés de Moselle et Madon, et 52 % de ceux du Pays du Sel et Vermois s'y rendent pour travailler. Les taux sont au-delà de 40 % pour le Bassin de Pompey, le Pays du Saintois, Seille et Grand Couronné, ou encore CC Meurthe Mortagne Moselle. Hormis Metz Métropole, les effectifs de salariés résidents dans les départements

limitrophes et travaillant dans le Grand Nancy sont faibles (CC St-Dié-des-Vosges, CC Commercy-Void-Vaucouleurs).

Le poids du tertiaire est majeur dans la mesure où il représente 86 % des emplois. Il repose essentiellement sur l'importance des services marchands et transport (46 %) et du secteur des administrations publiques, de la défense, de l'enseignement, de la santé humaine et de l'action sociale (42 %). L'industrie représente près de 7 % des emplois de la métropole.

<sup>3</sup> Lecture du tableau : Parmi 16 079 actifs ayant un emploi résident dans la CC du bassin de Pompey, 7537 d'entre eux travaillent dans la MGN. C'est 47 % des actifs occupés de la CCBP qui travaillent dans la MGN. Ils occupent 5,6 % des emplois proposés dans la MGN

## Zoom sur les migrations domicile/travail des agents de l'état

Lieu de résidence des agents de la fonction publique d'état travaillant à Nancy (Agents de la FPE hors militaires)

	Nombre d'agents publics travaillant dans commune préfecture, sous préfecture	Réside dans la commune de travail	Réside dans une autre commune de l'EPCI	Réside dans l'EPCI	Réside dans un autre EPCI du département	Réside dans un autre département français	Réside à l'étranger	Ensemble
Nancy	12 620	26,7	26,8	53,5	33	13,4	0,1	100
Grande Est		33,0	25,1	58,1	29,5	11,8	0,6	100

Source : INSEE – Système d'Information sur les Agents des Services Publics - SIASP 2019

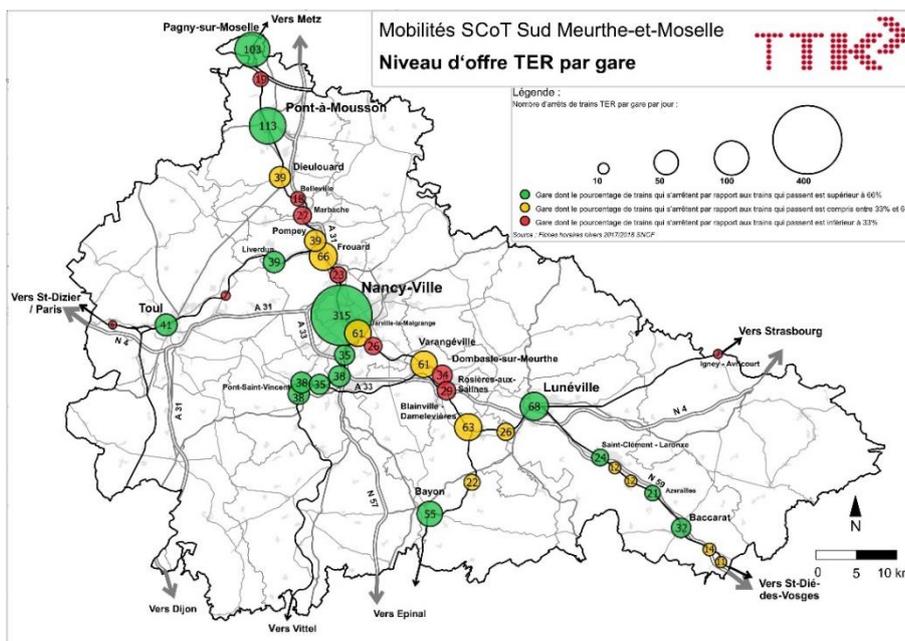
La source SIASP de l'INSEE qui a permis d'obtenir des données précises sur les agents de la fonction publique d'Etat indique que 12 600 agents travaillent à Nancy. 54 % d'entre eux habitent et travaillent dans le Grand Nancy (soit respectivement 27 % à Nancy et dans les 19 autres communes de l'EPCI).

La logique résidentielle de la FPE est assez proche de celle de l'ensemble des salariés du Grand Nancy puisqu'ils sont 58 % à résider et travailler dans l'EPCI contre 54 % pour la FPE. Sans disposer d'information précise sur le lieu de résidence des agents originaires des autres EPCI, on peut supposer que la grande majorité des agents qui habitent hors de la Métropole vivent dans les intercommunalités limitrophes (Bassin de Pompey, Moselle et Madon, Pays du Sel et du Vermois...). Les agents de la FPE résidant hors de la Meurthe-et-Moselle mais travaillant à Nancy seraient majoritairement originaires des départements limitrophes : Metz Métropole, CC Commercy et CA St Dié-des-Vosges.

## Politiques et projets de mobilité

### Un territoire bien desservi en TER

- Réseau TER du Sud 54 : Niveau d'offre par gare



Sur le Sud 54, le réseau TER est construit en étoile autour de Nancy. La structure du réseau permet de proposer des liaisons directes entre Nancy et les pôles secondaires. On peut ainsi distinguer 4 branches.

La plupart de ces lignes bénéficient d'un cadencement régulier ou partiel

L'axe sud-est qui se divise en 3 sous-branches :

- Nancy/Lunéville/Igney/Avricourt/Strasbourg

- Nancy/ Lunéville/Baccarat/Saint-Dié des Vosges

L'axe sud-ouest : Nancy/Pont-Saint-Vincent/Vittel

L'axe nord : Nancy/Pont à Mousson/Metz/Longwy

L'axe ouest : Nancy/Frouard/Toul/Saint-Dizier/Paris

- Nancy/Blainville/Damelevières/Bayon/Epinal

La gare de Nancy Ville est également située à l'intersection de 2 lignes structurantes : l'axe est-ouest entre Paris/Reims, Bar le Duc et Strasbourg d'une part et l'axe nord-sud entre Luxembourg, Metz et Epinal d'autre part. Nancy se trouve ainsi par des liaisons TER et trains directes avec Metz (40 min) et Strasbourg (1 h 30).

Le volume de l'offre TER sur le réseau régional est principalement concentré sur l'axe nord/sud avec environ 110 trains qui circulent chaque jour entre Metz, Pagny sur Moselle, Pont à Mousson, Nancy et Blainville. Pour les autres axes, l'offre journalière varie entre 30 et 70 trains. La ligne Toul/Neufchâteau présente la plus faible offre (10/jour).

Il faut également souligner qu'un temps de rabattement de dix minutes en voiture (environ 7 km) vers les gares permet d'accroître de manière importante la zone d'influence du réseau TER.

## Un réseau de transport urbain en évolution et plus performant

Le réseau Stan constitué aujourd'hui d'environ 30 lignes est hiérarchisé autour de 4 lignes structurantes, parmi lesquelles figurent la ligne de tramway n°1 et la ligne n°2 de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS – fréquence de 10 minutes). Ces quatre lignes totalisent quasiment 70 % des usages du réseau. L'ensemble du territoire est bien desservi par le réseau Stan : 97 % des logements sont situés à moins de 400 m d'un arrêt de transports collectifs et 64 % à moins de 400 m d'un arrêt d'une ligne structurante.

La ligne 1, axe principal le plus utilisé du réseau Stan (avec 45 000 voyageurs par jour soit 37 % des validations), rencontre des difficultés (saturation et difficultés techniques récurrentes).

Pour répondre aux enjeux de mobilités, la Métropole du Grand Nancy a récemment validé une stratégie en matière de mobilités (Plan Métropolitain des Mobilités - P2M). Elle vise à proposer une alternative à la fin programmée de la ligne 1 et à répondre largement aux besoins exprimés par les ménages (marche, vélo, trottinettes...). L'objectif du P2M est d'accroître les parts modales des déplacements à pied, vélo et transport en commun et de réduire l'utilisation de la voiture individuelle (de 50 % à 30-35 %).

### La mise en œuvre du P2M entrainera une évolution importante dans l'offre en solutions de mobilités :

**2023** : remplacement de la ligne 1 par des trolleybus électriques sur le tracé (ligne rouge).

**2024** : un nouveau réseau s'appuyant sur 5 lignes structurantes BHNS auxquelles s'ajouteront d'autres lignes complémentaires pour desservir tout le territoire :

- Lignes 2 et 3 existantes conservées avec des hypothèses d'extension (bleu et vert)
- Ligne 4 modifiée : nouvelle liaison entre Gare et Vélodrome, desserte du quartier des Nations à Vandœuvre-lès-Nancy qui sera ainsi relié directement au centre-ville de Nancy (ligne jaune),
- Création d'une nouvelle ligne 5 reliant le nord et le sud de l'agglomération (ligne orange dont le tracé reste à finaliser).
- Expérimentation d'un tronçon Urbanloop (nouveau mode de mobilité durable et innovant sur rails) : depuis l'entrée nord de l'agglomération jusqu'à la future cité judiciaire située sur le quartier écologique Alstom.

**2026** : Réalisation de 65 km de voies supplémentaires pour créer un réseau cyclable sans discontinuité et plus lisible.

**S'agissant de la Ligne 1, l'objectif à l'horizon 2035** consiste à évoluer vers un réseau structuré autour d'une ligne de Tramway devenant Tram-train pour aller desservir au Nord, la Communauté des Communes du Bassin de Pompey et s'interfaçant au Sud avec une future halte ferroviaire à Roberval à la jonction des communes de Vandoeuvre, Houdemont et Heillecourt.

➤ **Projet de réseau principal de transport en commun de la Métropole du Grand Nancy en 2035**



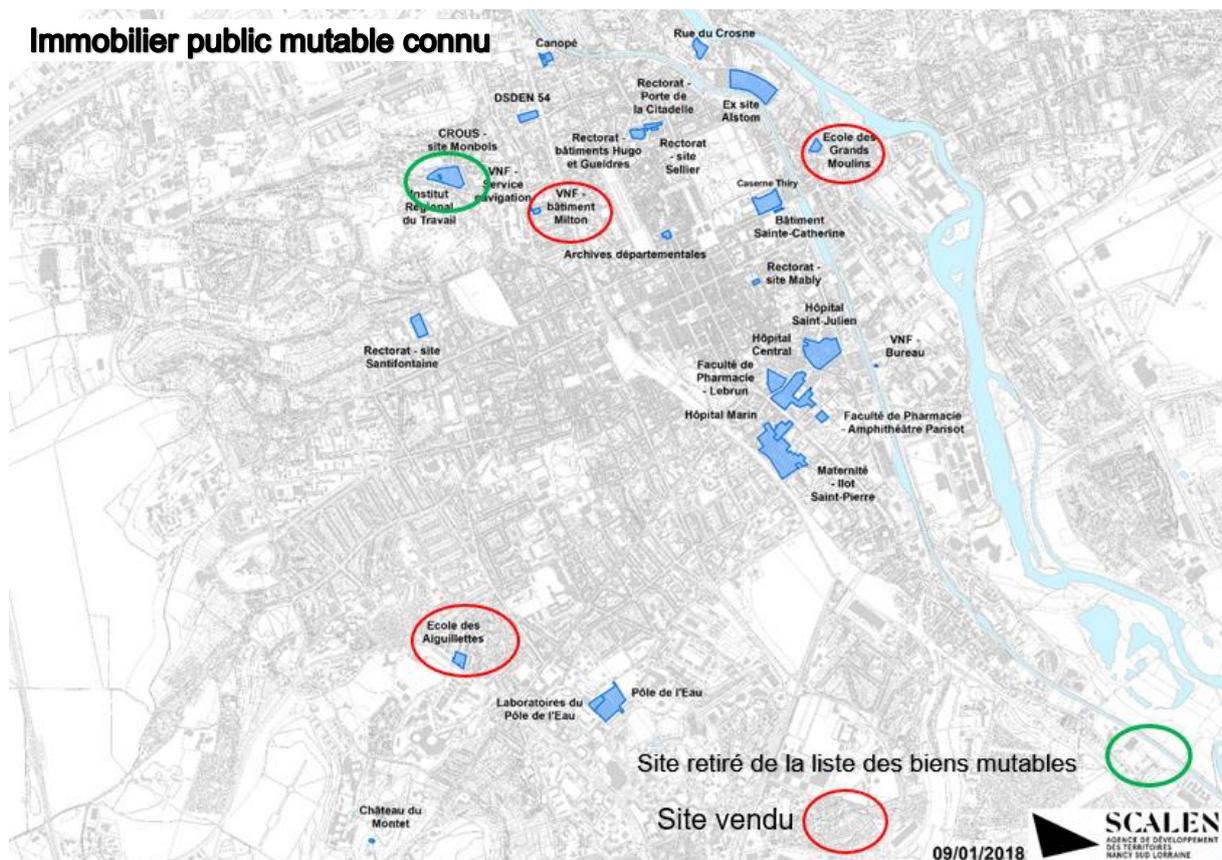
## Politiques urbaines et projets à venir

### Patrimoine public en mutation

Plusieurs établissements publics et administrations présents dans la métropole nancéienne doivent moderniser leurs patrimoines constitués d'une large part de bâtiments historiques (Armée, CHRU, Education Nationale, Université de Lorraine, VNF...). Tout cumulé, il est ainsi estimé que près de 300 000 m<sup>2</sup> de surfaces de planchers seront libérés par les différents projets de mutation aujourd'hui connus. Si certains des sites libérés sont susceptibles d'être repris par un autre opérateur public, la reconversion des sites délaissés est un véritable enjeu pour la métropole.

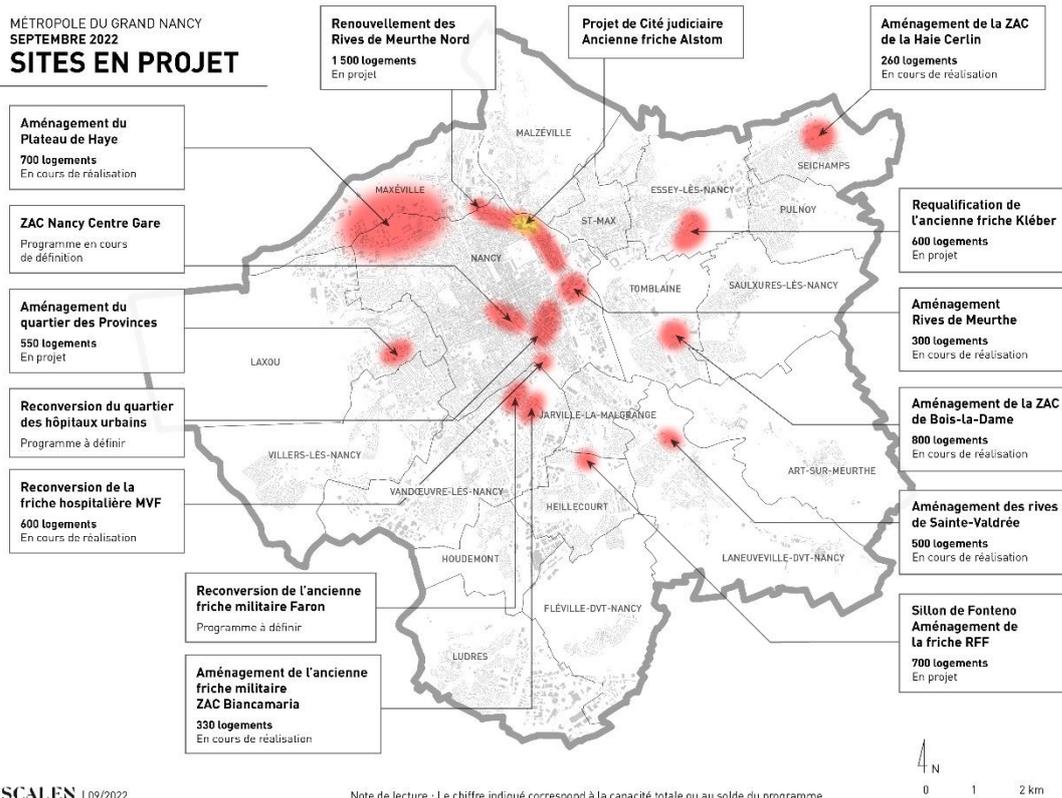
- Plusieurs casernes sont aujourd'hui vacantes (Kléber à Essey-lès-Nancy et Faron à Vandœuvre-lès-Nancy).
- Le regroupement de l'ensemble des services de l'Education Nationale, actuellement dispersés dans l'agglomération, sur l'ancien site de l'Ecole des Mines se traduit aujourd'hui par la libération de nombreux sites. Ces derniers sont actuellement vacants.

