DIAGNOSTIC

ELABORATION D'UN SCHEMA GLOBAL DES ITINERAIRES DE RANDONNEES PEDESTRES, VTT ET CYCLOS

SCoT de l'Arrageois

Verdi Conseil Nord de France
80 rue de Marcq – CS 90040
59441 Wasquehal Cedex
Tel : 03.20.81.78.00

Version n°4 : Version définitive du 24/04/2019				
	Réalisé par		**Vérifié par**	**Validé par**
Nom / Prénom	Cassette Pauline			José Dinnat
Poste	Chef de projet	Chargée d'études	Chef de projet	Responsable de division
Signature				

1 Introduction 4

1.1 Présentation du territoire 4
1.2 Le contexte de la mission 5
1.3 La mission 6

2 Le réseau d'itinéraires existants sur le territoire 7

2.1 Les grands itinéraires européens traversant le territoire 7
2.2 Les itinéraires inscrits au Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée (PDIPR) 9
2.3 Les boucles de randonnées des EPCI 11
2.4 Les boucles cyclotouristiques du Département du Pas de Calais 14
2.5 Les itinéraires complémentaires proposés par les pratiquants sur OpenRunner 16
2.6 Synthèse de l'offre d'itinéraires proposée sur le territoire du SCoTA 18

3 Les infrastructures et équipements favorisant les déplacements doux 20

3.1 L'offre en aménagements cyclables sur le territoire 20
3.2 L'offre en stationnement vélo 22

4 Les services utiles aux pratiquants des modes doux 24

4.1 L'offre de restauration 24
4.2 L'offre en hébergement 24
4.3 Les aires de pique-nique et l'information touristique 26

5 Les pôles générateurs de déplacement 29

5.1 Méthodologie 29
5.2 Pôles générateurs recensés 32
5.3 Aires de chalandise des pôles et accessibilité piéton/vélo 39

6 Caractéristiques territoriales et impacts sur les modes doux 54

6.1 Effets de coupure 54
6.2 Grands projets d'infrastructures 54
6.3 Projets des territoires en faveur des modes doux et du tourisme 56
6.4 Projets des territoires voisins 58

7 Bilan du diagnostic et enjeux 60

8 Table des illustrations 61

1 INTRODUCTION

1.1 Présentation du territoire

Situé au cœur de la Région des Hauts de France, le territoire du SCoT de l'Arrageois regroupe trois EPCI :

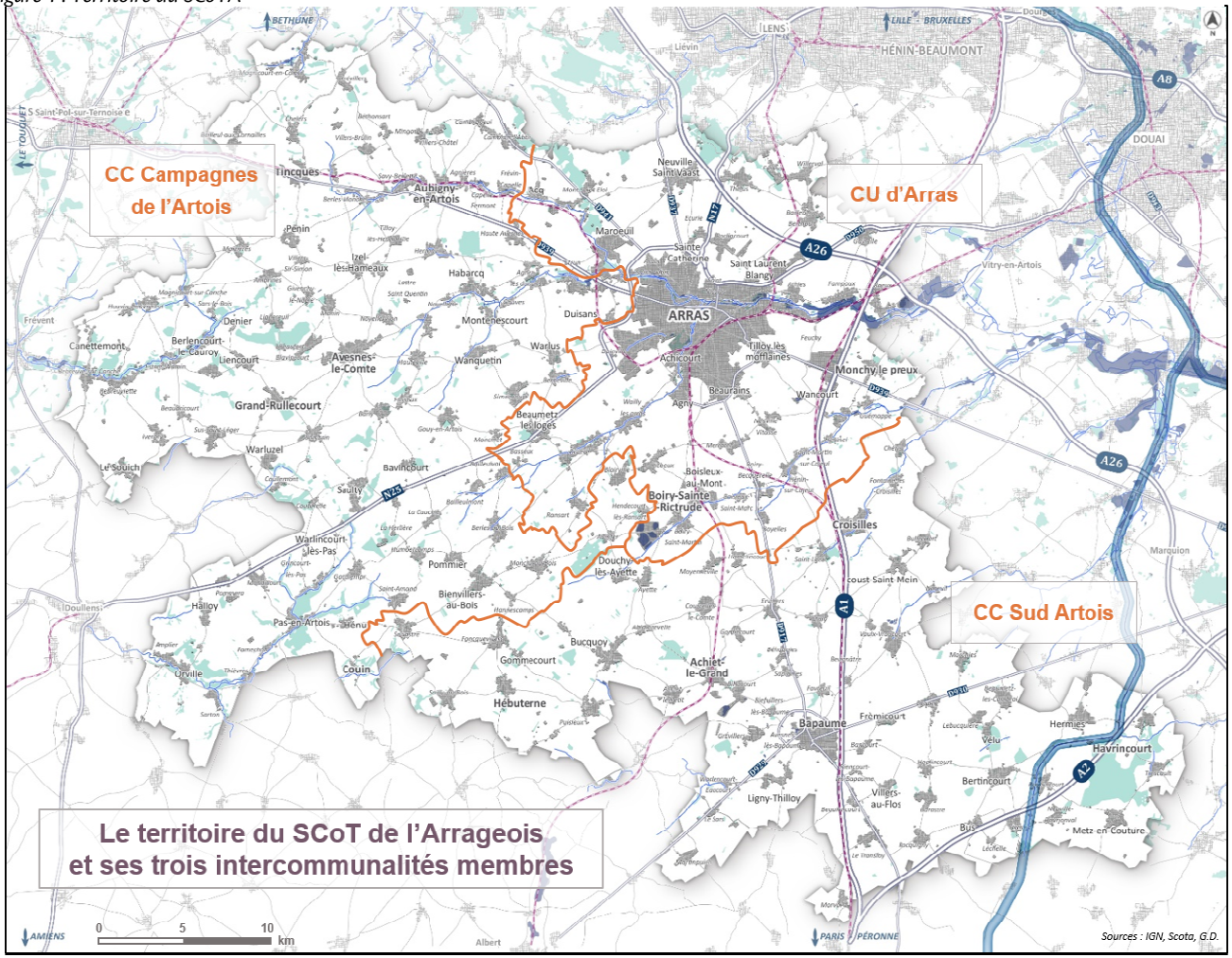
- La Communauté Urbaine d'Arras ;
- La Communauté de Communes des Campagnes de l'Artois ;
- La Communauté de Communes Sud Artois ;

Il est constitué de 206 communes et comporte 170,000 habitants pour une superficie de 1 294 km².

C'est un territoire marqué par des caractéristiques variées : la densité urbaine est plus importante autour du pôle urbain d'Arras, tandis que le reste du territoire est beaucoup plus rural.
Le relief est plus marqué au sud avec la présence des plateaux artésiens, et plus plat au Nord au niveau de la vallée de la Scarpe, qui traverse le territoire d'Ouest en Est.

Il est bien desservi par les réseaux de transport : le réseau autoroutier comprend les autoroutes A1, A2, et A26, ainsi que de nombreuses routes départementales structurantes. Il est également desservi en gare d'Arras par la ligne ferroviaire à grande vitesse entre Paris, Lille, Londres et Bruxelles, et par le réseau TER régional, permettant d'aller entre autres vers Douai, Cambrai, Amiens, Lille, Lens, et St Pol sur Ternoise.

Figure 1 : Territoire du SCoTA



1.2 Le contexte de la mission

Le SCoT de l'Arrageois est en cours de révision, et doit être approuvé courant 2019. Il porte le projet de rendre le territoire arrageois plus attractif, plus solidaire, plus riche de son environnement valorisé, plus agréable à ses habitants comme aux visiteurs de passage.

Parallèlement à la révision du SCoT, le SCoTA, syndicat mixte composé des trois intercommunalités membres, a souhaité lancer une étude (indépendante de la procédure de révision) sur les mobilités douces sur le territoire du SCoT de l'Arrageois. En effet, cette étude correspond à une commande politique de la part des élus du SCoTA.

Le modèle du tout-voiture n'est plus concevable ; aussi, en commandant cette étude, les élus du SCoTA manifestent ainsi là un geste fort en faveur du développement des mobilités douces dans l'Arrageois. Si ces instances dirigeantes ont souhaité que cela soit au niveau du SCoT que soit lancée cette étude, c'est bien parce qu'ils mesurent toute la pertinence de l'échelle du territoire de ce document de projet.

Le SCoT en cours de révision pose de nombreuses questions par rapport au développement des mobilités douces : comment organiser les mobilités touristiques et les liaisons douces pour favoriser les pratiques et le développement du tourisme durable ? Comment faciliter l'insertion des mobilités durables dans les trafics ?

Le déploiement des mobilités touristiques est un objectif à part entière du SCoT (*1.5.3*), à la fois en développant un réseau de voies et d'itinéraires doux, mais aussi en anticipant les besoins de services liés à ces modes de déplacement.
La mobilité quotidienne est également prise en compte au sein de l'objectif 2.1.2 en développant les réseaux piétons et cyclables, et en renforçant notamment la qualité des espaces publics pour favoriser l'usage des mobilités douces. Le SCoT vise à anticiper les futures demandes en mobilité alternative, en prenant en compte en amont les mobilités douces, l'écomobilité, ou encore la mobilité électrique.

C'est dans ce contexte que les élus du SCoTA entendent développer les mobilités douces arrageoises, ce qui implique, selon eux, une première étude globale pour comprendre les déplacements doux actuels et envisager ceux de demain.

1.3 La mission

Cette étude a pour objectif de profiter de l'échelle globale du SCoTA pour co-construire avec les Territoires un réseau interconnecté des mobilités douces. L'élaboration de ce schéma global passe à la fois par :

- La réalisation d'un diagnostic ;
- Un volet prospectif visant à définir des orientations exploitables pour le développement des mobilités douces dans l'Arrageois.

Afin de répondre aux besoins du plus grand nombre, l'étude tiendra compte des différents usagers susceptibles d'utiliser les itinéraires

- L'habitant : à la fois pour les déplacements quotidiens et ses pratiques de loisirs ;
- Le salarié : qui réside hors du SCoTA mais qui y travaille, et doit pouvoir accéder à son lieu d'activités en modes doux ;
- Le touriste : les visiteurs qui profitent des activités récréatives proposées sur le territoire, qu'ils y dorment ou non dans un lieu d'hébergement.

L'étude sera également construite à partir des trois raisonnements suivants :

- Recenser ce qui existe déjà : cela passe par la réalisation d'un état des lieux le plus exhaustif possible des supports de mobilité douce du territoire ;
- Intégrer ce qui est prévu : l'objectif est d'assimiler la manière dont les projets à venir à plus ou moins long terme pourront renforcer le maillage du réseau doux arrageois ;
- Mettre en évidence ce qui manque : pour être efficace, un réseau modes doux doit limiter les discontinuités.

Cette première partie de l'étude a pour objectif d'établir un diagnostic territorialisé de l'offre en itinéraires et services mode doux, et de recenser les pôles générateurs de déplacements, ainsi que les projets des territoires du SCoTA et des territoires voisins.

L'analyse de ce diagnostic permettra de dégager des enjeux essentiels pour développer la pratique des modes doux sur le territoire. Ils seront ensuite traités dans la partie prospective

2 LE RESEAU D'ITINERAIRES EXISTANTS SUR LE TERRITOIRE

Cette première partie de l'état des lieux recense les différents itinéraires modes doux existants sur le territoire du SCoTA. Développés au niveau européen, ou plus local, ces itinéraires constituent l'armature de base de l'offre modes doux sur le territoire.

2.1 Les grands itinéraires européens traversant le territoire

Longs de plusieurs milliers de kilomètres et traversant plusieurs pays européens, les grands itinéraires européens ont en général une thématique spécifique. A destination des piétons, des cyclotouristes ou des cavaliers, ces itinéraires utilisent le réseau viaire secondaire, les chemins et sentiers.

Sur le SCoTA, on recense 4 itinéraires européens :

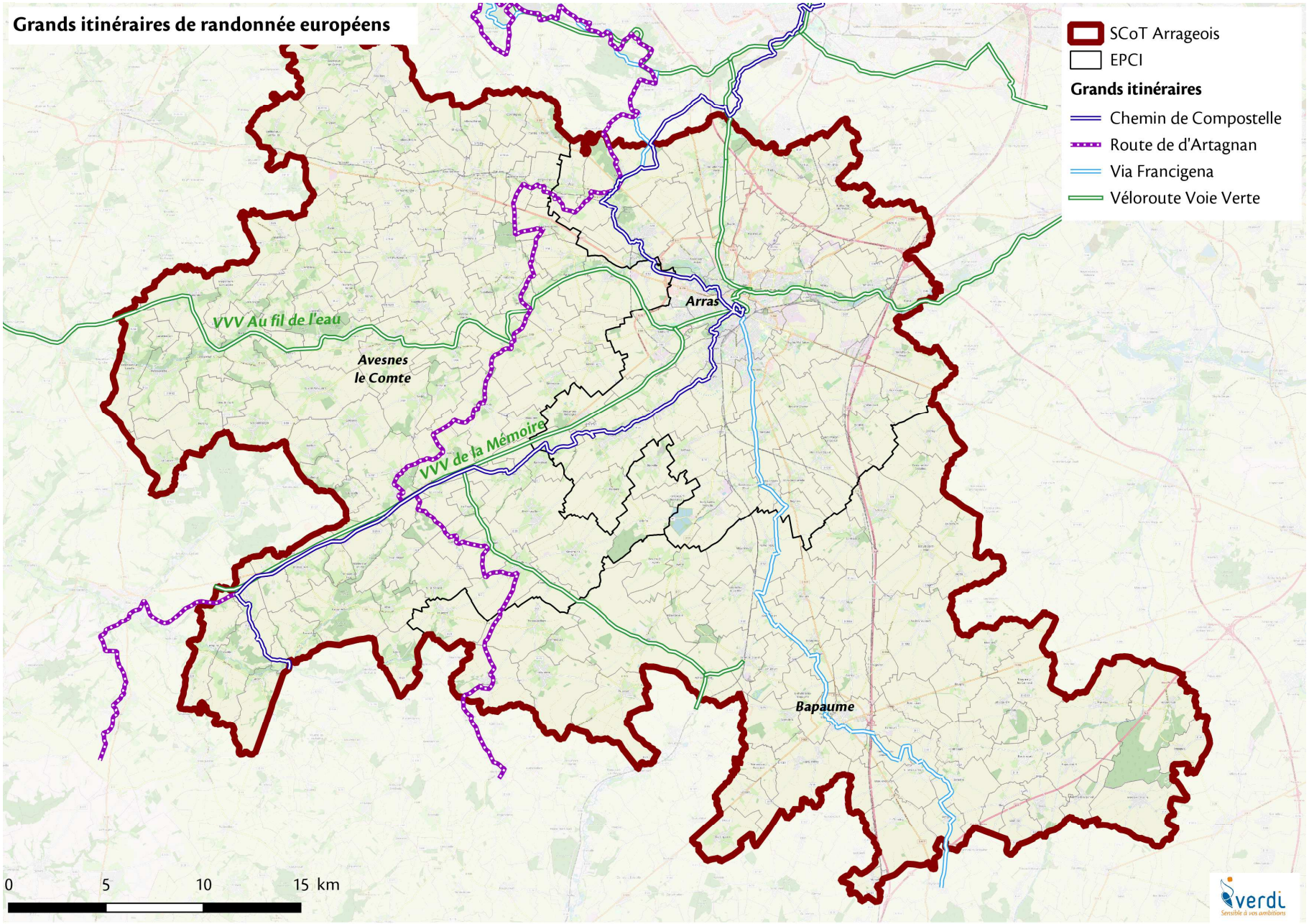
1. La **Via Francigena** : Le « Chemin des Francs » est un réseau de routes et de chemins empruntés par les pèlerins venant de France pour se rendre à Rome. C'est une importante voie de pèlerinage, qui fait l'objet d'un balisage et qui est inscrit comme « Grand itinéraire culturel du Conseil de l'Europe ». Partant de Canterbury au Royaume-Uni, et après avoir traversé la Manche, l'itinéraire passe par Wissant, Arras, Péronne, St Quentin, Reims, Langres, Pontarlier, avant de rejoindre la Suisse et l'Italie. La Via Francigena traverse le territoire sur environ 80kms, entre au niveau de Mont St Eloi, passe dans Arras et se poursuit ensuite vers Bapaume et Rocquigny avant de continuer vers la Somme.

2. Le **Chemin de Compostelle** : le chemin de pèlerinage vers St Jacques de Compostelle fut le premier itinéraire culturel européen, officialisé en 1987. L'itinéraire passant par le SCoTA fait partie de la voie de Bruges, qui relie ensuite Lille, Lens, Arras, Amiens et Paris à la voie de Tours, l'une des quatre voies principales menant à Saint Jacques de Compostelle. La voie couvre 80kms sur le territoire et entre à Mont St Eloi, traverse Arras, puis descend vers Rivière, Mondecourt et Thièvres avant de se diriger vers Amiens

3. La **Route de D'Artagnan** : c'est un ensemble de six itinéraires européens accessibles aux cavaliers et aux attelages, avec des lieux d'hébergement sur la route permettant d'accueillir les chevaux. La Route européenne d'Artagnan propose ainsi une expérience originale, sur les traces du célèbre Mousquetaire, qui a parcouru l'Europe à cheval au service du roi Louis XIV. Le tronçon sur l'Arrageois fait partie de l'itinéraire « Route Royale » entre Maastricht et Auch : sur environ 90kms, l'itinéraire entre sur le territoire par Mont St Eloi, descend vers Gouy en Artois et Saulty et se divise en deux branches, l'une allant vers Pommera et Doullens et l'autre vers Sailly au Bois et Albert.

