

Atelier I

- **Economie et mobilités**

Politique économique (hors commerce)

- **Rappel PADD**
- **DOO : Offre foncière et immobilière économique nouvelle dans les parcs d'activités en extension :**
 - Programmation chiffrée
 - Objectifs de qualités communs aux parcs
 - Objectifs fonctionnels et d'aménagement des parcs structurants (Vocation, accessibilité, services et aménagement)
- **DOO : Offre foncière et immobilière dans le tissu existant :**
 - L'offre de bureau dans le tissu urbain mixte
 - L'offre artisanale dans le tissu urbain mixte
 - Objectifs de requalification et de renouvellement des parcs et locaux d'activités vacants

- **Rappel PADD**

2.2 - Etre un nœud global et local d'échanges et de flux économiques au cœur des Hauts-de-France

2.2.1 Mettre en synergie notre double réalité économique « agglomérée » et « régénérative » et faire valoir l'excellence de nos savoir-faire industriel, agricole et pour l'innovation

2.2.2 S'appuyer sur cette synergie pour redéployer notre force de frappe économique avec un ancrage durable aux flux majeurs européens, régionaux et vers la Normandie

2.2.3 Déployer les moyens de mobilités, et notamment alternatifs, pour une proximité connectée et une irrigation régionale renforcée qui soutient l'accessibilité internationale des Hauts-de-France




2.2.4 Un territoire mobilisé pour la croissance verte et l'adaptation au changement climatique, ...

...l'engagement vers la 3ème révolution industrielle

2.2.5 Développer la culture du risque et une gestion durable des ressources pour un territoire apaisé

RAPPEL du PADD : Armature économique

Axes économiques

-  Europe du nord / Paris
-  Routes de l'agro-alimentaire
-  Savoir-faire industriels

Pôles économiques



Arras et le pôle économique Est

Espaces d'activités « de grands flux » et services métropolitains.



Bapaume avec l'appui d'Achiet-le-Gd (lien avec la gare)

Espaces d'activités de connexion régionale / inter-régionale & CSNE. Services métropolitains de niche / relais des parcs grands flux.

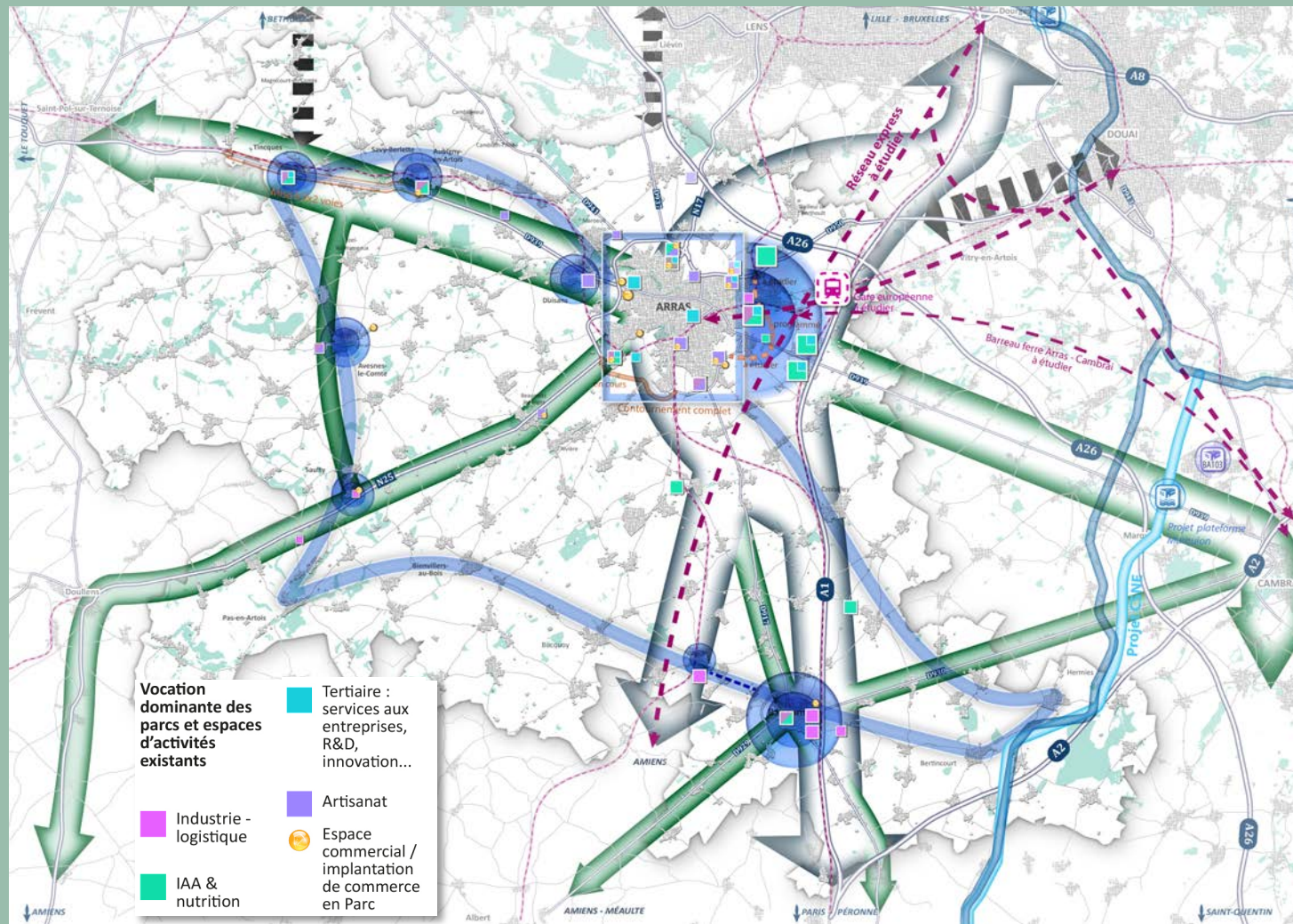


Duisans, Savy-Berlette/Aubigny, Tincques, Avesnes-le-Comte, secteur de Saulty

Espaces d'activités mixtes de rayonnement local et régional



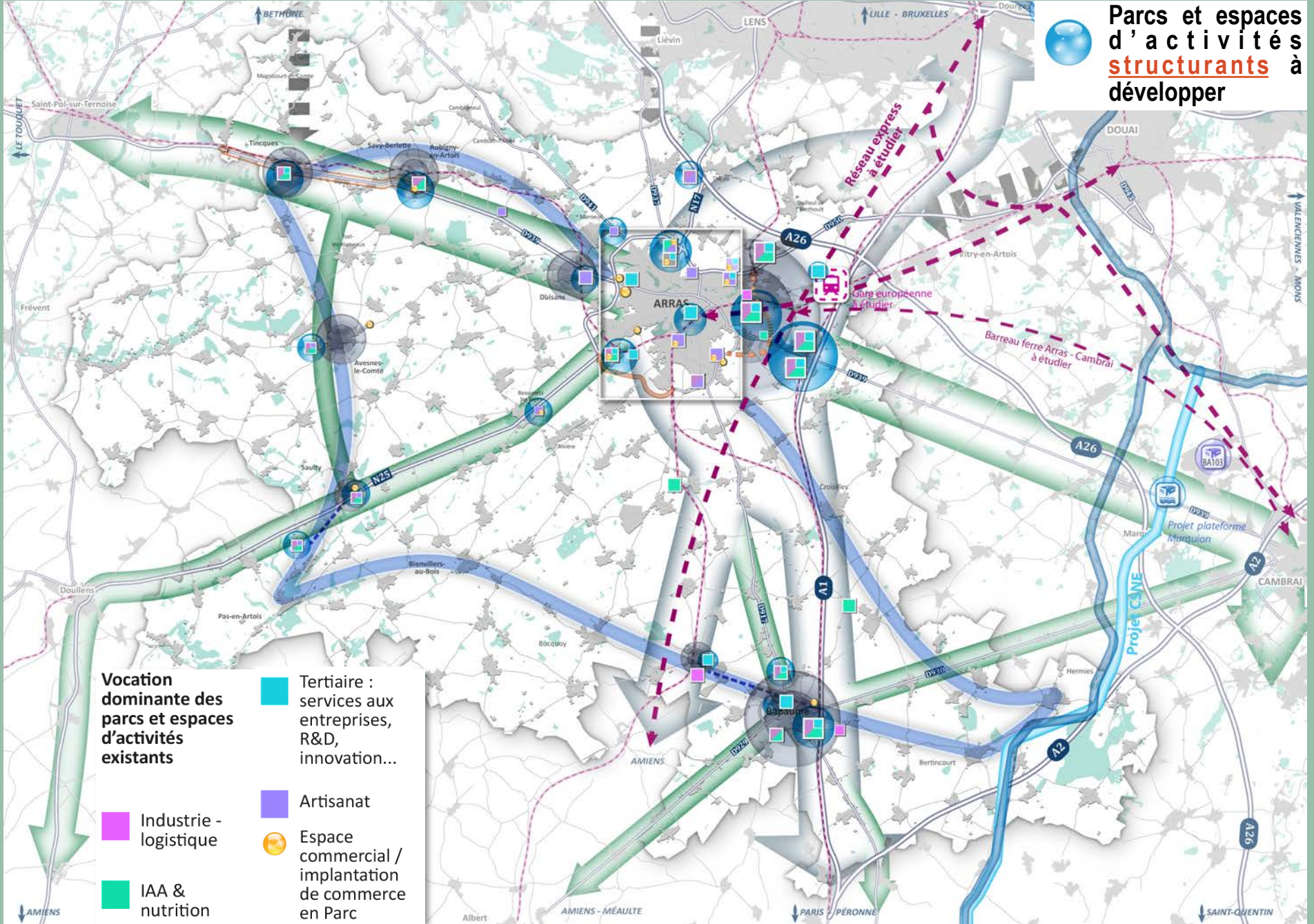
Complémentarité de l'offre foncière et immobilière économique
Irrigation artisanale



Ces pôles structurent le développement de l'offre foncière et immobilière principal du territoire, pour une lisibilité accrue de l'offre et une efficacité foncière optimisée. Le pôle Economique Est d'Arras est le pôle majeur.

Politique économique à aboutir dans le cadre du DOO, en cohérence avec le PADD : réseau de parcs d'activité sur la base du PADD + des informations que nous avons aujourd'hui

Parcs et espaces d'activités structurants à développer



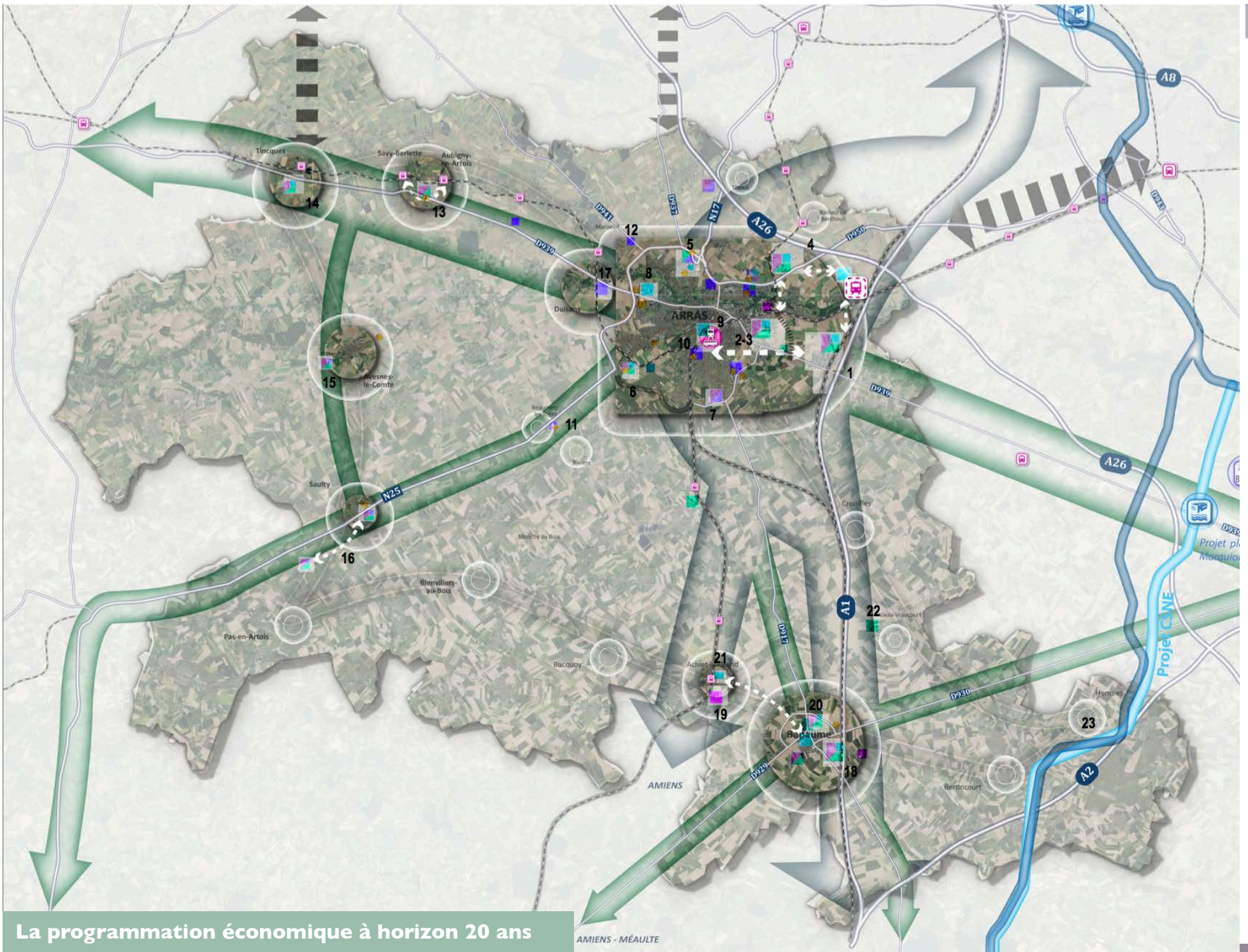
- **DOO : Offre foncière et immobilière économique nouvelle dans les parcs d'activités en extension : (et espaces d'activités identifiés dans l'urbain)**

La programmation économique doit ventiler les objectifs maximum de consommation d'espace pour les parcs d'activités en extension, à horizon 20 ans. Le niveau de « précision » de cette ventilation doit traduire la structuration forte du maillage économique et sa cohérence qu'implique la stratégie ambitieuse du Scot.

Dans le DOO, il s'agit ainsi de ventiler la programmation, en identifiant :

1. Les pôles économiques structurants qui sont les appuis PRIORITAIRES pour le rayonnement économique global du territoire et la structuration des grands axes économiques ;
2. Des parcs et espaces économiques pour l'irrigation économique de proximité, dans le cadre d'une mutualisation à l'échelle des EPCI des surfaces de développement des parcs d'activités, que les PLUI affineront à leur échelle. Mais, des parcs à développer en priorité sont dans certains cas à indiquer dans le Scot.

Les programmations qui suivent prennent en compte des premiers retours des EPCI et font aussi des propositions sur les points à affiner, préciser, vérifier. Des questions sont aussi posées.



La programmation économique à horizon 20 ans

AMIENS - MÉAULTE

Les PLU définissent plus précisément les localisations et conditions du développement de cette offre, à savoir notamment :

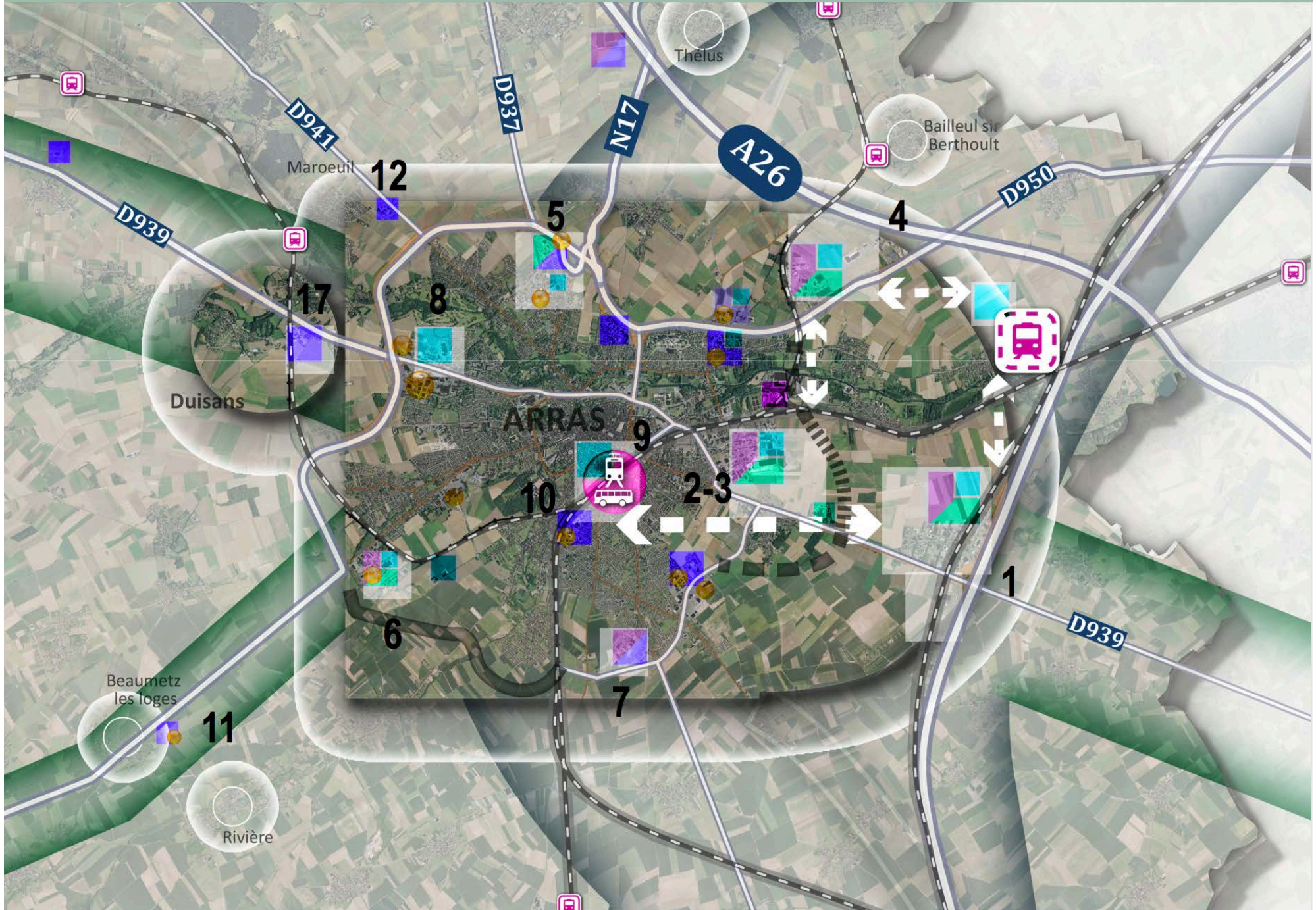
- Les parcs à créer, étendre ou à développer ;
- la programmation des zones affectées pour ces parcs (industrie-logistique PME/PMI, Mixte...), en veillant à intégrer le développement des fonctions supports (R&D, gestion, etc...) ou de services associés à ces implantations ;
- l'aménagement des voiries qui doivent répondre aux enjeux de circulation fluide qui sont liés notamment au trafic routier lourd et aux enjeux de mise en place d'alternatives à la voiture particulière pour accéder aux parcs d'activités, en fonction des besoins identifiés (covoiturage, modes doux, transport collectif...) ;
- l'aménagement des espaces cessibles permettant de développer des lots de taille adaptée aux entreprises que le parc à vocation à accueillir ;
- la qualité de l'insertion paysagère et de la gestion environnementale pour répondre aux besoins des entreprises pour un cadre de travail de qualité ;
- Le cas échéant, un phasage de l'ouverture à l'urbanisation, contribuant à proposer la continuité d'une offre de qualité associée au positionnement et au rôle du parc d'activité dans l'armature économique ;
- Le mode d'aménagement doit favoriser le maintien de l'exploitation agricole le plus longtemps possible jusqu'à l'installation des entreprises, afin de pouvoir organiser la réversibilité des règles d'urbanisme en cas de difficulté de commercialisation.