- La création d'un pôle Biologie-Santé sur le plateau de Brabois à Vandœuvre-lès-Nancy s'est traduite par le transfert de la faculté de Pharmacie et d'odontologie de Nancy à Brabois. Cela a généré des immeubles vacants depuis plusieurs années maintenant.
- La désaffectation de l'ancien hôpital « Maringer-Villemin-Fournier - MVF » a généré des friches qui sont actuellement en reconversion en habitat (programme de 640 logements)
- Le projet de transfert des équipements hospitaliers situés à Nancy sur le plateau de Brabois à Vandœuvre-lès-Nancy (Hôpital central, Maternité régionale...) générera d'importantes friches à horizon 2030.
- La création d'une cité administrative dans la caserne Thiry à Nancy permettra de regrouper différentes administrations aujourd'hui dispersées à Nancy. Cela entrainera la libération par l'Etat de nouveaux sites.



La cité judiciaire actuelle située rue Maréchal Juin à Nancy sera reconstruite sur l'ancienne friche Alstom. Cet équipement est une locomotive qui devrait accélérer et dynamiser le renouvellement de l'ancien quartier industriel des Rives de Meurthe Nord. Sur ce quartier en régénération, l'étude de programmation réalisée montre la possibilité de réaliser un programme mixte (logements/ activités tertiaires/commerces) dont près de 1 500 logements répartis sur les communes de Nancy et Maxéville. La réalisation de ce programme devrait débuter en 2026. Le quartier sera notamment accessible par un système de navettes individuelles électriques sur rail « UrbanLoop » : innovation née au cœur de l'université de Lorraine et record mondial depuis 2021 du kilomètre le moins coûteux en énergie.

## SITES EN PROJET



## Renouvellement des QPV (3 sites NPNRU sont concernés)

- Le Plateau de Haye à Maxéville et Nancy : 811 démolitions et reconstitution de 252 logements sociaux sur site
- Les Provinces à Laxou : démolition de 501 logements sociaux sur les 1 337 du quartier et 387 nouveaux logements
- Le quartier des Nations à Vandœuvre-lès-Nancy/Haussonville : démolition de 320 logements sociaux et construction de 253 logements locatifs sociaux.

## Les grands projets immobiliers recensés dans le territoire

Une dizaine de grands projets à vocation résidentielle et/ou tertiaire sont recensés sur le territoire de la Métropole. Ils peuvent être classés en deux catégories selon l'échéance de réalisation :

- En voie d'achèvement (moins de 2 ans) : soit 750 logements
- A moyen et long termes (3 ans et plus) : soit près de 5 000 logements
- On peut ajouter à cette liste quelques projets dont le programme reste à définir ou sont en cours d'ajustement (Nancy Centre Gare, Caserne Faron...).

Communauté Urbaine du Grand Reims

# Présentation du territoire de la Communauté Urbaine du Grand Reims

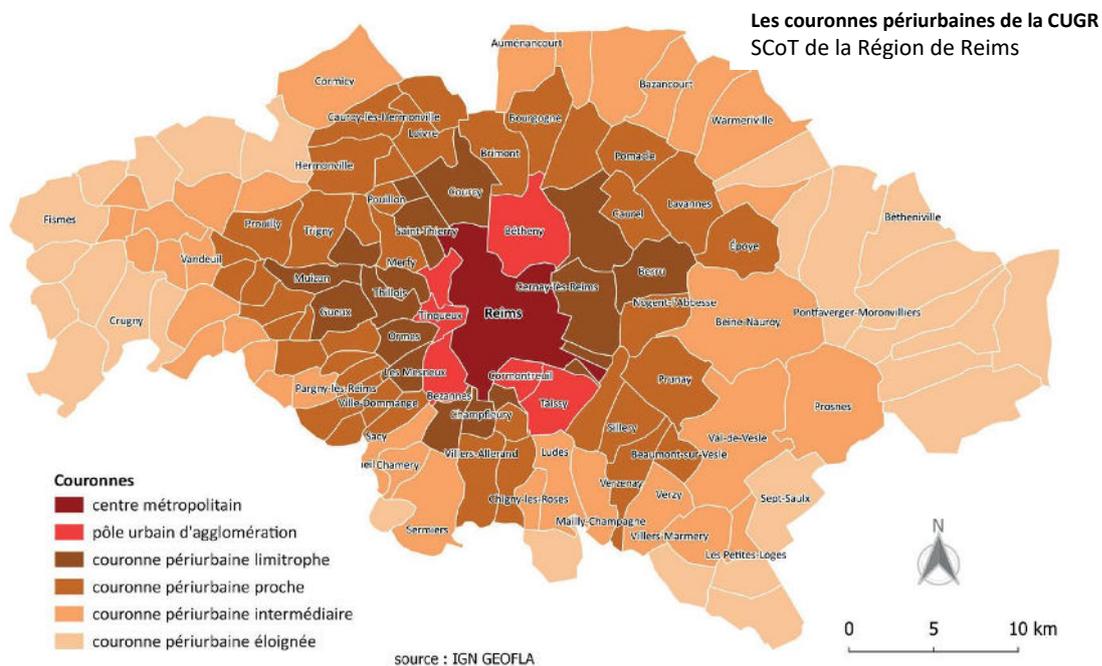
## Le Grand Reims, un bassin de vie polarisé sur la ville centre

Le territoire de la Communauté urbaine du Grand Reims (CUGR), « intercommunalité XXL » recouvre un bassin de vie de 1 436 km<sup>2</sup> pour 143 communes et compte 296 154 habitants en 2019.

L'organisation urbaine se caractérise par un cœur d'agglomération, coïncidant avec la ville-centre (noyau urbain) et les villes d'agglomération (en périphérie immédiate), autour duquel gravite un réseau de petites villes et de villages plus ou moins empreints au phénomène de périurbanisation. Cette organisation résulte, d'une part, d'un développement urbain maîtrisé, ayant permis d'obtenir une agglomération compacte et d'autre part, d'un phénomène de polarisation, conditionné par les rapports de partage et de complémentarités des fonctions urbaines entre les villes et les villages. La ville-centre constitue une centralité urbaine forte. Par ses fonctions urbaines métropolitaines, Reims a une forte capacité à polariser l'espace dans sa zone d'influence en exerçant un pouvoir attracteur sur les populations et les activités. Le réseau des villes se structure en conséquence avec et autour de la ville-centre.

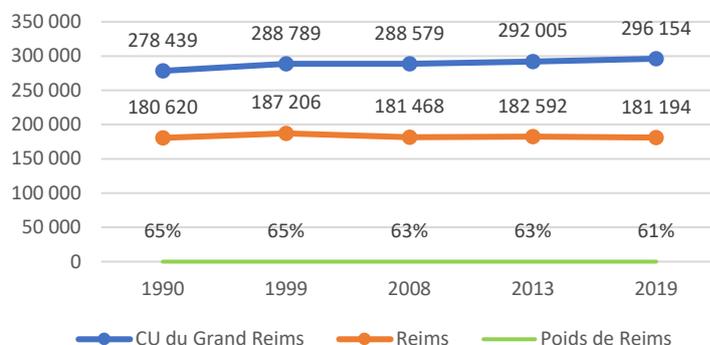
Reims pèse à elle seule 181 194 habitants (au dernier recensement) soit 61% de la population de la CUGR et 71% des emplois.

La population est répartie principalement sur les communes de l'agglomération (Tingueux, Bétheny, Cormontreuil, Saint Brice Courcelles, Bezannes) et de la couronne périurbaine limitrophe avec Witry-lès-Reims notamment. Quelques communes situées en périphérie éloignée, correspondant à une polarité urbaine secondaire (Fismes) ou bourg, (Bazancourt), accueillent également une part importante de la population et d'emplois. Ensuite, la grande majorité des communes, à plus de 91,6 %, compte moins de 2 000 habitants.



## Le territoire gagne des habitants, au bénéfice des communes périphériques à la ville centre

Evolution comparée de la population de la CUGR et de la ville centre de 1990 à 2019



Ces dernières années, la CUGR gagne des habitants, cependant le poids démographique de la ville centre tend à diminuer au sein de la CUGR au bénéfice des communes périphériques, ayant développé également des programmes ambitieux en matière d'habitat et de développement économique. Entre 2013 et 2019, par exemple, la commune de Bezannes, ayant développé une importante zone d'activités, d'équipements et d'habitat autour de la gare TGV, a gagné 1 484 habitants.

## Le Grand Reims 3<sup>ème</sup> pôle d'enseignement supérieur du Grand Est compte une population jeune

En 2020-2021, la CUGR compte 30 707 étudiants et le nombre d'étudiants progresse d'année en année (+16 % de 2010 à 2020). 1 rémois sur 6 est étudiant et plus d'1 grand rémois sur 9 est étudiant sur la CUGR. Le territoire est confronté à un défi, qui est de retenir ces étudiants jeunes diplômés, jeunes actifs sur le territoire. La tranche d'âges des 25-35 ans enregistre le plus de départs (700 départs/an soit 25% de tous les départs enregistrés du Grand Reims). Ce sont les territoires limitrophes qui bénéficient de ces départs (40 % des départs concernés). Ces mouvements s'expliquent en partie par un manque de corrélation entre offre d'emploi et formations reçues mais aussi par l'origine géographique des étudiants. En 2017, 45% des étudiants étaient en provenance du même département et 35 % des départements limitrophes et 20% d'autres départements (source : publication FNAU - Portraits des étudiants et de leur logements – juin 2021).

## Marché de l'habitat et de bureaux

### Une diversité de l'offre de logement concentrée sur la ville centre

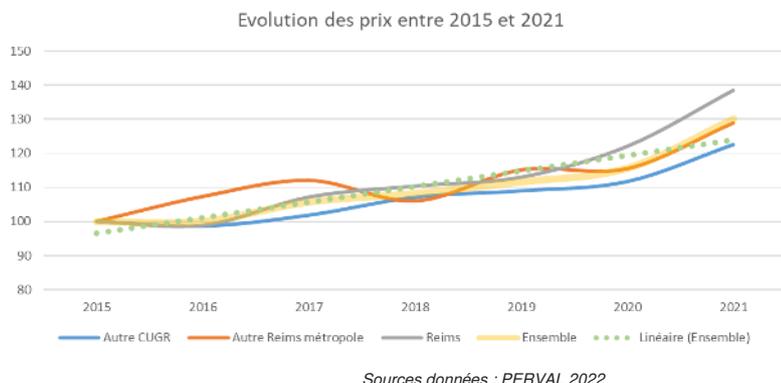
La CUGR compte 156 500 logements environ en 2019, dont 89% sont des résidences principales. La ville-centre compte la majorité de l'offre avec 105 052 logements soit 67% du parc de logements. 42% des occupants du parc de logements de la CUGR sont des propriétaires, 2% sont logés gratuitement et 56% sont locataires dont 30% sont locataires HLM. 31% du parc correspond à des logements locatifs sociaux soit 48 630 logements, dont 15 081 logements sont en Quartier Prioritaire de la Politique de la Ville. Reims concentre l'offre locative avec 65 710 locataires dont 35 459 en HLM.

### Un taux de vacance résidentiel en progression

Avec 13 026 logements recensés en 2021, 11,5 % des logements du Grand Reims sont vacants, contre environ 8 % en France. Le taux est de 15 % de logements vacants sur Reims, qui concentre 58% des logements vacants du Grand Reims. Entre 2015 et 2021, le nombre de logements vacants a augmenté de + 3 600 sur le Grand Reims, soit 38% d'évolution. Dans les secteurs les plus urbains, cette vacance

est conjoncturelle et elle participe à la fluidité du marché. En secteurs ruraux, la progression de la vacance structurelle (de + 5 ans) est plus préoccupante.

## Un marché de l'ancien de plus en plus cher.



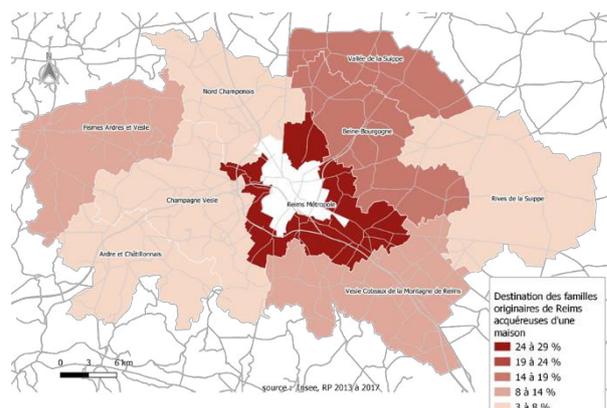
83% des transactions immobilières entre 2015 et 2021 ont eu lieu sur le marché de l'ancien et majoritairement pour des appartements anciens. Ces transactions se sont opérées surtout sur la commune de Reims et les communes de l'ex-agglomération de Reims (Reims Métropole).

Concernant les maisons anciennes, le prix moyen est en forte augmentation. Ils ont augmenté de près de 30% entre 2015 et 2021.

Reims est la plus touchée par la hausse des prix : 38% contre 23% sur les communes de la CUGR hors ancienne agglomération.

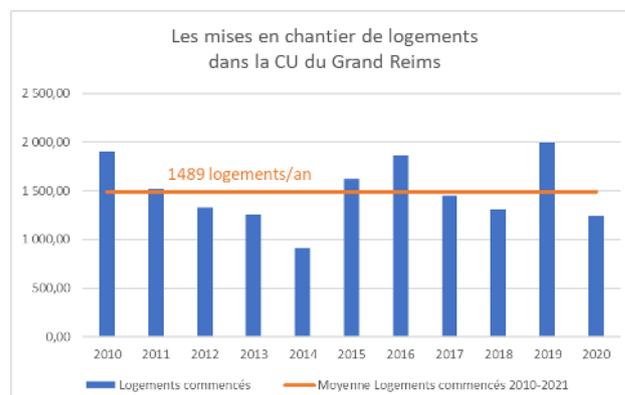
## L'une des conséquences est notamment l'éloignement des familles de la ville-centre.

Celles-ci vont s'installer préférentiellement dans les communes de l'ex-agglomération de Reims (Reims Métropole) et en périphérie éloignée notamment sur le secteur nord-est, aux abords de l'axe de l'autoroute A34.



## Une production neuve importante

La production de logements neufs suit un rythme important, elle est en moyenne de 1 489 logements neufs par an de 2010 à 2020. Malgré les crises sanitaires la production a repris à compter de 2021 et les communes à proximité de Reims enregistrent un rythme de production plus élevé que Reims.



## L'offre de logements étudiants est diversifiée et répond à la demande

En 2022, l'offre de logements dédiée (occupée majoritairement par des étudiants) représente plus de 5 600 logements dont plus de 500 lits en internat (soit près de 5400 places).