4. Les **Véloroutes Voies Vertes** : Les Véloroutes Voies Vertes sont des itinéraires de moyenne ou longue distance, adaptés à la circulation à vélo, ouvertes également à l'ensemble des circulations non motorisées (piétons, rollers, PMR, cavaliers dans certains cas). Sur le territoire du SCoTA, deux itinéraires de VVV existent : la Véloroute Au Fil de l'Eau (V362), qui part d'Etaples et longe la Canche puis rejoint la Scarpe à hauteur d'Arras, et la Véloroute de la Mémoire (V32) entre Lens et la Somme.

Figure 2: Grands itinéraires de randonnée européens

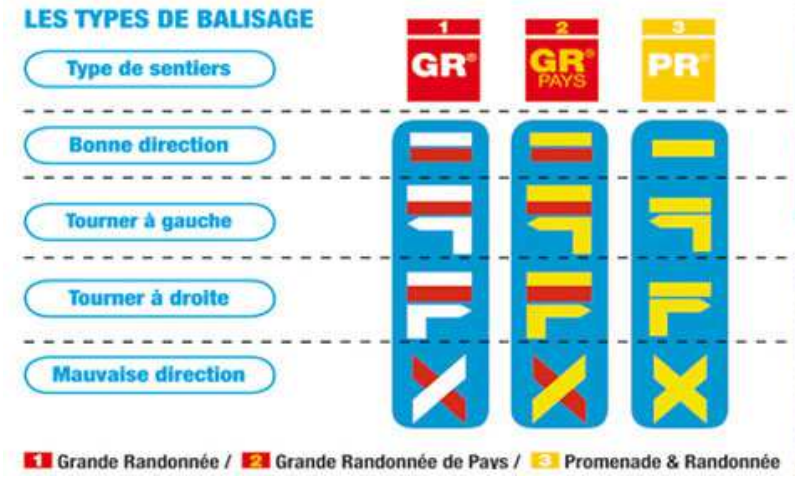


2.2 Les itinéraires inscrits au Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée (PDIPR)

Le Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée (PDIPR) est une compétence obligatoire des départements, dont l'objectif est de protéger un réseau de chemins ruraux utilisés pour la promenade ou la randonnée (article L361-1 du Code de l'Environnement).

Le PDIPR est donc établi par le Conseil Départemental et recense des itinéraires ouverts à la randonnée pédestre, et éventuellement équestre et VTT. La vocation des PDIPR est de favoriser la découverte de sites naturels et de paysages ruraux en développant la pratique de la randonnée.
Ces itinéraires comprennent principalement des chemins de GR (Grande Randonnée), de GRP (Grande Randonnée de Pays) et de PR (Promenade et Randonnée). Le Conseil Départemental achète, aménage et gère les sentiers, l'entretien étant souvent réalisé par les communes ou les EPCI.

Figure 3: Types de balisage sur GR et PR



Aujourd'hui, sur le Département du Pas de Calais, le PDIPR concerne les activités pédestres et équestres, mais il est envisagé de l'étendre aux activités VTT et marche nordique.

Outre la Via Francigena qui est également GR, le territoire du SCoTA est traversé par trois GR et deux GRP, ainsi que 17 boucles PR :

- Le **GR 121** relie Wavre en Belgique à Boulogne sur Mer : il couvre 75 kms du territoire, entre au niveau de Monchy le Preux, longe la Scarpe entre Fampoux, Arras et Etrun, puis relie Duisans, Avesnes le Comte, Givenchy le Noble et sort du territoire au niveau de Rebreuve sur Canche pour se diriger vers Frévent.

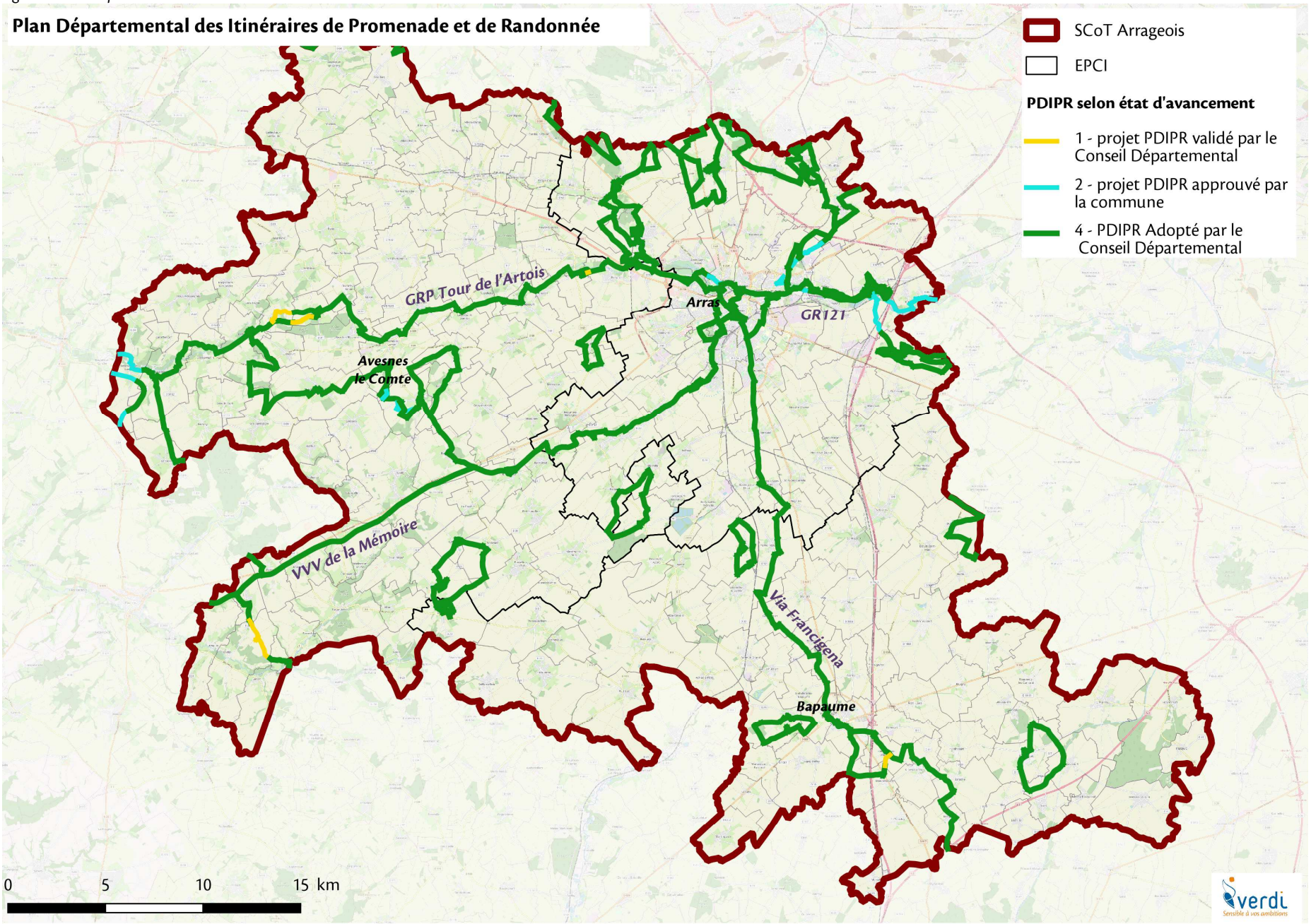
- Le **GR 124** relie la vallée du Thérain depuis Cires lès Mello dans l'Oise, à la vallée de la Canche à Rebreuviette. Il traverse brièvement la partie Sud du territoire du SCoTA, entre Thièvres et Pommera, puis entre Le Souich et Rebreuviette (~18kms).

- Le **GR 127** couvre une centaine de kilomètres en Dennebroeucq et Arras, en passant par Pernes, Olhain, Mont St Eloi. La fin de son itinéraire est située sur le territoire du SCoTA, entre Mont St Eloi et Arras, soit sur une quinzaine de kilomètres.

- Le **GRP Tour de l'Artois** propose une boucle de 80km entre Arras, Bailleulmont, Berlencourt le Cauroy, Avesnes le Comte et Duisans, et reprend en partie l'itinéraire du GR 121.

- Le **GRP Sites de Mémoire** a été inscrit au PDIPR en juillet 2017, et réalise une boucle entre Arras, Mont St Eloi, Neuville St Vaast, Notre Dame de Lorette, Grenay, Auchy lez Béthune, Loos en Gohelle, Lens, Liévin, Vimy, Thélus et Bailleul Sir Berthoult.

Figure 4: Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée



2.3 Les boucles de randonnées des EPCI

La Communauté Urbaine d'Arras, la Communauté de Communes des Campagnes de l'Artois et la Communauté de Communes du Sud Artois ont développé des boucles de promenade sur leur territoire respectif. De taille plus réduite, elles sont propices à des promenades d'une demi-journée ou d'une journée, pour découvrir le patrimoine local, naturel ou historique.

Figure 5: Boucles de la CCCA

Boucles de la Communauté de Communes Campagnes de l'Artois			
Nom	**Longueur**	**Nom**	**Longueur**
Chemin de la vallée des prêtres	4,5 km	Sentier des Trois Châteaux	9,7 km
Sentier Nigella	5,6 km	Chemin de la Grotte	10,2 km
Sentier des Tourelles	5,9 km	Sentier des Templiers	10,4 km
Chemin de la Charbonnière	6,2 km	Chemin de la vertu bleue	10,7 km
Sentier des Bois	7 km	Sentier du Buisson Etienne	11 km
Sentier les Canados	7,5 km	Sentier des Plantis	11,5 km
Sentier les Longs Rideaux	7,8 km	Sentier de la Tête Mahu	11,7 km
Sentier Les Quatre Vents	7,8 km	Chemin du Meunier	11,7 km
Sentier des Gressières	7,9 km	Sentier du Val du Crinchon	11,9 km
Sentier de la Montagne	8,1 km	Sentier du Petit Dieu	11,9 km
Sentier du Pigeonnier	8,2 km	Sentier des Deux Sources	12,1 km
Chemin du Tonkin	8,3 km	Sentier le Rideau du Diable	12,5 km
Sentier de la Tour	8,7 km	Chemin des Bosquets	13,9 km
Sentier de la Longue Borne	8,7 km	Sentier du Moulin de Bois	13,9 km
Sentier du Bout du Monde	9,2 km	Sentier des Loups	14,3 km
Sentier Saint-Maclou	9,2 km	Sentier du Loup	14,6 km
Sentier des Templiers (2)	9,5 km	Chemin des Piedsentes	15,5 km
Sentier des Mayes	9,6 km	Sentier du Fay	15,9 km

Figure 6: Boucles de la CCSA

Boucles de la Communauté de Communes Sud Artois			
Nom	**Longueur**	**Nom**	**Longueur**
Sentier du Tour du Moulin	3,8 km	Sentier de la Voie Verte	10,3 km
Sentier de la Chapelle	4,5 km	Sentier des Huguenots	10,4 km
Sentier des Ecoliers	4,6 km	Sentier des Braves	11 km
Sentier du Bois Gilles	5,7 km	Sentier des Trois Pourchains	11,8 km
Sentier du Tour de Bucquoy	6,8 km	Sentier des Australiens	12,3 km
Sentier des Trois Clochers	8 km	Sentier de l'Abbaye d'Eaucourt	12,4 km
Sentier de la Ronde des Tilleuls	8,2 km	Sentier du télégraphe de Chappe	13,2 km
Sentier du Florion	8,5 km	Sentier des anciens chemins	14 km
Sentier du Tour du Canal du Nord	9,1 km	Sentier des Deux Rivières	15,3 km
Sentier de Ch'tiot Vélu	9,2 km	Sentier de l'Hirondelle	15,6 km
Sentier des Bosquets	9,5 km	Sentier du Bois d'Adinfer	15,7 km
Sentier de la butte de Warlencourt	9,7 km	Sentier des Ecoliers	19,2 km
Sentier des Bannis	10,2 km	Sentier du Chemin Sansville	19,7 km

Figure 7: Boucles de la CUA

Boucles de la Communauté Urbaine d'Arras			
Nom	**Longueur**	**Nom**	**Longueur**
Sentier des Osiers	2,4 km	Sentier du Brugelard	10.3 km
Sentier de Saint-Germain	2,4 km	Chemin de la Petite Sensée	10,9 km
Chemin entre bois et marais	7 km	Chemin de la Couture Comblée	12,1 km
Sentier de la Tour	7,1 km	Chemin du Maresquay	12,7 km
Chemin de Saint Ranulphe	7,9 km	Chemin de Wagnonlieu	13,1 km
Chemin de Décauville	8,4 km	Sentier de la Betterave au Sucre	13.5 km
Chemin des Pierres du Diable	8,5 km	Chemin du souvenir	13,6 km
Chemin du Caribou	9 km	Chemin du Mont Saint Vaast	13,7 km
Jardins et Monuments d'Arras	9,1 km	Chemin du Blanc Miroir	14,7 km
Chemin du Belloy	9,4 km	Chemin des trois abbayes	15,2 km
Chemin des Zouaves	9,5 km	Sentier Lac et Marais	18 km
Chemin des bords de Scarpe	9,6 km	Au fil du Crinchon	18,4 km
Chemin de la Crête Picarde	10,2 km	Chemin du Fond de Ryonval	21,1 km

EDEN 62 est un syndicat mixte, dépendant du Conseil Départemental du Pas de Calais, et ayant pour mission la gestion et la protection des sites naturels du Pas de Calais.Cet organisme a développé un certain nombre de balades permettant de découvrir les Espaces Naturels Sensibles (ENS), qu'il a en charge de protéger et d'aménager. Deux boucles Eden 62 sont présentes sur le territoire, sur le bois de Maroeuil et au niveau du Lac Bleu sur les communes de Roeux et Plouvain.

Figure 8: Boucles EDEN 62

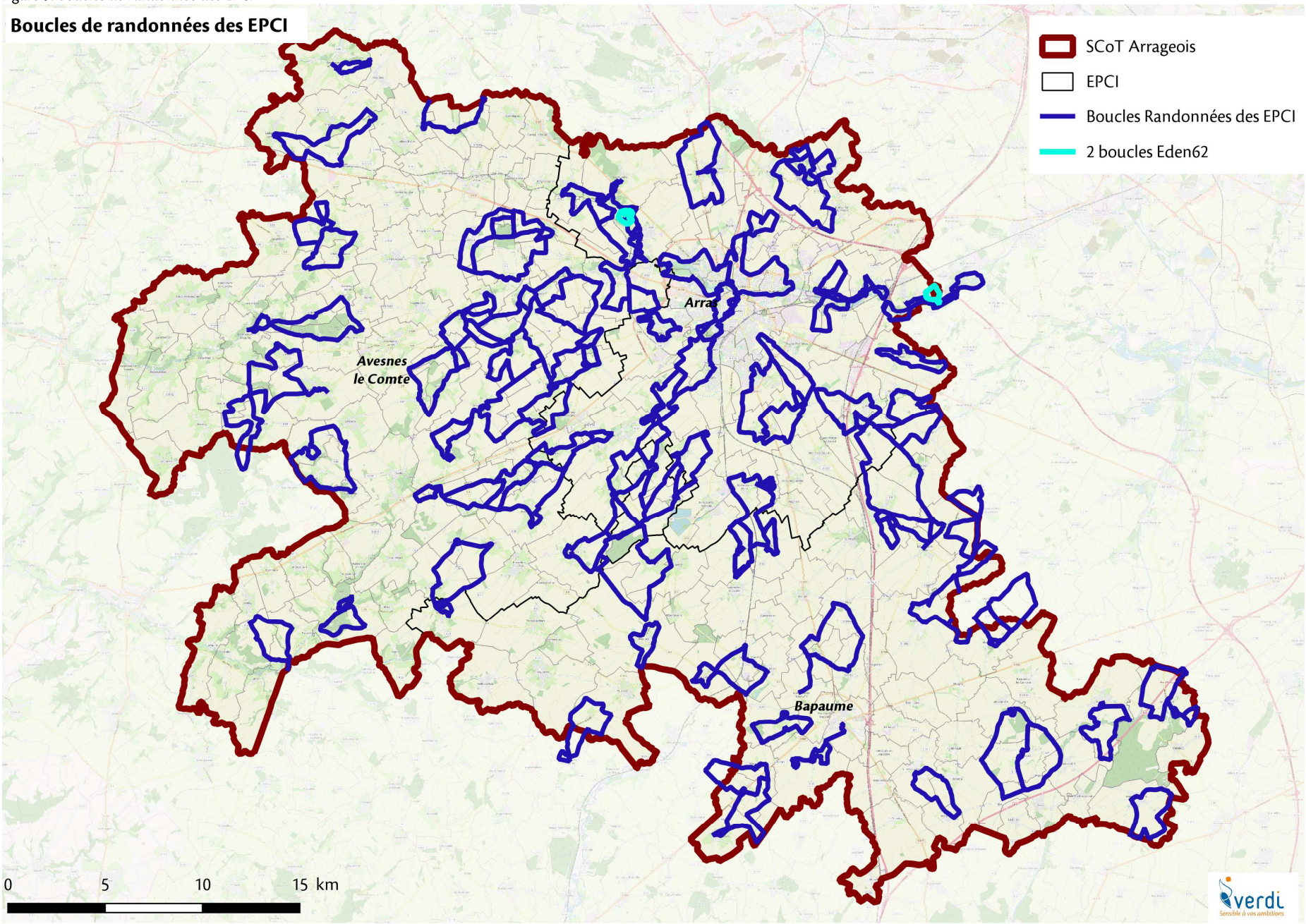
Boucles EDEN 62			
Nom	**Longueur**	**Nom**	**Longueur**
Tour du Lac Bleu	2,8 km	Tour du Bois de Maroeuil	3.4 km

On retrouve donc 90 boucles de promenade, réparties comme telles :

- 36 boucles pour la Communauté de Communes des Campagnes de l'Artois, représentant environ 360 km ;
- 26 boucles pour la Communauté de Communes Sud Artois, représentant environ 280 km ;
- 26 boucles pour la Communauté Urbaine d'Arras, représentant environ 290 km ;
- 2 boucles Eden 62, soit 6 km ;

A elles seules, ces boucles représentent un linéaire de 935 km d'itinéraires de randonnées.