=> ci-après : le Scot ventile (proposition) la programmation de l'offre foncière nouvelle maximale à 20 ans pour le développement économique découlant de l'armature

La programmation économique à horizon 20 ans

EPCI / pôles économiques / Offre foncière et immobilière nouvelle pour le développement économique, en extension		Nouveaux espaces d'activité à aménager en extension (maximum) à 20 ans	Rappel PLUI : nouveaux espaces d'activités à aménager en extension
		en hectares	en Ha
CUA		315	CUA à horizon 16 ans
			<u>246</u>
Pôles économiques structurants	Pôle économique Régional Est : 1 - Artoipôle 2 - Arras Est/3 Fontaines/Hermitage 3 - Tilloy (Häägen Dazs) 4 - Actiparc (déjà aménagé - pas d'extension prévue, sa surface n'est donc pas à décompter de celles de la présente programmation)	250	Pole économique Régional Est Artoipôle Arras Est/3 Fontaines/Hermitage Tilloy (Häägen Dazs)
	Parcs et espaces d'activités du pôle urbain majeur d'Arras : 5 - ZA Pacage 6 - Zac Dainville 7 - ZA angèle Richard (Beaurains) <i>Parcs et espaces structurants dans le tissu urbain mixte / dans le cadre de l'évolution de ces espaces au sein de l'enveloppe urbaine globale (leur surface n'est donc pas à décompter de celles de la présente programmation) :</i> 8 - Les Bonnettes 9 - Secteur gare d'Arras, secteur de la petite vitesse à étudier 10 - Citadelle (dans le cadre de la mise en valeur de cette centralité urbaine)	38	Parcs d'intérêt communautaire: 30 ha inscrits au PLUI : ZA Pacage 19 ha Zac Dainville / Achicourt 8 ha ZA angèle Richard (Beaurains) : 3ha
Parcs et espaces économiques pour l'irrigation de proximité + évolution d'espaces éco existant	Dont notamment, et en priorité : 11 - ZA Beaumetz 12 - ZA Maroeuil	13	Parcs d'intérêt communautaire et autres espaces économiques pour l'irrigation de proximité : <u>7</u> ZA Beaumetz 3 ha ZA Maroeuil 4 ha (note : ZA Thélus déjà aménagé)
A étudier : Espace économique spécifique tertiaire associé au projet de Gare Européenne ?		5 ?	Parc commercial Dainville (Ex: Zacom du Scot 1 : 9 ha) <u>9</u>

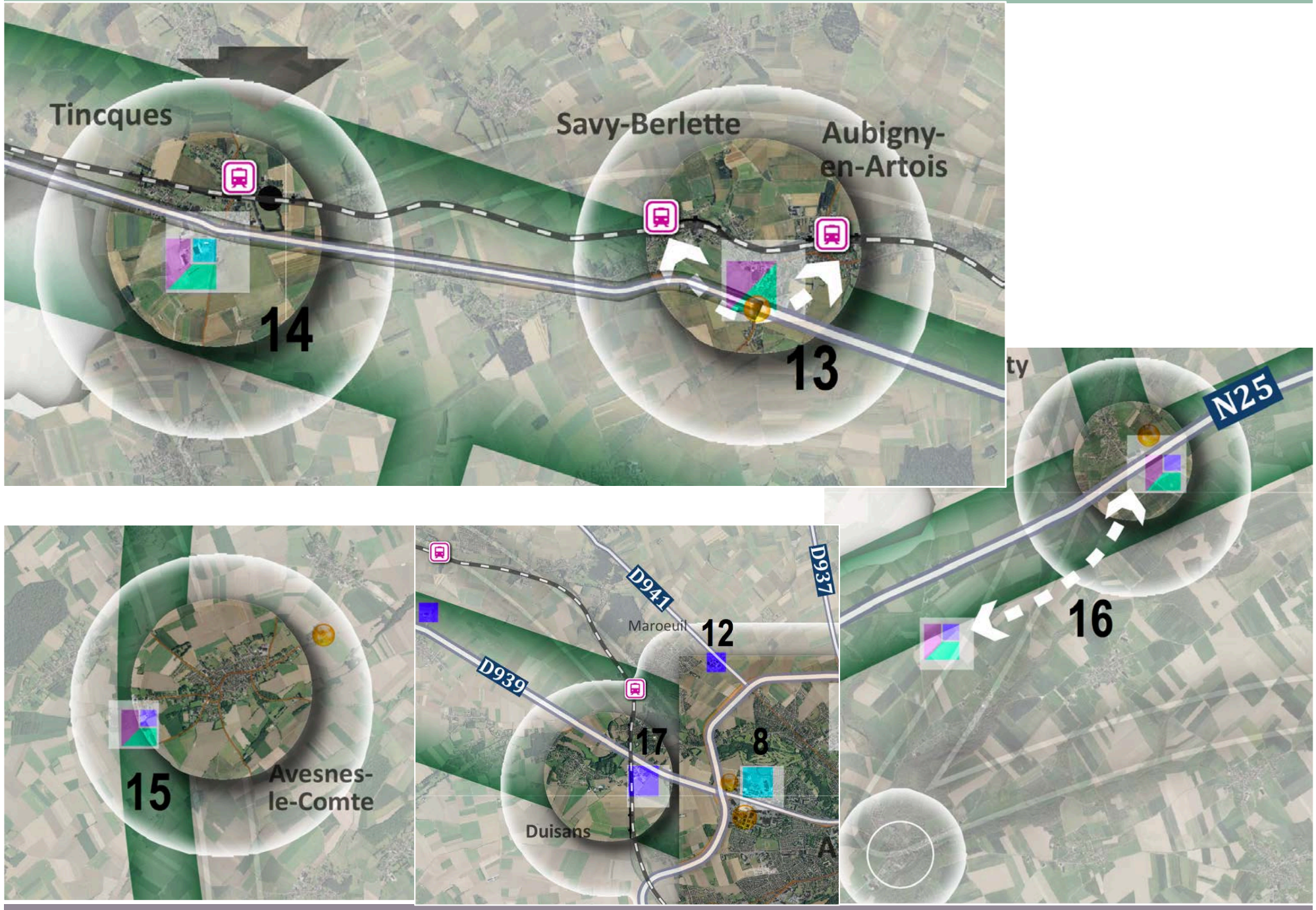
CUA : zoom programmation économique à horizon 20 ans



La programmation économique à horizon 20 ans

EPCI / pôles économiques / Offre foncière et immobilière nouvelle pour le développement économique, en extension		<i>Nouveaux espaces d'activité à aménager en extension (maximum) à 20 ans</i>	<i>Rappel PLUI : nouveaux espaces d'activités à aménager en extension</i>	
		en hectares	en Ha	
Campagnes de l'Artois		73	CCCA	
Pôles économiques structurants CCCA	<p><i>Quels besoins à échéance Scot en espace pour les parcs qui seront aménagés à partir de mi 2019 (= approbation du Scot) ?</i></p> <p>13 - Savy-Aubigny : (bi-pôle - 2 espaces d'activités sont-ils souhaitables / faisables ? et pour quelle politique économique / complémentarité) : 10 ha ?</p> <p>14 - Ecopolis (Tincques) : 10 ha ?</p> <p>15 - Avesnes le Comte : 7 ha ?</p> <p>16 - Za Saulty et Bellevue à Warlincourt (bi-pôle) : 15 ha ?</p> <p>17 - La Duisanaise (Duisans) : 5 ha ?</p>	47 ?		
Autres parcs et espaces économiques pour l'irrigation de proximité + évolution d'espaces éco existant	<p><i>Quels besoins à échéance Scot en espace pour les parcs qui seront aménagés à partir de mi 2019 (= approbation du Scot) ?</i></p> <p>Objectif mutualisé à l'échelle de l'EPCI dans le SCOT et à répartir par le PLUI, avec des sites prioritaires à inscrire dans le DOO (lesquels) ?</p> <p>... ?</p>	26 ?		

CCCA : zoom programmation économique à horizon 20 ans



La programmation économique à horizon 20 ans

EPCI / pôles économiques / Offre foncière et immobilière nouvelle pour le développement économique, en extension		Nouveaux espaces d'activité à aménager en extension (maximum) à 20 ans	Rappel PLUI : nouveaux espaces d'activités à aménager en extension	
		en hectares		en Ha
Sud Artois		52	CCSA	
<p>Poles économiques structurants Bapaume-Achiet le Grand</p> <p><i>Quels besoins à échéance Scot en espace pour les parcs qui seront aménagés à partir de mi 2019 (= approbation du Scot) ?</i></p> <p>18 - Anzacs (Bapaume) : 10 ha</p> <p>19 - ZA de la rue de Paris (Achiet le Grand) : 10 ha ?</p> <p>20 - ZA - Nord Bapaume : 7 ha ?</p> <p>21 - Offre tertiaire en lien avec la Gare (dans enveloppe urbaine (sa surface n'est donc pas à décompter de celles de la présente programmation)</p>	27	<p>Anzacs : 10 ha</p> <p>ZA - Nord Bapaume : ?</p> <p>ZA Achiet le Grand : ?</p>		
<p>Autres parcs et espaces économiques pour l'irrigation de proximité + évolution d'espaces éco existant</p> <p><i>Quels besoins en espace pour les parcs (zonés ou non dans les plu aujourd'hui) qui seront aménagés à partir de mi 2019 (approbation du Scot) ?</i></p> <p><i>Objectif mutualisé à l'échelle de l'EPCI dans le SCOT et à répartir par le PLUI, avec des sites prioritaires à inscrire dans le DOO (lesquels) ?</i></p> <p><i>Notamment, et en priorité :</i></p> <p>22 - Vaulx-Vraucourt + 23 - Hermies : 7 ha ?</p> <p>9 ha pour les autres besoins à l'échelle de l'EPCI ?</p>	16	<p>Extension de VaulxVraucourt : ?</p> <p>Extension Hermies : ?</p>		

CCSA : zoom programmation économique à horizon 20 ans



Mode d'aménagement de haute qualité des parcs d'activités

Pour une haute qualité fonctionnelle et environnementale (incluant la gestion économe de l'espace agricole) des pôles et parcs d'activités, en fonction de leur vocation et de leur contexte d'implantation :

- Des objectifs communs aux parcs d'activités
- Des objectifs plus spécifiques à chaque pôles/parcs d'activités absolument essentiels pour être crédible sur notre stratégie économique et environnementale

Mode d'aménagement de haute qualité des parcs d'activités

- Objectifs communs aux parcs d'activités
-

Les PLU(I) prévoient les dispositifs réglementaires favorisant l'optimisation foncière pour les parcs en création ou en extension :

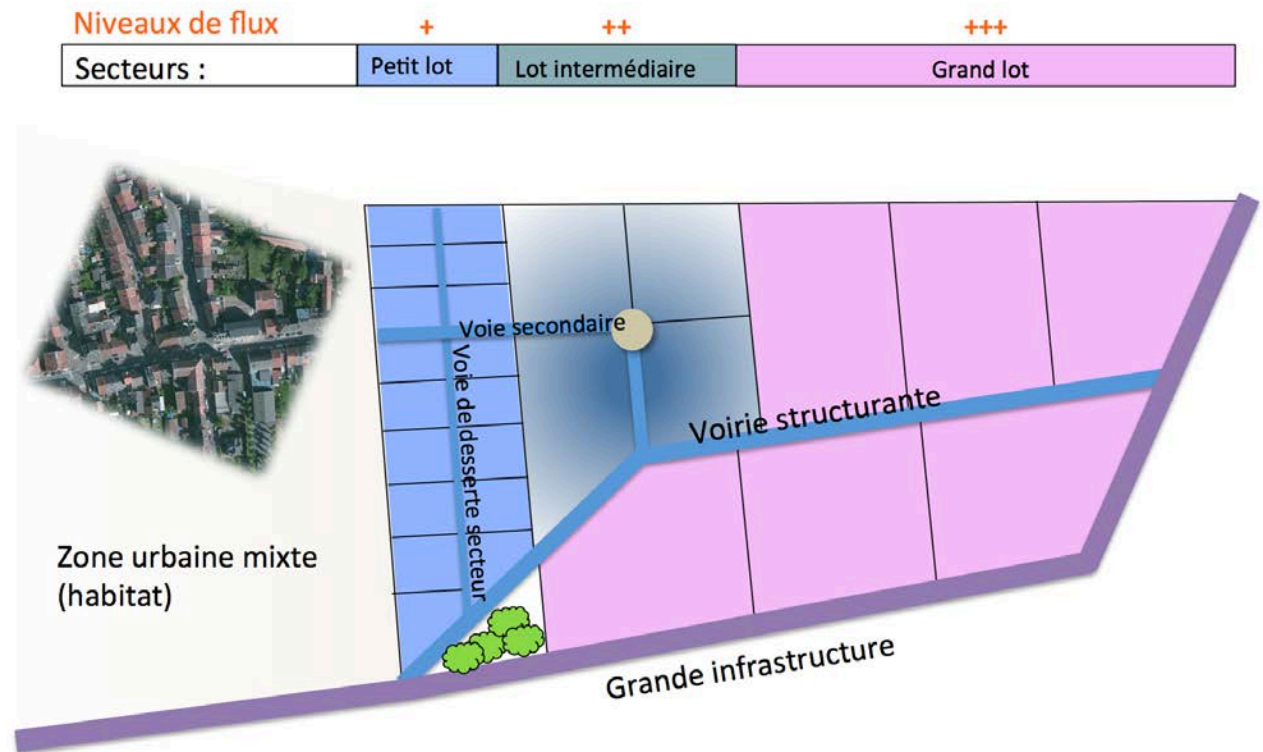
Les objectifs suivants sont à adapter aux typologies d'entreprises à accueillir, notamment à celles (industrielles) pour lesquelles il faut tenir compte des législations et règles liées à la gestion environnementale et aux risques qui s'appliquent (installations classées et études de danger...

- **Définir une organisation viaire assurant un fonctionnement sécurisé** des flux liés à sa vocation : poids lourds, véhicules utilitaires, véhicules légers, piétons et cycles :
 - définir le gabarit des voies et les espaces de circulation en fonction de la vocation du parc d'activités, dans un souci d'économie foncière et en intégrant les besoins liés aux livraisons,
 - limiter les croisements difficiles ou les manœuvres de retournement, lorsque le parc reçoit des activités susceptibles de générer un trafic important de poids lourds,
 - prévoir des itinéraires piétonniers et cyclables sécurisés et lisibles (voire sécurisés) permettant l'accès à des espaces de mobilités dédiés (transports en commun, espaces de co-voiturage etc..)
- **Minimiser les bandes inconstructibles** dans la gestion des règles de retrait par rapport aux limites (permet aussi l'évolution à terme du tissu bâti du parc et redécoupage parcellaire). Le Scot encourage aussi à minimiser le retrait de l'urbanisation par rapport aux voies à grande circulation (loi Barnier).
- **Prévoir des possibilités d'élévation en hauteur des bâtiments** afin de permettre leur adaptation aux besoins des entreprises dans un souci d'économie d'espace,

Les PLU(I) prévoient les dispositifs règlementaires favorisant l'optimisation foncière pour les parcs en création ou en extension :

- Définir des programmes et schémas d'aménagement :

- qui veillent à promouvoir un découpage parcellaire sans délaisés,
- qui organisent, le cas échéant, des secteurs d'aménagement différenciés pour accueillir plusieurs typologies d'entreprises (cf exemple ci-après),
- qui facilitent, pour l'artisanat et les TPE/TPI, la réalisation d'opérations immobilières regroupant plusieurs petits projets sur un même lot (villages d'entreprises, produits locatifs ou copropriétés),



- **Limiter les espaces de stationnement en surface** à leurs besoins incompressibles et, au contraire, répondent aux enjeux d'optimisation foncière en proposant des solutions de mutualisation ou d'intégration au sein de bâtiments à niveaux. Ils étudient, pour les parcs de taille significative, les moyens d'organisation du covoiturage.