La part des étudiants vivant dans le parc privé diffus sur le Grand Reims est estimée à 71,7% en 2021.

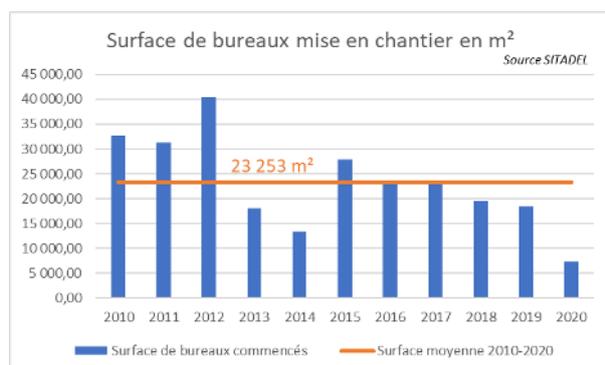
## Le marché de Bureaux est dominé par les parcs tertiaires, par les parcs « historiques »

**L'offre de bureaux à louer** sur le territoire du Grand Reims, est répartie à Reims : sur l'hypercentre, les quartiers de Clairmarais, Farman, et dans les communes de Bezannes, mais aussi de Champigny, Cormontreuil, Taissy... (source CCI Marne)

**L'offre de bureaux à vendre neuf ou rénové** est répartie notamment entre Reims, Bezannes, St Léonard, Bétheny... (source CCI Marne).

Le Parc Tertiaire de Bezannes autour de la gare TGV concentre la majorité de l'offre en neuf. Les zones de Clairmarais (Gare TGV Centre-ville) et l'historique secteur Farman proposent une alternative en seconde main.

## La plupart des demandes de bureaux se concentrent sur ces zones



Les entreprises recherchent avant tout des locaux alliant facilité de stationnement et ergonomie des surfaces. Plusieurs immeubles, ont été proposé « clé en mains » à des utilisateurs institutionnels ou dans le domaine médical. En 2019, pour les bureaux, 58 % des transactions concernent des surfaces de plus de 200 m<sup>2</sup>. La prépondérance de surfaces supérieures à 200 m<sup>2</sup> s'explique par des demandes exogènes venant de la Région parisienne.

## Un marché orienté vers l'achat

L'année 2019 a confirmé la tendance, à savoir une prépondérance de la volonté d'achat de ses locaux professionnels sur la possibilité de location. Quel que soit le domaine d'activité, et quel que soit la taille de l'entreprises, la priorité a été donnée à l'investissement. Les investisseurs nationaux se sont fortement positionnés sur le marché du Grand Reims. La qualité de l'offre et les taux de rendement supérieurs à la région parisienne, expliquent cet intérêt. Aussi, les taux d'intérêt extrêmement bas ont incité les dirigeants à se positionner sur l'achat de leur immobilier professionnel.

## Emplois et migrations domicile/travail

### Un bassin de vie et d'emplois cohérents

*EPCI avec un flux de plus de 500 personnes  
Occupant un emploi dans la CUGR (INSEE 2019).*

	EPCI de résidence des actifs	Part dans emplois totaux de la CUGR
CU du Grand Reims	103 757	80%
Dept 08 CC du Pays Rethélois	4 670	4%
Dept 02 CC de la Champagne Picarde	3 037	2%
Dept 51 CA de Châlons-en-Champagne	2 826	2%
Dept 51 CA Épernay, Coteaux et Plaine de Champagne	1 572	1%
Dept 51 CC de la Grande Vallée de la Marne	1 296	1%
Dept 02 CC du Val de l'Aisne	1 254	1%
Dept 51 CC des Paysages de la Champagne	1 170	1%
Dept 02 CC du Chemin des Dames	741	1%
Dept 02 CA de la Région de Château-Thierry	686	1%
Dept 02 CC des Crêtes Préardennaises	683	1%
Dept 75 Métropole du Grand Paris	650	1%
Dept 08 CA Ardenne Métropole	649	1%
Dept 08 CC de l'Argonne Ardennaise	649	1%
Autres territoires	5 779	4%
Hors CUGR	25 662	20%
	129 419	100%

Le Grand Reims compte 129 419 emplois en 2019 et 80 % d'actifs résident et travaillent dans le Grand Reims. En ce sens, le bassin de vie est cohérent avec le bassin d'emplois.

Reims constitue la principale polarité d'emplois avec 90 734 emplois au lieu de travail en 2019. Le poids d'emplois de Reims et son agglomération génèrent des flux domicile-travail convergeant de manière très forte vers le cœur urbain.

Ces 10 dernières années, on observe un éloignement marqué d'actifs travaillant à Reims, choisissant un lieu de résidence de plus en plus éloigné du cœur urbain. Cette situation tend à renforcer l'usage de l'automobile (50% des déplacements) facilité par l'accessibilité routière et autoroutière du cœur urbain mais aussi la dépendance à

l'automobile, car de nombreux secteurs de la CUGR ne sont pas desservis par des transports collectifs (éloignés des haltes et gares et où l'intermodalité VP-train est non compétitive en temps de parcours).

### Zoom sur les migrations domicile/travail des agents de l'état

L'aire d'attraction de la ville de Reims pôle de population et d'emploi s'étend sur 294 communes environnantes et notamment sur 132 communes des départements limitrophes de l'Aisne et des Ardennes (source : base d'attraction des villes 2020 - Insee). Cette situation génère de nombreux déplacements domicile travail quotidiens hors du territoire et en direction du territoire.

Dans le cas de Reims, les agents de l'Etat exercent en grande partie dans leur commune de résidence, pour 46 % d'entre-eux. La part qui réside et travaillent dans l'EPCI reste très importante par rapport à la moyenne régionale (72 % contre 58 %). Corrélativement, la part de agents de la FPE résidant dans un autre département est importante : 20 % contre 12 %. On peut supposer que ces agents qui travaillent à Reims habitent comme l'ensemble des salariés dans les 2 départements limitrophes (Ardennes et l'Aisne). Les effectifs de fonctionnaires originaires de Paris sont faibles malgré une offre de TGV à 40 minutes.

*Lieu de résidence des agents de la fonction publique d'état travaillant à Reims (Agents de la FPE hors militaires)*

	Nombre d'agents publics travaillant dans commune préfecture, sous préfecture	Répartition en %						Ensemble
		Réside dans la commune de travail	Réside dans une autre commune de l'EPCI	Réside dans l'EPCI	Réside dans un autre EPCI du département	Réside dans un autre département français	Réside à l'étranger	
Reims	10 940	46	25,7	71,7	8,2	20,1	0	100
Grande Est		33,0	25,1	58,1	29,5	11,8	0,6	100

Source : INSEE – Système d'Information sur les Agents des Services Publics - SIASP 2019



- L'amélioration de l'offre de desserte de l'étoile ferroviaire rémoise, dans l'optique de la création d'un réseau express métropolitain
- La mise en place de parkings relais multiservices, accessibles tous modes et connectés aux lignes de bus à haut niveau de service, pour favoriser le rabattement vers les transports collectifs
- L'élaboration de plans piétons pour les centres bourgs et villages du Grand Reims et définition avec les communes des conditions de sa mise en œuvre
- La révision du plan de circulation de la Ville de Reims dans le but de favoriser les modes actifs (vélo, marche) et les transports collectifs
- L'accompagnement technique au déploiement des plans de mobilité employeurs au sein des entreprises du Grand Reims
- ...

Parmi ces actions, il faut également citer la ZFEM et l'amélioration des lignes de bus avec le BHNS.

## La Zone à faible émissions mobilité (ZFEM)

Elle couvre le centre-ville et la traversée urbaine de Reims. Ce dispositif restreint progressivement l'accès au centre-ville de Reims et à la voie Taittinger (A344) pour les véhicules les plus émissifs.



## Politiques urbaines et projets en cours ou à venir

### Reims Grand Centre :

Un grand projet urbain est en cours sur le centre de Reims, il concerne notamment :

- **L'aménagement du site Sernam** (Reconversion 100 hectares de friche industrielle). Plusieurs équipements et aménagements ont été créés récemment : un complexe aquatique (UCPA Sport Station - Grand Reims ouvert en 2021), d'une grande salle événementielle Reims Arena (livrée en 2021). Ce projet prévoit également un nouveau quartier de 186 logements avec de nombreux bureaux, une résidence étudiante, un restaurant, un parking de 157 places. Un hôtel de 120 chambres, des bureaux côté parking, des rez-de-chaussée avec cellules commerciales Un immeuble à usage de « coliving ». Un immeuble de bureaux (5 000 m<sup>2</sup>) et de co-working avec une possibilité de réversibilité en logements à terme et un parking en sous-sol. La rénovation de l'immense parc urbain classé des Promenades qui a permis de transformer un ancien parking en lieu de nature, et dont les aménagements se poursuivent.

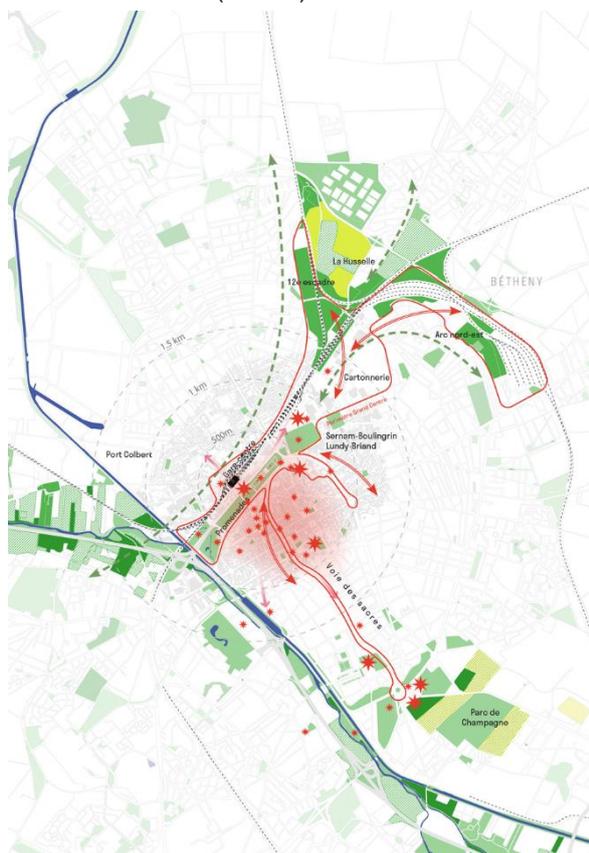
### Reims Grand Centre II :

La municipalité entend poursuivre le renouvellement de la ville avec sa suite.

- L'objectif est de **créer le lien entre les quartiers du Sernam et celui du Boulingrin**. Un bâtiment à l'architecture ambitieuse et innovante d'un point de vue environnemental devrait être créé pour faire écho aux Halles du Boulingrin et tenir compte de la future mise en valeur des vestiges de la porte médiévale par la municipalité. Ce futur programme à dominante tertiaire

devrait comprendre notamment un hôtel haut de gamme et une offre de stationnement sous-terrain.

- **La voie des Sacres** est un autre important dossier à venir dans le cadre de Reims Grand Centre II. L'objectif est toujours **d'ouvrir le centre-ville, depuis la rue de Talleyrand, à l'axe qui relie historiquement la cathédrale Notre-Dame à la basilique Saint-Rémi**. Il est prévu que la future voie des Sacres soit étendue au-delà du parcours « Cathédrale – Basilique » traversant ainsi les axes Talleyrand, Chanzy et Gambetta. La transformation de cet axe jalonné de nombreux commerces, d'équipements et de logements qui se situent à toute proximité de lieux touristiques emblématiques de Reims, vise notamment un meilleur partage de l'espace public pour tous les modes de déplacements et la mise en place de ligne de transports plus durables (BHNS) d'ici à 2025.



## Les projets “Berges du canal et Port Colbert”

Pour le **Port Colbert, friche industrielle de 200 hectares**, l'objectif est de **transformer un secteur industriel du XXe siècle en un secteur résidentiel du XXIe siècle**. Limitrophe des communes de Saint-Brice-Courcelles et Tinquex, ce quartier bénéficie d'une position stratégique grâce à sa desserte autoroutière, ferroviaire et fluviale, sa proximité avec la gare TGV Reims centre, ses interconnexions au centre-ville, et la présence d'un élément paysager majeur : le canal de l'Aisne à la Marne. Il sera dédié à l'innovation et l'enseignement, et devra laisser une large place au végétal et à la mobilité douce. Les anciens Magasins Généraux sont au cœur du projet, tout comme les **relocalisations envisagées de NEOMA Business School et de l'École supérieure d'art et de design de Reims, de commerces et de services**. **3 000 logements sont prévus à horizon 2030, livrés par tranche de 300 par an à partir de 2021**.

Quant au secteur des berges du canal, il doit faire le lien entre le Port Colbert et le centre-ville. Le projet urbanistique, véritable lieu de vie favorisant les déplacements doux et faisant la part belle aux

espaces verts, se singularise par le souhait des élus « de tourner le futur quartier vers l'eau ». Cette volonté se traduirait par une refonte des axes de circulation et notamment la suppression des automobiles le long du canal.

## D'autres grands projets sont en cours ou à venir dans les communes de la CUGR

**Commune de Bezannes (ZAC)** : poursuite du développement. A horizon 2030 livraison de 1 760 logements (par tranche annuelle de 176)

**Reconversion de l'ancienne Base Aérienne 112** (Communes de Courcy-Bétheny-Brimont) : Parmi les projets sur ce site à moins de 1km de Reims : le projet Microville 112, sur près de 65 hectares et 55 000 m<sup>2</sup> de bâtiments. Ce programme de revitalisation avec rénovation d'une quarantaine de bâtiments (bureaux, habitat, équipements publics, logistiques, agriculture...).

**Communes de Cernay-lès-Reims et Saint Léonard (ZAC)** L'extension de l'**ECOPARC REIMS SUD** avec le parc d'activités en cours de développement de 40 hectares, dans le prolongement de la ZAC Croix-Blandin, sous la maîtrise d'ouvrage de la CCI de la Marne

**Commune de Bazancourt-Pomacle** : Développement de la plateforme de la filière Bioéconomie

**Eurométropole de Strasbourg**

## Présentation du territoire

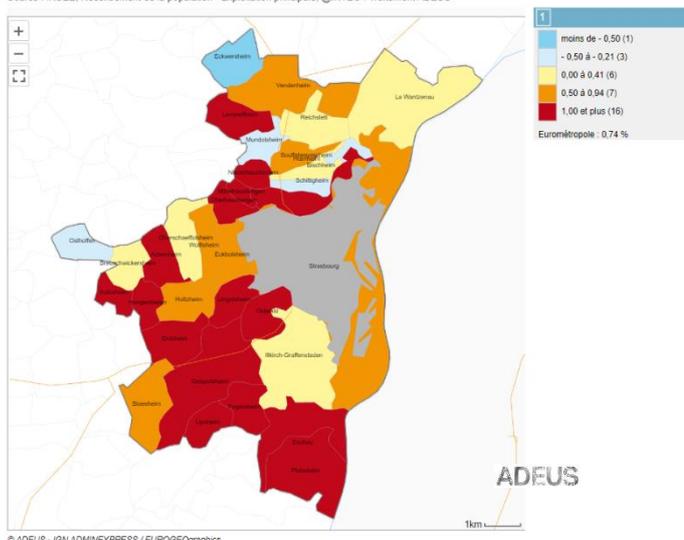
### Une métropole de taille moyenne mais rayonnante

Le profil de l'Eurométropole de Strasbourg est caractérisé par sa dimension européenne et transfrontalière qui lui confère une position rayonnante dans le système urbain du Rhin supérieur qui compte une démographie de 6 millions d'habitants.