Figure 9: Boucles de randonnée des EPCI



2.4 Les boucles cyclotouristiques du Département du Pas de Calais

Le Département du Pas de Calais a pour ambition de faciliter l'usage du vélo comme mode de déplacement à part entière et d'inciter les citoyens à l'utiliser. La politique cyclable du Département, adoptée en juin 2013, s'articule autour de quatre objectifs :

1. Définir un schéma cyclable proposant un réseau continu et cohérent avec les schémas locaux et assurant un maillage territorial pour les déplacements quotidiens ;
2. Accompagner la mise en place d'un réseau cyclable jalonné et sécurisé convergeant vers les collèges et les gares du département ;
3. Poursuivre la réalisation des véloroutes et voies vertes régionales et européennes et veiller à leur connexion avec les réseaux cyclables locaux et les transports en communs ;
4. Valoriser les principaux sites touristiques départementaux et les équipements associés en facilitant leur accès par le réseau de voies douces et cyclables et en réalisant des points relais vélos.

60 boucles cyclotouristiques ont été définies sur l'ensemble du département du Pas de Calais. Ces circuits permettent de parcourir à vélo un itinéraire en boucle, avec des panneaux de jalonnement le long du tracé.
14 de ces boucles passent sur le territoire du SCoTA, et 5 en périphérie immédiate.
En fonction du dénivelé observé sur l'itinéraire, les boucles sont classées par niveau de difficulté :

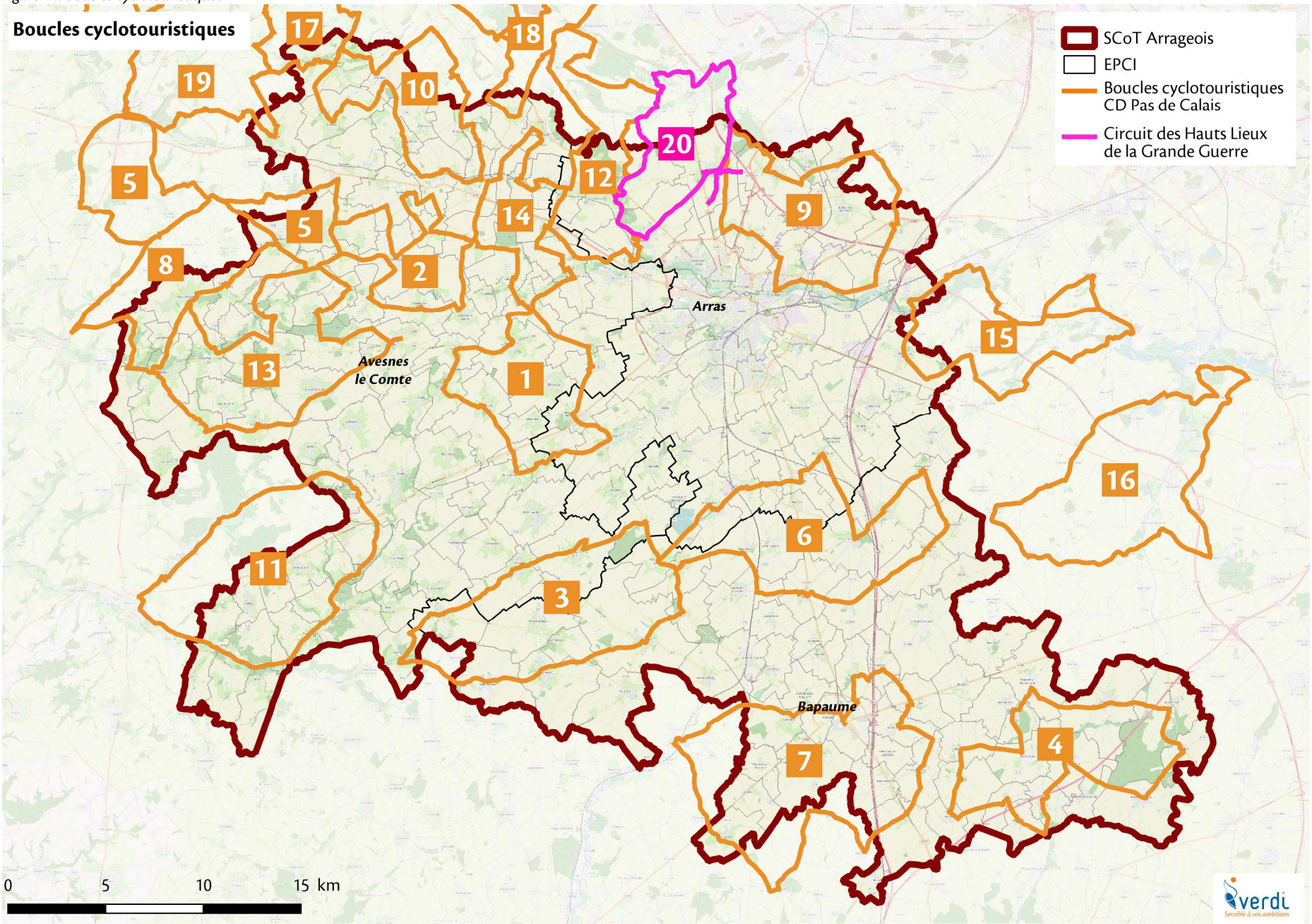
- 0 à 60m de dénivelé : Facile ;
- 60 à 130m de dénivelé : Moyen ;
- 130 à 200m de dénivelé : Difficile ;

Par ailleurs, un circuit cyclotouristique « Les Hauts Lieux de la Grande Guerre » a été créé par le comité du tourisme Nord Pas de Calais dans le cadre des commémorations de la guerre 14-18, et permet de découvrir plusieurs sites et mémoriaux militaires : la Nécropole de Notre Dame de Lorette, le Mémorial Canadien de Vimy, la Nécropole de Neuville St Vaast, le cimetière militaire et l'abbatiale de Mont St Eloi entre autres.

Figure 10: Intitulé des boucles cyclotouristiques

N° Carte	Nom de la boucle	Distance	Difficulté	Territoire
1	Le Dessus des Loges	31 km	Facile	SCoTA
2	Le Chant des alouettes	33 km	Facile	SCoTA
3	La Clef des Champs	39 km	Facile	SCoTA
4	Les Sillons	40 km	Facile	SCoTA
5	Les Hayures	43 km	Facile	SCoTA
6	Les Grandes Plaines	44 km	Facile	SCoTA
7	Les Quatre Chemins	47 km	Facile	SCoTA
8	Les Rocques	32 km	Moyen	SCoTA
9	La Gohelle	35 km	Moyen	SCoTA
10	Les Bosquets	35 km	Moyen	SCoTA
11	Les Sources	36 km	Moyen	SCoTA
12	Les Collines de l'Artois	40 km	Moyen	SCoTA
13	L'Allée des Tilleuls	45 km	Moyen	SCoTA
14	La Vallée du Limaçon	30 km	Difficile	SCoTA
15	Entre Scarpe et Sensée	40 km	Facile	Périphérie
16	Les Etangs	45 km	Facile	Périphérie
17	Le Donjon	29 km	Moyen	Périphérie
18	La Tortille	39 km	Moyen	Périphérie
19	Les Pierres Blanches	41 km	Moyen	Périphérie
20	Circuit des Hauts Lieux de la Grande Guerre	37 km	Difficile	SCoTA

Figure 11: Boucles cyclotouristiques



2.5 Les itinéraires complémentaires proposés par les pratiquants sur OpenRunner

En complément des itinéraires proposés par les territoires, des traces GPS d'utilisateurs ont été recensés sur le site OpenRunner, pour l'année 2018.

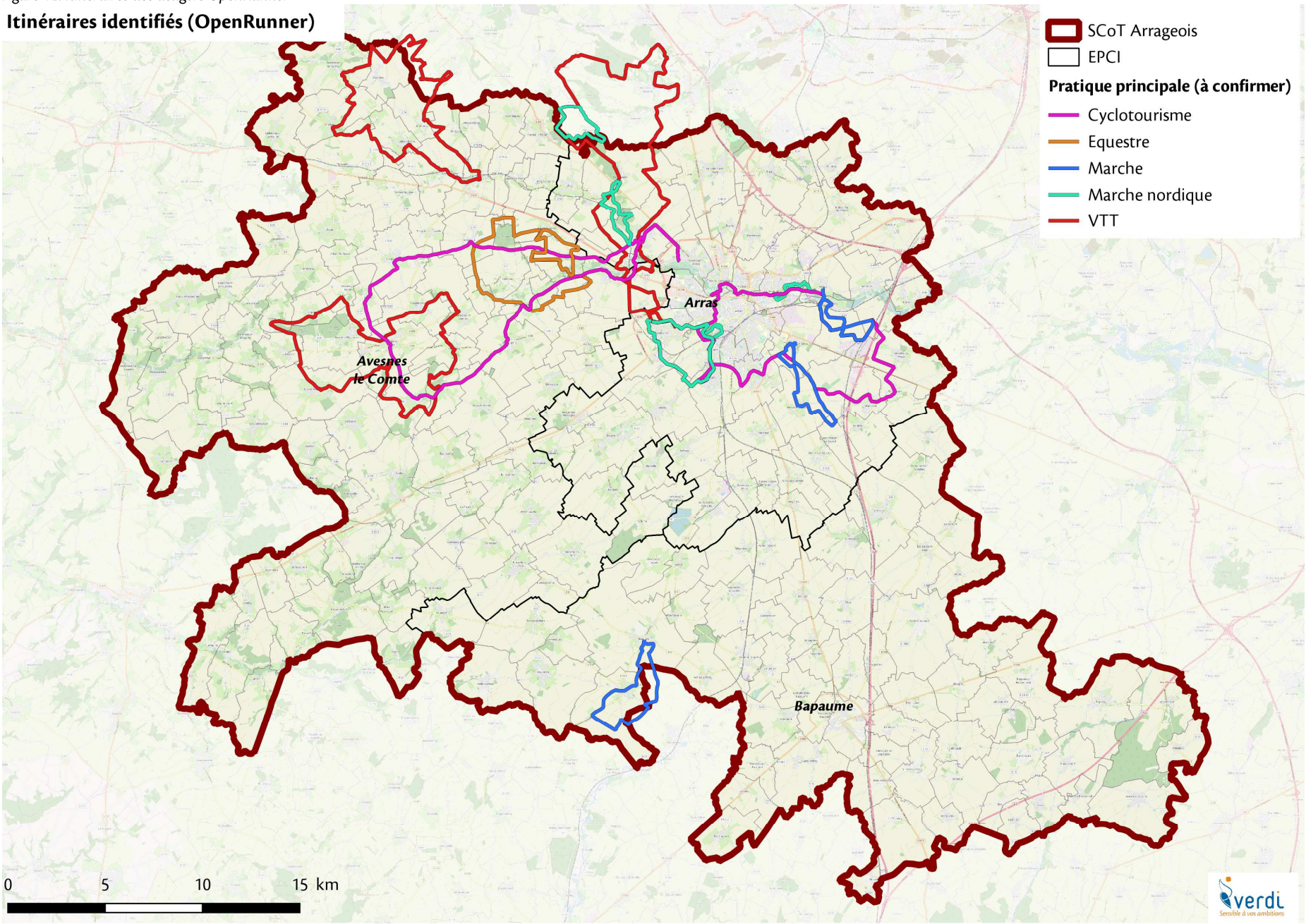
La plupart des traces empruntent des itinéraires existants, en totalité ou pour partie, souvent en combinant plusieurs morceaux d'itinéraires « officiels », les usagers créant ainsi leur propre réseau.

Cependant certains circuits pour des pratiques peu recensées par les itinéraires existants apparaissent intéressants à prendre en compte :

- Plusieurs circuits de marche nordique sont tracés autour de Dainville, et de Mont St Eloi
- Plusieurs circuits équestres au départ de Duisans (présence d'une écurie)
- Plusieurs circuits VTT autour des collines de l'Artois, et d'Avesnes le Comte
- Deux circuits cyclotouristiques, entre Arras et Guémappe, et entre Etrun et Avesnes le Comte

Il est à noter que certaines communes utilisent ces sites participatifs pour enregistrer les promenades et randonnées organisées sur leur territoire : c'est par exemple le cas de la commune de Le Souich, qui partage les tracés des itinéraires de ces balades sur le site Runtastic.

Figure 12: Itinéraires des usagers OpenRunner



2.6 Synthèse de l'offre d'itinéraires proposée sur le territoire du SCoTA

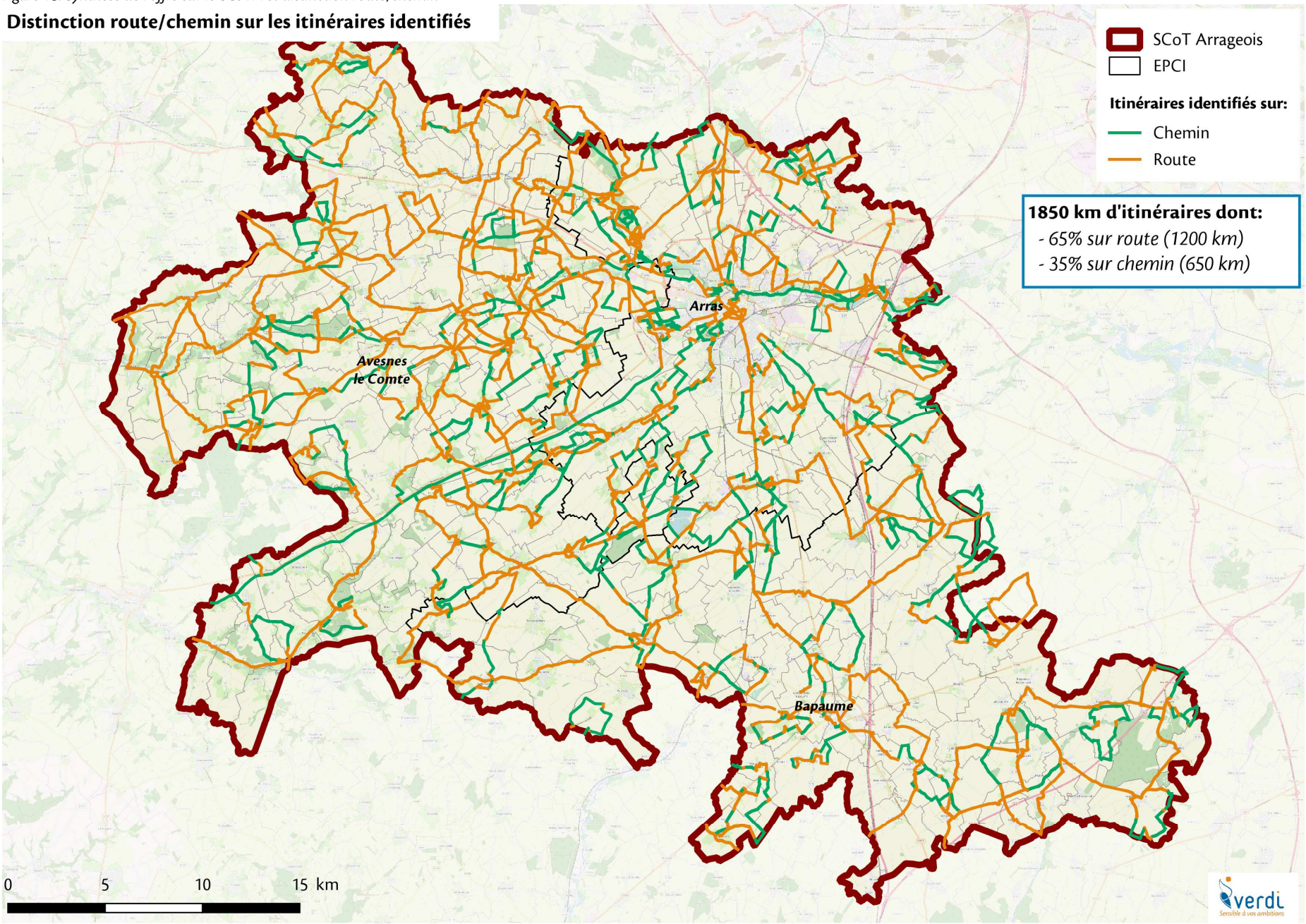
Au global, la couverture du territoire en itinéraires est plutôt dense : 145 itinéraires ont été recensés, permettant des pratiques diverses : pédestre, cyclo, VTT, marche nordique, équestre…

Ces 145 itinéraires représentent 1850 km, dont environ 65% sur routes (1200km) et 35% sur chemins (650 km). Les 1850 km d'itinéraires se répartissent comme tels :

- Communauté de Communes des Campagnes de l'Artois : 780 km
- Communauté Urbaine d'Arras : 600 km
- Communauté de Communes Sud Artois : 470 km

La forte densité d'itinéraires sur le territoire est un atout, d'autant que différentes tailles de circuit sont déjà disponibles, pour différentes pratiques. Cependant, cette offre importante peut rendre compliqué la lisibilité des itinéraires et leur connaissance auprès des usagers.