Afin de développer un haut niveau de qualité environnementale (eau - mobilité), les PLU(I) veilleront à :

- **prévoir une gestion intégrée des eaux pluviales en minimisant les rejets dans les milieux naturels,**
- **(pour le développement des parcs structurants) privilégier lorsque cela est possible et pertinent avec le process des entreprises le recyclage des eaux qu'elles utilisent et la réutilisation des eaux pluviales...**
 - **...puis l'infiltration des eaux de pluie, lorsque le sol le permet, par une gestion hydraulique douce,**
Il sera recherché, le cas échéant, et sous réserve de dispositifs permettant de maîtriser les pollutions diffuses, la perméabilité des surfaces de stationnement ou de circulation (chaussées drainantes,...).
- **Développer les services de mobilité : bornes de recharge, voies douces, autopartage...**

Pour l'énergie, lors d'un atelier/séminaire ultérieur

=> ci-après : les objectifs d'aménagement par pôle/parc d'activité

Mode d'aménagement de haute qualité des parcs d'activités

- Les objectifs plus spécifiques à chaque pôle/parc d'activité **structurant** : *vocation, gestion des flux et connectivités, aménagement*

Vocation complémentaire des parcs en termes d'offre foncière et immobilière, d'accès aux services aux entreprises et aux employés et de positionnement sur les axes économiques :

Pôles / Parcs structurants :

- *Des parcs majeurs (pour la grande industrie, les activités logistiques, industrielles et tertiaires associées, et R&D) déployés sur les axes économiques nationaux et internationaux : le Pôle Régional Est*
- *Des parcs à vocation mixte (industrie – hors grande industrie, logistique artisanat, tertiaire) répondant à la fois à un besoin de proximité, d'accès aux axes économiques régionaux et à la diversification d'une offre foncière complémentaire aux parcs majeurs.*

Pôles et espaces d'affaires (tertiaire)

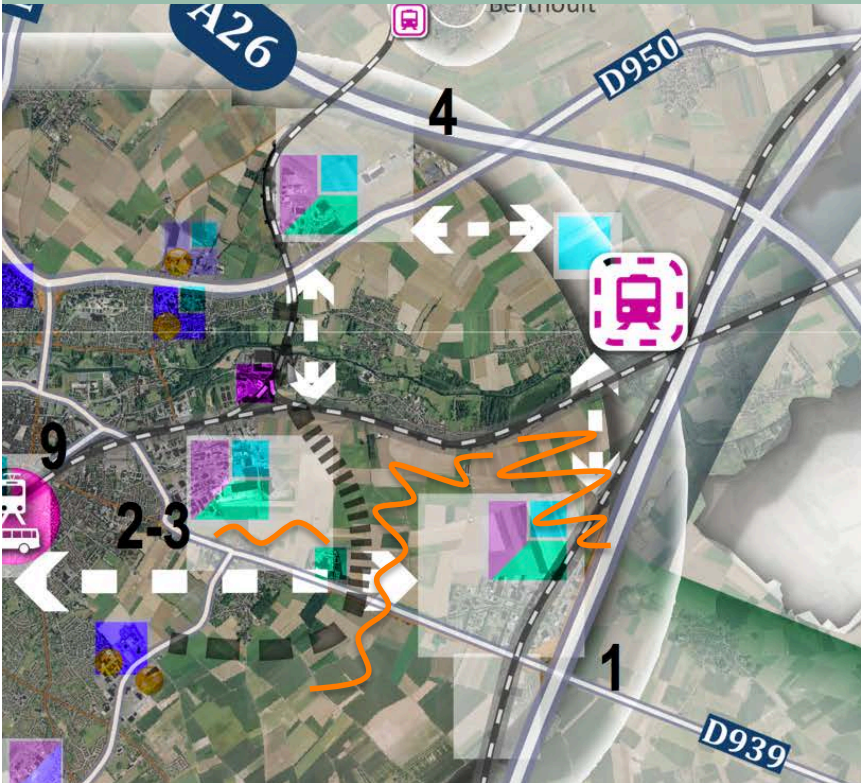
Parcs pour l'irrigation économique de proximité (mixte industrie, artisanat)

=> Les tableaux ci-après identifient les objectifs d'aménagement plus spécifiques à chaque pôle/parc d'activité structurant et posent les questions auxquelles le DOO doit répondre.


Pôles économiques		Vocation & rayonnement	Objectifs d'aménagement et de programmation des parcs
1	Artoipôle	Pôle éco régional de rayonnement national & international : vitrine des savoir-faire et filières d'excellence du territoire Grande industrie, industrie logistique et tertiaire associé, R&D Grandes entreprises, PME/PMI	<ul style="list-style-type: none"> - Développer services aux entreprises et salariés - Assurer complémentarité de l'offre dans le pôle - Lisière paysagère de qualité : <ul style="list-style-type: none"> • Différenciée / autoroutes pour valoriser la visibilité des parcs dans le cadre d'une mise en scène globale qualifiant l'entrée dans l'Arrageois depuis A1, A26 et lignes de train , • Coordination paysagère des lisières des extensions des parcs le long de la RD 939 (axe vitrine) avec entrée de Tilloy et d'Arras + contournement Arras • ZI Est et artoipole/ voie ferrée en intégrant les enjeux d'inscription à l'entité paysagère de la vallée de la Scarpe (bois, prairie/bocage) • Coupure d'urbanisation Zi Est & Artoipole + lisière corridor bocager : cf. ci-après - Gestion des eaux pluviales pour les extensions : s'imposer 0 rejet hors parc ? - S'imposer une végétalisation du parc particulièrement économe en espace et optimisée (objectif max 5% de la surface au sol du parc) + favoriser végétalisation mur/toit entreprises - Autres ?
2&3	Arras Est/3 Fontaines/Hermitage Tilloy (Häägen Dazs)		
4	Actiparc		

Niveau d'accès aux flux à préserver/développer : Cf. zoom ci-après

ZOOM pôle Est



Objectifs d'aménagement et de programmation des parcs

- Coupure d'urbanisation ? 
- Lisière Nord d'Artoipole comprend une continuité végétale liée à celle de la voie ferrée (TGV N/S) : pas de consommation d'espace superflue + recherche apport en biodiversité. Pour Actiparc : c'est déjà fait. Quid pour Zi est ?

Niveau d'accès aux flux à préserver/développer

- Accès grands flux (A1, A26, Rd 939), renforcés par la finalisation du contournement d'Arras
- THD, 4G, 5G...
- Assurer une offre de mobilité partagée (Bus/TAD déjà en place) & douce (piéton/vélo) adaptée dans le temps en lien avec : le centre d'Arras/Gare, la Gare Européenne? ... Ailleurs ?
- Garantir un accès optimal des parcs + préserver/améliorer des conditions de circulations fluides et sûres sur les grands axes qui les desservent :
 - Rd939 et de l'échangeur avec A1 sans remontée de file (quelles dispositions spécifiques inscrire ?)
 - Limiter et mutualiser accès/Rd939 pour artoipole3 ?
 - Desserte extension Zi Est par la Zi actuelle puis raccordement à terme avec le contournement d'Arras
 - Contournement d'Arras : rediriger les grands flux de transit sur le contournement + actions pour empêcher les shuntes (traversée transit) dans les centres d'Arras, St- Laurent et Athies.
- Autres objectifs ?

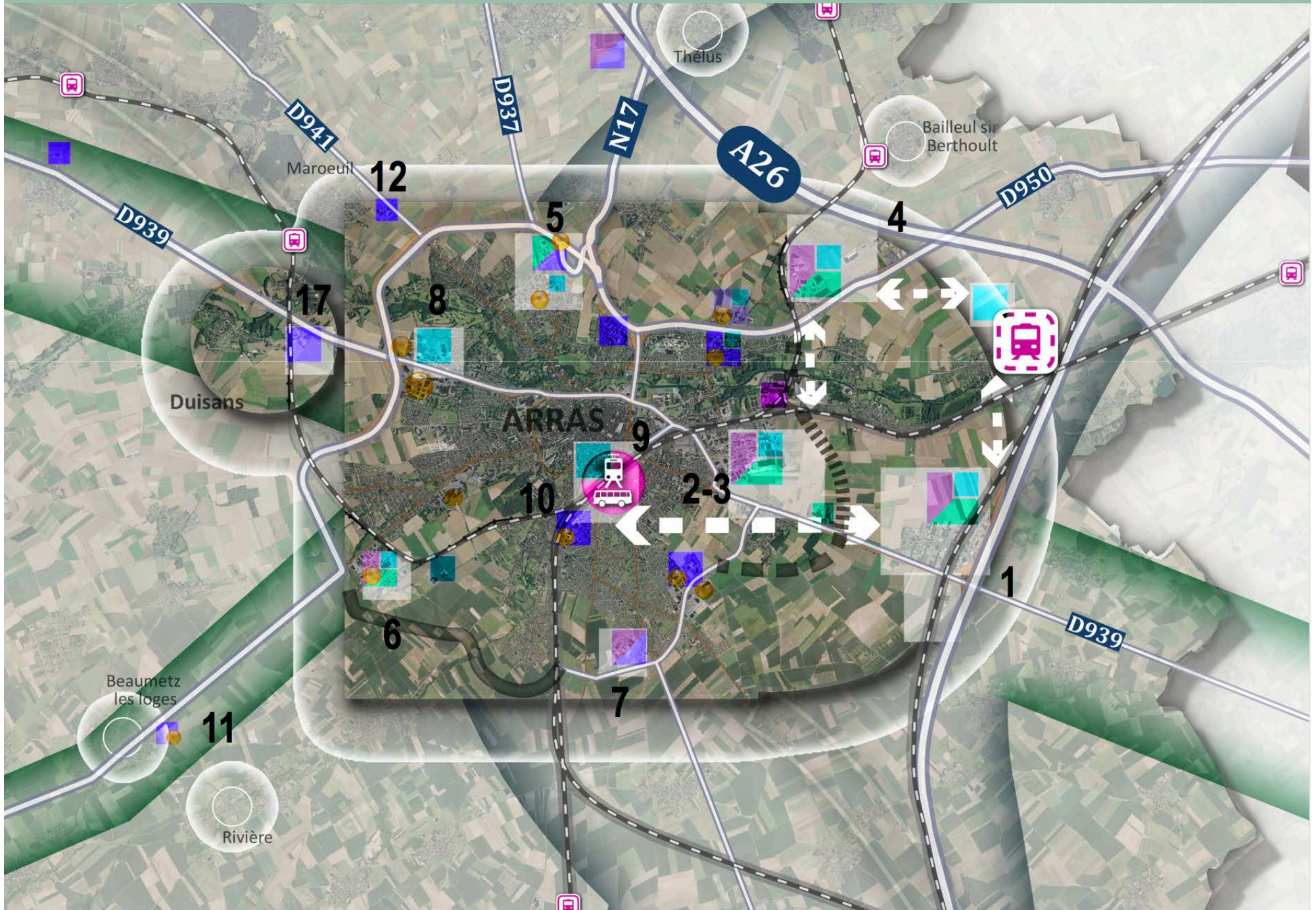
Pôles économiques		Vocation & rayonnement	Niveau d'accès aux flux à préserver/développer	Objectifs d'aménagement et de programmation des parcs
5	ZA Pacage	Parc structurant mixte (hors grande industrie) complémentaire au Pôle régional Est : rayonnement tout niveau permettant en outre l'accueil de petites entreprises + atout de la proximité directe à une densité élevée de services dans pôle urbain d'Arras. Atouts supplémentaires pour les entreprises & synergie : <ul style="list-style-type: none"> - Pacage proximité Actiparc et bassin minier-Nord/A26 - Beaurains proximité Boréal et Pôle est - Dainville, proximité Citadelle, axe N25 Industrie logistique et tertiaire associé, artisanat, R&D PME/PMI, TPE/TPI	<ul style="list-style-type: none"> - Accès grands flux (N25, A26, Rd 939), renforcés par la finalisation du contournement d'Arras - THD, 4G, 5G... - Assurer une offre de mobilité partagée : Bus/TAD déjà en place entre Pacage, Za A. Richard et centre d'Arras/Gare. Autres objectifs ? Quelle desserte pour Za Dainville ? - Liaison douce connectée / quartier limitrophe (za Pacage)? - Garantir accès sécurisé et fluidité des circulations D63 / Pacage : limiter et mutualiser accès/D63 ? Autres objectifs? 	<ul style="list-style-type: none"> - Services aux entreprises <ul style="list-style-type: none"> • Za A. Richard : possibilité d'une offre locative pour TPE PME/PMI • Pacage et Dainville : ? - Lisière urbaine soignée et intégrant les enjeux de : <ul style="list-style-type: none"> • Qualification des entrées de ville : Dainville, St-Catherine • Gestion des nuisances et coutures paysagères avec les espaces résidentiels limitrophes : Za Pacage • cohérence de l'enveloppe urbaine globale de l'agglo / contournement - PPRT Primagaz - Autres objectifs ?
6	Zac Dainville			
7	Za Angèle Richard (Beaurains)			

Pôles économiques		Vocation & rayonnement <i>Note : ces espaces d'affaires n'excluent pas une offre tertiaire dans les parcs d'activités et le tissu urbain mixte, au contraire.</i>	Niveau d'accès aux flux à préserver/développer	Objectifs d'aménagement et de programmation des parcs
8	Les Bonnettes	Pour une lisibilité accrue de l'offre tertiaire, développer des pôles / espaces d'affaires assurant une offre suffisante s'appuyant sur des sites majeurs (favorise l'essaimage / tissu urbain mixte) : – Dans le cadre de l'aménagement de la Citadelle (mixité) ; – Aux abords de la gare actuelle – dans le cadre de l'aménagement de la gare européenne – dans le cadre de la poursuite/maturation du parc des Bonnettes – site de la petite vitesse ? (potentiel pour du coworking notamment ?) – Autres sites ?	– THD, 4G, 5G...+ excellente desserte en TC – Proximité immédiate à une densité élevée de services urbains – BHNS (ou équivalent) : Arras ouest – Autres objectifs accès / desserte ?	– Architecture et espaces publics soignés, innovants et promouvant l'image des entreprises – Les Bonnettes améliorer l'accès aux services et commerces pour les usagers du parc – Etude d'impact préalable à l'ouverture à l'urbanisation pour la gare européenne et espace tertiaire associé – Quels objectifs pour les secteurs : Gare actuelle, gare européenne, petite vitesse ?
9	Secteurs : gare d'Arras, petite vitesse, gare européenne			
10	Citadelle			

Irrigation économique de proximité (parcs mixtes) : notamment et en priorité (11) Za Beaumetz, (12) Za Maroeuil

Quelle réponse à la demande de villages d'artisans (cf. PADD / Chambre métier) ?