Strasbourg constitue une polarité de haut niveau au sein du bassin de fonctionnement en réseau alsacien, alors qu'à l'échelle départementale, son aire urbaine couvre désormais plus de la moitié du département du Bas-Rhin.

### Une dynamique démographique importante sur tout le territoire

1 Taux de variation annuel moyen de la population (%), 2013-2018  
Source : INSEE, Recensement de la population - Exploitation principale, @INTEO - Traitement ADEUS



Avec ses 500 510 habitants, l'Eurométropole de Strasbourg regroupant 33 communes se situe parmi les agglomérations les plus peuplées du Grand Est. Elle enregistre une croissance annuelle moyenne de 0,7 % et reste dynamique sur la très grande majorité des communes qui la compose et notamment sur les communes de la deuxième couronne dont la croissance de la population peut atteindre plus de 3 % en moyenne par an.

Cette dynamique démographique est à la fois portée par le solde naturel (0,58 %) et le solde migratoire (0,16 %) avec toutefois des différences territoriales entre la ville-centre et les communes périphériques. Strasbourg

garde un solde naturel positif mais perd des habitants au profit des communes périphériques.

L'Eurométropole bénéficie d'une forte attractivité internationale comme en témoigne le taux d'étrangers parmi les nouveaux arrivants (1 personne sur 5 arrivant provient de l'étranger).

### La plus importante polarité étudiante du Grand Est

L'Eurométropole de Strasbourg accueille plusieurs établissements d'enseignement supérieur, publics et privés, pour un total de **65 769 étudiants à la rentrée 2020-2021**, principalement à Strasbourg ou Illkirch-Graffenstaden.

Par rapport à sa population totale, le territoire compte donc **13 étudiants pour 100 habitants en 2019**. Leur poids peut également être appréhendé par le recensement de la population : d'après l'INSEE, les élèves, étudiants et stagiaires non rémunérés âgés de 15 ans et plus sont au nombre de 50 269 dans l'Eurométropole de Strasbourg, soit **12 % de la population âgée de 15 ans et plus**, une part restée constante entre 2013 et 2019.

### Un territoire contrasté parmi les plus pauvres d'Alsace pour certaines communes

L'Eurométropole de Strasbourg affiche un revenu médian inférieur à celui du Grand Est (20 760 € par UC) mais dépend fortement des communes. À Strasbourg et sa première couronne, les revenus médians ne dépassent pas les 18 500 € par UC quand des communes de deuxième couronne affichent

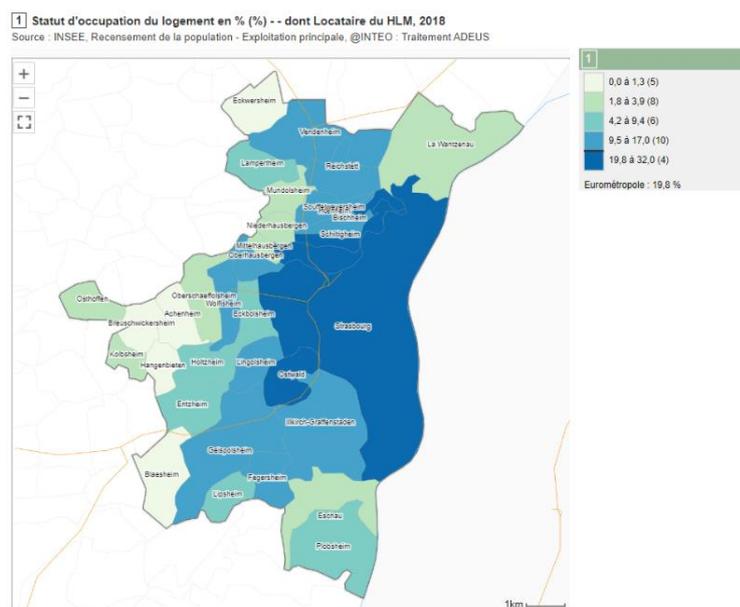
des revenus médians à plus de 28 000 €. Ces écarts s'expliquent en partie par la présence de quartier à fortes concentrations d'habitat social notamment à Strasbourg et dans sa première couronne et par la présence d'une population plus jeune et notamment étudiante. Le taux de pauvreté à Strasbourg (ville-centre) est assez élevé avec 20 % de la population touchée par la pauvreté (contre 15 % dans le Grand Est).

## Marché de l'habitat et des bureaux

### La vocation du parc de logements concurrencée par d'autres usages

L'Eurométropole de Strasbourg compte 259 720 logements et connaît depuis 2013 un taux de croissance moyen de 1,5 % par an (contre 0,8 % dans le Grand Est). Cette croissance du parc est principalement portée par l'augmentation du nombre de résidences secondaires qui a presque doublé sur cette dernière période passant de 4 300 logements en 2013 à près de 8 300 logements. Le nombre de logements vacants a également augmenté et compte aujourd'hui 19 000 logements contre 16 600 en 2013 tandis que la part des résidences principales a légèrement baissé (91,3 % en 2013 contre 89 % en 2018).

### Un parc en logement social important mais une demande locative sociale très forte



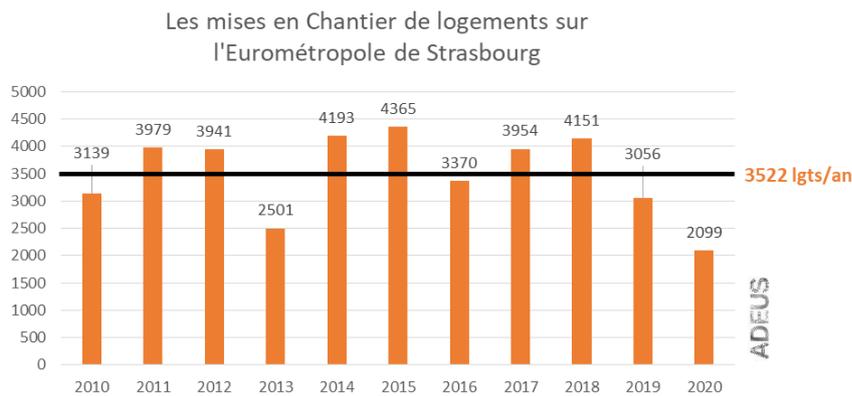
L'offre locative sociale représente près de 20 % des résidences principales sur l'Eurométropole de Strasbourg et se concentre principalement sur Strasbourg et les communes de la première couronne. 17 communes sont soumises à la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU). Pour trois d'entre elles, l'objectif de la loi SRU est atteint (20% des résidences principales au moins, sont des logements locatifs sociaux).

Depuis quelques années, l'offre locative sociale s'est diffusée dans la quasi-totalité des communes de l'agglomération, participant ainsi à la

diversification des formes et statuts d'habitat.

Le taux de pression de la demande locative (rapport entre les demandes et les attributions de logements sociaux) est très fort sur l'agglomération (6,3) comparativement à la moyenne française qui atteint 4,04. (Il est considéré qu'il y a tension à partir de 3 demandes pour 1 attribution)

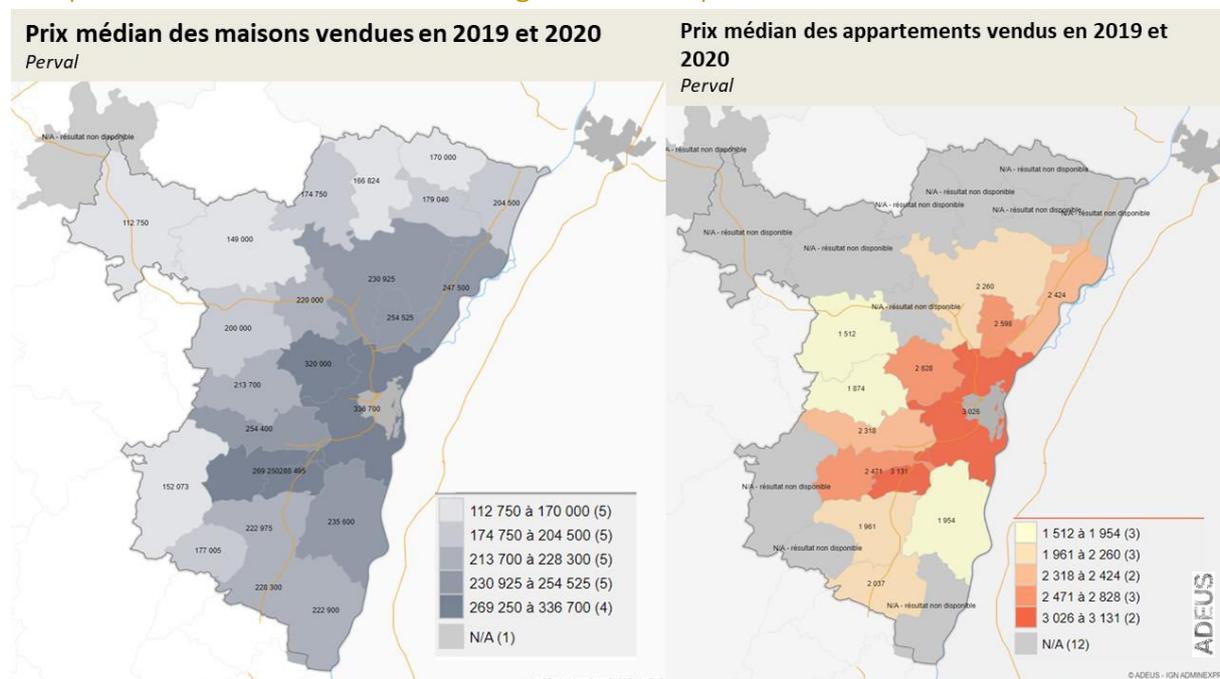
## Une production neuve dynamique sur l'Eurométropole de Strasbourg



Malgré l'alternance de périodes de crises et de croissance depuis 1980, le niveau de la construction à l'échelle départementale demeure stable, avec en moyenne 6 100 logements produits par an.

La localisation de la construction varie en revanche dans le temps en lien notamment avec le zonage et le contour des dispositifs fiscaux incitatifs et la dynamique de l'Eurométropole de Strasbourg qui pèse fortement sur la répartition de la construction dans le département. En effet, la dernière période 2015-2020 est marquée par le haut niveau de construction dans l'Eurométropole de Strasbourg (plus de 3 200 logements annuels). A l'inverse, la moyenne annuelle de production de logements est d'environ 2 500 dans le reste du département.

## Des prix de vente élevés à Strasbourg et sa métropole



Au sein de l'Eurométropole de Strasbourg, Le marché de la vente de maisons est rare et a connu une hausse particulièrement forte (+20 % entre 2019 et 2020).

Concernant le marché des appartements, le prix de vente médian a augmenté de 10% dans l'Eurométropole de Strasbourg (avec un prix médian de plus de 3 000€/ m<sup>2</sup> en 2020) tandis qu'il reste relativement stable dans le reste du département (+3 %).

Par ailleurs, ces dynamiques sont en cours d'évolution et l'impact de la crise sanitaire sur les prix de vente, notamment des maisons au sein des villes moyennes, n'est pas encore objectivable avec les données dont nous disposons.

De plus, les prix de vente et leur évolution cachent une forte hiérarchie territoriale des prix, proche de celle des loyers mais aussi de celle des revenus. Pour autant, ce niveau élevé des coûts de l'immobilier alimente la périurbanisation avec le départ des accédants à la propriété à revenus modeste ou moyen vers des communes de plus en plus éloignées de la métropole.

### Une demande forte sur le marché des bureaux

Entre 2017 et 2021, l'Eurométropole de Strasbourg a enregistré une moyenne annuelle de 73 900 m<sup>2</sup> de bureaux commercialisés, dont toujours la majeure partie en seconde main. La demande placée dans les quartiers centraux de Strasbourg est restée particulièrement élevée ces cinq dernières années et les commercialisateurs de locaux tertiaires évoquent une demande très forte pour des locaux neufs au plus proche du centre-ville, demande qu'ils peinent à satisfaire. Les parcs tertiaires sont eux aussi prisés mais disposent d'une offre plus importante.

L'offre de locaux tertiaires dans le centre de Strasbourg a récemment été alimentée par l'opération « Archipel », dont la première phase démarrée en 2016 a permis d'offrir 45 000 m<sup>2</sup> de bureaux supplémentaires, qui ont rapidement trouvé preneurs. La deuxième tranche de cette opération devrait également enrichir l'offre de locaux tertiaires dans ce quartier.

## Emplois et migrations domicile / travail

### Un emploi local fortement concentré dans les activités tertiaires

L'économie de l'Eurométropole de Strasbourg, comme dans la plupart des métropoles françaises, repose en grande partie sur les activités tertiaires. Le territoire comptabilise 257 220 emplois en 2019, dont 54 % dans les services marchands, 33 % dans les services non-marchands, 9 % dans l'industrie, 5 % dans la construction et enfin 0,2 % dans l'agriculture.

### Un territoire qui fournit de nombreux emplois à ses voisins

*EPCI avec un flux de plus de 1 000 personnes occupant un emploi dans l'EMS (INSEE 2019).*

		EPCI de résidence des actifs	Part dans emplois totaux de la EMS
Dept 67	Eurométropole de Strasbourg	176 041	68%
Dept 67	CA de Haguenau	9 834	4%
Dept 67	CC du Canton d'Erstein	8 380	3%
Dept 67	CC du Kochersberg	7 593	3%
Dept 67	CC de la Région de Molsheim-Mutzig	6 357	2%
Dept 67	CC du Pays Rhénan	5 504	2%
Dept 67	CC de la Mossig et du Vignoble	4 709	2%
Dept 67	CC du Pays de Saverne	3 520	1,4%
Dept 67	CC de la Basse-Zorn	3 280	1,3%
Dept 67	CC du Pays de la Zorn	3 008	1,2%
Dept 67	CC des Portes de Rosheim	2 553	1,0%
Dept 67	CC du Pays de Sainte-Odile	2 470	1,0%
Dept 67	CC du Pays de Barr	2 251	0,9%
Dept 67	CC de Sélestat	1 955	0,8%
Dept 67	CC de Hanau-La Petite Pierre	1 933	0,8%
Dept 67	CC de la Vallée de la Bruche	1 726	0,7%
Dept 68	CA Colmar Agglomération	1 436	0,6%
Dept 67	CC du Pays de Niederbronn-les-Bains	1 081	0,4%
	Autres territoires	13 389	5%
	sous total hors EMS	80 977	31,5%
	<b>Total</b>	<b>257 018</b>	<b>100%</b>

Sur les 257 000 emplois disponibles sur l'EMS **203 000 sont occupés par des actifs qui y résident**. Ainsi la métropole strasbourgeoise est un pourvoyeur net d'emplois pour les territoires voisins et au-delà, avec un **indice de concentration de 127 emplois pour 100 actifs occupés résidents**.

68% des actifs de l'EMS travaillent et vivent dans le territoire. Près de **81 000 emplois localisés sur le territoire sont occupés par des personnes résidant en dehors**. L'Eurométropole de Strasbourg capte principalement des actifs bas-rhinois qui résident principalement dans 9 EPCI limitrophes : Haguenau, Canton d'Erstein, Kochersberg, Molsheim-Mutzig, Pays

Rhénan, Mossig et du Vignoble, Saverne, Basse-Zorn, Pays de la Zorn.