Figure 13: Synthèse de l'offre sur le SCoTA et distinction route/chemin



3 LES INFRASTRUCTURES ET EQUIPEMENTS FAVORISANT LES DEPLACEMENTS DOUX

La présence d'équipements spécifiques, destinés aux modes doux, favorise le développement de ces pratiques. Sur le territoire, on distingue essentiellement des équipements à destination des cyclistes : aménagements cyclables physiques, et points de stationnement.

3.1 L'offre en aménagements cyclables sur le territoire

Différents types d'aménagements cyclables existent sur le territoire du SCoTA :

- La piste cyclable : la piste cyclable désigne une chaussée en bordure de route, séparée du trafic motorisé et réservée aux cyclistes. Dans la majorité des cas, la piste cyclable est séparée de la chaussée routière par un séparateur physique (fossé, lisse, muret, glissière…). La piste cyclable peut accueillir un sens de circulation (piste monodirectionnelle) des deux côtés de la chaussée, ou deux sens de circulation (piste bidirectionnelle) d'un seul côté. La piste sécurise la pratique cyclable, mais nécessite une emprise au sol importante.

- La bande cyclable : la bande cyclable est une voie réservée aux cyclistes sur la chaussée. Elle est délimitée par une ligne blanche discontinue, unidirectionnelle, et marquée dans le sens de la circulation générale. Elle permet une bonne visibilité des cyclistes par les automobilistes, mais n'est pas forcément adaptée sur les voiries où la vitesse et/ou le trafic est important.

- Le double sens cyclable : le double-sens cyclable est une rue à double-sens où un sens est réservé aux cyclistes. Le double-sens peut être conçu avec ou sans marquage, selon la largeur disponible et le trafic de la voie. Toutes les zones 30 et les zones de rencontre doivent être à double-sens pour les cyclistes, sauf arrêté municipal motivé. Le double-sens permet des trajets plus courts pour les cyclistes en ville, et permet souvent d'éviter les grands axes.

- La voie verte : selon le Code de la Route, les voies vertes sont des « routes « exclusivement réservées à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers ». Ce sont donc des aménagements polyvalents en site propre, réservés aux modes doux. La séparation physique avec le réseau routier sécurise les déplacements, mais la présence d'usagers pratiquant des vitesses différentes peut générer des problèmes de cohabitation.

- La voie partagée vélo/bus : le couloir mixte vélo/bus désigne la possibilité pour les cycles d'emprunter une voie réservée aux bus. Cela assure une bonne sécurité et un confort pour les cyclistes, et une consommation d'espace réduite. Il y a néanmoins des conflits possibles compte tenu des vitesses de pointe différentes entre bus et vélo.

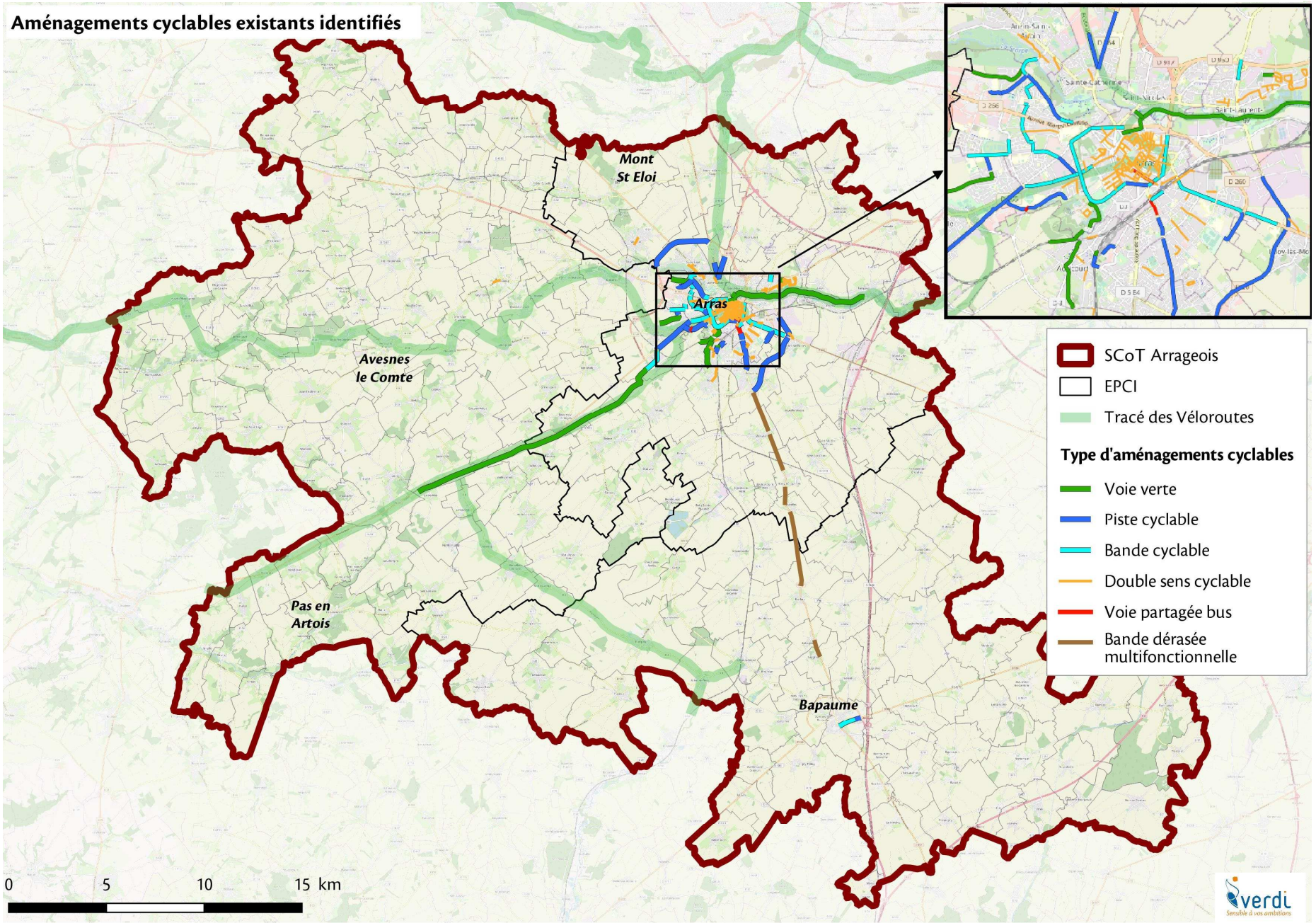
- La bande dérasée multifonctionnelle : ce terme désigne des surlargeurs de chaussées comprises entre 0.75 et 1.5 m, réalisées hors agglomération. Les BDM ne sont pas des aménagements cyclables à proprement parler, elles constituent une bande qui sécurise les usagers, notamment pour la circulation des véhicules lents et peuvent également être utilisées par les cyclistes.

Sur le SCoTA, les aménagements cyclables représentent un linéaire d'environ 100 km, répartis entre :

- 20 km de piste cyclable.

  Les pistes cyclables sont essentiellement localisées sur les routes départementales menant à Arras, et sur la partie ouest de la RN 25 ;

Figure 14: Aménagements cyclables existants



➢ 14 km de bande cyclable.

On trouve des bandes cyclables sur les principaux boulevards d'Arras (Boulevard Allende, Boulevard De Gaulle, Boulevard de la Liberté, Boulevard Vauban, Avenue de l'Hippodrome), et sur certaines routes départementales menant à Arras. A Bapaume, une bande cyclable a également été créée sur la RD917 ;

➢ 29 km de double-sens cyclable.

Hormis un aménagement à Maroeuil et un à Habarcq, les double-sens cyclables sont localisés sur Arras et dans ses communes périphériques (Achicourt, Agny, Anzin Saint Aubin, Sainte Catherine, Saint Laurent Blangy, et Tilloy lès Mofflaines) ;

➢ 27 km de voie verte.

Deux grands linéaires de voie verte aménagée existent sur le territoire : la voie verte entre Saulty et Dainville, et la voie verte le long de la Scarpe. Des voies vertes sur des distances plus courtes existent aussi à proximité du Bois de la Citadelle ;

➢ 720 m de voie partagée bus/vélo.

Quelques voies bus sont ouvertes aux vélos, sur la RD917, et sur la rue Gambetta à Arras ;

➢ 9 km de bandes dérasées multifonctionnelles.

On trouve des bandes dérasées multifonctionnelles uniquement sur la RD917 entre Beaurains et Sapignies.

Un schéma directeur cyclable est en cours d'élaboration sur le territoire de la Communauté Urbaine d'Arras, s'appuyant à la fois sur la voie verte de la Scarpe, sur des aménagements sur les voiries pénétrantes et sur des barreaux permettant de relier les pénétrantes. L'objectif est d'avoir un maillage continu en aménagements cyclables sur ces linéaires de voirie.

3.2 L'offre en stationnement vélo

Différents équipements de stationnement existent sur le territoire :

- L'arceau vélo : il s'agit d'un mobilier urbain robuste, fixé au sol et qui permet l'accrochage d'au moins deux vélos par son cadre et ses roues. Il peut être installé en râtelier de plusieurs unités, et est surtout utilisé pour du stationnement de courte durée, à proximité des commerces, des services publics, au cœur des quartiers…

  On trouve environ 440 arceaux vélo sur le territoire, essentiellement sur Arras et ses communes périphériques (Dainville, Achicourt, Beaurains, St Laurent Blangy, St Nicolas, Ste Catherine) et également le long de la voie verte Dainville-Saulty.

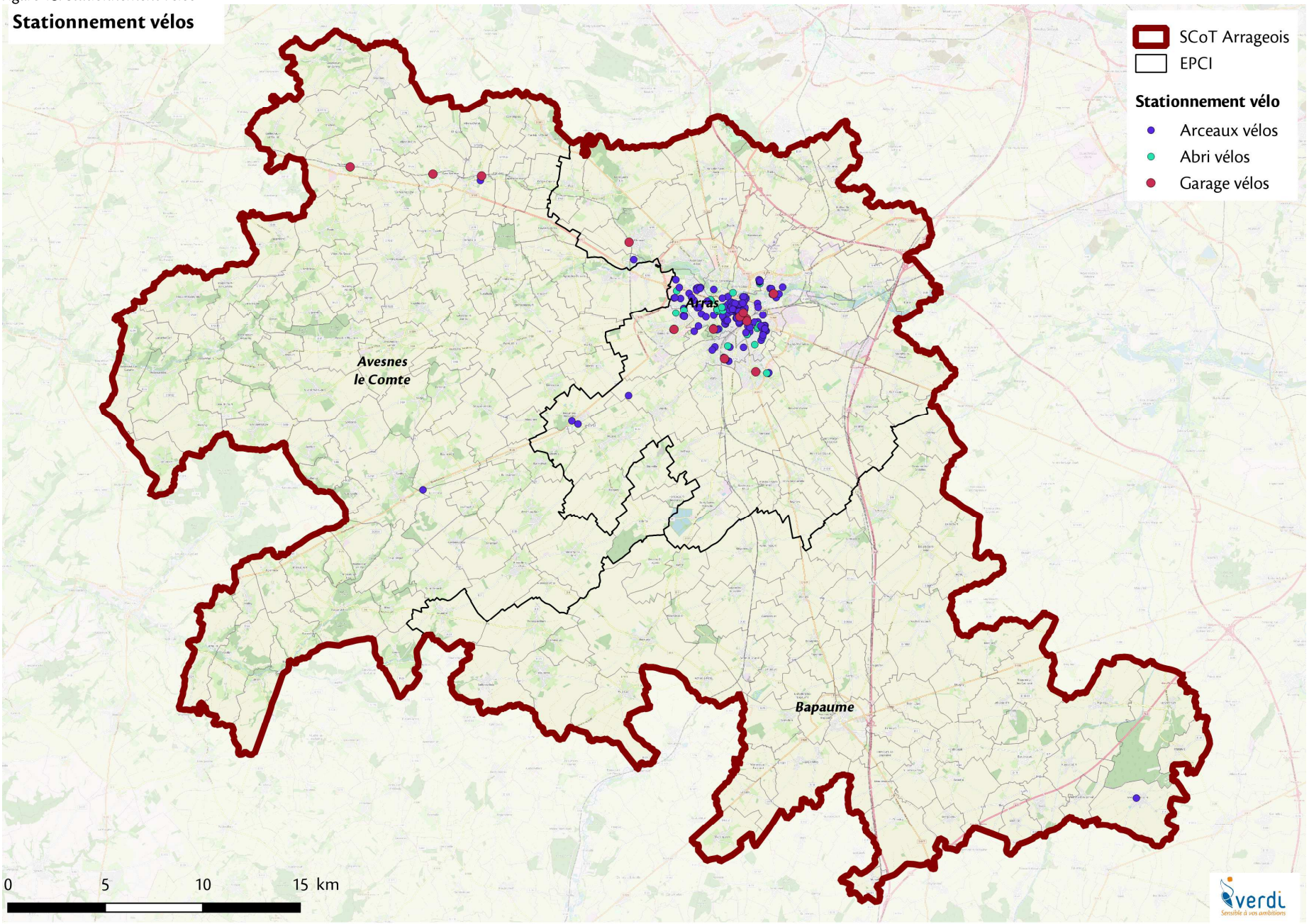
- L'abri vélo : l'abri vélo propose une couverture contre les intempéries aux arceaux installés pour fixer les vélos. Il concerne du stationnement de moyenne durée, par exemple pour des établissements scolaires, des centres commerciaux….

  27 abris vélos couverts ont été recensés, dans les communes d'Arras, de Dainville, d'Achicourt, de Beaurains, de St Laurent Blangy, et de St Nicolas.

- Le garage vélo : le garage vélo se présente sous la forme d'une pièce dans un bâtiment, ou d'un local extérieur indépendant pouvant accueillir plusieurs vélos et pouvant être verrouillé de façon à ce que seules les personnes autorisées puissent y pénétrer. Il est destiné à du stationnement longue durée, près des gares, des transports publics, des zones de détente et de loisirs…

  Sur le territoire, 5 garages à vélo fermés sont positionnés au niveau des gares d'Arras, d'Aubigny en Artois, de Maroeuil, de Savy Berlette, et de Tincques. 9 garages ont également été créés sur la Communauté Urbaine d'Arras, dont 5 dans l'hypercentre.

Figure 15: Stationnement vélos



4 LES SERVICES UTILES AUX PRATIQUANTS DES MODES DOUX

Les pratiquants des modes doux, particulièrement ceux en itinérance, sont demandeurs de service permettant d'améliorer leur expérience sur les itinéraires. C'est à travers la création ou le développement de ces hébergements, de ces commerces, de ces points de restauration, que les territoires traversés par les itinéraires peuvent profiter de retombées économiques non négligeables.