CUA : zoom programmation économique à horizon 20 ans



CUA : zoom secteurs gare et petite vitesse

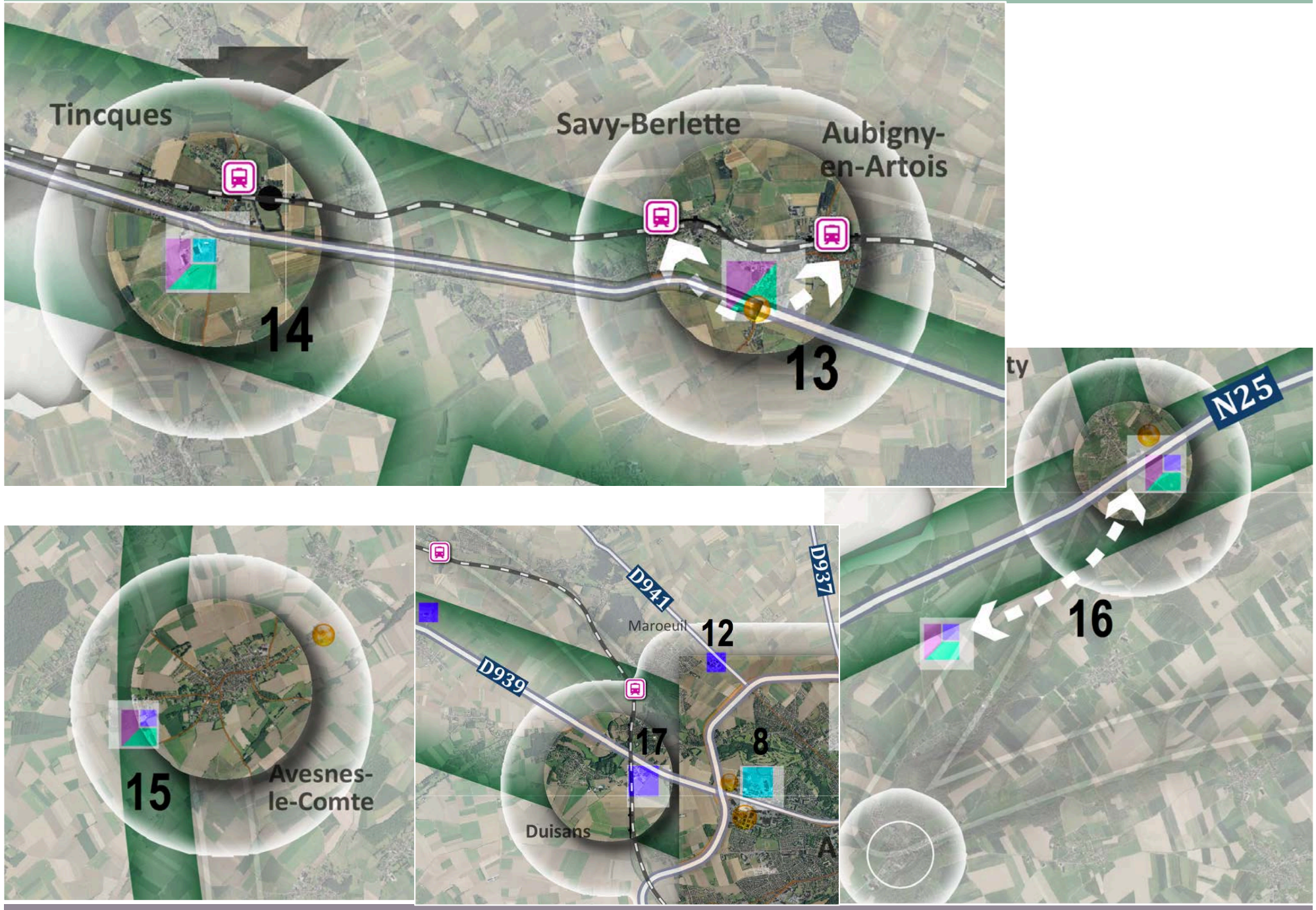


Pôles économiques		Vocation & rayonnement	Niveau d'accès aux flux à préserver/ développer
13	Savy-Augigny	Parcs <u>mixtes</u> :	<ul style="list-style-type: none"> - Accès flux régionaux (N25, Rd 939), renforcés par la finalisation du contournement d'Arras - THD, 4G, 5G... - Assurer une offre de mobilité partagée : borne de recharge, covoiturage, stationnement vélo... Autres ? - Développer les liaisons douces vers des centres de services urbains et de mobilité : <ul style="list-style-type: none"> • N°13 : centres & gares de Savy et Augigny ? • N°14 : centre et gare de Tincques? • N°15 : centre d'Avesnes ? • N°16 : centre Saulty pour Za Saulty ? Quel objectif pour Za Bellevue ? • N°17. Centre Duisans, Etrun et gare Maroeuil ? • Autres objectifs? - Assurer sécurité et gestion mutualisée des accès/ RD939 & N25 : quels objectifs ?
14	Tincques - Ecopolis	N°13-14-16 : rayonnement local et régional sur les axes économiques D939 & N25	
15	Avesnes le Comte	N°15 : rayonnement plus local – parc complémentaire sur le bassin économique N°17 : rayonnement local et régional sur D939 / complémentaire aux pôles de la CUA bénéficiant de la proximité au centre de Duisans et de l'agglomération	
16	Za Saulty-Bellevue (Warlincourt)	N°16 : quelle complémentarité/ articulation entre les 2 parcs ?	
17	La Duisanaise	N°13 : 1 parc ? 2 parcs, mais pour quelle lisibilité économique et complémentarité de l'offre ?	
		Industrie logistique et tertiaire associé, artisanat, R&D PME/PMI, TPE/TPI	

13	Savy-Augigny	<ul style="list-style-type: none"> - N°13-14-16 : Services aux entreprises à conforter et développer <ul style="list-style-type: none"> • Peut-on/faut-il préciser ces services ? • Bellevue : quel objectif pour l'offre bureau / bâtiments relais, mais loin des services urbains)? • Autres objectifs ? - Pas d'urbanisation linéaire sans profondeur le long des D939 & N25.
14	Tincques - Ecopolis	
15	Avesnes le Comte	
16	Za Saulty-Bellevue (Warlincourt)	<ul style="list-style-type: none"> - N°16 (Za Saulty) : extension du parc existant uniquement du côté nord de la N25 ? - N°13-14 : optimisation foncière par rapport aux espaces délaissés liés à la mise à 2 fois 2 voies de la D939 : quels objectifs ?
17	La Duisanaise	<ul style="list-style-type: none"> - Quels objectifs pour les accès à la D939 (pas de nouvel accès) ? - Gestion paysagère & nuisances : <ul style="list-style-type: none"> • Qualification des entrées de ville : quel objectif spécifiques ? • N°13-14-17 : coordination paysagère des lisières urbaines entre le parcs le long de la D939 et de la N25 (axes vitrines) et en liens avec les parcs de la CUA sur ces axes routiers. • N°13-16 (Za Saulty) : couture paysagère et gestion des nuisances par rapport aux espaces urbains mixtes/résidentiels limitrophes. • Autres objectifs ? - Autres objectifs ?

+ Irrigation économique de proximité : autres parcs mixte de rayonnement local
Quelle réponse à la demande de villages d'artisans (cf. PADD / Chambre métier) ?

CCCA : zoom programmation économique à horizon 20 ans



CCCA : zoom Tincques, Savy-Augigny, Saulty-Wancourt, Dusians



Pôles économiques		Vocation & rayonnement	Niveau d'accès aux flux à préserver/développer
18	Anzacs (Bapaume)	<p><u>Parcs mixtes</u> :</p> <p>N°18-19-20 : rayonnement local et régional sur les axes économiques A1, D930(Cambrai), D917 (Arras), D929 (Albert-Amiens), « REGL –Amiens »</p> <p>Positionnement aussi tirant parti de la proximité CSNE / Marquion (pour des entreprises intéressées par l'accès A1 + Amiens, la proximité au centre de services de Bapaume et au CSNE sans besoin d'accès direct au canal)</p> <p>Complémentarité recherchée entre les parcs pour une offre globale agile / taille foncier + accès aux services urbains et axes économiques (cf. ci-avant)</p> <p><u>Espace tertiaire</u>:</p> <p>N°21 : espace tertiaire associé à la gare / complémentarité avec l'offre Bapaume (locaux de bureaux et opportunité de services aux entreprises) & Arras</p> <p>Industrie logistique et tertiaire associé, artisanat, R&D PME/PMI, TPE/TPI</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Accès flux régionaux + nationaux (cf. ci-contre-A1) - THD, 4G, 5G... - Assurer une offre de mobilité partagée : borne de recharge, covoiturage, stationnement vélo...+ BUS (Anzacs), Autres ? - Développer les liaisons douces vers des centres de services urbains et de mobilité : <ul style="list-style-type: none"> •N°18-20 : centre Bapaume+ quartiers limitrophes •N° 19 : centre & gare Achiet ? •Autres objectifs? - Quels objectifs pour assurer la sécurité et la gestion mutualisée des accès des parcs à quels axes routiers ? <ul style="list-style-type: none"> •Sécurité et fluidité RD930 + péage A1... •Autre ? - Autres objectifs ?
19	Za de la Rue de Paris (Achiet le Grand)		
20	Za Nord Bapaume		
21	Espace tertiaire/ Gare Achiet le Grand		

Pôles économiques

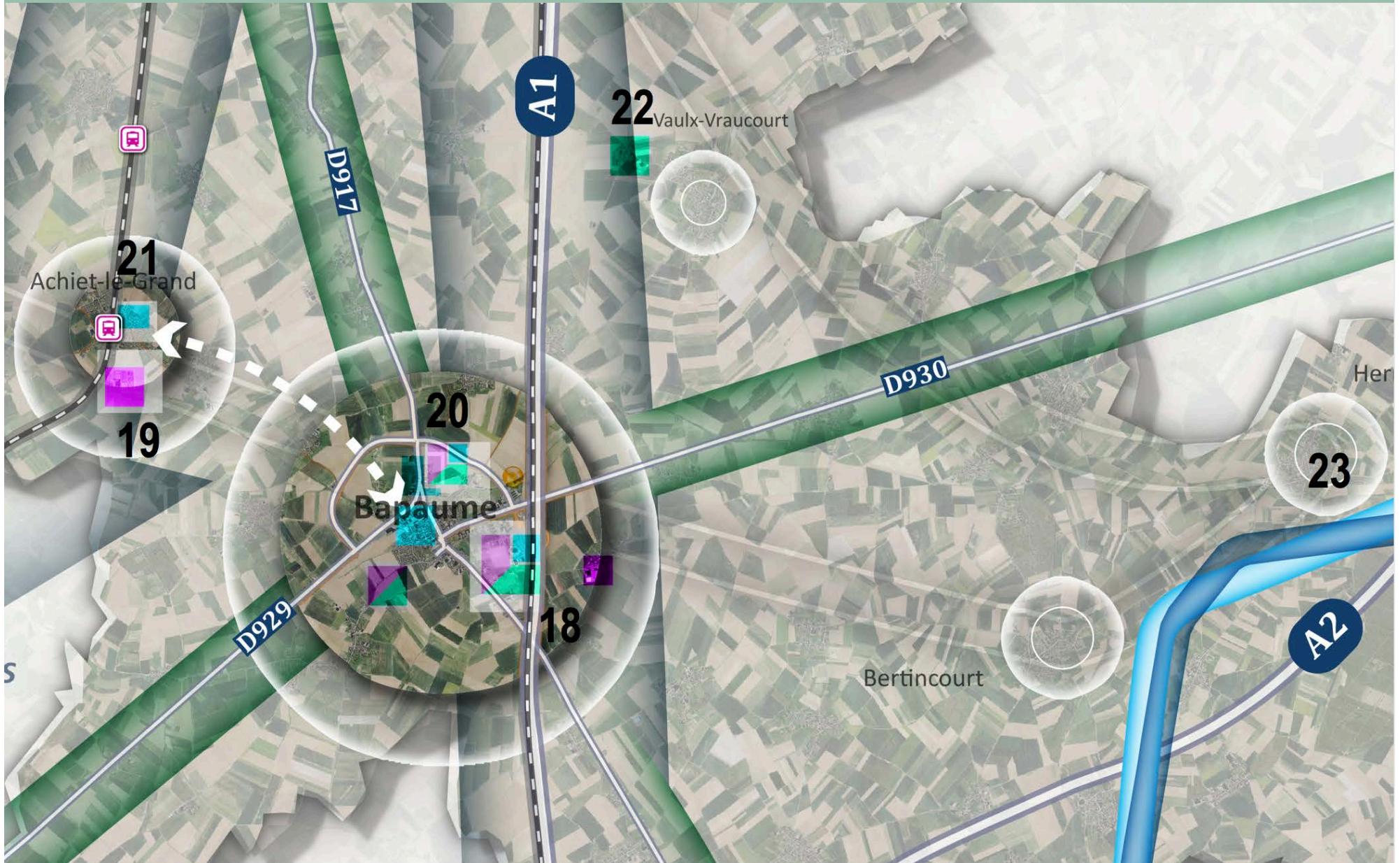
Objectifs d'aménagement et de programmation des parcs

18	Anzacs (Bapaume)	- Services aux entreprises à conforter et développer (dans les parcs ou en tissu urbain mixte – hôtel d'entreprise...)
19	Za de la Rue de Paris (Achiet le Grand)	- Pas d'extension économique à l'est de l'A1 ? - Gestion paysagère & nuisances : <ul style="list-style-type: none">• Qualification des entrées de ville (n°19-20) : quel objectif spécifiques ?• N°20 : cohérence fonctionnelle et qualité d'insertion dans l'enveloppe urbaine globale de Bapaume : Quels objectifs ?
20	Za Nord Bapaume	• N°18-19-20 : couture paysagère et gestion des nuisances par rapport aux espaces urbains mixtes/résidentiels limitrophes. • Autres objectifs ?
21	Espace tertiaire/ Gare Achiet le Grand	- Espace tertiaire/gare Achiet : qualité architecturale (&innovation) du bâti et des espaces publics extérieurs avec connexion directe au centre d'Achiet (opportunité pour favoriser aussi le regroupement d'équipements et services aux personnes à proximité = création d'un lieu de vie) ? - Autres objectifs

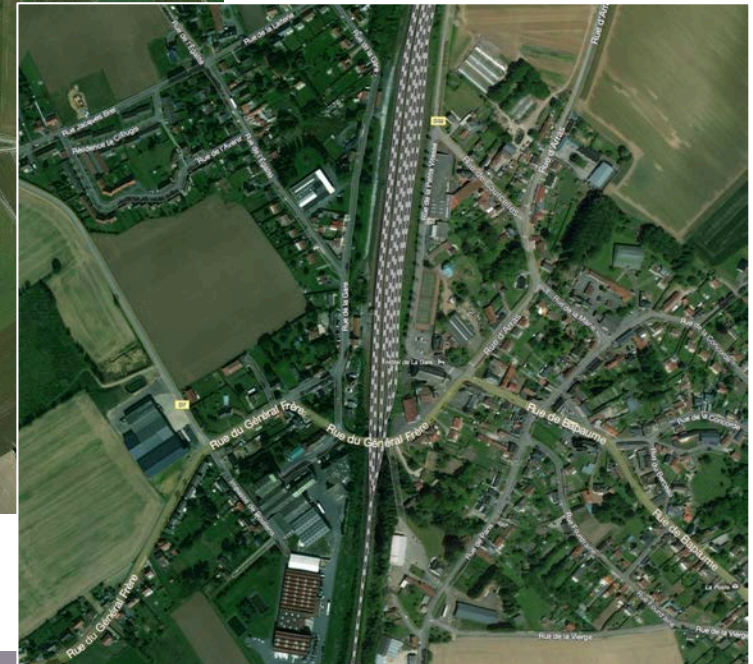
Irrigation économique de proximité (parcs mixtes) : notamment et en priorité (22) Vaul-Vraucourt, (23) Hermies

Quelle réponse à la demande de villages d'artisans (cf. PADD / Chambre métier) ?

CCSA : zoom programmation économique à horizon 20 ans



CCSA : zoom Bapaume et Achiét le Grand



- **DOO : Offre foncière et immobilière dans le tissu existant**

Favoriser la création de bureaux dans les espaces urbains

(tertiaire, TPE, bureau individuel...)

- Accroître les possibilités règlementaires et opérationnelles d'accueil et de développement de ces activités (gabarit, stationnement, mixité fonctionnelle...)
- Faciliter les changements d'usages dans les centres villes pour les bâtiments ou le logement **dont la mutabilité ne correspondant pas aux besoins des populations et touristiques et qui peuvent répondre à une certaine demande et/ou s'inscrire dans un projet de création / renforcement d'une centralité de bourg, de quartier...**
- Exploiter les potentiels de développement de petites opérations immobilières à vocation économique en réhabilitation ou en construction
- Encourager / accompagner la mise en place d'une offre à prix maîtrisé et innovante pour les activités en lien avec l'économie sociale et solidaire (en particulier à Arras et les pôles d'équilibres)
- Favoriser une offre immobilière pour le travail partagé et répondre aux besoins de parcours résidentiel des entreprises (pépinières d'entreprises, hôtels d'entreprises, ateliers relais, village d'artisans ...):
 - dans les secteurs propices (proximité services, nœud de mobilité, sites d'activités, équipement structurant) des espaces urbains et d'affaires du pôle majeur d'Arras, et des pôles d'équilibre du territoire
 - dans les parcs d'activités structurants / à proximité de services urbains et/ou de mobilités

Favoriser la création de bureaux dans les espaces urbains

(tertiaire, TPE, bureau individuel...)

– ZOOM pôle majeur d'Arras (objectif issu du Scot actuel) :

Les activités tertiaires trouveront préférentiellement leur place dans les espaces très urbains, en particulier dans l'agglomération :

- les cœurs de ville, notamment dans le centre d'Arras et dans les espaces en synergie avec lui : le pôle gare et le quartier de la Citadelle, mais aussi les boulevards ;
- les friches et les sites de reconversion militaire dans le tissu, notamment : la caserne Shramm et les terrains du Gouverneur (Halle) ;
- les pôles de centralité urbaine (Arras Ouest, Saint Michel/Val de Scarpe, les 4 As), dans le cadre de programmes mixtes y associant également des commerces, du logement et des services.

Favoriser l'accueil d'activités artisanales dans les espaces urbains et le parcours des entreprises artisanales

- L'artisanat dans l'espace urbain, compatible avec la proximité de l'habitat (en termes de flux et de nuisances) :
 - Dans le tissu urbain mixte (enjeu de règlements facilitant l'activité). La mixité fonctionnelle recherchée au sein des espaces urbains est à préciser et à adapter par les PLU(i) selon les secteurs de la commune en fonction du contexte local, des enjeux de flux et nuisances et de la politique d'habitat, notamment les objectifs poursuivis par la collectivité pour la mutation de bâtis à destination d'autres vocations que l'artisanat (mutation de corps de fermes urbains pour le logement...).
 - Dans un espace dédié pour mieux répondre aux besoins fonctionnels des entreprises, **mais qui s'inscrit dans l'enveloppe urbaine globale du bourg, de la ville, du village et participe à sa mixité fonctionnelle.**
- L'enjeu des villages d'artisans, qui au-delà d'une offre de type atelier relais, apporte des services spécifiques aux entreprises : cf. ci-avant programmation économique.

Favoriser les actions de requalification (politique s'inscrivant dans la durée, en veille sur les besoins) :

- Dans le cadre de parcs existants ayant atteint une certaine maturité et pour lesquels il s'agit d'être attentif :
 - aux dysfonctionnements internes et à l'obsolescence des services et aménagements du parc,
 - aux mutations possibles de terrains au sein des parcs (mutation impliquant de la vacance ou liée à un changement d'entreprise) et à la présence éventuelle de délaissés (espaces en friches)
- ... afin d'identifier les opportunités de requalification et d'anticiper les moyens de sa mise en œuvre dans le temps.
 - Le Scot identifie à ce stade la parc d'activité de Dainville : Amélioration de la viabilisation (Assainissement), voirie, éclairage, stationnement
- En permettant le cas échéant la reconversion d'éventuels sites vacants en lien avec la politique d'extension ou de création avec une nouvelle offre, au travers d'OAP et /ou de dispositifs règlementaires prenant en compte alignements, emprises au sol, adaptation des voiries, gestion environnementale...