## Zoom sur les migrations domicile/travail des agents de l'état

*Lieu de résidence des agents de la fonction publique d'état travaillant à Strasbourg (Agents de la FPE hors militaires)*

	Nombre d'agents publics travaillant dans commune préfecture, sous préfecture	Réside dans la commune de travail	Réside dans une autre commune de l'EPCI	Réside dans l'EPCI	Réside dans un autre EPCI du département	Réside dans un autre département français	Réside à l'étranger	Ensemble
		Répartition en %						
Strasbourg	23 160	43,5	21,2	<b>64,7</b>	25,6	7,7	2	100
Grande Est		33,0	25,1	<b>58,1</b>	29,5	11,8	0,6	100

Source : INSEE – Système d'Information sur les Agents des Services Publics - SIASP 2019

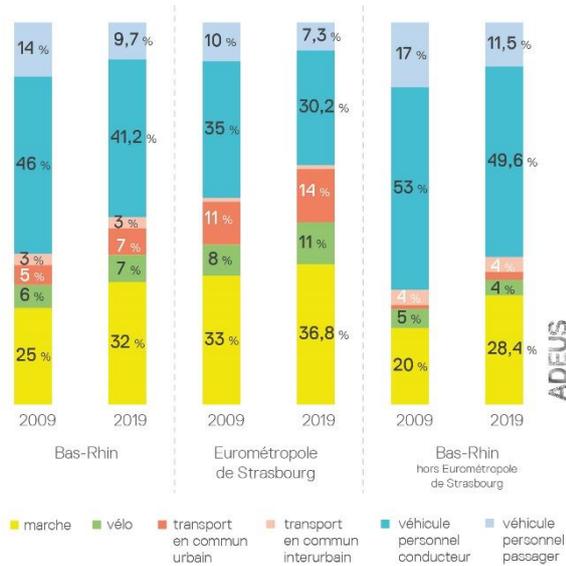
Deux caractéristiques différencient la métropole de Strasbourg des autres préfectures ou sous-préfectures de la région Grand Est :

- 44 % des agents de l'état réside dans la commune de travail, une proportion largement supérieure à la moyenne des autres agglomérations étudiées. La proximité entre le lieu de vie et de travail permet les déplacements en mobilité douce (vélo, transport en commun, pied), ce qui explique en partie la faible part modale de la voiture dans les déplacements quotidiens. La délocalisation de sites importants d'emploi pourrait donc déstabiliser cette dynamique soutenue activement par la métropole.
- 2% des agents résidents à l'étranger, une surreprésentation par rapport aux autres métropoles du Grand Est mais qui tient du caractère transfrontalier de l'agglomération

La logique résidentielle des fonctionnaires d'Etat est toutefois similaire à celle de l'ensemble des salariés de l'EMS puisqu'ils sont 68% à résider et travailler dans l'EPCI (65 % pour la FPE : soit 44 % à Strasbourg et 21 % dans une commune de l'EPCI)

## Politiques et projets de mobilité

Une politique de mobilité où chaque mode a sa pertinence



L'Eurométropole de Strasbourg a la particularité de présenter des pratiques modales diversifiées. Ce contexte favorable permet de s'appuyer de façon réaliste sur tous les modes en présence pour construire les mobilités de demain.

Les politiques publiques cherchent notamment à combiner les différents modes en les mobilisant pour leur qualités propres, selon leur niveau de performance et de pertinence. Des orientations volontaristes sont prévues tant pour les modes actifs, les transports en commun que la voiture.

## La marche et le vélo, des modes de déplacement à part entière



Ces dix dernières années, on observe sur l'Eurométropole une contraction de l'usage de la voiture au profit de la marche et du vélo qui représentent aujourd'hui une part modale conséquente. Les politiques publiques entendent renforcer ces pratiques à travers un nouveau Plan piéton 2021-2030 et la mise en oeuvre du Plan vélo 2021-2026. En matière d'infrastructure cyclable, l'accent sera mis sur la continuité des itinéraires cyclables et sur les secteurs situés au delà du centre élargi, déjà bien maillé.

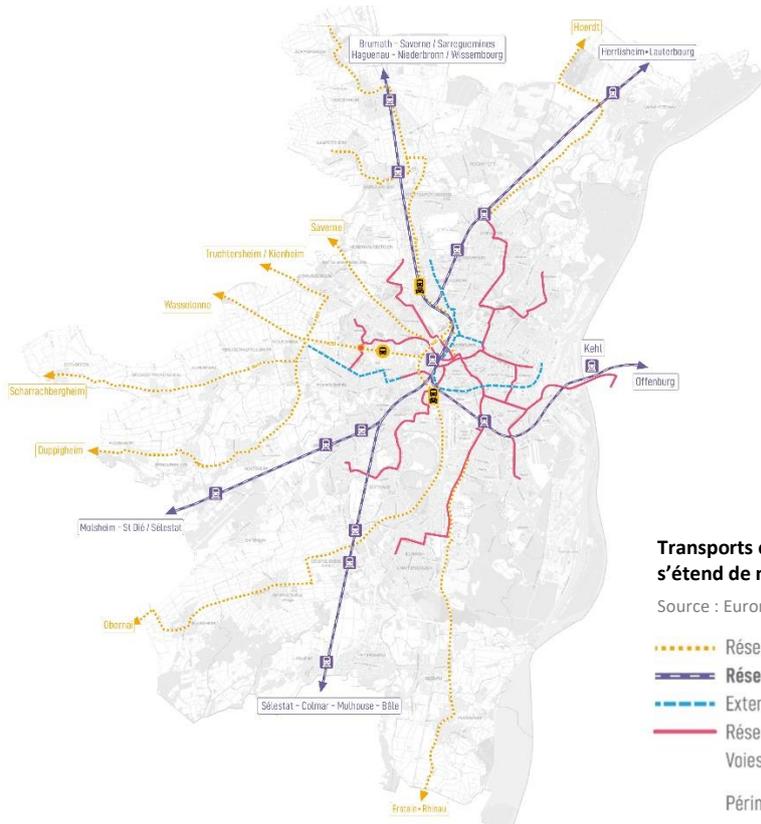
### Les grandes orientations du Plan Vélo 2021-2026

Source : Eurométropole de Strasbourg

- 1 Liaisons avec les intercommunalités voisines.
- 2 Axes routiers aménagés pour les vélos.
- 3 Rocade 1 Vélostras finalisée et améliorée.
- 4 Contournement de l'ellipse strasbourgeoise.
- 5 Communes de première et seconde couronne reliées par des aménagements en dehors des centres urbains.
- 6 Ouvrages et liaisons facilitant le rabattement sur le réseau Vélostras.
- 7 Création de franchissements.

## Une meilleure diffusion des flux dans la métropole à travers le maillage du réseau de transports collectifs

Le nouveau réseau structurant de transports collectifs de l'agglomération, dessiné à horizon 2026, prévoit de nouvelles intersections entre les lignes principales (tramway, bus à haut niveau de service). Le "bon en avant" est conséquent puisque qu'il est prévu 7 nouveaux noeuds interlignes alors qu'il n'en existe que 5 actuellement. Le dispositif prévoit en complément du réseau régulier le développement du TAD (Transport A la Demande), moyen et condition de l'acceptabilité du développement urbain dans la seconde couronne strasbourgeoise.



D'autre part, le RE ME (Réseau Express Métropolitain Européen), de type RER, permettra de massifier les flux qui viennent de l'extérieur de l'Eurométropole et de la seconde couronne de l'agglomération. Son dispositif s'appuie aussi le TSPO (Transport en Site Propre Ouest), dont la mise en oeuvre est en cours, qui compte un site propre intégral de Wasselonne au pôle multimodal strasbourgeois constitué des gares ferroviaire et routière. Cette dernière, située dans le secteur des Halles, fera l'objet d'une restructuration élargie au quartier.

## De la pratique et usage de la voiture

En matière de pratique de la voiture, l'enquête ménage de 2019 confirme un usage particulièrement faible de ce mode dans l'agglomération qui s'élève à seulement 37 % de part modale. Ce niveau bas par rapport aux autres métropoles françaises de même taille permet d'envisager la réduction, notamment dans l'espace public, de la place des véhicules individuels, qui pourrait être compensée par une offre élargie de stationnement en ouvrage.

Le projet mobilité met l'accent sur l'amélioration de la qualité de l'air dans l'agglomération à travers le programme de ZFE (Zone à Faible Emission) qui se déploie jusqu'en 2028.

Aujourd'hui les véhicules considérés comme polluants représentent 70% du parc. Ils feront l'objet d'une première étape de restriction en 2025 (1/3 du parc de véhicules polluants concerné) puis en 2028 (2/3 de ce parc). Cependant, la mise en oeuvre de la ZFE représente une inconnue quant aux modifications des pratiques.

En tant qu'axe majeur de mobilité dans l'Eurométropole et au delà, la M35 est réinterrogée suite à la mise en service du COS (Contournement Ouest de Strasbourg) en décembre 2021, Les premières mesures prises sur l'ancienne autoroute ont porté sur la baisse de la vitesse à 70 km/h et sur la mise en place d'un tronçon de voie réservée au covoiturage et aux transports en commun.

## Politiques urbaines et projets en cours ou à venir

### Moteur du développement métropolitain : Strasbourg Grand centre et ses extensions

Objet d'un renouvellement urbain continu qui favorise les investissements et les initiatives, le Grand centre et ses extensions poursuit sa consolidation par l'accueil de nouvelles fonctions métropolitaines parallèlement à une démarche de valorisation du patrimoine. Cette ambition trouve son dynamisme en s'appuyant sur les grands projets de développement situés en limite du centre historique, que sont Deux Rives et Archipel-Wacken Europe (voir ci-dessous).

Le centre historique de Strasbourg fait également l'objet de plusieurs projets comme la réhabilitation en cours de finalisation de la Manufacture des Tabacs (pôle universitaire, incubateur de start-up, auberge de jeunesse,...) qui fait suite à la réhabilitation récente des Bains municipaux,

ainsi que le projet Nextmed, campus des technologies médicales, sur le site historique de l'hôpital civil où une offre immobilière basée sur la réhabilitation d'anciens pavillons sera dédiée à l'innovation médicale.

L'inscription en 2017 de l'extension "Strasbourg : de la Grande-île à la Neustadt" sur la liste du patrimoine mondial de l'Unesco et parallèlement la révision et l'extension du plan de sauvegarde et de mise en valeur, élargi de 73 ha à 210 ha, participe au même objectif.

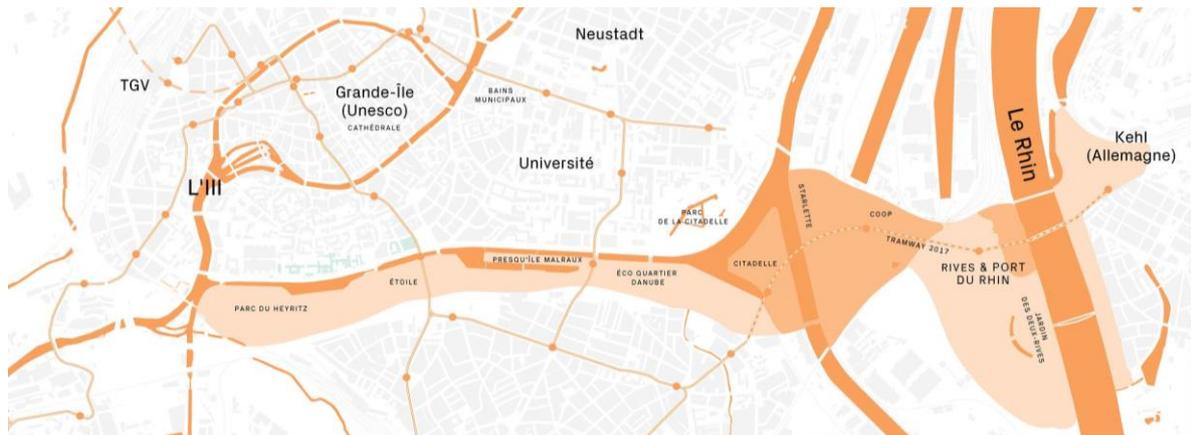
En complément, la collectivité a initié récemment le projet "Ceinture verte" qui porte sur le pourtour du coeur métropolitain, à savoir le site des anciens glacis militaires d'une surface de 1 400 hectares. Ce "bouclier vert" a vocation à devenir un poumon végétalisé d'envergure ainsi qu'un ring cyclable et piéton.

- **Le projet majeur du développement, l'axe transfrontalier Deux Rives**

Depuis 2017 qui correspond à l'extension du tramway jusqu'à Kehl, l'Eurométropole conforte toujours davantage le lien entre Strasbourg et l'Allemagne à travers l'axe transfrontalier Deux Rives / Zwei Ufer via le développement en cours des quartiers Citadelle, Starlette, Coop et Rives et Port du Rhin qui occuperont à terme 74 hectares.

Au total, 380 000 m<sup>2</sup> développés parmi lesquels 3 700 logements dont 40 % minimum de logements abordables et 130 000 m<sup>2</sup> d'équipements publics et d'activités socio économiques et culturelles. La collectivité a récemment réajusté le projet initial au profit d'un quartier plus humain, intégrant davantage d'équipements publics et services.

Plan du projet Deux Rives - Crédits Horstaxe1



- **Le projet Archipel-Wacken, un quartier de tourisme d'affaire**

Le projet Archipel dans le quartier du Wacken, proche des institutions européennes, a une vocation de quartier d'affaires international orienté sur le tertiaire supérieur. Le Parc des expositions, équipement métropolitain clef de voute de ce projet, a été inauguré en septembre 2022. La collectivité a récemment infléchi le projet Archipel 2 (seconde phase) en rééquilibrant le quartier vers davantage de mixité au bénéfice de logements et services du quotidien. La densité sera revue à la baisse pour être en cohérence avec les enjeux écologiques de la ceinture verte..

### La poursuite de la rénovation urbaine dans les quartiers prioritaires

Parmi les dix huit quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV) que compte l'agglomération, sept bénéficient du nouveau programme national de renouvellement urbain (NPNRU). Il s'agit à Strasbourg des quartiers Cronembourg, Elsau, Hautepierre, Neuhof – Meinau, à Schiltigheim – Bischheim du quartier Les Ecrivains, à Illkirch Graffenstaden du quartier Libermann et à Lingolsheim du quartier Les Hirondelles.

### Un soutien à l'habitat participatif et à l'autopromotion

Les modes de production de logements alternatifs basés sur les initiatives citoyennes restent encouragés par la collectivité. Ces projets sont réalisés essentiellement dans les ZAC strasbourgeoises où l'objectif de 10 % d'habitat participatif est attendu. Le dispositif s'étend actuellement au logement social avec l'appui de bailleurs sociaux.

Cependant, le nombre de logements ainsi produits reste mineur.

## D'autres secteurs en cours de développement, situés en 1° et 2° couronnes, participent à la dynamique territoriale

- ✓ A l'ouest de la commune d'Ostwald, desservie par la ligne B du tramway, s'achèvera prochainement le quartier résidentiel Rives du Bohrie après dix années de chantier. Ce quartier résidentiel comptera à terme 1500 logements et des équipements publics.
- ✓ Sur la commune de la Wantzenau, l'opération Schwemmloch à proximité de la gare prévoit 400 logements dont 30% de logements aidés et diverses typologies de logements.
- ✓ A Reichstett, la ZAC "Les vergers de Saint Michel", en cours de finalisation, comptera à terme 500 logements.

La commune compte par ailleurs le nouveau quartier Ecoparc Rhénan, à vocation économique, d'une superficie de 75 hectares cessibles, réalisé sur le site de l'ancienne raffinerie.

- ✓ En limite nord de l'Eurométropole, le projet de renouvellement de la zone commerciale nord en cours comprend une amélioration de la desserte TC, une revalorisation commerciale et 220 logements sur le ban de la commune de Vendenheim.
- ✓ L'extension du parc d'activité d'Holtzheim (Joffre II) compte une superficie de 20 hectares.