4.1 L'offre de restauration

Lors de randonnées à la journée, ou sur de plus longues périodes, il est important pour les usagers modes doux de pouvoir trouver des endroits pour se restaurer à proximité des itinéraires.
L'offre de restauration se compose à la fois des restaurants/cafés/brasseries où l'on peut être servi à table, et des supermarchés/supérettes où il est possible d'acheter de quoi faire un pique-nique.
Compte tenu des caractéristiques du territoire, l'offre de restauration est répartie de façon assez hétérogène. On trouve ainsi :

- 15 restaurants/cafés/brasseries et 8 supermarchés/supérettes sur la Communauté de Communes Sud Artois ;
- 16 restaurants/cafés/brasseries et 5 supermarchés/supérettes sur la Communauté de Communes des Campagnes de l'Artois ;
- 30 restaurants/cafés/brasseries (hors Arras Centre) et 20 supermarchés/supérettes sur la Communauté Urbaine d'Arras ;

L'accès à un point de restauration depuis un itinéraire existant est cependant assez bon, puisque sur les 145 itinéraires identifiés sur le SCoTA, 64 se situent à moins de 1km d'un point de restauration, et 38 entre 1 et 2km.

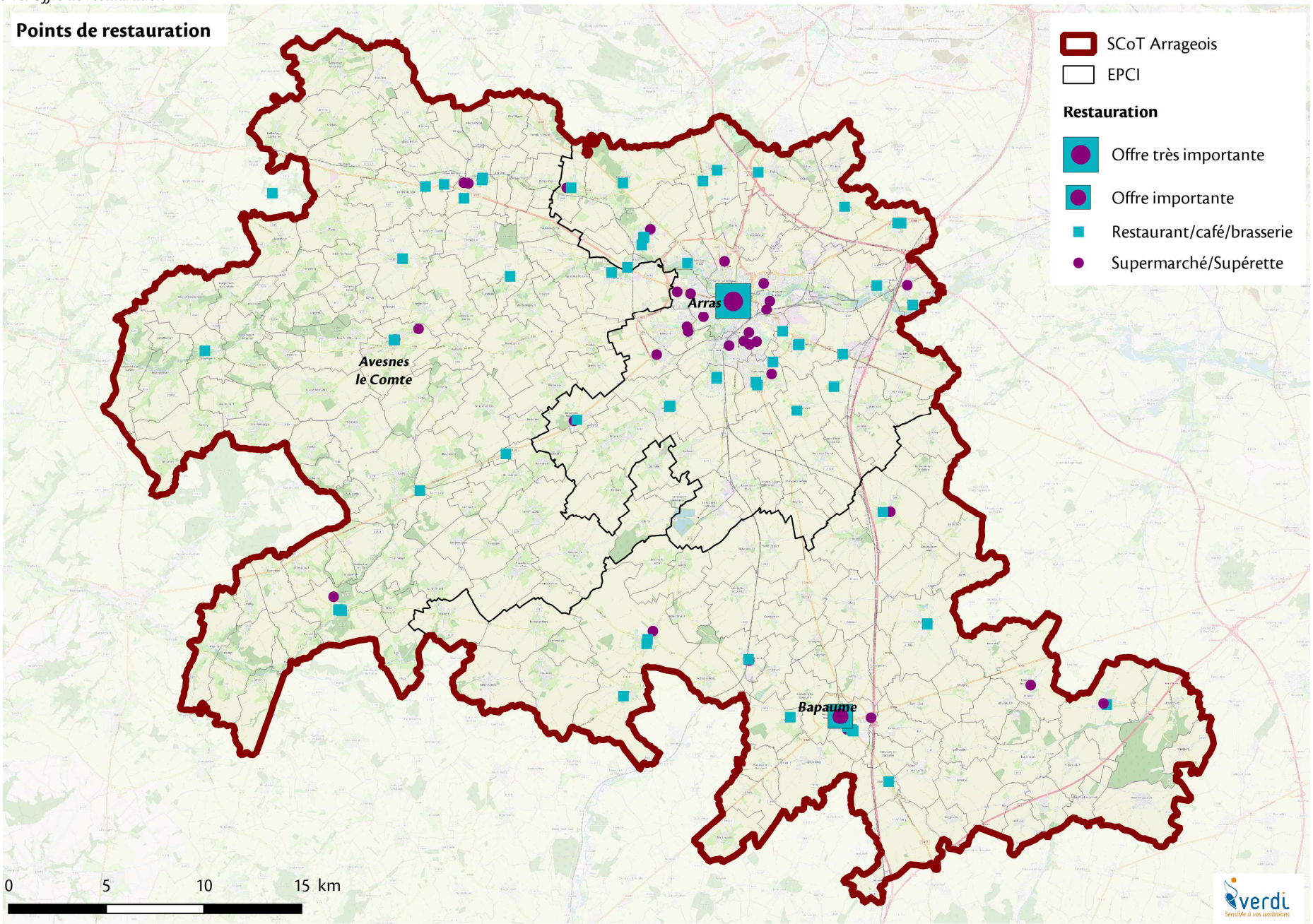
102 des 145 itinéraires se trouvent ainsi desservi par un moyen de restauration, soit 70% de l'offre d'itinéraires.

4.2 L'offre en hébergement

L'offre en hébergement sur le territoire du SCOTA est plutôt dense et variée, avec différentes possibilités en fonction des budgets et des besoins des voyageurs.
L'offre en hébergement se compose :

- De campings : 4 campings sont présents sur le territoire, sur les communes de Rebreuve sur Canche, Liencourt, Warlincourt lès Pas, et Havrincourt. Deux campings se trouvent également à proximité immédiate du territoire, sur les communes de Plouvain et Boiry Notre Dame.
- D'aires de camping-car : on trouve 2 aires de camping-car sur le territoire, à Arras (7 emplacements disponibles) et à Bapaume (4 emplacements disponibles). Cette offre est complétée par deux aires localisées à proximité du territoire du SCoTA sur les communes de Nuncq-Hautecôte (6 emplacements) et Doullens (4 emplacements).
- De chambres d'hôtes : ce sont des chambres meublées situées chez l'habitant, en général pour une nuitée ou des très courts séjours. 30 sites de chambres d'hôtes ont été recensés sur le territoire : 14 sur la CCCA, 6 sur la CCSA, 10 sur la CUA, ainsi que 2 dans des communes limitrophes du territoire (Gueudecourt et Courcelles au Bois)
- De gites : le gite propose un hébergement meublé et aménagé, pour une courte durée (week-end, quelques jours, une ou deux semaines

Figure 16: Offre de restauration



en général). On trouve 39 offres de gite sur le territoire, dont 13 sur la CCCA, 11 sur la CCSA, et 15 sur la CUA.

- De gites de groupe : le gite de groupe permet un hébergement de grande capacité, destinée à un accueil collectif. La différence entre les gites et les gites de groupe provient de la capacité d'accueil de l'hébergement. Deux gites de groupe se trouvent sur le territoire : un de 30 places à Agny, et un de 22 places à Sus St Léger. Un gite de groupe de 42 places se situe également à proximité du territoire, sur la commune d'Authie.

- D'hôtels : on trouve 27 hôtels sur le territoire, de chaîne ou indépendant. L'offre est fortement concentrée autour d'Arras : 24 hôtels sur la CUA, contre 2 sur la CCSA et 1 sur la CCCA.

- De logements AirBnB : l'offre en logements AirBnb est en fort développement depuis quelques années. AirBnb est une plateforme communautaire de location et de réservation de logements entre particuliers. Cela permet à des particuliers de louer tout ou une partie de leur habitation comme logement d'appoint. Sur le territoire du SCoTA, on trouve une offre de logements AirBnB dans 60 communes (26 communes sur la CUA, 25 sur la CCCA, 9 sur la CCSA). Parmi ces communes, 13 proposent une offre importante (plus de 5 logements). Il s'agit des communes de Frévin-Capelle et Agnez lès Duisans pour la CCCA, de Douchy les Ayettes pour la CCSA, et de Mont St Eloi, Thélus, Anzin St Aubin, Arras, St Nicolas lès Arras, St Laurent Blangy, Fampoux, Beaurains, Achicourt, et Dainville pour la CUA.

Compte tenu de la densité d'hébergement, l'accès à un lieu d'hébergement depuis un itinéraire existant est très bon, puisque sur les 145 itinéraires identifiés sur le SCoTA, 101 se situent à moins de 1km d'un point de restauration, et 13 entre 1 et 2km.

114 des 145 itinéraires se trouvent ainsi desservi par un moyen de restauration, soit presque 80% de l'offre d'itinéraires.

4.3 Les aires de pique-nique et l'information touristique

Dans les services annexes pouvant intéressés les usagers modes doux ont également été pointés les aires de pique-nique et les informations liées au tourisme (office du tourisme, panneau d'information touristique).

Figure 17: Exemple de panneau d'informations

Figure 18: Offre en hébergement

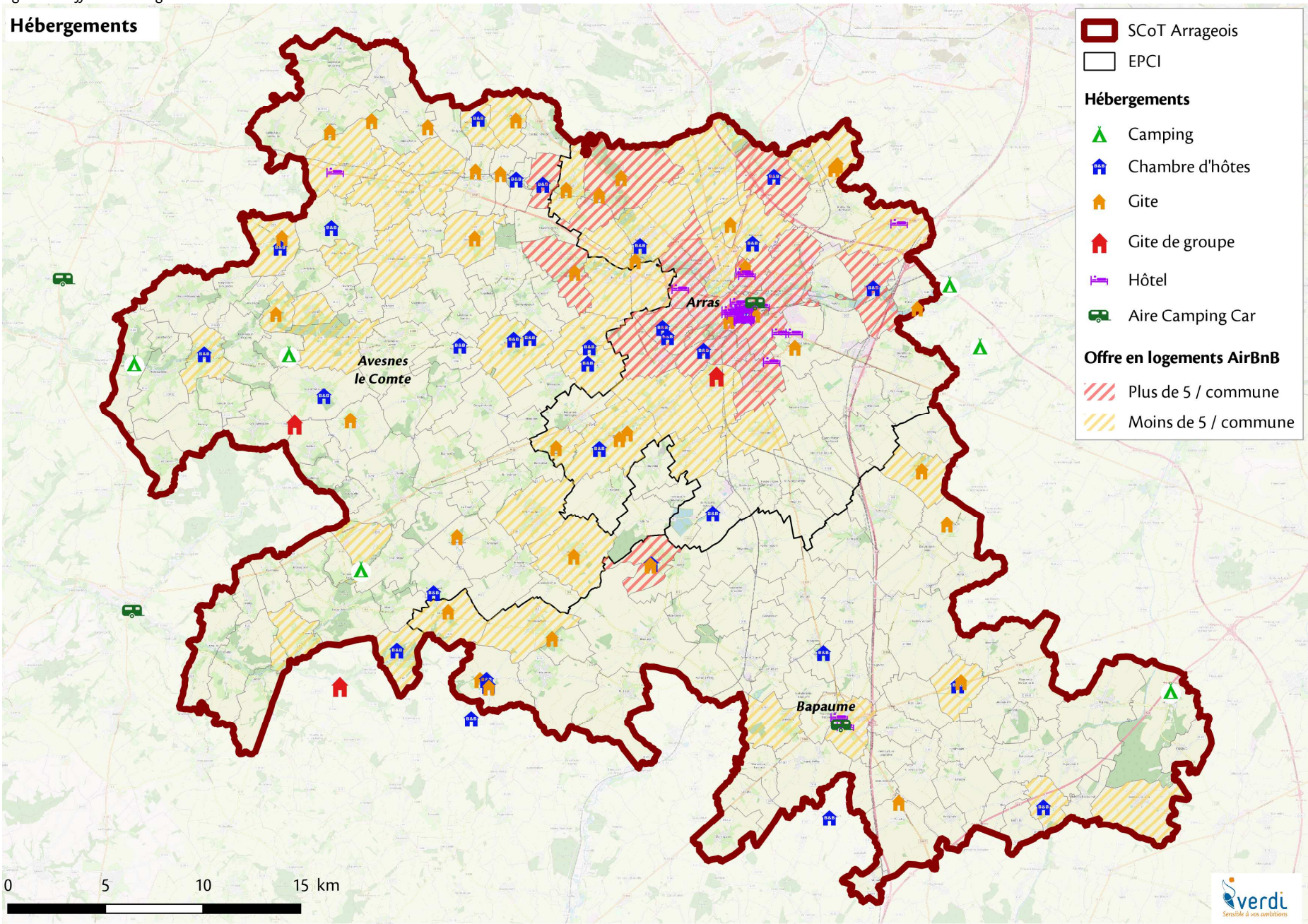
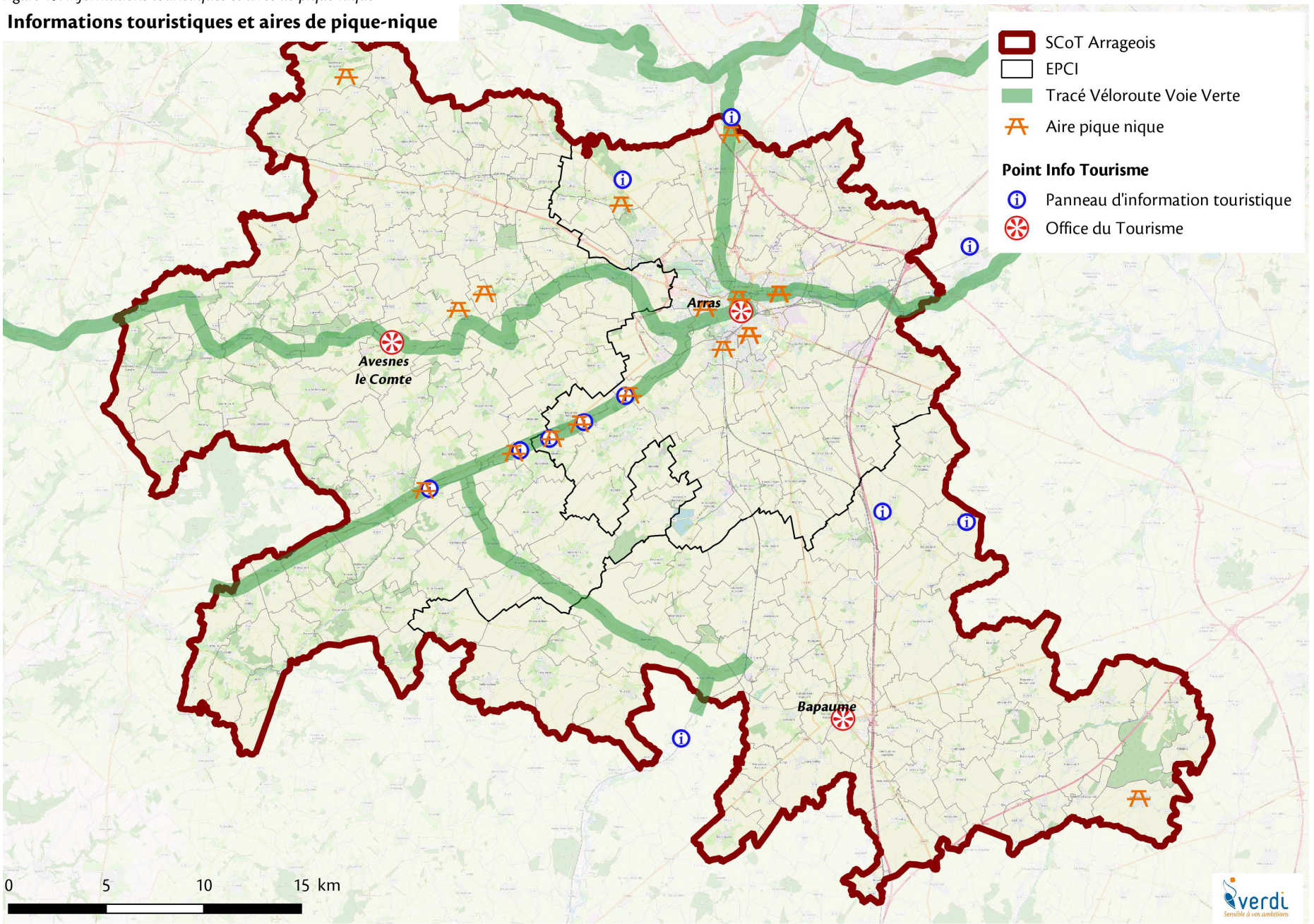


Figure 19: Informations touristiques et aires de pique-nique



5 LES POLES GENERATEURS DE DEPLACEMENT

Le but de ce chapitre est de recenser et de « classer » de façon exhaustive les pôles générateurs de déplacements modes doux sur le territoire du SCoTA, en tenant compte des trois cibles identifiées par l'étude : l'habitant, le salarié, le touriste. Deux types de mobilité sont donc à étudier : la mobilité quotidienne / la mobilité occasionnelle.

5.1 Méthodologie

5.1.1 Recensement des pôles

Les rubriques proposées pour le recensement des pôles générateurs de déplacements sont les suivantes :

- Les pôles « du quotidien :
  - Centre urbain/centre bourg ;
  - Zones d'activités/Zones industrielles ;
  - Education : collège, lycée, établissement supérieur ;

- Les pôles de transport :
  - Gares ;
  - Arrêts du réseau Artis ;
  - Arrêts principaux des lignes interurbaines de connexion des territoires ;

- Les pôles sportifs et de loisirs
  - Equipements sportifs ;
  - Sites de sports de nature ;

- Les pôles culturels et patrimoniaux
  - Châteaux ;
  - Patrimoine militaire et tourisme de mémoire ;
  - Patrimoine archéologique et féodal ;
  - Patrimoine religieux ;
  - Patrimoine naturel ;
  - Sites culturels ;
  - Villages patrimoine ;

5.1.2 Méthode de classement des pôles

Les pôles définis ci-dessus peuvent être classés selon le type de pôle, selon l'importance intrinsèque et l'attractivité supposée du pôle (fréquentation, origine géographique des usagers…), et selon le type de pratique des modes doux qu'on peut lui associer. Le classement des pôles permettra par la suite d'établir leur aire de chalandise, c'est-à-dire, la distance qu'un usager modes doux est prêt à parcourir pour se rendre sur ce pôle.