Recommandation pour la réadaptation les produits immobiliers vacants dans le tissu urbain pour répondre aux nouveaux besoins à moyen / long terme

Après avoir identifié les locaux vacants dans le tissu urbain existant, les collectivités évalueront leur potentiel de réadaptation au regard des produits immobiliers répondant aux besoins actuels des entreprises.

Il s'agira notamment d'identifier les problèmes liés isolément ou cumulativement aux défaillances suivantes :

- Configuration, Adaptabilité, et Performance énergétique
- Raccordement au réseau NTIC, Stationnement, Desserte en transports en commun, Réseau cyclable,
- Qualité des prestations, Prix de marché...

Les documents d'urbanisme favoriseront :

- Soit les conditions de mutation de ces immeubles si les niveaux d'investissement s'avèrent incompatibles avec les prix de marché,
- Soit, au contraire, leur rénovation au travers de dispositifs réglementaires facilitateurs et/ou de mise en œuvre de services et/ou d'équipements (THD, stationnement, amélioration des mobilités..).

Mobilités

- **Rappel PADD**
- **Déployer le report modal vers les transports collectifs et partagés pour les flux internes et d'échanges**
 - **Rabatement vers les gares et le développement de l'intermodalité**
 - **Accessibilité du pôle majeur d'Arras**
 - **L'offre de transports collectifs/partagés**
 - **L'offre de mobilité de proximité et douce**
- **Affirmer une politique de mobilité innovante, plus durable qui diminue la place de la voiture en ville et dans les déplacements d'hyper proximité (et de loisirs) au bénéfice des modes actifs**

- **Rappel PADD**

2.2 - Etre un nœud global et local d'échanges et de flux économiques au cœur des Hauts-de-France

2.2.1 Mettre en synergie notre double réalité économique « agglomérée » et « régénérative » **et faire valoir l'excellence de nos savoir-faire industriel, agricole et pour l'innovation**

2.2.2 S'appuyer sur cette synergie **pour redéployer notre force de frappe économique avec un ancrage durable aux flux majeurs européens, régionaux et vers la Normandie**

2.2.3 Déployer les moyens de mobilités, et notamment alternatifs, **pour une proximité connectée et une irrigation régionale renforcée qui soutient l'accessibilité internationale des Hauts-de-France**

2.2.4 Un territoire mobilisé pour la croissance verte et l'adaptation au changement climatique, ...
...l'engagement vers la 3ème révolution industrielle

2.2.5 Développer la culture du risque et une gestion durable des ressources **pour un territoire apaisé**

L'armature des mobilités

Développer l'accès à des moyens de mobilités adaptés aux différentes échelles et motifs de déplacements, **privilégiant les mobilités durables** et favorisant la réduction des temps de parcours

En s'appuyant sur :

- **Le rabattement vers le train** + accessibilité à Arras (gare, parkings relais...) avec un enjeu d'articulation avec l'offre de bus
- **Des nœuds de mobilités à développer** dans l'urbain mais aussi dans le rural favorisant le changement de modes vers des mobilités alternatives à l'autosolisme (adaptés aux contextes : covoiturage, électromobilité, parking relais, vélo/piéton, bus...)
- **Un réseau d'infrastructures majeures amélioré** qui permet ainsi de mieux hiérarchiser les flux et de préserver des capacités à organiser les mobilités alternatives sur les grands axes

=> tout en intégrant les enjeux de transit (somme/bassin minier notamment) et de connexion interne du territoire (accès aux services et zones d'emplois)

Armature des mobilités

 15 Échangeurs

 Diffuseurs

Aires de covoiturage :


 Existantes


 En projet

Véloroutes et pistes cyclables principales :

 Existantes

 En projet

 1 Requalification de la voie ferrée en voie verte

 2 Chemin de halage du canal de la Scarpe

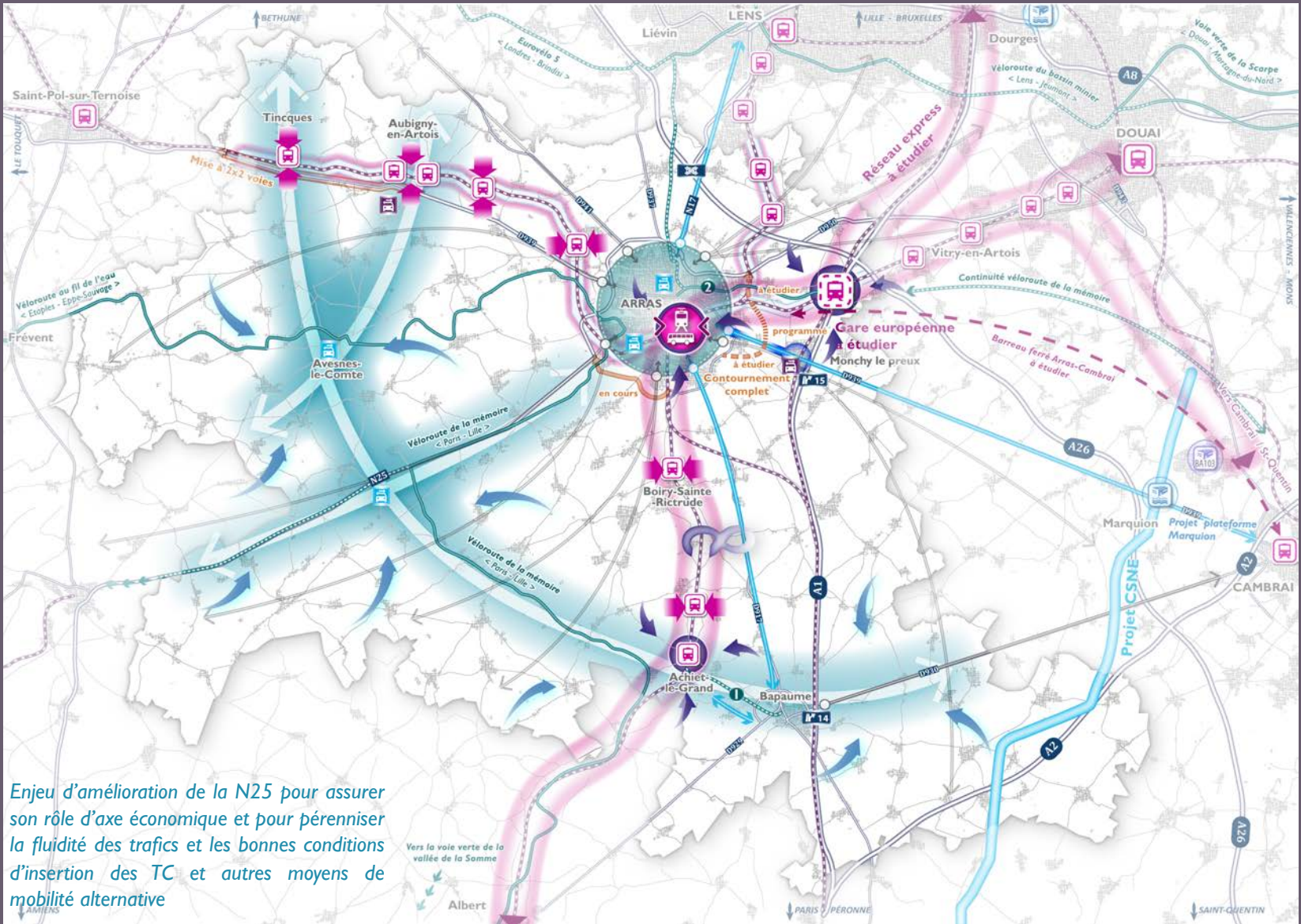
 Réseau de pistes en développement

Lignes interurbaines du département :

 < 6 AR/jour

 > 6 AR/jour

 Nœud de mobilité amené à être structurant/renforcé en lien avec le projet de réseau express



Enjeu d'amélioration de la N25 pour assurer son rôle d'axe économique et pour pérenniser la fluidité des trafics et les bonnes conditions d'insertion des TC et autres moyens de mobilité alternative



Développer les mobilités rurales privilégiant les modes de déplacements durables : des nœuds et moyens de mobilités complémentaires à organiser (covoiturage, autopartage, TAD...)

Assurer le rabattement vers les pratiques collectives de mobilité (co-voiturage, autopartage, gares structurantes du réseau express...)



Améliorer le rabattement vers les gares
Organiser la complémentarité de l'offre bus/train



Garantir l'accessibilité des zones d'activités depuis le centre

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

- **Déployer le report modal vers les transports collectifs et partagés pour les flux internes et d'échanges**
- **Renforcer l'étoile ferroviaire arrageoise**

- Renforcer l'offre régionale TER pour une irrigation locale performante connectée aux axes régionaux, nationaux et internationaux grâce à la gare d'Arras et au REGL jusqu'à Amiens
- Maintenir une desserte TGV de premier plan d'Arras
- Développer l'offre internationale : hub de la gare européenne connectée au REGL

Accompagner le renforcement de l'étoile ferroviaire arrageoise dans le cadre d'une politique globale privilégiant les modes de déplacements plus durables implique :

- De favoriser le rabattement vers les gares et d'y développer l'intermodalité tout en intégrant, en fonction du contexte urbain, périurbain et rural, les objectifs de pacifier les circulations et de réduire l'usage individuel de la voiture en amont
- D'assurer la fluidité d'accès au pôle majeur d'Arras et des déplacements internes au pôle

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

- **Favoriser le rabattement vers les gares et développer l'intermodalité...
... tout en intégrant, en fonction du contexte urbain, périurbain et rural, les objectifs de pacifier les circulations et de réduire l'usage individuel de la voiture en amont**

Étudier le développement de l'intermodalité de la gare d'Arras via l 10 pôle d'échange majeur sur le site de la petite vitesse

- Point de convergence des lignes TC fortes urbaines et interurbaines (Bapaume, Cambrai...), ainsi que celles desservant les pôles structurants économiques, commerciaux, d'équipements, centralités urbaines (de commune et de quartier structurant) du pôle majeur d'Arras (Pôle Régional Est,...)
- Nœud de mobilité pour les modes actifs et innovants urbains (vélo, électromobilité...)

- Quels objectifs faut-il inscrire dans le Scot en termes d'organisation du stationnement (silo/souterrain,...) et le cas échéant d'adaptation / amélioration du réseau viaire / gestion des trafics afin d'assurer les bonnes conditions d'accessibilités routières et douces au pôle intermodal ?

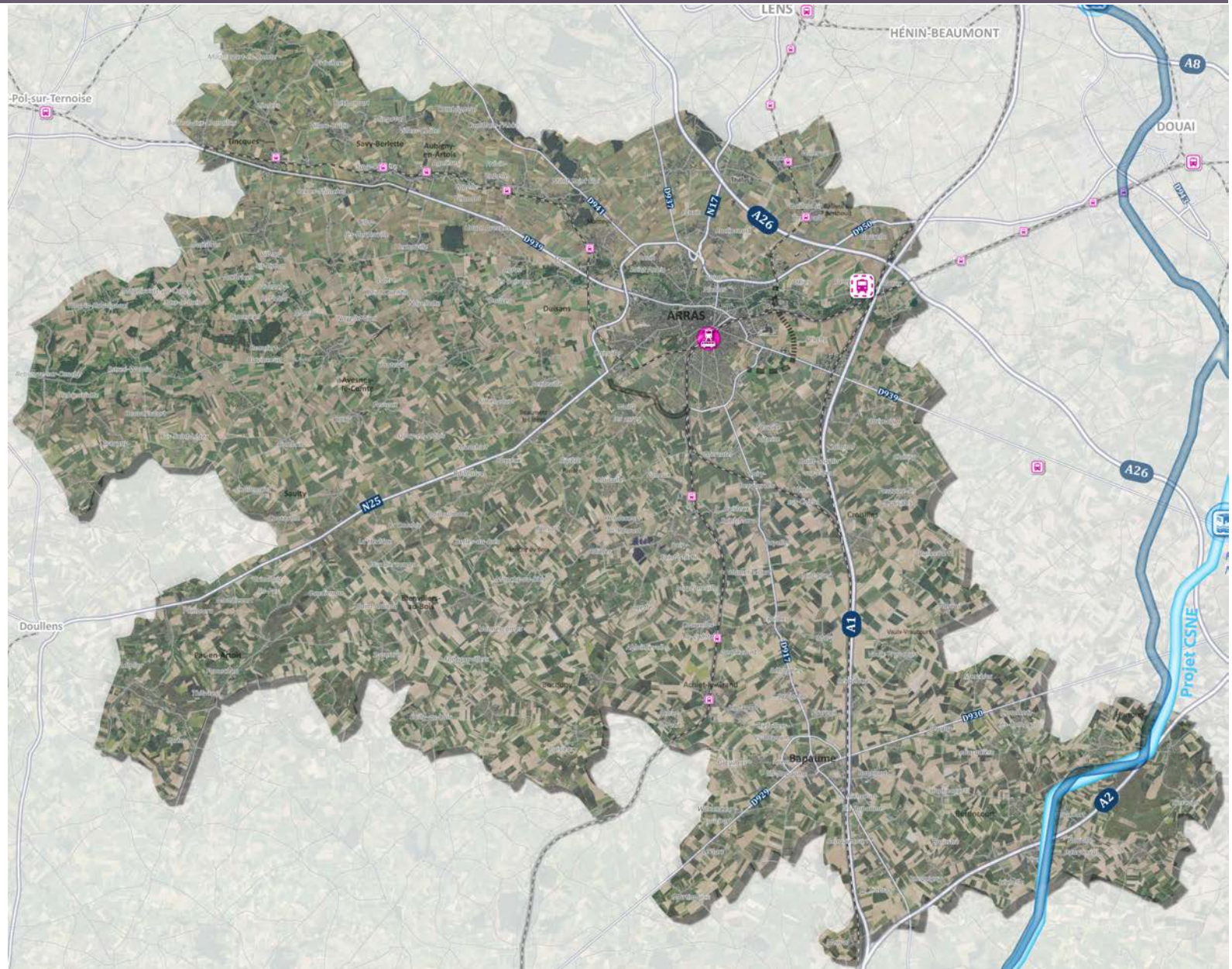


- Quels objectifs fonctionnels et d'aménagement pour ce Hub faut-il inscrire dans le Scot ?



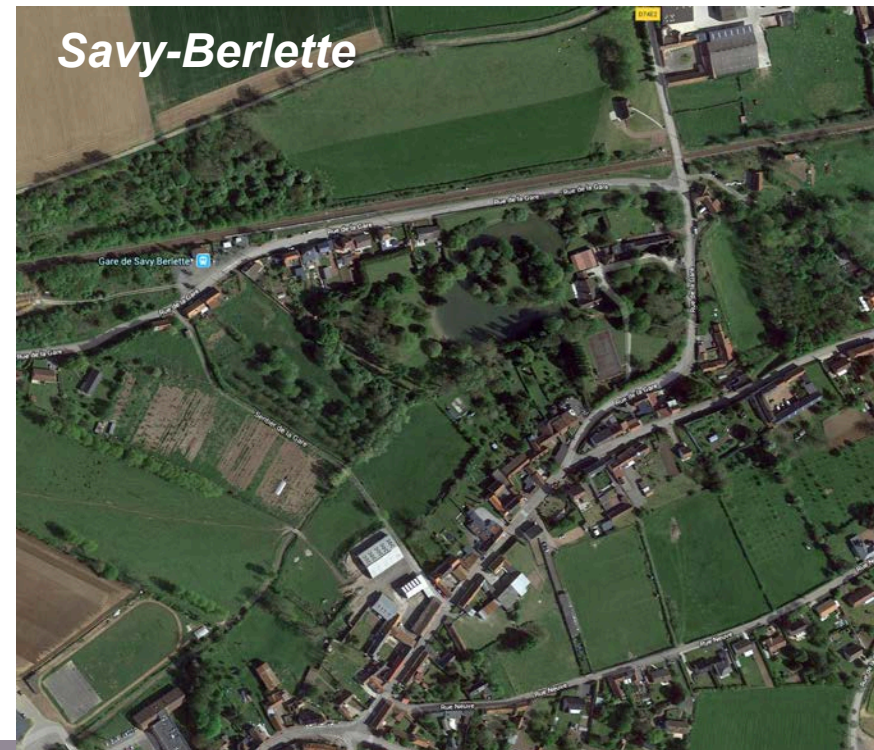
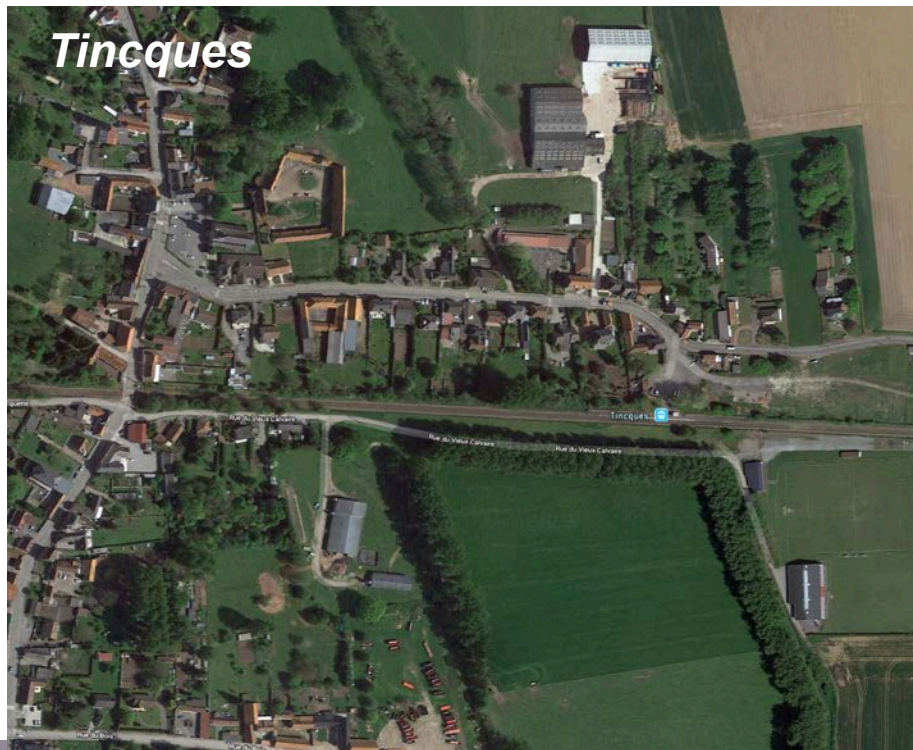
Développer l'accès et l'intermodalité des gares et concevoir les gares comme des appuis à des espaces de vie et nœud de services aux usagers pour accompagner la montée en puissance du train¹²