## La mise sur "pause" de grands secteurs d'urbanisation future en extension

Plusieurs secteurs d'urbanisation future, prévus initialement dans le PLUi de l'Eurométropole approuvé le 16 décembre 2016 sont aujourd'hui soumis au débat et pourraient être remis en question.

Le nouvel exécutif élu en 2020 souhaite freiner la consommation de sols agricoles et mettre l'accent sur le renouvellement urbain.

Certains secteurs d'urbanisation future pourraient être réduits ou abandonnés comme le quartier Baggersee à Illkirch Graffenstaden (ZAC avec projet initial de 4 000 logements) et le secteur ARC Ouest d'une superficie de 150 hectares organisé autour de la VLIO (Voie de Liaison Intercommunale Ouest).

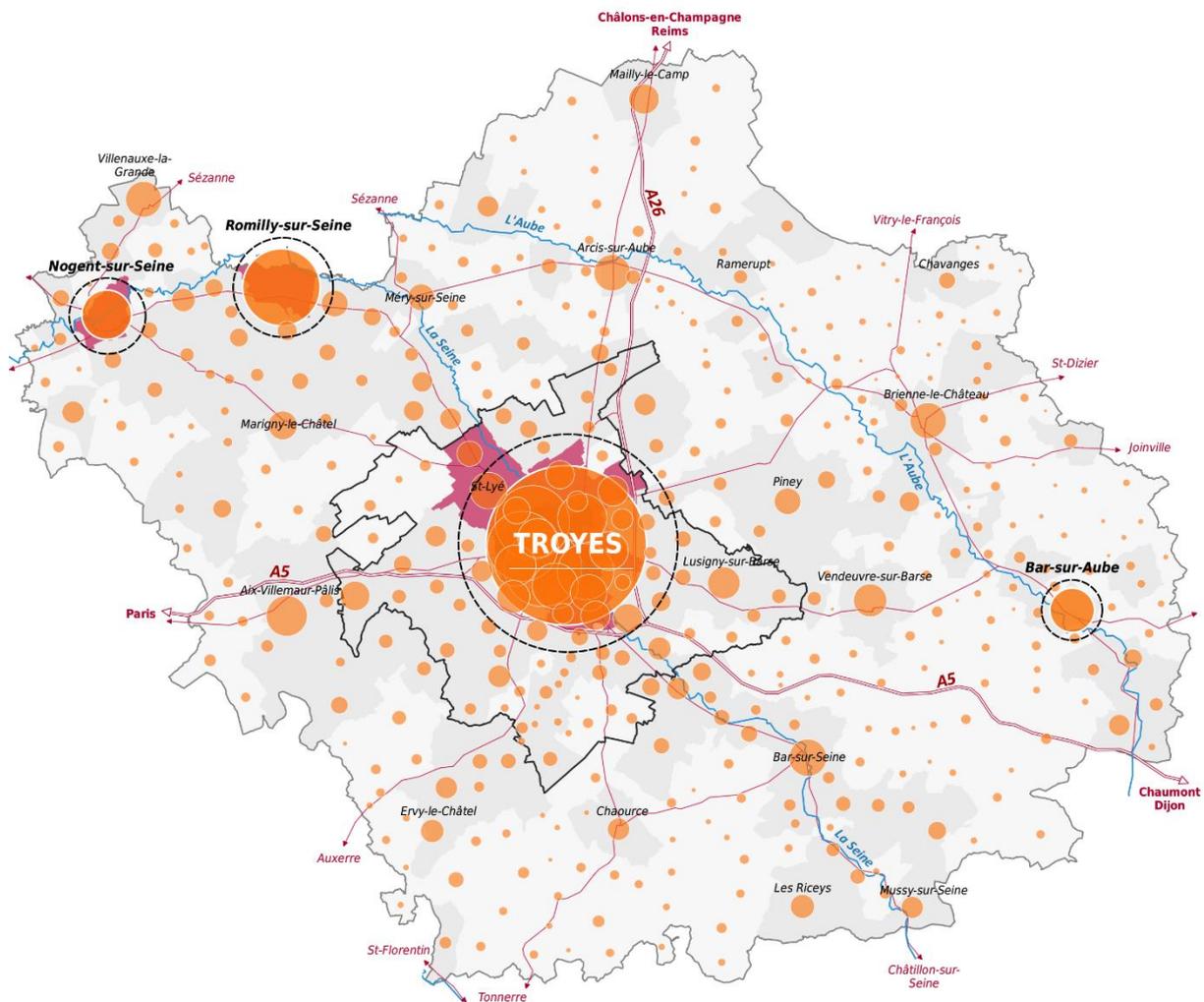
# Agglomération de Troyes Champagne Métropole

## Présentation du territoire

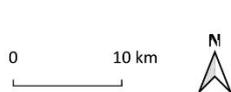
Située dans le sud-ouest dans la région Grand Est, au centre du département de l'Aube, la CA de Troyes Champagne Métropole jouit d'une position privilégiée à 1h30 de Paris, entre Reims et Dijon.

L'agglomération réunit **81 communes** sur une superficie de **892 km<sup>2</sup>**. Riche de sa diversité, le territoire fait cohabiter des espaces urbains, périurbains et plus ruraux. Ces derniers évoluent dans des paysages variés, marqués par les plaines agricoles, les portes du Pays d'Othe (à l'Ouest), le vignoble (au Nord), puis le lac et la forêt d'Orient (à l'Est).

### Positionnement de la CA de Troyes Champagne Métropole dans l'Aube :



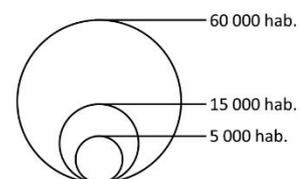
#### INFORMATIONS CARTOGRAPHIQUES



Sources : Insee 2019 / IGN - Route 120

- CA de Troyes Champagne Métropole
- Densité de population (peu dense → très dense)
- Réseau routier principal
- Cours d'eau

#### Population 2019



## Une croissance démographique marquée

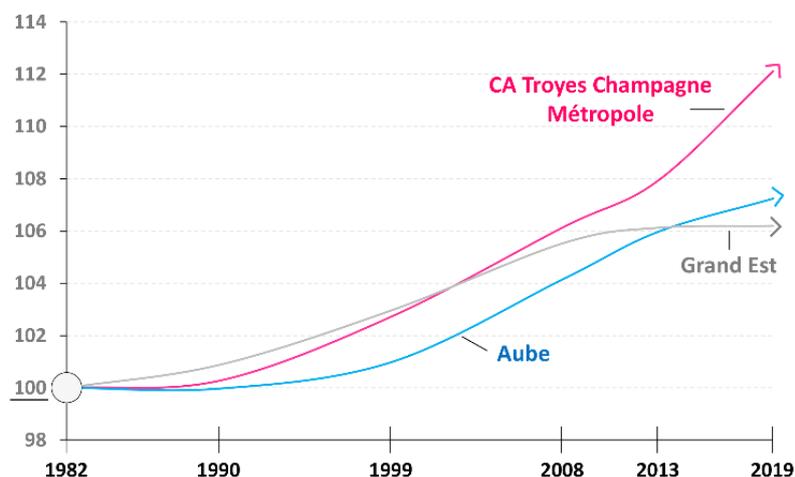
Avec **172 900 habitants** en 2019, Troyes Champagne Métropole se positionne à la **6<sup>ème</sup> place** des EPCI les plus peuplés du Grand Est. L'intercommunalité rassemble **56%** de la population de l'Aube. Sa ville-centre, Troyes, regroupe **61 957** habitants. Entre 2013 et 2019, l'agglomération de Troyes enregistre une augmentation de sa population de **+ 4%**, grâce à un solde migratoire positif (+0,4% en moyenne par an) et à un solde naturel positif (+0.3% en moyenne par an).

Localement, les **trajectoires démographiques sont contrastées**. Les dynamiques de croissance dessinent une **diagonale Nord-Ouest / Sud Est**. Au-dessus de celle-ci, les territoires enregistrent une forte **croissance démographique**. Inversement, les anciennes intercommunalités situées au-dessous de cette ligne dévoilent une **stagnation** de la population. Quantitativement, entre 2013-2019, les gains de population se concentrent essentiellement à **Troyes (+2 286 habitants)** et dans sa **périphérie immédiate**.

### Évolution comparée de la population entre 1982 et 2019 :

Évolution comparée de la population entre 1982-2019

(Base 100 en 1982)



Source : ©Insee, Recensements de la population, Etat civil – Séries historiques

## Un territoire jeune et attractif pour les étudiants

Le territoire se positionne à la **6<sup>ème</sup> place** des principales intercommunalités du Grand Est *en termes d'indice de jeunesse*. Les jeunes sont principalement situés dans l'ancien périmètre du Grand-Troyes, dans le centre urbain et ses périphéries Nord et Sud.

À la rentrée 2020-2021, Troyes Champagne Métropole accueillait plus de **11 400 étudiants** répartis dans **28 établissements** d'enseignement supérieur. Certaines écoles disposent d'un rayonnement national. En 10 ans, les effectifs d'étudiants ont progressé de **+ 30%** et l'agglomération profite d'une vraie dynamique en la matière. L'agglomération vise à poursuivre la croissance de sa population étudiante en investissant massivement dans l'enseignement supérieur et la vie étudiante.

## Une précarité plus forte dans le cœur urbain

Avec un revenu disponible médian par unité de consommation de **20 460 € / an** en 2019, Troyes Champagne Métropole affiche des niveaux de vie **comparables** à ceux constatés dans l'Aube.

Or, les situations sont disparates entre le **cœur urbain**, caractérisé par des **revenus médians annuels faibles**, oscillant entre 15 600 et 18 200 €, et les **communes des façades Est-Ouest**, situées à 15-20

minutes de Troyes, lesquelles attirent une **population plus aisée** avec des revenus annuels médians supérieurs à 24 000 €. Au-delà, les revenus médians se réduisent à nouveau. Le contraste des revenus entre le centre et la périphérie ressort via le taux de pauvreté. Celui-ci s'établit à **17,8%** à l'échelle de l'intercommunalité, tandis qu'il s'élève à **28%** de la population à Troyes en 2019.

## Un taux de chômage élevé

Au 1<sup>er</sup> trimestre 2022, le taux de chômage<sup>4</sup> dans la zone d'emploi de Troyes s'établit à **9,5%**, un niveau **comparable** à la strate départementale (9,7%) mais **supérieur** à l'échelle régionale (7,1%). Si la zone d'emploi de Troyes enregistre son **taux de chômage le plus bas** depuis **2011** (*hors période de crise sanitaire*), le territoire reste à la **3<sup>ème</sup> place** des zones d'emploi du Grand Est sur l'**importance du taux de chômage**. (Le taux de chômage de l'intercommunalité au sens du recensement est de 12,4 % en 2019).

## Marché de l'habitat et des bureaux

En 2019, Troyes Champagne Métropole compte 91 010 logements, dont 81 602 résidences principales.

### Développement de l'offre résidentielle sur le territoire

Sur le territoire Troyes Champagne Métropole, l'indice de construction neuve est de **4,5 nouveaux logements par an pour 1 000 habitants en moyenne sur la période 2011-2020**, une moyenne supérieure à celle de la région (3,7 logements). **Ainsi, le taux de croissance du parc de logements (+1,1% par an en moyenne depuis 1990) est nettement supérieur à la moyenne régionale.**

Les programmes immobiliers dans l'agglomération témoignent du **dynamisme du marché**. Sur la période 2017-2025, le secteur privé prévoit de construire 3 334 logements neufs dont près de 70 % à Troyes. Quant aux opérations des bailleurs sociaux, 3 996 logements sont en cours de réalisation ou en projet sur la période 2017-2025, dont moins de 40 % à Troyes. **Les logiques spatiales du marché de l'immobilier résidentiel neuf sont différentes selon les promoteurs publics ou privés.**

### Évolution des transactions immobilières et prix du marché dans le parc neuf et ancien

Le **prix médian des maisons progresse** aussi, notamment à partir de 2018, sur un rythme de 3 % par an en moyenne sur la période 2014-2021. Dans le parc ancien, la moitié des transactions de maisons se vendent à un prix supérieur à 1 926 €/m<sup>2</sup> en 2021. Quant à la construction neuve de maisons individuelles, la moitié des transactions se négocie au-dessus de 2 340 €/m<sup>2</sup> en 2021 dans l'agglomération troyenne.

Les écarts de prix sont beaucoup plus marqués sur le marché des appartements neufs et anciens : à Troyes et son agglomération le **prix médian des appartements varie du simple au double entre les appartements anciens et neufs** : la moitié des appartements neufs vendus à Troyes se négocie à plus de 3 150 €/m<sup>2</sup> contre 1 490 €/m<sup>2</sup> pour les appartements anciens.

---

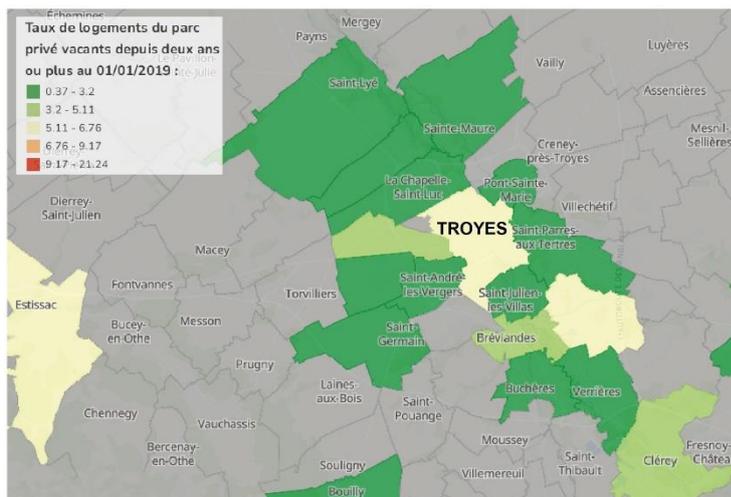
<sup>4</sup> Taux de chômage au sens BIT

## Mobilisation des logements vacants et lutte contre l'habitat indigne et énergivore notamment dans la ville-centre de Troyes

Les difficultés structurelles (déindustrialisation) et conjoncturelles depuis 2008 semblent aussi s'accompagner d'un problème d'inadéquation entre l'offre de logements et la demande.

Dans ce contexte, **la vacance de logements s'installe notamment dans la ville-centre de Troyes et, avec pour conséquence, une perte d'attractivité d'une partie du parc de logements, accélérée par une augmentation des constructions neuves dans les communes périurbaines.**

### TROYES CHAMPAGNE MÉTROPOLE : LOGEMENTS VACANTS DU PARC PRIVÉ DEPUIS 2 ANS OU PLUS EN 2019



Le taux de logements vacants de plus de 2 ans (dite structurelle) dans le parc privé est de 6,2 % à Troyes en 2019, soit 60% de la vacance structurelle du territoire intercommunal. Pour limiter la progression de la vacance dans le parc privé, Troyes Champagne Métropole et la Ville de Troyes intègrent des **dispositifs de revitalisation des centres-bourgs comme le programme Action Cœur de Ville**. Ce dispositif se traduit de manière opérationnelle par la **mise en place d'une Opération de Revitalisation Territoriale (ORT)**.

## Une offre résidentielle orientée vers les étudiants et personnes âgées

Face à la croissance de la population étudiante, **Troyes Champagne Métropole soutient l'offre en logements étudiants avec de nouveaux projets pour les prochaines années. Cependant, une attention est portée sur les prochains développements de l'offre résidentielle étudiante afin qu'elle ne soit pas décorrélée des besoins du territoire et que cela n'entraîne pas une obsolescence d'une partie du parc existant.** Les prévisions de croissance de la population étudiante restent positives à l'horizon 2025 mais le nombre de logements étudiants programmés connaît une croissance bien plus forte. En effet, 703 logements étudiants devraient venir compléter l'offre existante d'ici fin 2024 en grande partie par le biais des projets immobiliers de promoteurs privés dans le cadre d'investissements immobiliers locatifs.