Afin de conserver une certaine lisibilité, un classement des pôles en trois niveaux est proposé comme suit :

- Niveau local : attractivité du pôle au niveau communal ;
- Niveau intercommunal : attractivité du pôle au niveau supra communal ;
- Niveau départemental : attractivité du pôle au niveau départemental et supérieur (régional, national…).

5.1.3 Usage principal et aire de chalandise des pôles

L'usage principal du pôle sera défini entre mobilité quotidienne et mobilité occasionnelle. L'aire de chalandise du pôle est définie en fonction de son niveau (local, intercommunal, départemental) et de son usage (quotidien/occasionnel).

L'aire de chalandise correspond à la longueur de trajet qu'est prêt à effectuer un cycliste ou un piéton pour se rendre sur un pôle déterminé. Cette longueur va donc varier en fonction de l'usage du pôle : pour un usage occasionnel, le cycliste/piéton sera plus enclin à couvrir une distance plus longue que pour un usage quotidien.

La distance/le temps d'accès va également être différent en fonction du mode considéré : le marcheur/piéton, et le cycliste/cyclotouriste/VTTiste.
Les vitesses moyennes considérées pour cette étude sont de :

- 5 km/h pour un piéton ;
- 15 km/h pour un vélo ;
- 19 km/h pour un VAE[1] ;

Le graphique ci-dessous présente un comparatif de temps de parcours et de distance pour les trois modes considérés. Bien que le VAE soit représenté ici à titre comparatif, il ne sera pas pris en compte pour l'établissement des aires de chalandise des pôles.

Figure 20: Comparatif temps de parcours/distance selon les modes

[1] Source : Enquête 6-t, mars 2015

Pour chaque type de pôle et en fonction de la mobilité associée (quotidienne/occasionnelle), on applique un temps de parcours commun aux piétons et aux cyclistes, mais qui se traduira par des distances différentes à parcourir.
Le tableau ci-dessous résume les distances retenues pour les aires de chalandise des pôles en fonction de la méthodologie décrite précédemment. Les temps de parcours correspondent à des estimations acceptables pour accéder aux différents pôles en fonction de leur niveau.

Figure 21: Distances retenues pour les aires de chalandise en fonction des pôles et des modes

Type de pôle		Pôle local		Pôle intercommunal		Pôle départemental	
Type de mobilité		Mobilité quotidienne	Mobilité occasionnelle / touristique	Mobilité quotidienne	Mobilité occasionnelle / touristique	Mobilité quotidienne	Mobilité occasionnelle / touristique
Temps de parcours		~12min	~20min	~25min	~40min	~40min	~1h
Distance pour aire de chalandise		1 km	1,6 km	2 km	3,5 km	3,5 km	5 km
		3 km	5 km	6 km	10 km	10 km	15 km
		3,8 km	6,5 km	8 km	13 km	12,5 km	19 km

- Les distances d'accès pour les piétons seront donc comprises entre 1 et 3.5 km pour la mobilité quotidienne, et entre 1.6 à 5 km pour la mobilité occasionnelle/touristique.

- Pour les vélos, les distances d'accès seront comprises entre 3 et 10 km pour la mobilité quotidienne, et entre 5 et 15 km pour la mobilité occasionnelle/touristique.

5.2 Pôles générateurs recensés

Les pôles générateurs de déplacement ont été classés dans le tableau ci-dessous (Figure 22) et sont recensés sur les cartes suivantes :

Figure 22: Recensement des pôles générateurs

	Pôle local	Pôle intercommunal	Pôle départemental
Pôles du quotidien Mobilité quotidienne	Centre urbain / centre bourg	Chef-lieu de canton / Préfecture	
		Zones d'activités / Zones industrielles	
	Collège (soit 3km en vélo, en cohérence avec la politique du département pour l'accessibilité vélo des collèges)	Lycée, établissement supérieur	
Pôles de transport Mobilité quotidienne ET occasionnelle	Gares locales (- de 15 AR par jour)	Gares intercommunales (15 à 40 AR par jour)	Gare départementale (+ de 100 AR par jour)
	Arrêts bus Artis	Gare routière	
	Principaux arrêts lignes interurbaines		
Pôles sport et loisirs Mobilité occasionnelle	Stade	Complexe sportif et multisport	Aérodrome
	Skate park	Piscine	Hippodrome
	Basket	Base de loisirs/Parc de loisirs	Golf
	Baseball	Dojo	Base nautique / canoë kayak
	Centre équestre	Aéromodélisme	Fosse de plongée
	Tennis	Disc Golf	Spot de décollage : deltaplane, parapente…
	Parcours CO		
Pôles culturels et patrimoniaux Mobilité occasionnelle	Château (ni visitable, ni classé aux MH)	Château (visitable ou inscrit aux MH)	Château (visitable et inscrit aux MH)
		Cimetière et mémorial militaire	Site militaire d'importance : Vimy, Citadelle d'Arras, Carrière Wellington
	Médiathèque	Cinéma	Théâtre d'Arras
		Conservatoire	Musées classés nationaux
		Musée	Centre de congrès
		Site archéologique inscrit MH	
		Site féodal inscrit MH	
		Patrimoine religieux inscrits aux MH (églises, abbaye, temple) ou faisant parti du réseau Eglises Ouvertes	
		Patrimoine naturel : marais, bois classé…	