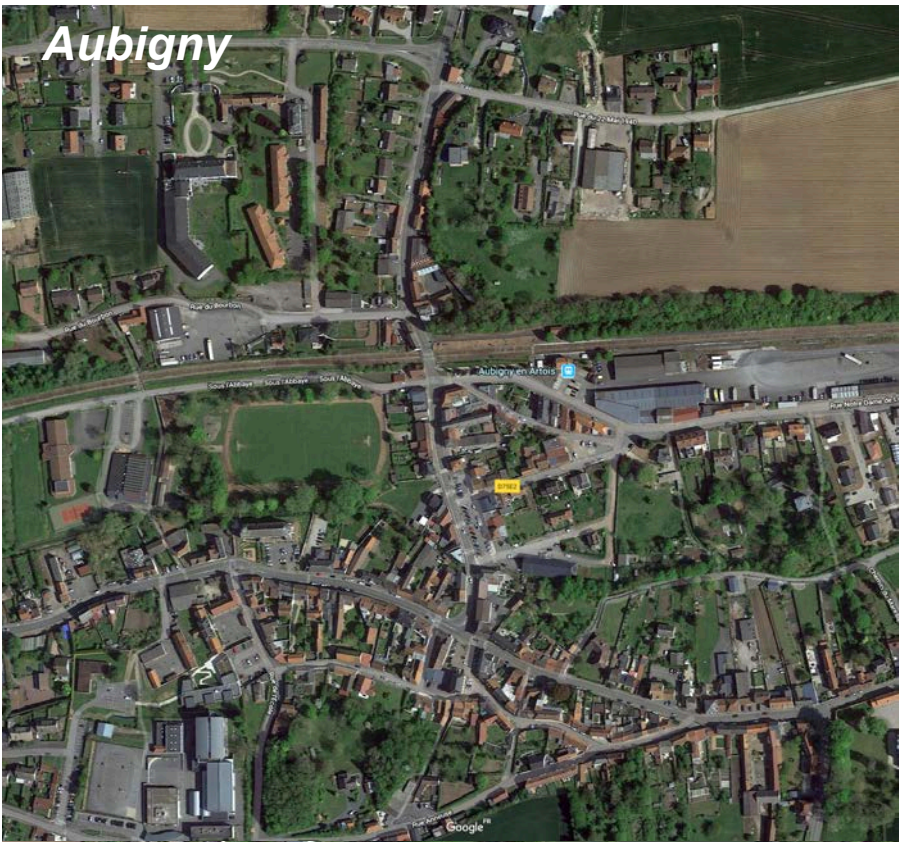
- Quelles gares peuvent détenir un rôle plus prioritaire (notamment à court-moyen terme) dans le rural pour développer l'accès au train et l'intermodalité à leur échelle, dans une logique d'optimisation du service de transport ?



Développer l'accès et l'intermodalité des gares et concevoir les gares comme des appuis à des espaces de vie et nœud de services aux usagers pour accompagner la montée en puissance du train¹³

- Quels enjeux d'amélioration pour ces gares et leurs abords (hors celle d'Arras) ?... En termes de :
 - Accessibilité (route et modes doux), notamment depuis les centres urbains / économiques proches ou d'axes routiers dont on cherche à rabattre les flux vers la gare
 - Capacité à développer l'intermodalité : stationnement voiture, stationnement vélo, connexion bus / site de covoiturage...
 - Capacités à accueillir des services urbains (aux actifs..), équipements ...





Aubigny



Maroeuil

SCOT actuel = réaliser une liaison douce connectant Gare de Maroeuil à Duisans



Frévin-Capelle



Boisieux

Courcelles-le comte



Bailleul-Sir-Berthoult



Achiet-le-Grand



Farbus

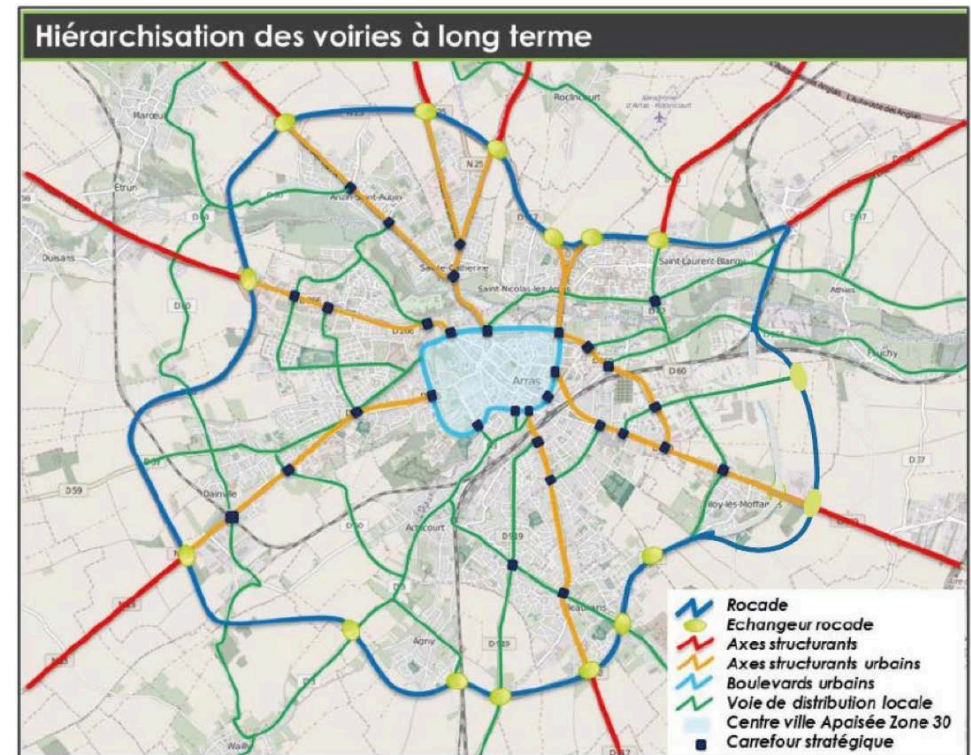


- **Déployer le report modal vers les transports collectifs et partagés pour les flux internes et d'échanges**
- **Assurer la fluidité d'accès au pôle majeur d'Arras et des déplacements internes au pôle pour des mobilités efficaces, plus durables et des espaces de vie apaisés**

Assurer la fluidité d'accès au pôle majeur d'Arras et des déplacements internes au pôle pour des mobilités efficaces, plus durables et des espaces de vie apaisés

- **Cet objectif s'inscrit dans la poursuite de la politique volontariste de mobilités plus durables et pour « des espaces de vie apaisés » déjà engagés à l'échelle de la CUA.**
 - Il s'appuie donc sur cette politique relayée par le PLUI et le PDU (ce dernier précisera en outre les actions opérationnelles).
 - Cet objectif est stratégique pour l'ensemble du territoire du Scot car le pôle majeur d'Arras (incluant les communes de première couronne) est au cœur des enjeux de soutien et de développement de la desserte du territoire en moyens de mobilités sur les grands axes mais aussi de l'articulation urbain/rural qui bénéficiera à tous.
 - Aussi, il s'agit d'affirmer cet objectif et ses déclinaisons thématiques qui faciliteront la cohérence de la politique des mobilités sur l'ensemble du territoire.
- **Dans ce cadre, le contournement complet d'Arras est un projet essentiel pour :**
 - une organisation des transits déployant la compétitivité économique de tout le territoire du Scot
 - la poursuite d'une hiérarchisation des flux faisant du pôle majeur d'Arras un espace de mobilités fluides, innovantes, facilitant les liens urbain-rural et un espace de vie et économique apaisé concourant à son attractivité.

- Poursuivre la hiérarchisation du réseau viaire et l'aménagement des entrées de ville et axes structurants urbains (les boulevards sont aussi à étudier) dans une logique plus urbaine, favorisant la place des TC et modes doux et pacifiant les trafics voitures.
- Développer l'intermodalité contribuant à diminuer le flux d'autosolisme en amont des espaces urbains denses, par le renforcement de l'offre de :
 - P+R en entrée de l'espace aggloméré. Pour ces P+R, on étudiera en priorité les secteurs d'entrée ouest, nord et est, en lien avec le réseau routier structurant et ses flux, et les localisations des grands parcs d'activités, commerciaux et tertiaires.
 - liaisons TC fortes (à haut niveau de cadencement) desservant en priorité ces P+R, gare et centre d'Arras, les boulevards, les grands pôles d'aménités urbaines (Citadelle, St-Vaast, Val de Scarpe), commerciaux et tertiaires (bonnettes...).
 - covoiturage notamment sur des entrées nord de la zone agglomérée (secteurs vers Ste-Catherine-St-Laurent Blangy) et sur la N25 (Beaumetz les Loges ...).





1. Nœuds de mobilités



2. Nœuds de mobilités liées à une gare



3. Gare européenne



3 bis. REGL jusqu'à Amiens



4. Etudier le développement d'un pôle multimodal « site petite vitesse »



5. Organiser le rabattement vers les gares



6. P+R en entrée de l'espace aggloméré associé à une ligne forte de TC à haut niveau de cadencement



7. Liaisons TC fortes à haut niveau de cadencement



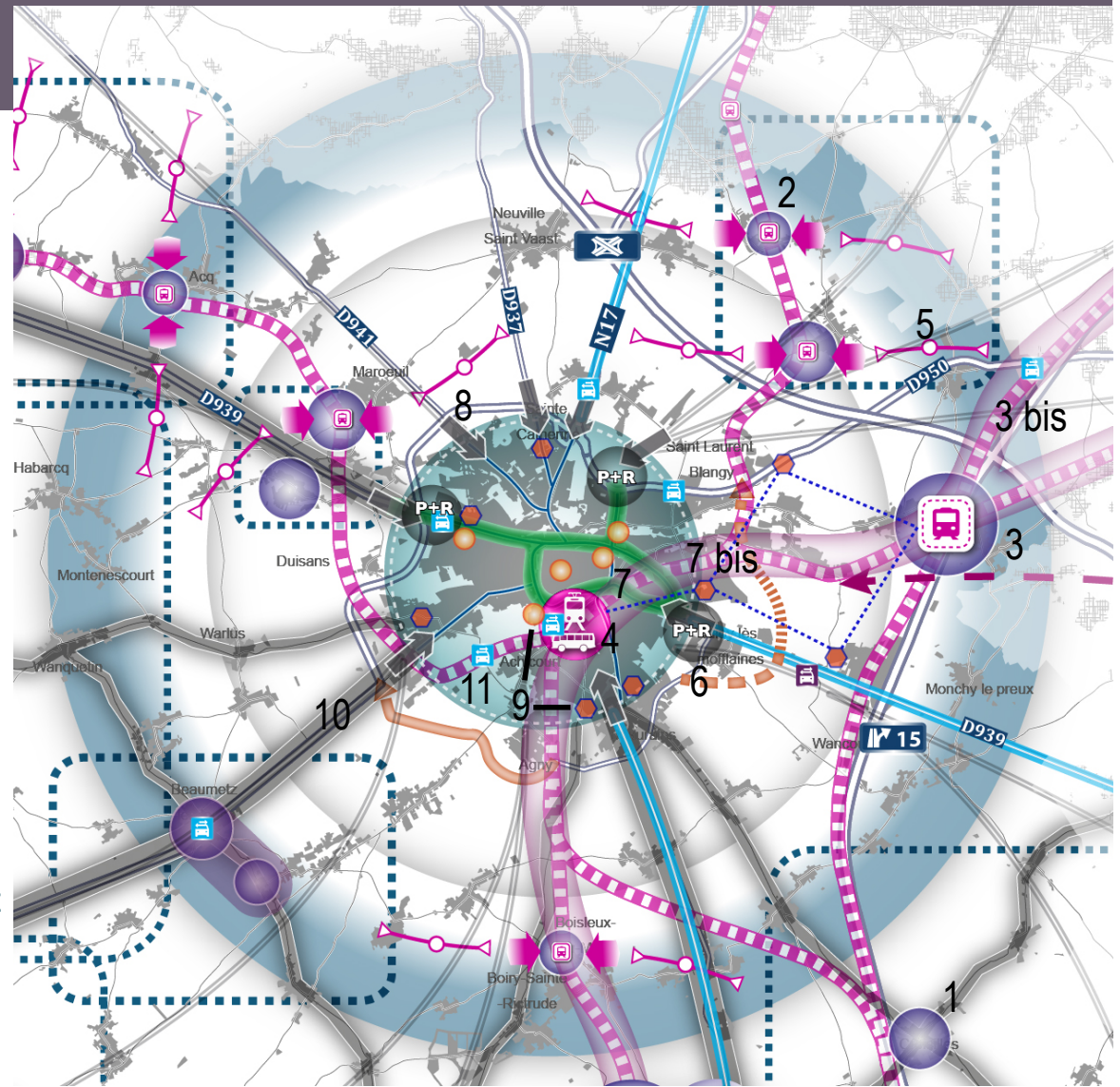
7 bis. Offre performante centre/gare d'Arras/ Pôle régional Est/gare européenne



8. Aménagements des entrées de ville et axes structurants urbains



9. Poursuivre l'amélioration des TC avec une desserte soutenue des ZAE et pôles commerciaux, quartiers structurants en plus des centres urbains du pôle de l'agglomération



10. Axe structurant pour l'organisation de moyens de mobilité alternatifs à l'autosolisme



11. Covoiturages projetés principaux

- Faire du stationnement un outil de gestion du trafic en cohérence avec le développement des modes de déplacements innovants et doux qui sont à inciter et privilégier notamment dans le cadre d'une approche différente de la ville associant accessibilité, flexibilité, proximité et bien-vivre.

Une offre de stationnement dans la zone agglomérée :

- adaptée aux besoins réels et intégrant la temporalité des usages et les enjeux de flux importants qui sont liés aux centralités urbaines, centralités de quartiers principales d'Arras, aux espaces /pôles commerciaux et d'équipements structurants (université, hôpital, centre d'affaires, administratif, lycée, pôle de loisirs/culturel...)
- favorisant le report vers des modes doux/ innovants / TC (parking relais en zone urbaine, parking gare...) : stationnement vélo (sécurisé), bornes de recharge électrique, (véhicule libre-service à étudier), stationnement en lien avec une offre TC/partagée urbaine (citadine, bus...) et itinéraires cyclables & piétons...
- s'inscrivant dans une politique de valorisation de l'espace public facilitant l'insertion des TC dans le trafic, promouvant les modes actifs de déplacements et contribuant à réduire les risques de conflits d'usages avec la voiture (zone 30...)

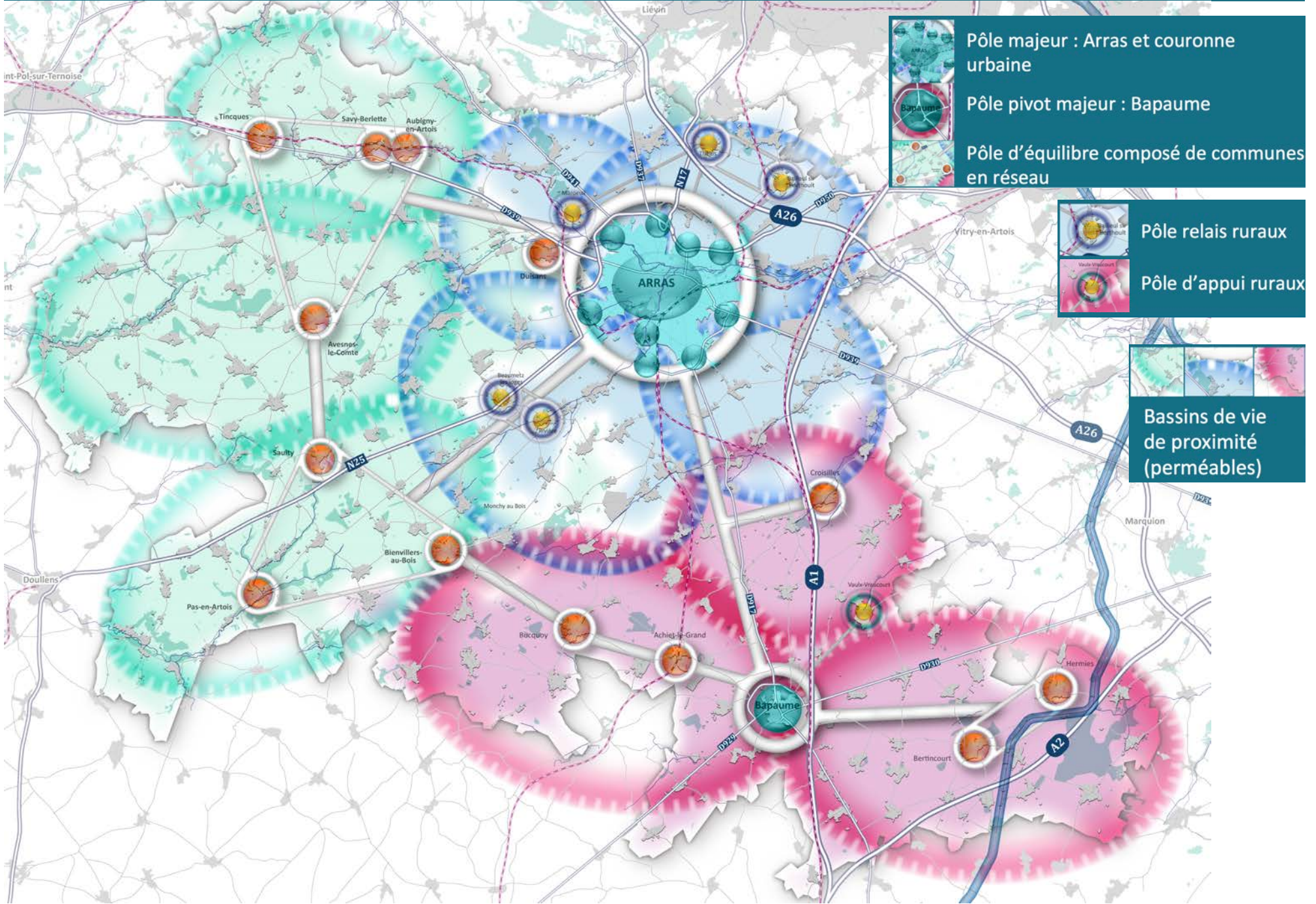
A l'échelle de la CUA et espaces voisins s'inscrivant directement l'espace de mobilité de l'Agglo, il s'agira aussi de : ²¹

- **Poursuivre l'amélioration de l'offre en transport en commun** (plus de fréquence aux heures de pointes / adaptation aux actifs, trajets plus directs- réduction du temps d'attente/vitesse commerciale, véritable offre des parcs d'activités).
 - En améliorant encore la hiérarchisation du réseau pour mieux répondre à la diversité des flux et motifs de déplacements tout en offrant plus de choix aux usagers : ligne structurante est-ouest, lignes de maillage, navette urbaine, TAD en zone moins dense, transport dédié PMR.
 - En assurant une offre cohérente et soutenue pour les grandes centralités urbaines, d'équipements et économiques du pôle majeur d'Arras
- **En outre, les pôles de Thélus, Beaumetz-Rivière, Maroeuil et Duisans ont vocation à améliorer leur offre en TC (Bus en ligne directe, TAD...) vers l'agglomération.**
 - Ce type d'offre est-il également à étudier pour le pôle de Croisilles (TAD) ? D'autres pôles ruraux (hors CUA) ?