De plus, le **vieillessement de la population attire la réalisation de résidences services seniors, qui se développent fortement à l'instar des logements étudiants.** Entre 2022 et 2025, 1 121 logements sont en projet, essentiellement situés à Troyes et sous l'impulsion de promoteurs privés.

## Un marché immobilier de bureaux renouvelé et dynamique

En moyenne, entre 2010-2020, **5 350 m<sup>2</sup>** de bureaux ont été mis en chantier annuellement dans la CA de Troyes Champagne Métropole. Sur la décennie, l'offre en bureaux représente **8%** des nouvelles surfaces consacrées aux locaux d'activités développées dans l'agglomération.

Localement, l'offre nouvelle en bureaux s'est déployée avant tout à **Troyes** (30% des surfaces commencées sur la période), dans sa **périphérie immédiate**.

Fortement contracté jusqu'en 2018, le **marché immobilier de bureaux s'est détendu** depuis le développement de multiples projets tertiaires. L'offre neuve s'est notamment déployée dans le centre-ville de Troyes via le **programme Citanium** au sein duquel ont été relocalisées plusieurs structures importantes près de la gare (CAF, Pôle Emploi, Banque de France...). D'autres lancements sur la proche périphérie vont à terme renforcer l'offre locale (**programme LCR** proposant 2 plateaux de 600 m<sup>2</sup> / **programme Néo'Parc** visant à construire 10 immeubles tertiaires pour une surface totale de 5 975 m<sup>2</sup> de bureaux).

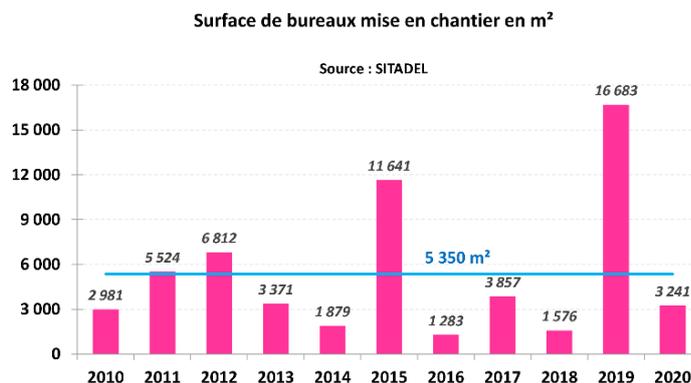
Actuellement, les demandes en bureaux concernent essentiellement des **petites surfaces à la location** (inférieures à 100 m<sup>2</sup>) situées à Troyes. Le volume de l'offre locale, en particulier dans l'ancien, ainsi que le turn-over suffisent à satisfaire les demandes sans difficulté. Les **carences** se retrouvent surtout au niveau des **moyennes et grandes surfaces dans l'existant** (hors programmes neufs). L'offre en la matière est **rare** dans la ville-centre. Les demandes en biens intermédiaires sont **réorientées** sur la périphérie, dans du neuf soulevant la question du prix.

De manière générale, Troyes Champagne Métropole dévoile aussi un **manque d'offres de bureaux à l'achat disponible** en centre-ville et à prix raisonnable.

Ainsi, le territoire ne **connait pas de problématique de vacance** dans l'immobilier de bureau. 2 raisons majeures expliquent l'inoccupation de certains locaux :

- Le **prix pratiqué dans le neuf**, avec un loyer moyen de **117€ HT/HC/m<sup>2</sup>/an en 2022**, Troyes affiche des prix attractifs comparativement à Reims, Nancy ou Metz.
- Les **délais de livraison** en cas de travaux importants non engagés par le propriétaire.

Par conséquent, l'agglomération présente un **marché immobilier tertiaire équilibré**. Les demandes en bureaux, principalement issues des entreprises locales souhaitant se développer ou se relocaliser sont globalement satisfaites. Actuellement, le territoire ambitionne d'engager des démarches proactives sur d'autres secteurs afin d'attirer la demande exogène et ainsi favoriser l'implantation de nouvelles activités au sein de l'intercommunalité.



**Point de vigilance** : Les surfaces commencées en bureaux issues de SITADEL sont surestimées. Certaines d'entre elles sont dégagées au sein d'opérations à vocation logistiques ou industrielles. Ainsi, les données ne se limitent pas à la mise en chantier de bureaux destinés à la location ou à l'achat.

## Emplois et migrations domicile/travail

### Une économie en transition, devenue tertiaire, portée par le commerce et les services marchands

Troyes Champagne Métropole capitalise **69 264 emplois** en 2019 soit **61 %** de l'offre auboise. **83 %** des emplois de l'agglomération sont concentrés à Troyes et ses communes limitrophes.

L'économie locale repose sur un **secteur tertiaire prépondérant** (78 %) essentiellement porté par la **sphère commerciale** (23 %) et les **services marchands** (21 %).

Le secteur des **services** est devenu un moteur de croissance. Le nombre d'emplois dans la sphère **publique** et **parapublique** croît de **+ 6 %** sur la période 2008-2019 (*+ 1 317 emplois surtout dans l'accompagnement médico-social et social*). Si le secteur des **services marchands** stagne, d'importants gains d'emplois sont constatés dans les **services aux entreprises** et dans l'**informatique**.

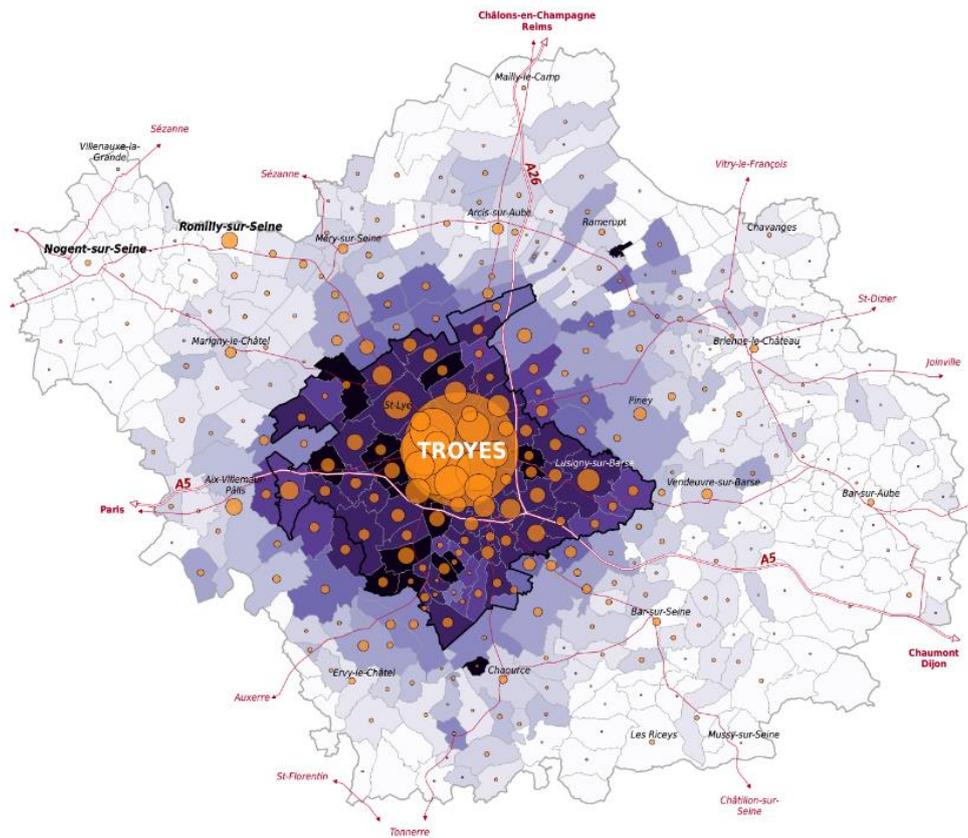
La période 2008-2019 a marqué un fort repli de l'emploi dans la métropole (- 4 %), particulièrement marqué dans le secteur industriel (- 28 %). Troyes Champagne Métropole se démarque en matière de **fabrication de textiles**. L'agglomération se caractérise par près de **20 %** des emplois régionaux de la filière en 2019. Cette spécificité a participé à la notoriété du territoire, « capitale européenne des centres de marques ».

### Un territoire autosuffisant, peu dépendant de l'offre d'emploi extérieure

Avec **108 emplois au lieu de travail pour 100 actifs occupés**, le territoire redistribue des emplois pour les actifs non-résidents. L'attraction du territoire ressort à travers les mobilités domicile-travail. Le volume des flux entrants (*12 399 habitants de l'extérieur travaillent dans l'agglomération de Troyes en 2019*) est **1,55 fois plus important** que celui des sortants (*7 986 habitants de Troyes Champagne Métropole travaillent en dehors de celle-ci*). **18 %** des emplois de Troyes Champagne Métropole sont tenus par des non-résidents. Si le territoire est un pôle d'emplois pour les actifs de l'extérieur, il reste **autosuffisant** puisque l'essentiel de la main d'œuvre occupant les emplois locaux y réside également. Par sa position centrale dans le département, l'agglomération accueille, de manière équilibrée, des entrants en provenance d'EPCI limitrophes. Certains d'entre eux affichent une **forte dépendance** vis-à-vis de l'offre d'emploi de l'agglomération jusqu'à 52 % des actifs travaillant à Troyes Champagne.

Inversement, seuls **12%** des actifs résidents de Troyes Champagne Métropole occupent un emploi en dehors de l'intercommunalité. Les principaux flux sortants s'effectuent en direction du Grand Paris (*13% des flux sortants de l'agglomération de Troyes*), le reste concerne surtout d'autres EPCI de l'Aube.

## Part des actifs occupés travaillant dans la CA de Troyes Champagne Métropole en 2019 :

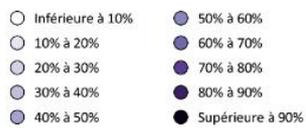


### INFORMATIONS CARTOGRAPHIQUES

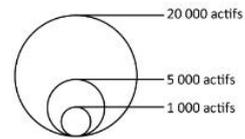


Sources : Insee 2019 - RP exploitation complémentaire / IGN - Route 120

### Part des actifs travaillant dans la CA de Troyes en 2019 (%)



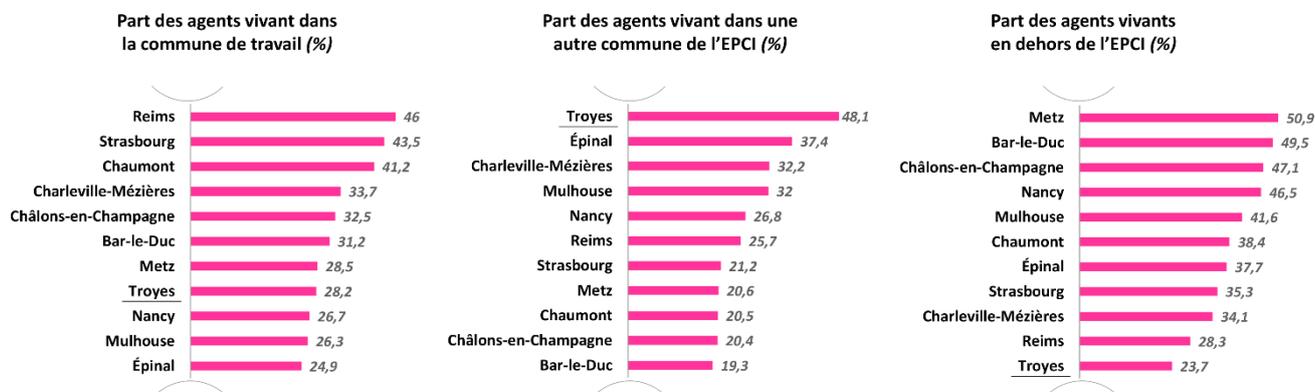
### Nombre d'actifs travaillant dans la CA de Troyes en 2019



□ CA Troyes Champagne Métropole

## Focus sur les migrations domicile-travail des agents de l'État :

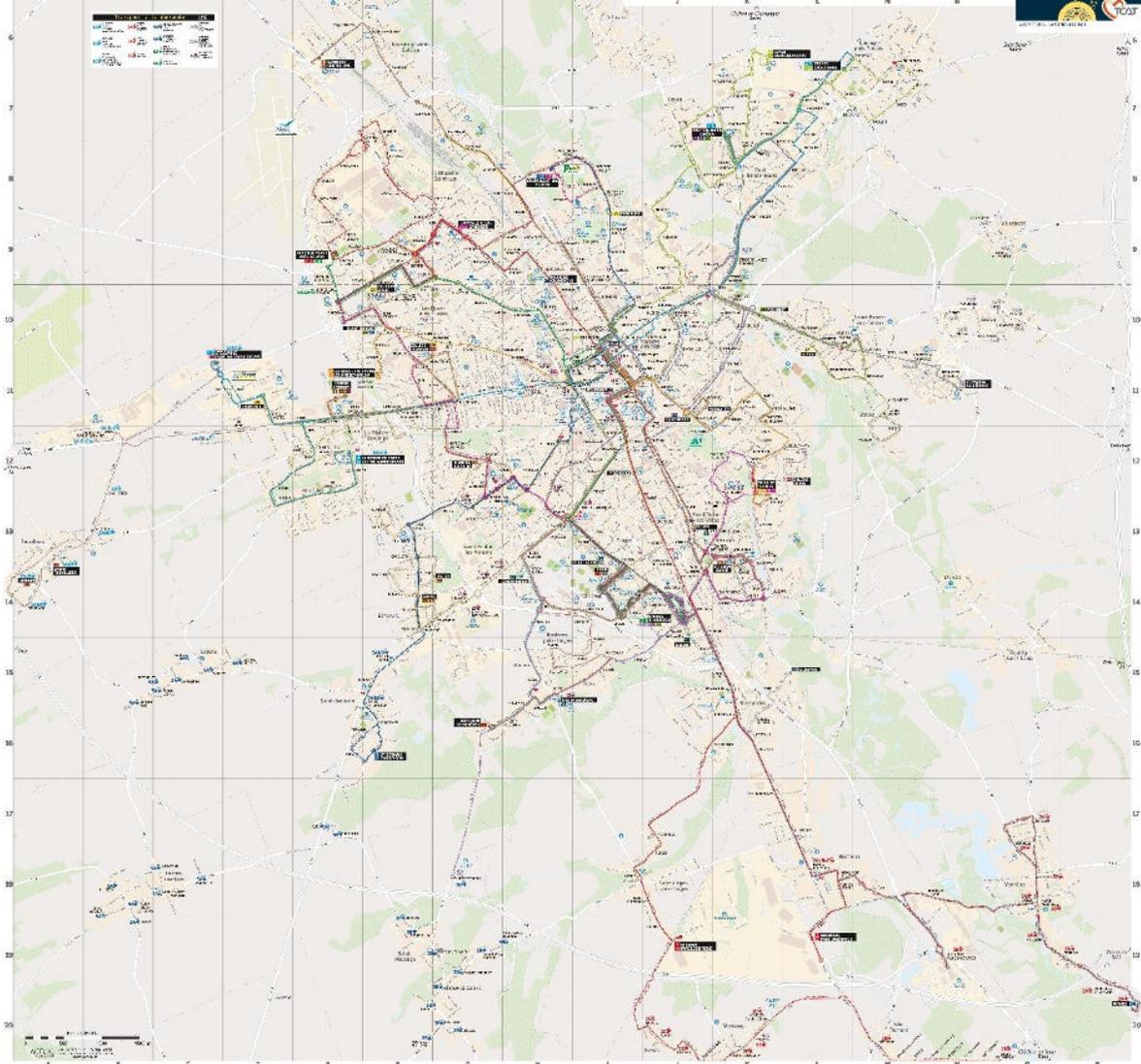
Lieu de résidence des agents de l'État en fonction dans les préfectures et sous-préfectures du Grand Est en 2019 (%)



Source : INSEE – Siasp 2019 – Agents de la fonction publique d'État hors militaires

Note de lecture : Parmi les agents de l'État travaillant dans la CA de Troyes Champagne Métropole, **76%** vivent dans l'agglomération (*28% résident à Troyes, et 48% dans une autre commune de l'EPCI*). Par différence, **24%** de ces agents habitent en dehors de l'intercommunalité. Les services de l'État locaux sont donc principalement assurés par des résidents de l'agglomération. Toutefois, leur provenance peut-être diffuse au vu de la superficie du territoire et du positionnement central de Troyes.