Figure 23: Pôles du quotidien: centres urbains / centres bourgs

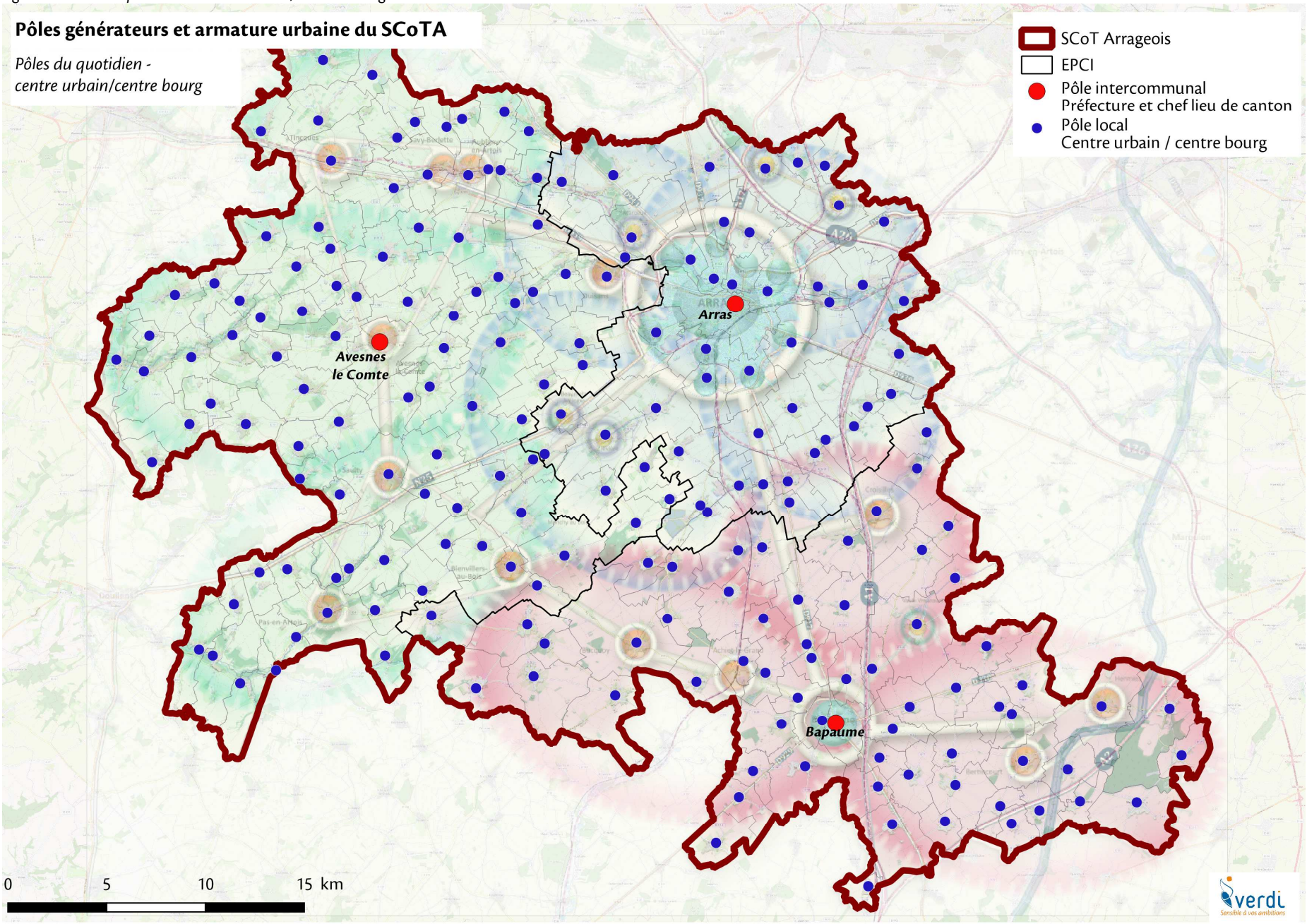


Figure 24: Pôles du quotidien: zones d'activités / zones industrielles

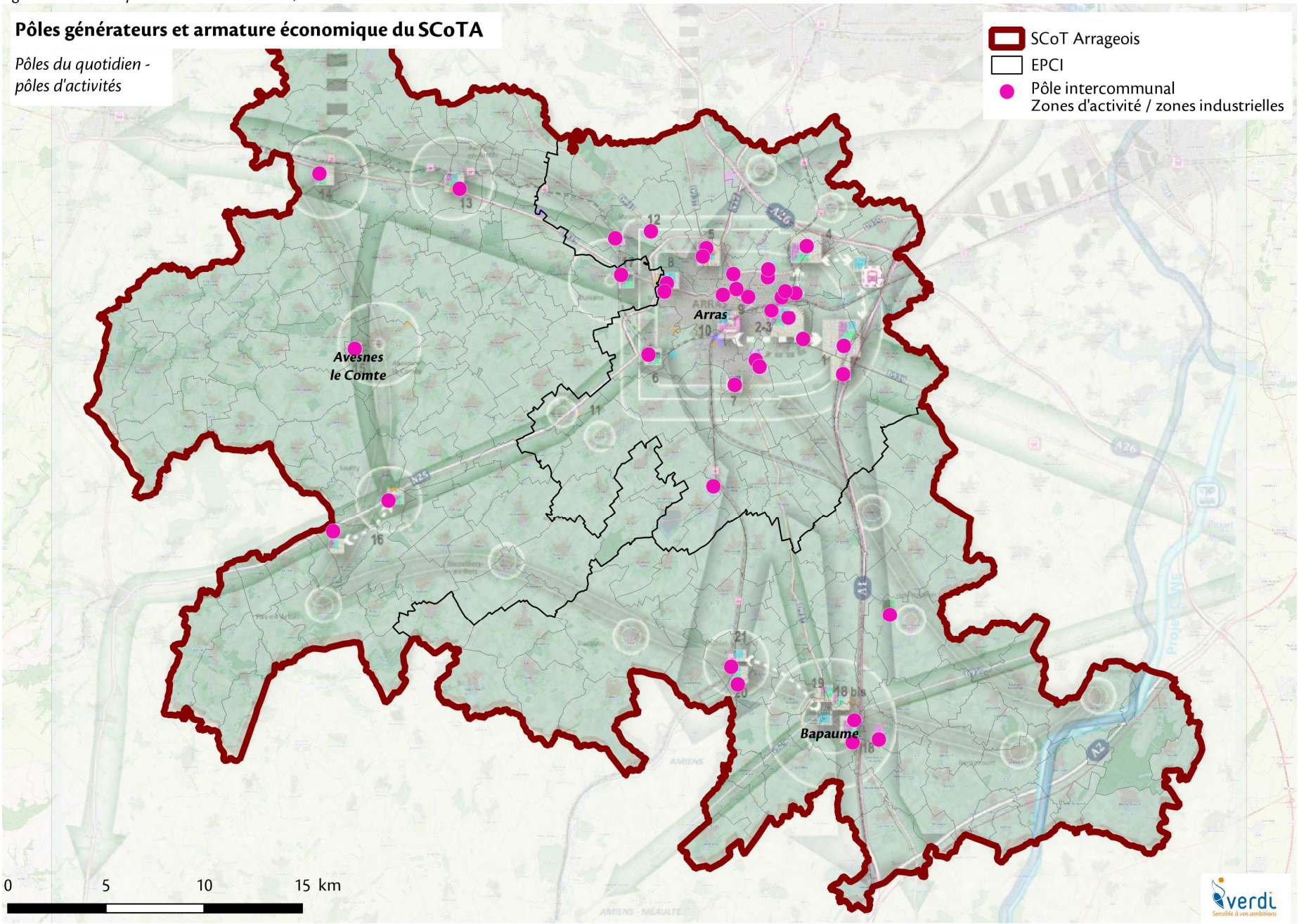


Figure 25: Pôles du quotidien: Education

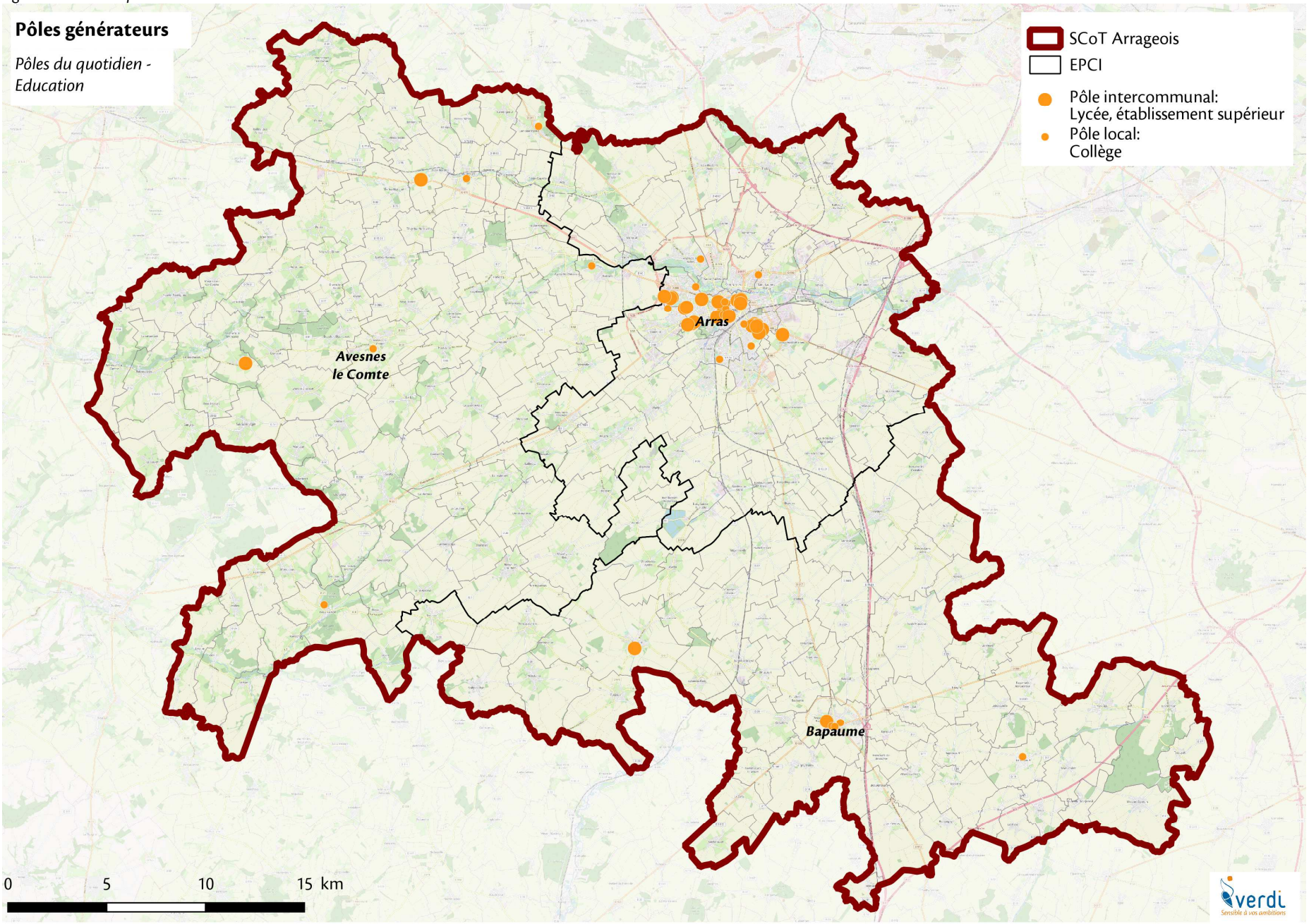


Figure 26: Pôles générateurs Transport

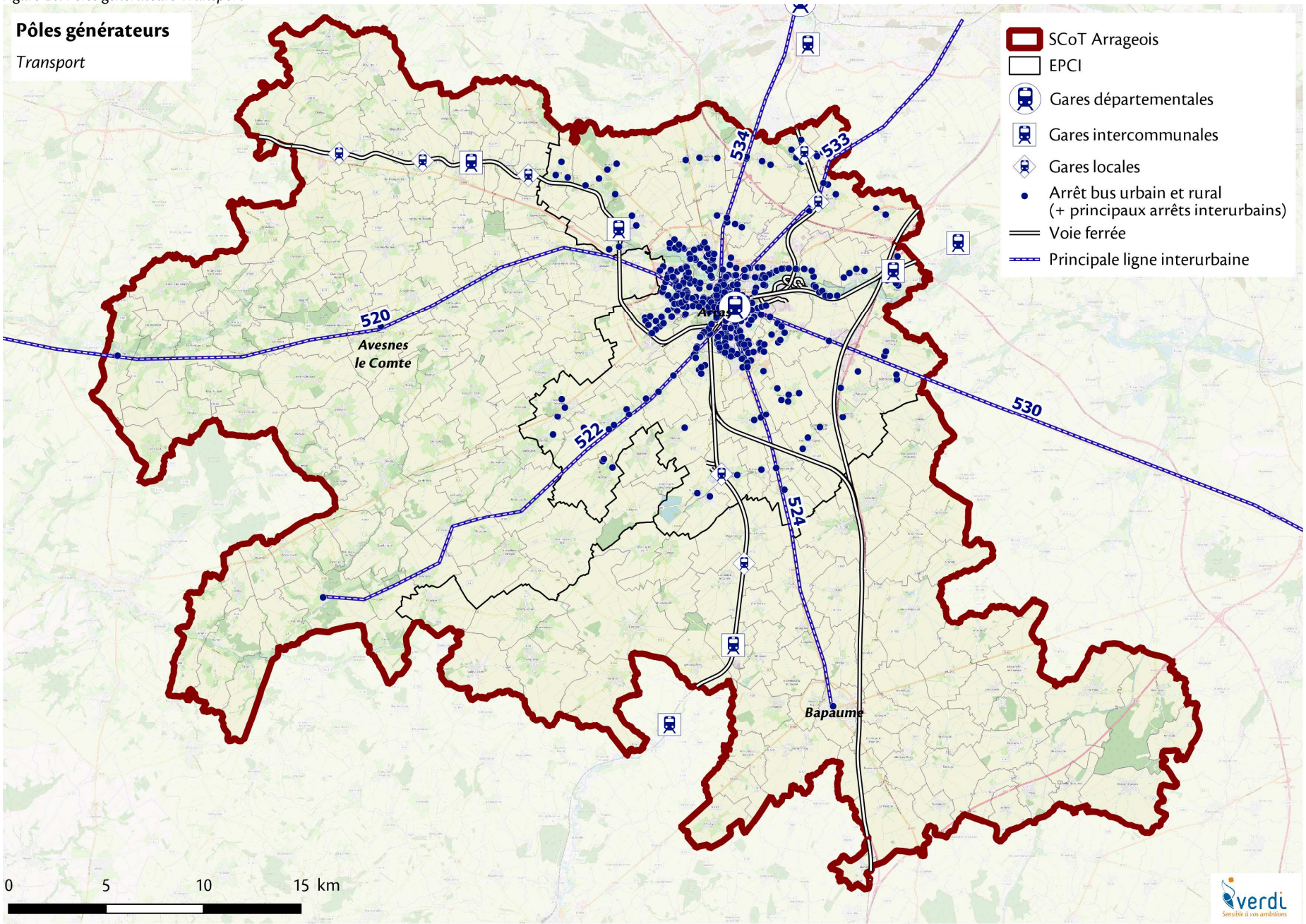


Figure 27: Pôles générateurs Sports et loisirs

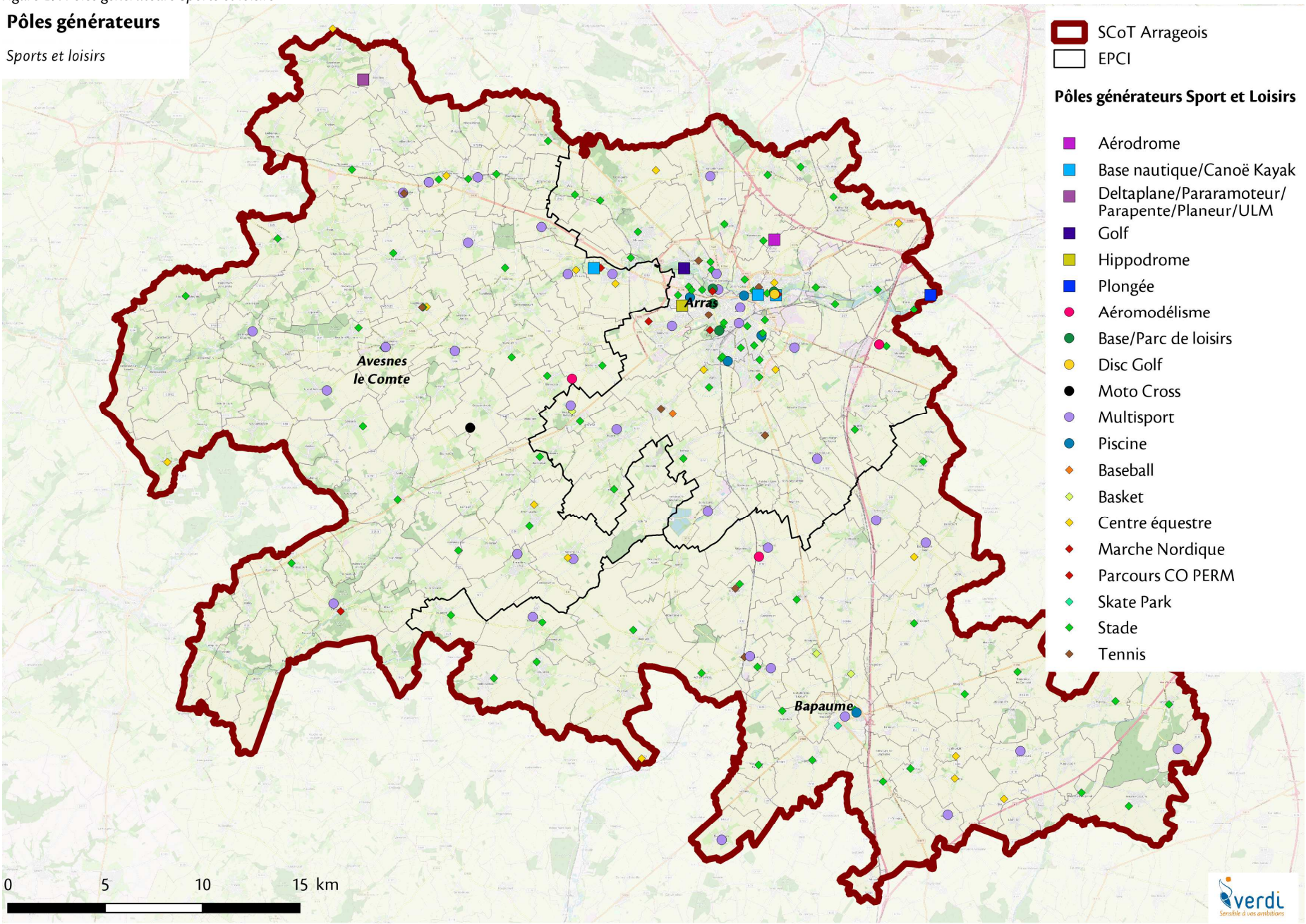
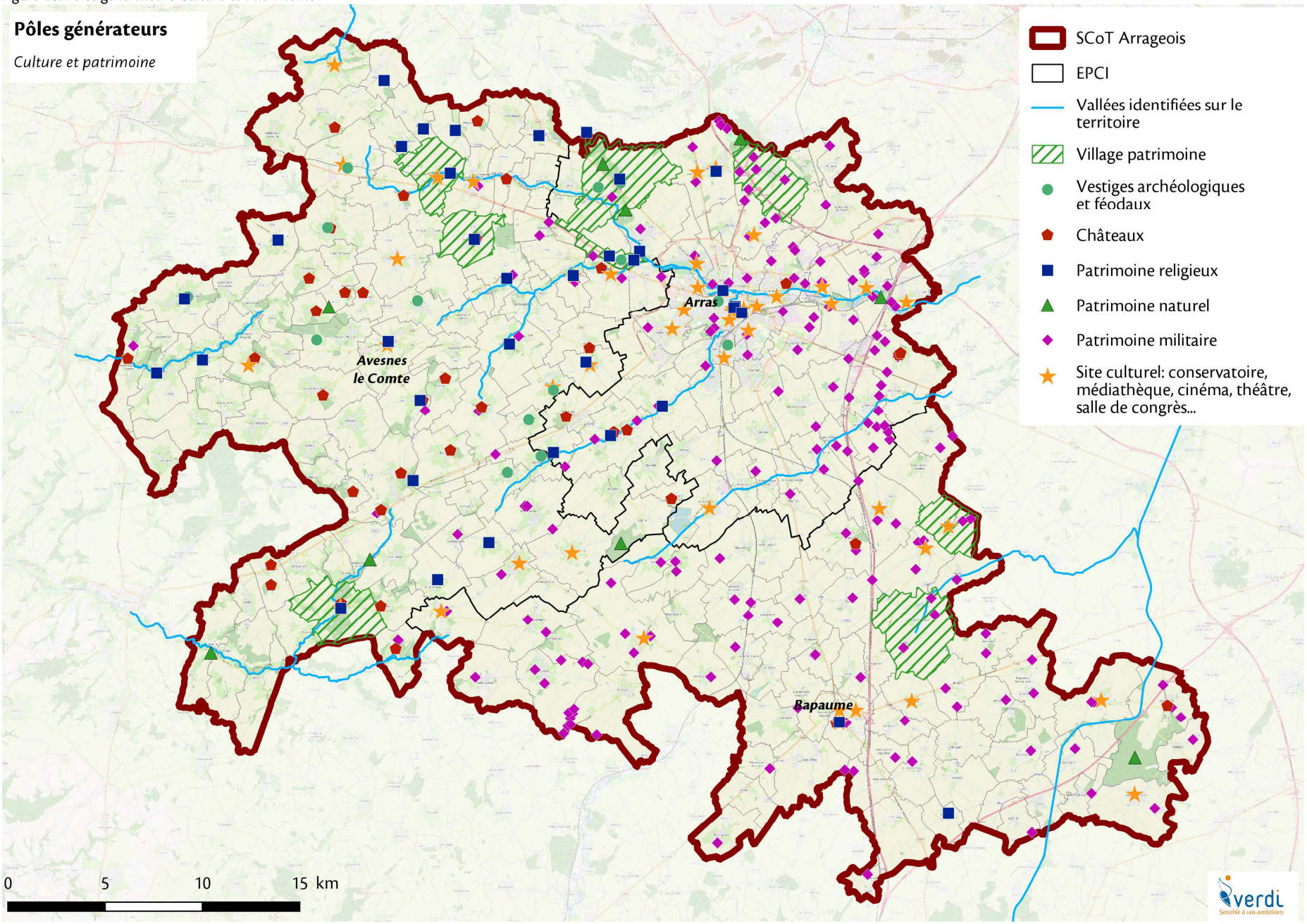


Figure 28: Pôles générateurs Culture et Patrimoine



5.3 Aires de chalandise des pôles et accessibilité piéton/vélo

Les cartes qui suivent représentant les aires de chalandise autour de chaque pôle identifié : les distances appliquées sont celles présentées dans la Figure 20 (p36) de la méthodologie.
Pour chaque thématique, une carte montre l'accessibilité piétonne aux pôles, et une carte l'accessibilité cyclable.

Les zones les plus rouges représentent les zones où le potentiel de desserte à pied/à vélo est le plus pertinent pour l'accès aux pôles identifiés.

Pour les pôles du quotidien :

- La densité des centres urbains/centres bourgs implique une couverture importante pour le potentiel de desserte en modes doux, mais sur des distances assez courtes, ne permettant pas forcément de mutualiser des corridors/itinéraires, hormis autour des préfectures/chefs lieu de canton.
- Pour l'accessibilité aux zones d'activités/zones industrielles, plusieurs corridors apparaissent : un est-ouest entre Monchy le Preux-Arras-vers Aubigny en Artois, un nord-sud entre Tincques-Avesnes le Comte-Saulty, et un autour de Bapaume
- Pour l'accessibilité aux pôles d'éducation, une zone apparait très distinctement autour d'Arras, sur un axe est-ouest. D'autres polarités existent également autour de Bapaume, Avesnes le Comte, et Aubigny en Artois

Pour les pôles de transport :

- La présence d'un réseau urbain et rural (ARTIS) sur la CUA implique une couverture plus importante sur cette zone pour l'accessibilité modes doux aux pôles de transport.
- La présence des gares permet d'augmenter le potentiel d'accessibilité modes doux : l'intermodalité avec le train est une dimension importante à prendre en compte, notamment sur les territoires de la CCCA et de la CCSA, moins pourvus en transports bus et cars.

Pour les pôles de mobilité occasionnelle :

- De nombreux pôles sport et loisirs ont été identifiés : de ce fait, de nombreuses zones existent, qui pourraient permettre de mutualiser des itinéraires vers ces différents pôles, tant pour les piétons que pour les vélos, notamment sur la partie nord du territoire, entre Arras et Bapaume, entre Arras et Hébuterne…

- Pour les pôles patrimoniaux, l'accessibilité au patrimoine militaire a été traité à part, afin de ne pas surcharger les cartes et de distinguer cette thématique particulière.
- Deux zones se distinguent nettement pour l'accessibilité à pied aux pôles : une zone ouest, regroupant les sites culturels et patrimoniaux autre que militaire, et une zone est, correspondant à la ligne de front de la Première Guerre Mondiale où se concentre la majorité des sites militaires
- Le potentiel d'accessibilité à vélo est important sur l'ensemble du territoire, plus concentré sur CUA et CCCA pour les sites culturels et patrimoniaux, et sur la CCSA et la CUA pour le patrimoine militaire