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

- **Développer dans le rural (hors CUA) les mobilités alternatives à l'usage individuel de la voiture et complémentaires au train ...
...à l'appui de nœuds et axes de mobilité et d'une offre en transport collectifs/ partagées facilitant l'accès aux pôles de services et d'emplois.**

Carte de l'armature urbaine



Pôle majeur : Arras et couronne urbaine

Pôle pivot majeur : Bapaume

Pôle d'équilibre composé de communes en réseau

Pôle relais ruraux

Pôle d'appui ruraux

Bassins de vie de proximité (perméables)

- Pour répondre à la diversité des motifs et échelles de déplacements :
 - pendulaires / pôles économiques (incluant les flux de transit qui nous traverses), accès aux services de proximité, PMR, publics captifs...
 - Dans les bassins de vie de proximité (c'est à dire entre les toutes les communes et avec les pôles d'équilibre - pouvant inclure des communes hors Scot : exemple Croisilles / CC Marquion...), vers l'agglomération d'Arras, entre les CC du Sud Artois et des Campagnes de l'Artois, rabattement vers les gares
- Il s'agit de développer des moyens de mobilités complémentaires alternatifs à l'usage individuel de la voiture, mais adaptés au rural et aux objectifs de desserte : covoiturage, TAD, Navette, TC interurbain, liaisons douces...
- Cela implique d'identifier :
 - les axes et les pôles urbains sur lesquels peut s'appuyer une offre de moyens de mobilité à développer (tout en précisant le type d'offre)
 - le type d'offre TC/TAD répondant à des besoins spécifiques à définir
 - les enjeux de raccords/cohérence entre les offres des EPCI, et notamment pour la réduction de l'autosolisme vers et dans l'Agglo (politique de la CUA de report des déplacements vers des modes alternatifs en entrée d'agglo)

- CCCA :
 - Quelle offre pour faciliter le rabattement vers les gares ?
 - Quelle offre pour les mobilités de proximité entre les communes et vers les pôles d'équilibre et entre les pôles d'équilibre (qui sont aussi des pôles d'emplois locaux) ? (et pour quels publics – actifs/pôles d'emplois, publics captifs/services...)
 - Quelles coopérations avec Frévent, Doullens et St-Pol sur Ternoise ?
 - Quelle offre attractive (alternative à l'autosolisme) pour les déplacements vers le pôle d'Arras ?
- CCSA :
 - Quelle offre pour faciliter le rabattement vers les gares ? Et dans ce cadre quelle articulation entre Bapaume et Achiét le grand pour organiser ce rabattement à l'échelle de l'Epci?
 - Quelle offre pour les mobilités de proximité entre les communes et vers les pôles d'équilibre et entre les pôles d'équilibre (qui sont aussi des pôles d'emplois locaux) ? (et pour quels publics – actifs/pôles d'emplois, publics captifs/services...)
 - Quelles coopérations avec Cambrai, les communes limitrophes de la CC de Marquion et de la Somme ?
 - Quelle offre attractive (alternative à l'autosolisme) pour les déplacements vers le pôle d'Arras ?



12. Quels enjeux de mobilités spécifiques à ces espaces ?

Quels besoins en offre de mobilités pour quelles articulations avec les autres espaces ?

Quel rôle les nœuds de mobilités peuvent-ils jouer ?

Quelles coopérations avec les territoires extérieurs ?



13. Quels enjeux d'articulation de l'offre de mobilité pour les mobilités vers et en provenance du cœur d'agglomération ?



14. Articulation / complémentarité offre train / bus



1. Nœuds de mobilités



2. Nœuds de mobilités liées à une gare



3. Gare européenne



3 bis. REGL jusqu'à Amiens



4. Etudier le développement d'un pôle multimodal « site petite vitesse »



5. Organiser le rabattement vers les gares



6. P+R en entrée de l'espace aggloméré associé à une ligne forte de TC à haut niveau de cadencement



7. Liaisons TC fortes à haut niveau de cadencement



7 bis. Offre performante centre/gare d'Arras/ Pôle régional Est/gare européenne



8. Aménagements des entrées de ville et axes structurants urbains



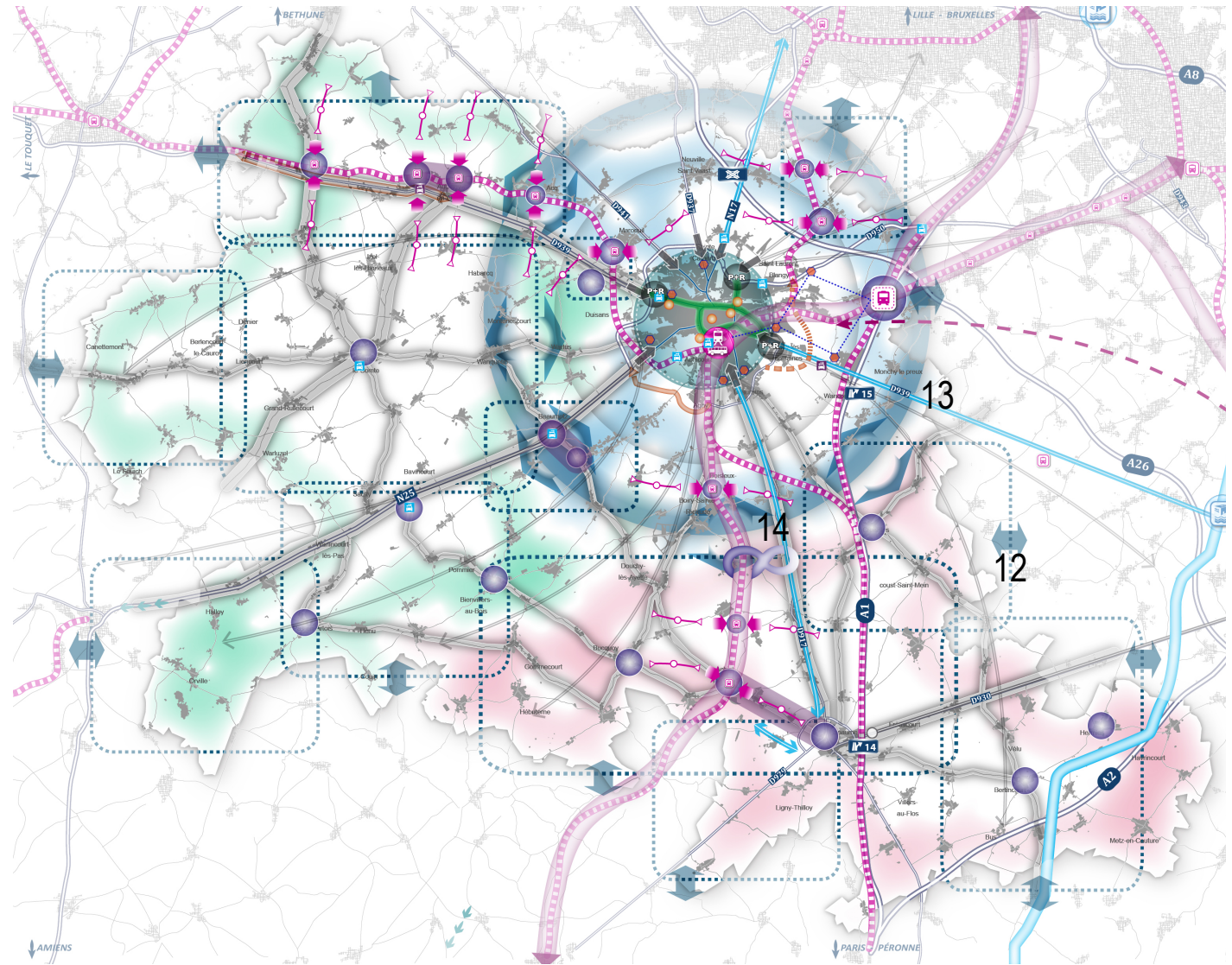
9. Poursuivre l'amélioration des TC avec une desserte soutenue des ZAE et pôles commerciaux, quartiers structurants en plus des centres urbains du pôle de l'agglomération