# Politiques et projets de mobilité



## Des connexions fréquentes avec Paris

Au sein de Troyes Champagne Métropole, le réseau ferroviaire est accessible uniquement par la **gare de Troyes**. Cette gare constitue la **porte d'entrée de l'agglomération** et se trouve à 5 mn du centre-ville. Son offre de services permet d'accéder principalement à Paris, Dijon et Mulhouse. Cette offre se développe via une ligne TER (Mulhouse/Dijon > Troyes > Paris-Est). Quotidiennement cette gare propose 68 arrêts cumulés (aller et retour) principalement vers Paris. **Troyes reste constamment connectée à Paris-Est** via un trajet d'environ 1H30 en TER.

## La connexion gare - ville et gare – agglomération

L'usage individuel de l'automobile apparaît comme la pratique courante de nombreux aubois. Le **Plan de Déplacement Urbain (PDU)** a confirmé l'attractivité de la ville de Troyes en matière de flux domicile/travail. La majeure partie des déplacements pendulaires s'effectuent en voiture.

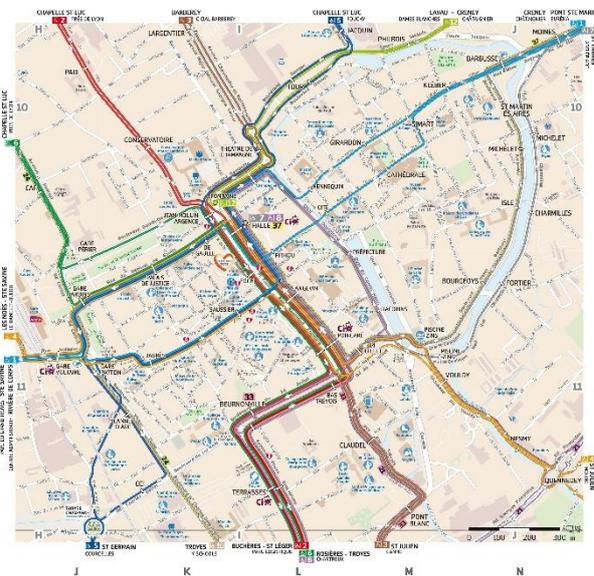
A Troyes, le service de transports urbains est assuré par le **réseau TCAT** via 11 lignes à forte fréquence qui desservent la ville de Troyes et ses alentours.

Dans le but de rendre plus accessible ce service, **des réaménagements ont été réalisés au sein du pôle gare permettant aux voyageurs de se rendre facilement en centre-ville soit en bus, à pied ou à vélo** via des aménagements cyclables et de voies vertes.

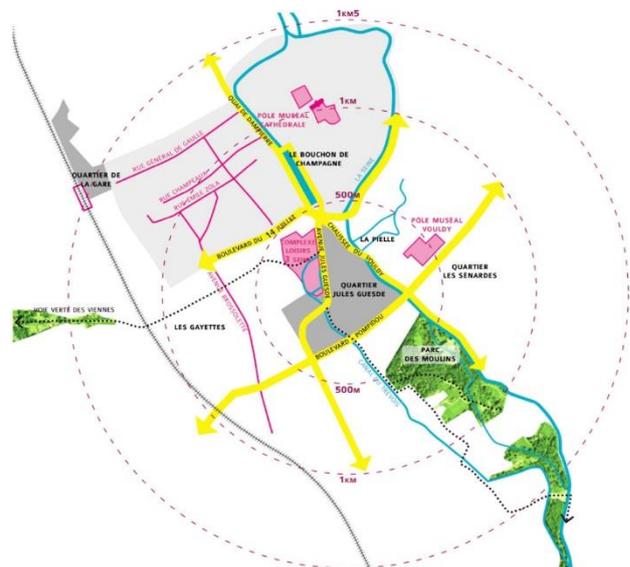
Trois lignes assurent la desserte gare-centre-ville. Celles-ci s'interconnectent avec le reste du réseau de bus irriguant l'ensemble de la ville.

En zone péri-urbaine peu dense, la mise en place d'une ligne de bus régulière représente un coût élevé pour Troyes Champagne Métropole. En réponse, afin de proposer une alternative à l'usage de la voiture individuelle, l'Agglomération s'est équipée d'une **application de mise en relation de co-voitureurs potentiels** pour les déplacements domicile-travail.

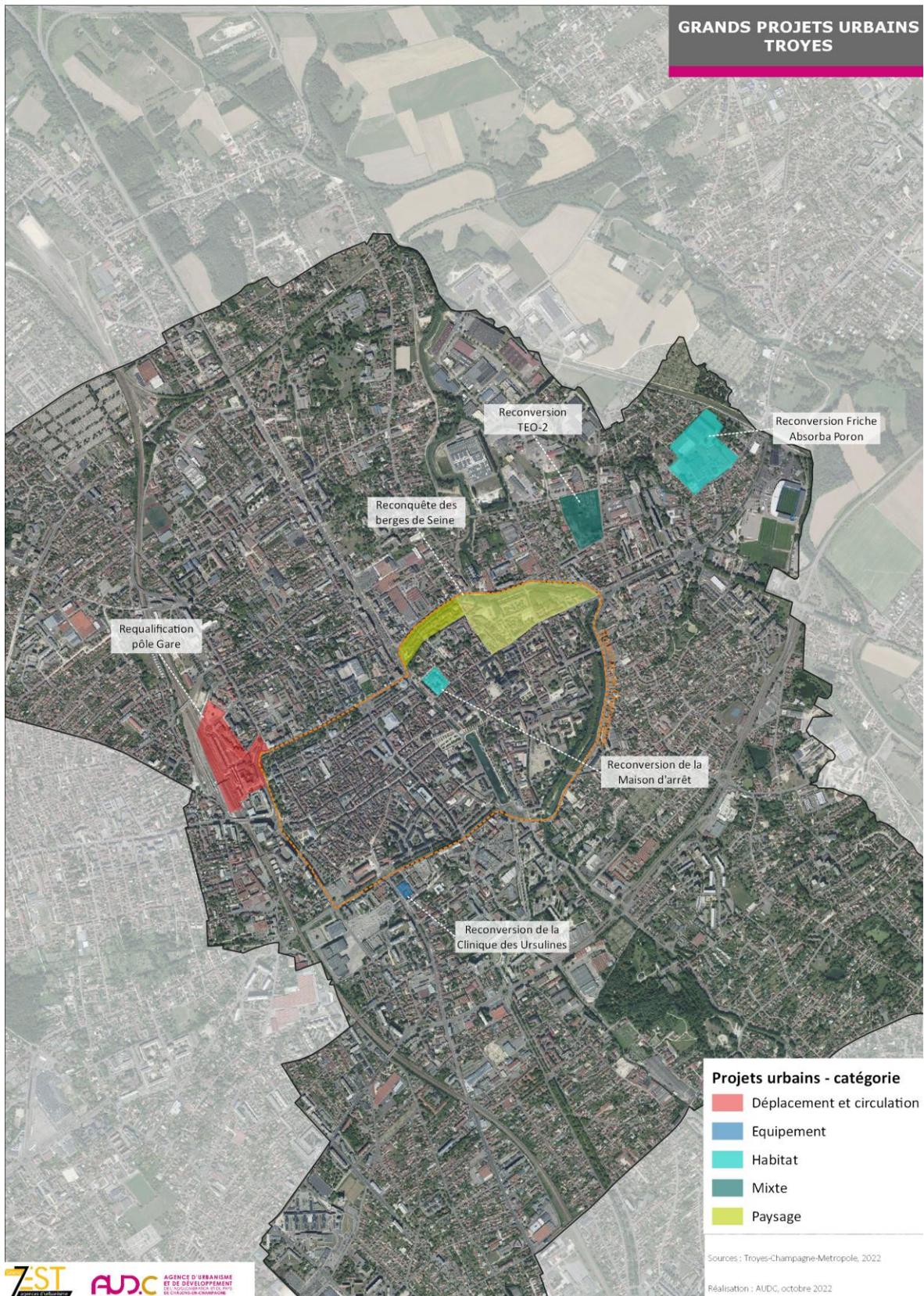
Troyes : le réseau de transports urbains



Rénovation du  
Quartier Jules Guesde  
(NPNRU)



## Politiques urbaines et projets en cours ou à venir



## Une ville patrimoniale en pleine rénovation

La ville patrimoniale de Troyes a plusieurs ambitions : valoriser le patrimoine existant, lutter contre la dévitalisation économique et résidentielle du centre-ville et mobiliser tous les leviers de l'attractivité territoriale. Pour ce faire, en 2018, la Ville et l'Agglomération ont signé la convention du **dispositif « Action Cœur de Ville »** (ACV) avec la volonté de redynamiser le centre-ville de Troyes. Cet engagement a permis à la Ville de Troyes et à Troyes Champagne Métropole de mettre en œuvre des projets de territoire.

Ainsi, l'année 2019 marquait l'inauguration du **nouveau pôle gare de Troyes**. La transformation de cet îlot en pôle d'échange multimodal ainsi que la requalification de ces espaces publics donnent un nouvel élan à ce paysage urbain. Pour répondre aux enjeux économiques, commerciaux et résidentiels de revitalisation de ce quartier, un **pôle d'affaires Citanium** complète l'offre en bureaux (11 500 m<sup>2</sup>), logements (41 logements, 114 appartements pour les séniors, 158 chambres pour étudiants) et autres commerces et services.

En continuité du programme de requalification des espaces publics dans le centre-ville, la **reconquête des berges de Seine** est un des projets globaux de la ville. L'objectif est d'en faire un lieu de promenade et de détente reliant les différents sites culturels et touristiques. Ce projet vise aussi à développer les mobilités douces, protéger l'écosystème attenante aux berges et, valoriser un paysage urbain propre aux abords de la tête du « Bouchon de Champagne ». Une convention financière signée en 2019 entre la Ville, l'Agglomération et Action Logement dans le cadre du dispositif ACV a favorisé la **poursuite de l'OPAH-RU dans le « Bouchon de Champagne »**. Le territoire cible la restructuration d'immeubles stratégiques en cœur de ville pour déployer une offre d'habitats et de commerces rénovée ainsi que la requalification des espaces publics.

La **reconversion de la Clinique des Ursulines** est un chantier important pour la Ville et l'ARS. Ce projet vise à intégrer les services des professionnels du secteur paramédical mais aussi à loger les étudiants en médecine.

Dans le but d'**anticiper le départ de la Maison d'Arrêt** de la rue Hannequin située en centre-ville, la Ville et l'Agglomération ont lancé une étude afin de proposer des scénarii de reconversion. En effet, cette prison doit quitter le centre historique en 2023 pour s'implanter dans la commune de Lavau. Elle libérera ainsi près de 5 000 m<sup>2</sup> de construction.

Enfin, **deux autres études de programmation sont en cours sur les friches industrielles TEO 2 et Absorba Poron**. Sur la première et ancienne teinturerie d'environ 4 hectares, Troyes-Champagne-Métropole, propriétaire des lieux, souhaite implanter son **nouveau centre de maintenance de transports** en commun et accueillir des logements ainsi que des espaces verts. Ces deux réserves foncières pourraient créer une **nouvelle dynamique résidentielle** dans le quartier des Ecrevolles.

## Des quartiers urbains en mutation : exemple du quartier Jules Guesde à Troyes

Près de 1 700 habitants résident dans le **quartier Jules Guesde** à Troyes. Situé au sud du centre historique (cf. plan page 13), le quartier connaît actuellement **d'importants travaux de requalification urbaine** qui sont effectués dans le cadre du **Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU)**. L'objectif est de procéder à une reconfiguration complète du quartier d'ici 10 ans (2018-2028) afin de changer son image de quartier d'habitat social (963 logements sociaux) peu attractif et enclavé. A terme, **635 logements sociaux seront détruits**, de même qu'une ancienne usine de bonneterie **pour faire place à 214 logements dont 59 logements sociaux**. Ce nouveau quartier accueillera aussi un groupe scolaire, une piscine, une crèche. Le projet de requalification porté par Troyes Champagne Métropole, la Ville de Troyes et le bailleur Troyes Aube Habitat représente un programme d'investissements de 155 millions d'euros sur la période 2018-2028.



## LES AGENCES DU RÉSEAU 7 EST DANS LE GRAND EST



## LE RÉSEAU DES 7 AGENCES D'URBANISME DU GRAND EST

### ADEUS

Agence d'urbanisme de Strasbourg  
Rhin supérieur

**Présidente** Françoise Schaetzel  
**Directeur** Pierre Laplane  
adeus@adeus.org  
03 88 21 49 00  
[www.adeus.org](http://www.adeus.org)  
9 rue Brûlée CS 80047

### AGAPE

Agence d'urbanisme et de développement  
durable Lorraine Nord

**Président** Fabrice Brogi  
**Directeur** Julien Schmitz  
agape@agape-lorrainord.eu  
03 55 26 00 10  
[www.agape-lorrainord.eu](http://www.agape-lorrainord.eu)  
Eurobase 2 Centre Jean Monnet  
54810 LONGLAVILLE

### AUDRR

Agence d'urbanisme et de développement  
de la région de Reims

**Président** Cédric Chevalier  
**Directeur** Christian Dupont  
agence-reims@audrr.fr  
03 26 77 42 80  
[www.audrr.fr](http://www.audrr.fr)  
Place des Droits de l'Homme  
51084 REIMS

### AGURAM

Agence d'urbanisme d'agglomérations  
de Moselle

**Président** Pierre Fachot  
**Directrice** Patricia Gout  
contact@aguram.org  
03 87 21 99 00  
[www.aguram.org](http://www.aguram.org)  
27, place Saint-Thiebault  
57000 METZ

### AUDC

Agence d'urbanisme et de développement  
de l'agglomération et du pays de  
Châlons-en-Champagne

**Président** René Doucet  
**Directeur** Eric Citerne  
planification@audc51.org  
03 26 64 60 98  
26 rue Joseph-Marie Jacquard  
51000 CHÂLONS-EN-CHAMPAGNE

### AURM

Agence d'urbanisme de la région  
mulhousienne

**Président** Jean Rottner  
**Directrice** Viviane Begoc  
aurm@aurm.org  
03 69 77 60 70  
[www.aurm.org](http://www.aurm.org)  
33 avenue de Colmar  
68200 MULHOUSE

### SCALEN

Agence de développement des territoires  
Nancy Sud lorraine

**Président** Bertrand Kling  
**Directeur** Pascal Taton  
contact@agencescalen.fr  
03 83 17 42 00  
[www.agencescalen.fr](http://www.agencescalen.fr)  
49 bd d'Austrasie - CS 20516