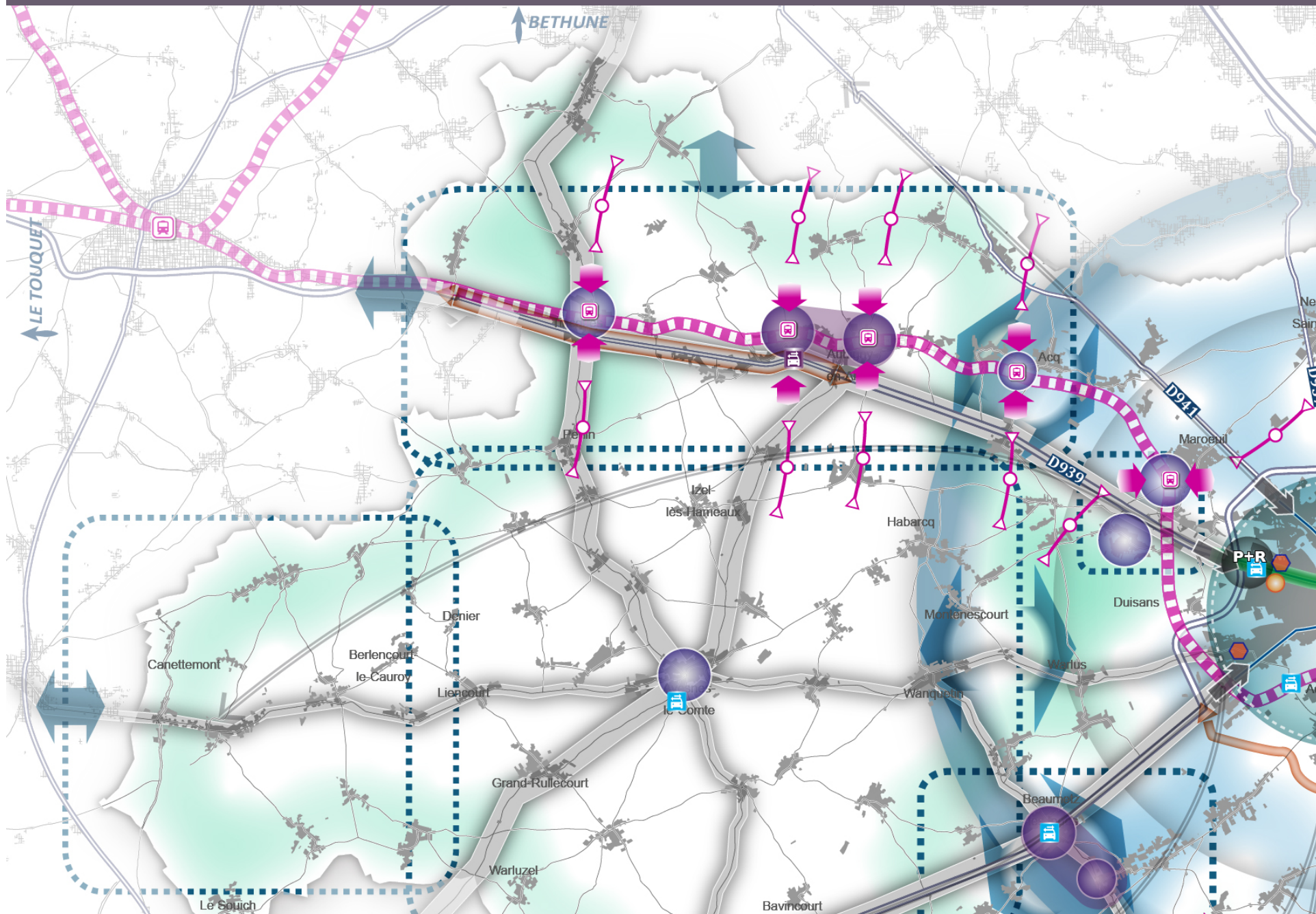


10. Axe structurant pour l'organisation de moyens de mobilité alternatifs à l'autosolisme

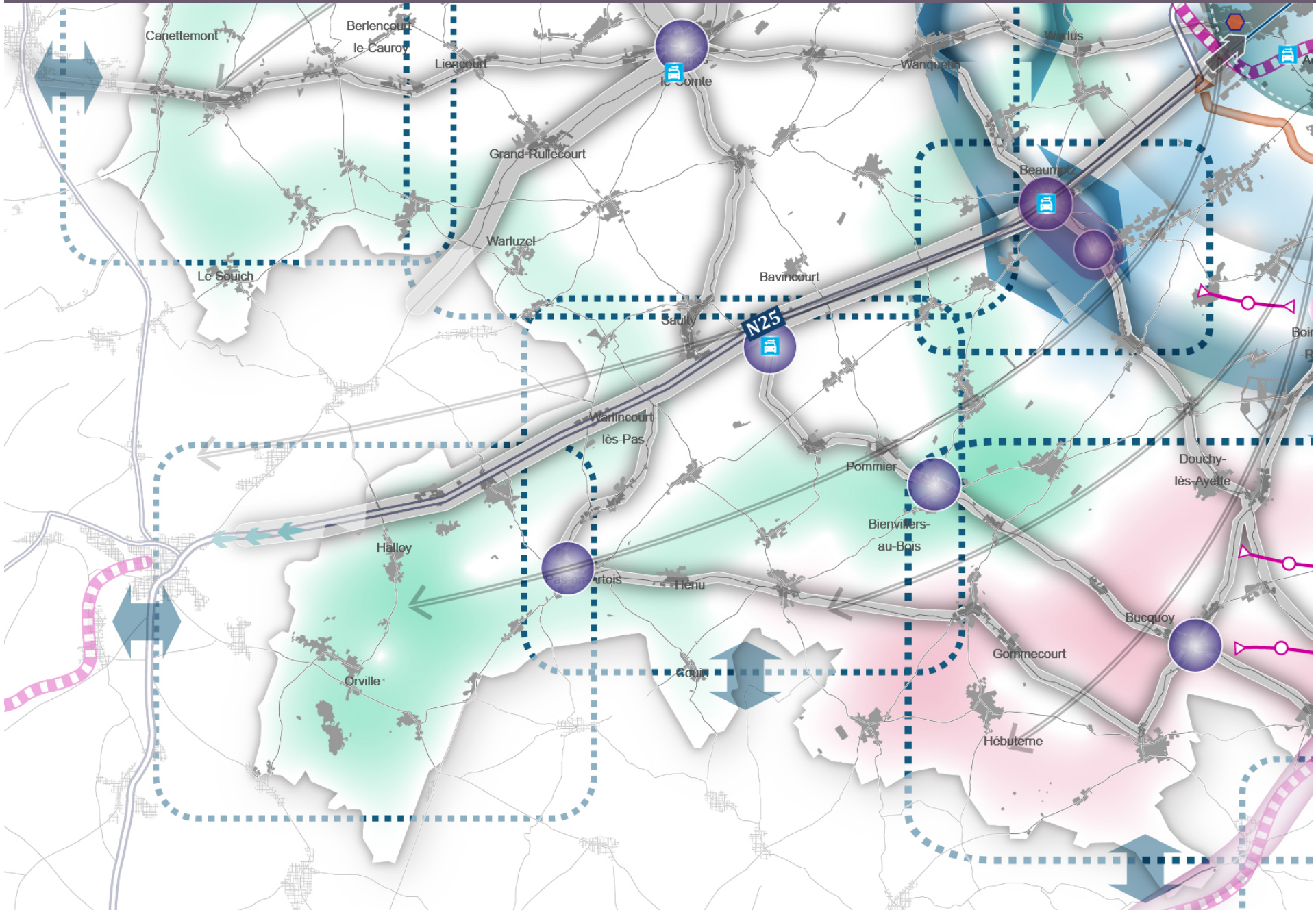


11. Covoiturages projetés principaux

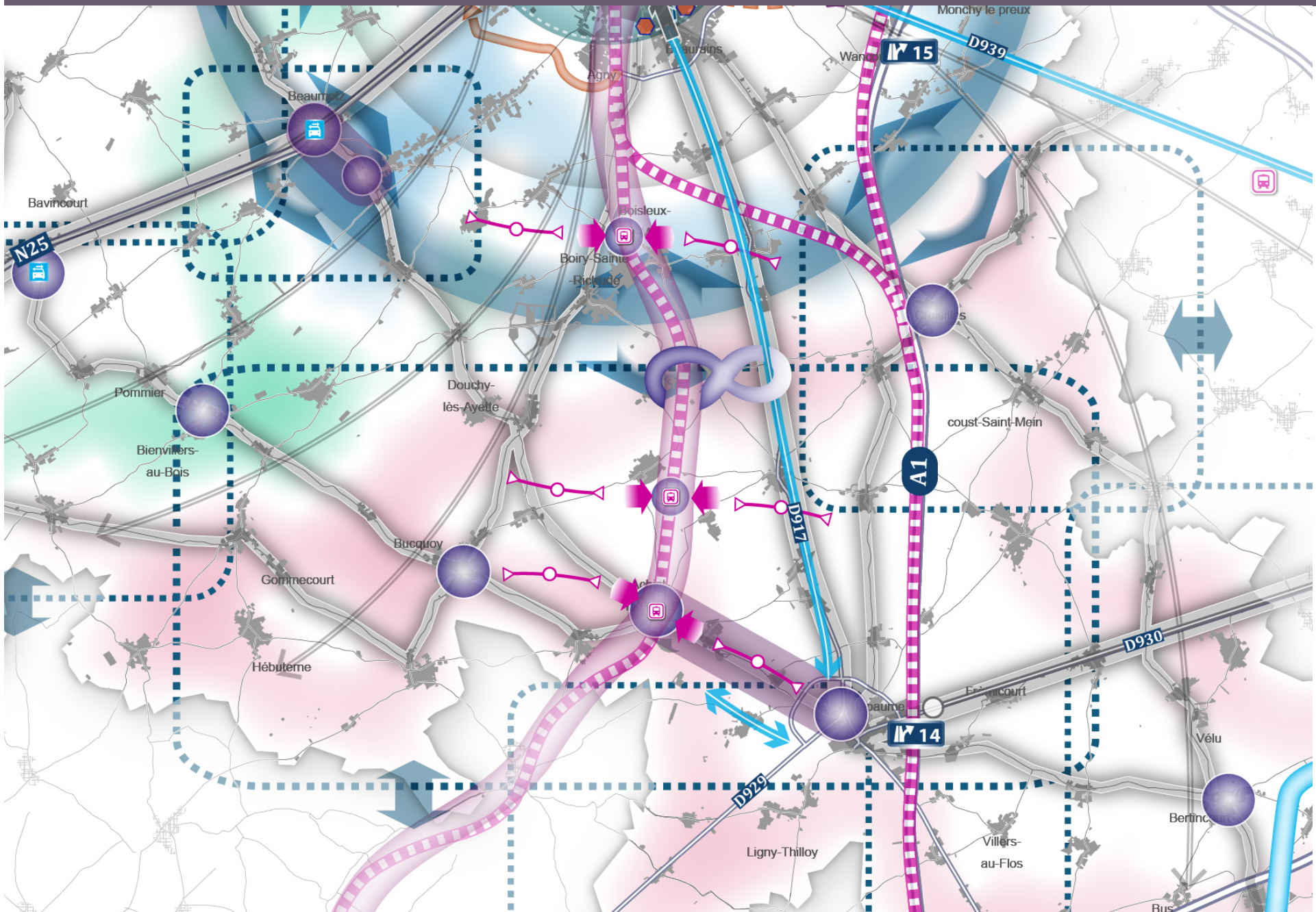




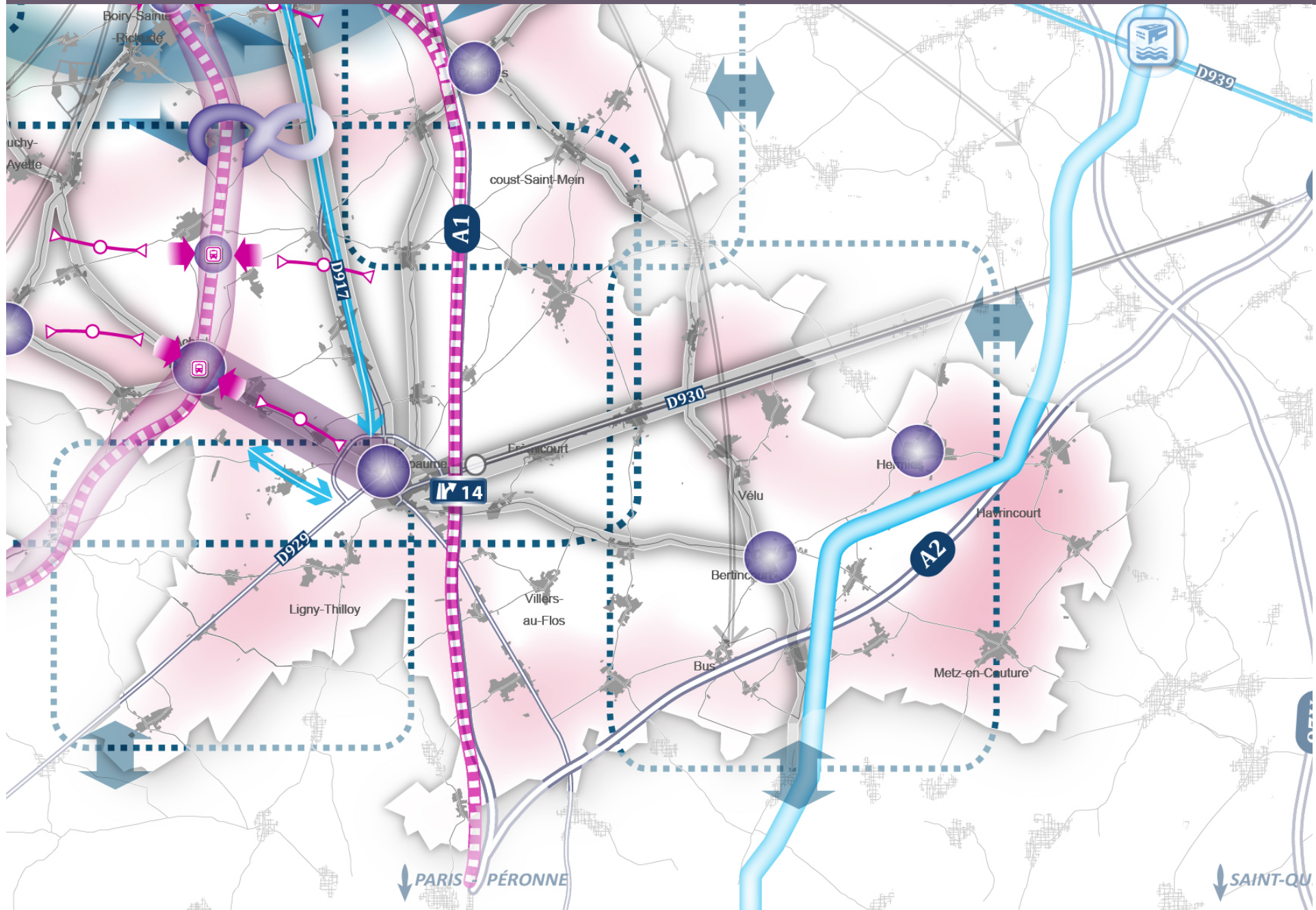
Mobilités – ZOOM CCCA 2/2



Mobilités – ZOOM CCSA I / 2



Mobilités – ZOOM CCSA 2/2

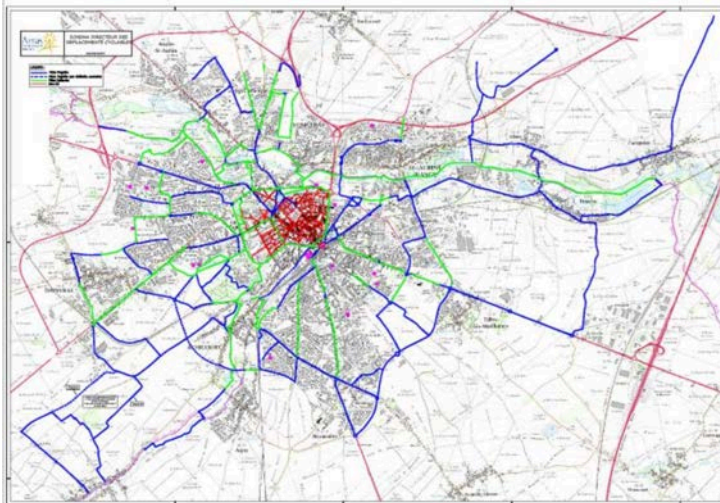


- **Affirmer une politique de mobilité innovante, plus durable qui diminue la place de la voiture en ville et dans les déplacements d'hyper proximité (et de loisirs) au bénéfice des modes actifs**

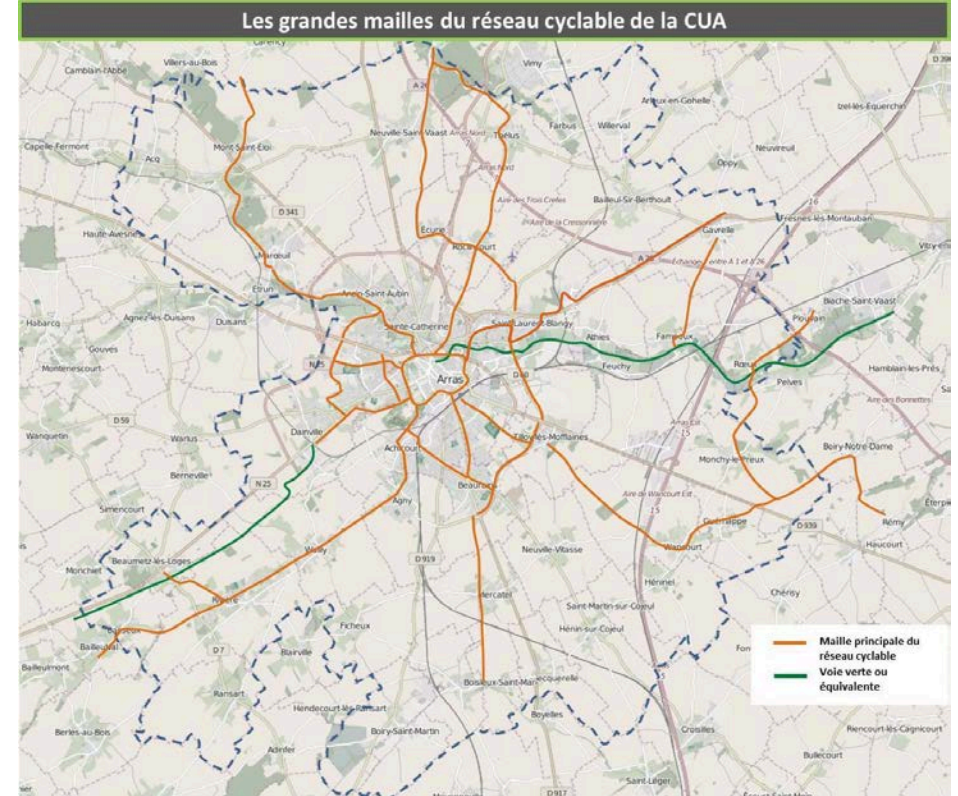
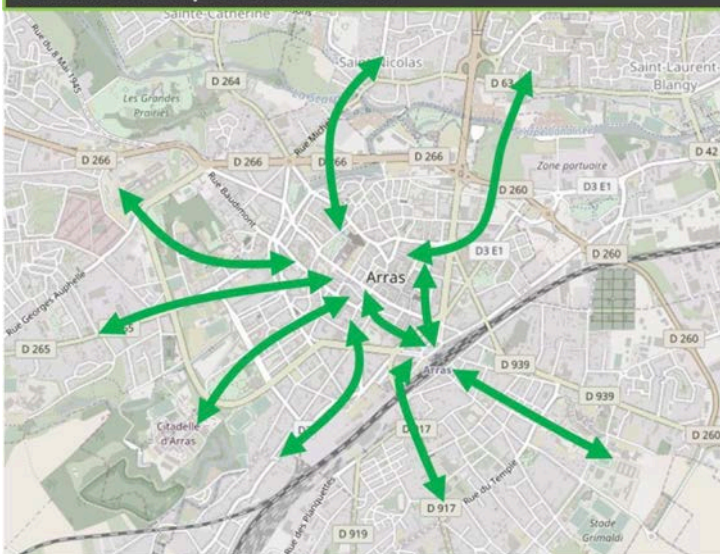
- **Affirmer une politique de mobilité innovante, plus durable qui diminue la place de la voiture en ville et dans les déplacements d'hyper proximité (et de loisirs) au bénéfice des modes actifs**

- **Les liaisons douces**

- Mise en œuvre le schéma directeur d'aménagement cyclables :
 - Développer l'infrastructure cyclable : chemin de halage jusqu'à Roeux, liaisons Tilloy-St-Laurent, Tilloy-Arras, cheminements bois de la Citadelle
 - Confirmer la politique de location de vélos électrique
 - Poursuivre le développement du stationnement vélo (sécurisé) : notamment sur les nœuds de mobilités (gare...), grands pôles d'équipements, l'hyper centre de l'agglo + faciliter le stationnement 2 roues dans la construction
 - Inciter à l'usage du vélo pour les petits trajets quotidiens : en lien avec les autres objectifs + politique d'espace public favorisant la pratique du vélo
 - Affirmer la CUA dans la destination « territoire du vélo loisirs » : cf. politique touristique lors d'un atelier/séminaire ultérieur.
- Inscrire des itinéraires piétons majeurs entre les communes de la 1^{ère} couronne et le centre d'Arras + renforcer les continuités piétonnes de part et d'autre des boulevards, + renforcer les liaisons piétonnes entre les quartiers ouest d'Arras et le centre-ville
- Développer les réseaux piétons et cyclables à l'échelle de la CUA et minimiser les discontinuités.



Renforcement des itinéraires piétonniers entre le centre ville et les communes de la première couronne



- Quels objectifs en termes de liaisons douces faut-il inscrire pour les nouvelles urbanisations en extension ou en requalification ?
- Prévoir systématiquement une offre pour les opérations d'une certaine importance ?
- Prendre en compte les itinéraires existants afin de ne pas générer de rupture et de rechercher au contraire leur prolongement et une perméabilité avec les quartiers voisins (en particulier avec un pôle d'équipement/service) ?
- ... ?

- Renforcer et compléter le maillage des réseaux cyclables
 - Développer des réseaux sécurisés et adaptés pour les déplacements du quotidien
 - Développer le stationnement sécurisé pour les vélos
 - Chercher à connecter les boucles cyclables aux centralités urbaines (bourgs, villes) et aux nœuds de mobilité et veiller à satisfaire les besoins de parcage des vélos au droit des gares, en proximité des commerces...
 - Relier les boucles aux sites touristiques et de loisirs (objet d'un prochain atelier tourisme)
 - Raccorder les boucles cyclables entre elles (objet d'un prochain atelier tourisme)
- Renforcer la qualité des espaces publics pour favoriser l'usage des mobilités douces (piétons, cyclistes...)
 - Mettre en place des continuités entre les quartiers, les équipements structurants...
 - Aménager des espaces accessibles, notamment pour les personnes âgées et à mobilité réduite
 - Renforcer la sécurité des usagers par des surfaces de roulement différenciés et des une réglementation de la vitesse adaptée (zone 30...)
 - Adapter le stationnement des vélos au contexte local (petites unités, jalonnement...)
- Poursuivre le développement des circuits de randonnées (objet d'un prochain atelier tourisme)

- **Affirmer une politique de mobilité innovante, plus durable qui diminue la place de la voiture en ville et dans les déplacements d'hyper proximité (et de loisirs) au bénéfice des modes actifs**
- **L'autopartage, l'électromobilité et la digitalisation des moyens de mobilités**

- Favoriser les modes de déplacements innovants et l'éco-mobilité
 - Réaliser des espaces dédiés à la pratique de l'auto-partage au droit des sites générateurs de flux (gares, hyper-centre, aux entrées de villes structurantes...)
 - Favoriser le déploiement du vélo à assistance électrique et permettre son utilisation sur longue durée
 - Développer l'installation de bornes électriques lors de nouveaux aménagements résidentiels ou d'équipements publics
 - Développer le Transport à la Demande / le Transport Solidaire
 - Promouvoir l'auto-stop organisé
- Faire du numérique un levier pour les mobilités innovantes (Smart City / Ville intelligente)
 - Etudier la possibilité par le numérique d'optimiser la desserte en TC connecté au plus près des besoins des habitants
 - Permettre une meilleure gestion de la voirie par un réseau connecté propice à la fluidification du trafic
 - Aménager le cas échéant des stations vélos / voitures partagés sur des emplacements préalablement étudiés
 - Renforcer par le numérique les usagers des mobilités alternatives à l'automobile (plateforme numérique d'échanges...)

- Permettre les pratiques collaboratives de mobilités pour réduire l'autosolisme
 - Identifier des secteurs stratégiques pour la pratique du covoiturage et l'autopartage (pôles d'emploi, gares, centralités...) puis les mettre en oeuvre
 - Promouvoir l'auto-stop organisé
 - Développer le Transport à la Demande / le Transport Solidaire
- Anticiper le recours à la voiture non carbonnée
 - Développer l'installation de bornes électriques lors de nouveaux aménagements résidentiels ou d'équipements publics
- Développer l'offre d'équipements innovants favorables aux mobilités de proximité
 - Favoriser le déploiement du vélo à assistance électrique et permettre son utilisation sur longue durée