Figure 29: Accessibilité piéton - centres urbains / centres bourgs

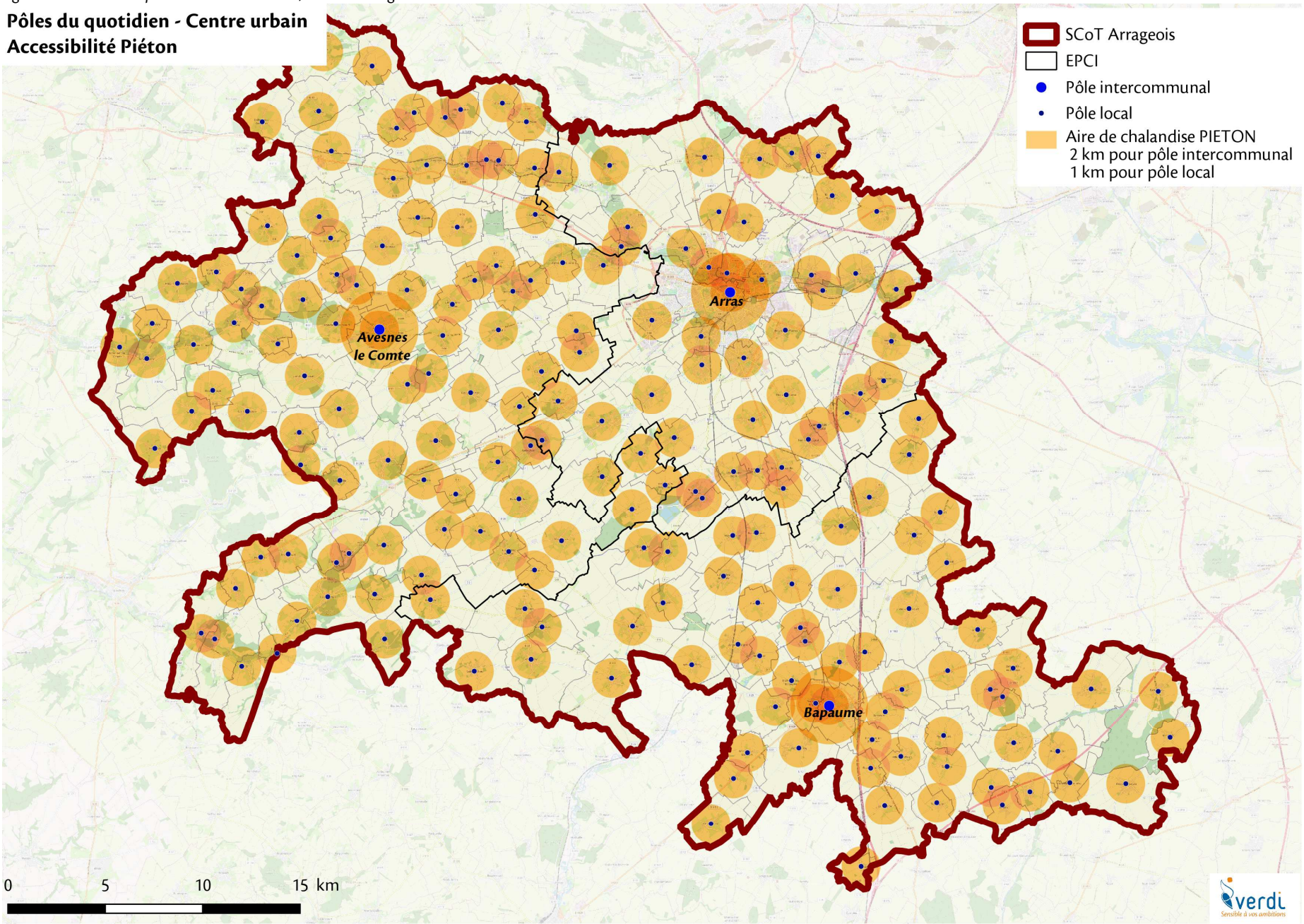


Figure 30: Accessibilité vélo - centres urbains / centres bourgs

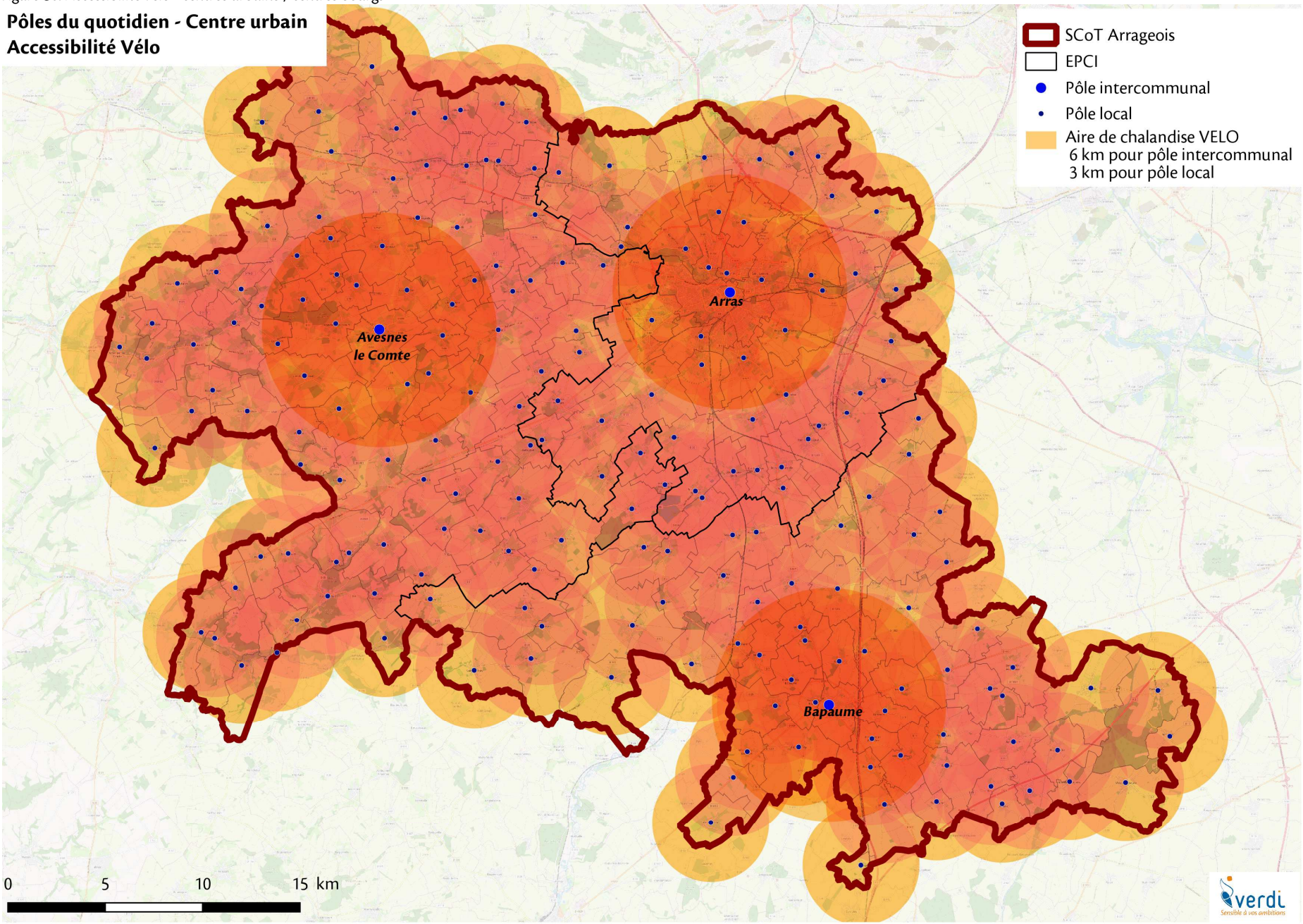


Figure 31: Accessibilité piéton - zones d'activités / zones industrielles

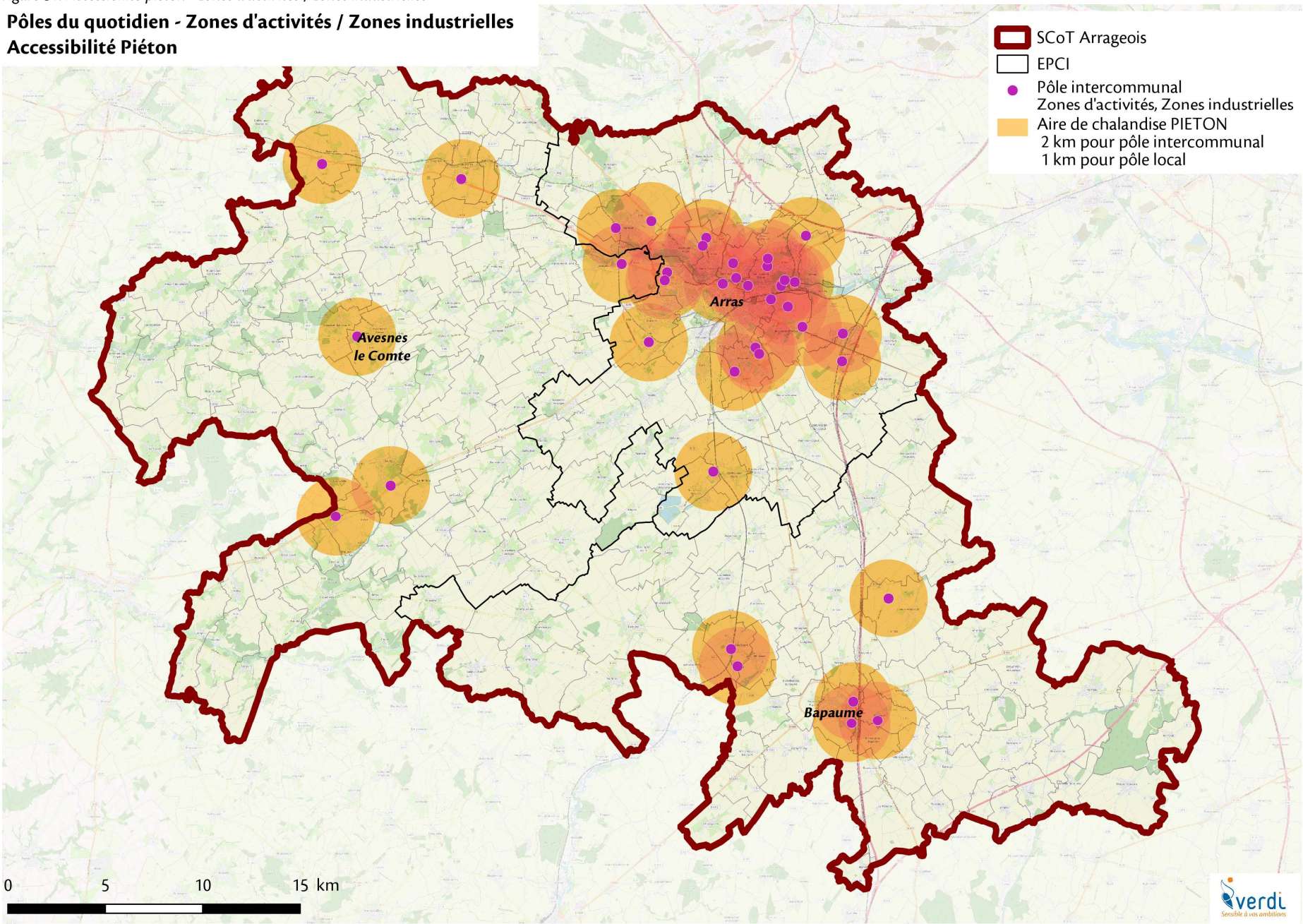


Figure 32: Accessibilité vélo - zones d'activités / zones industrielles

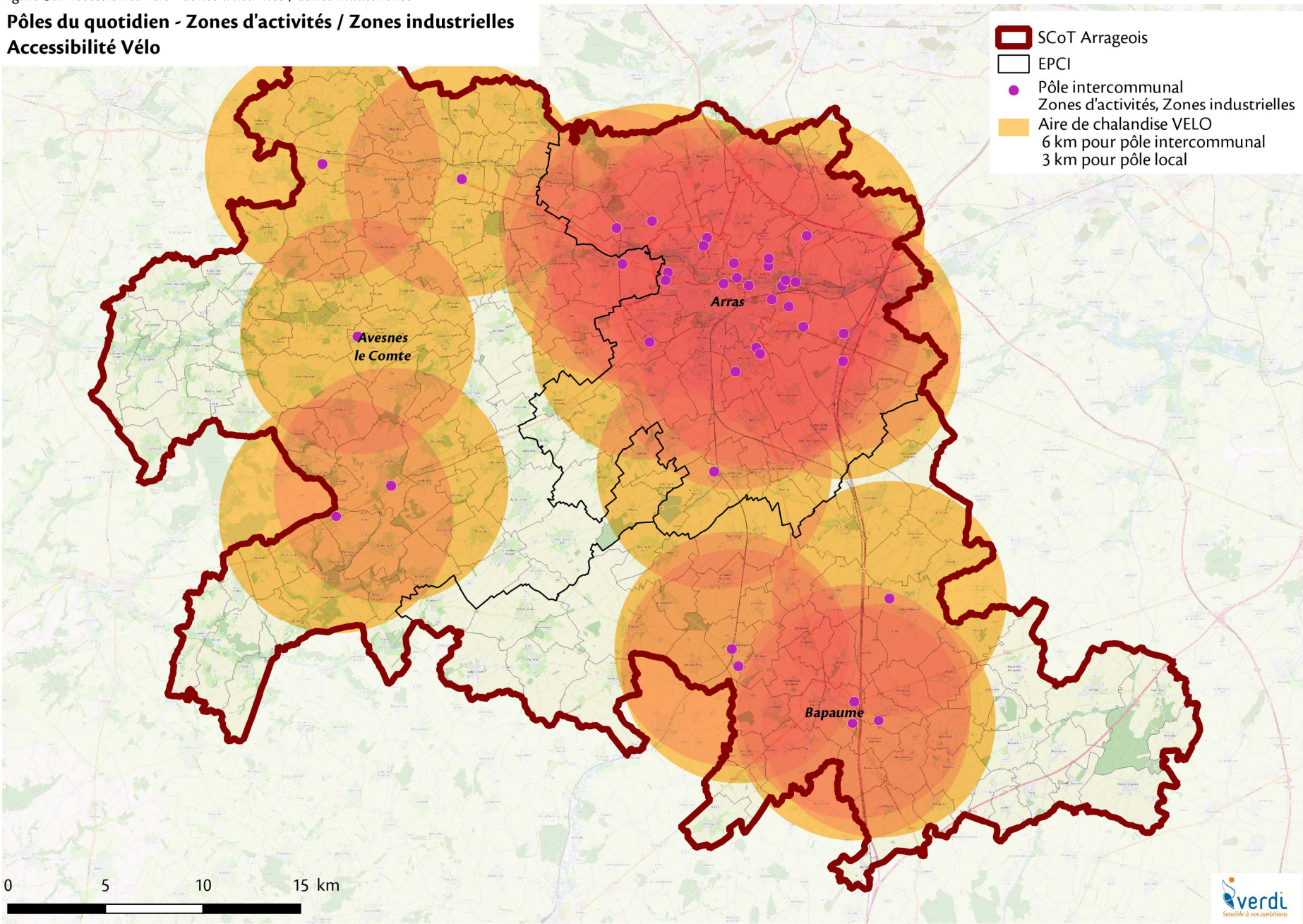


Figure 33: Accessibilité piéton - Education

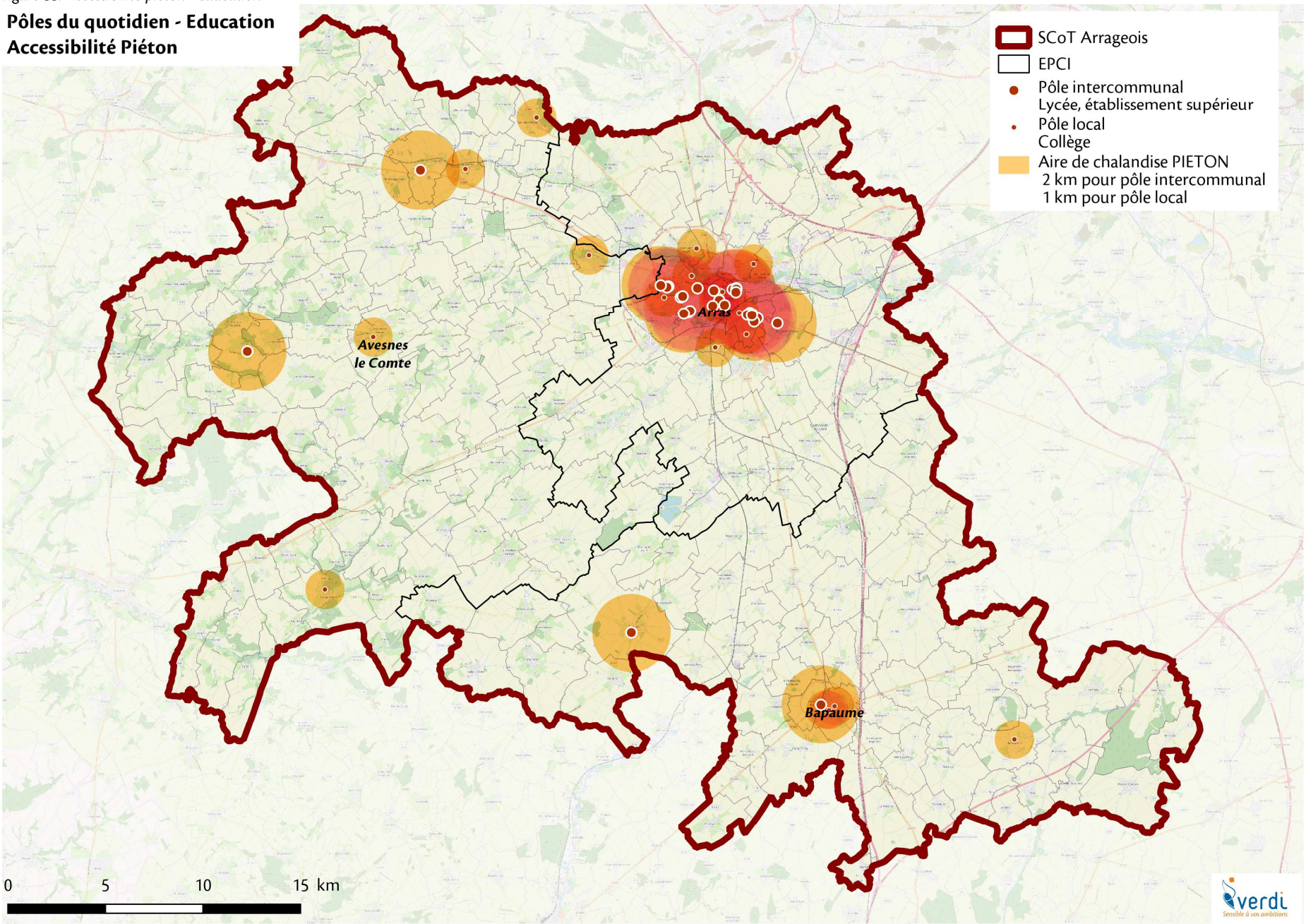


Figure 34: Accessibilité vélo - Education

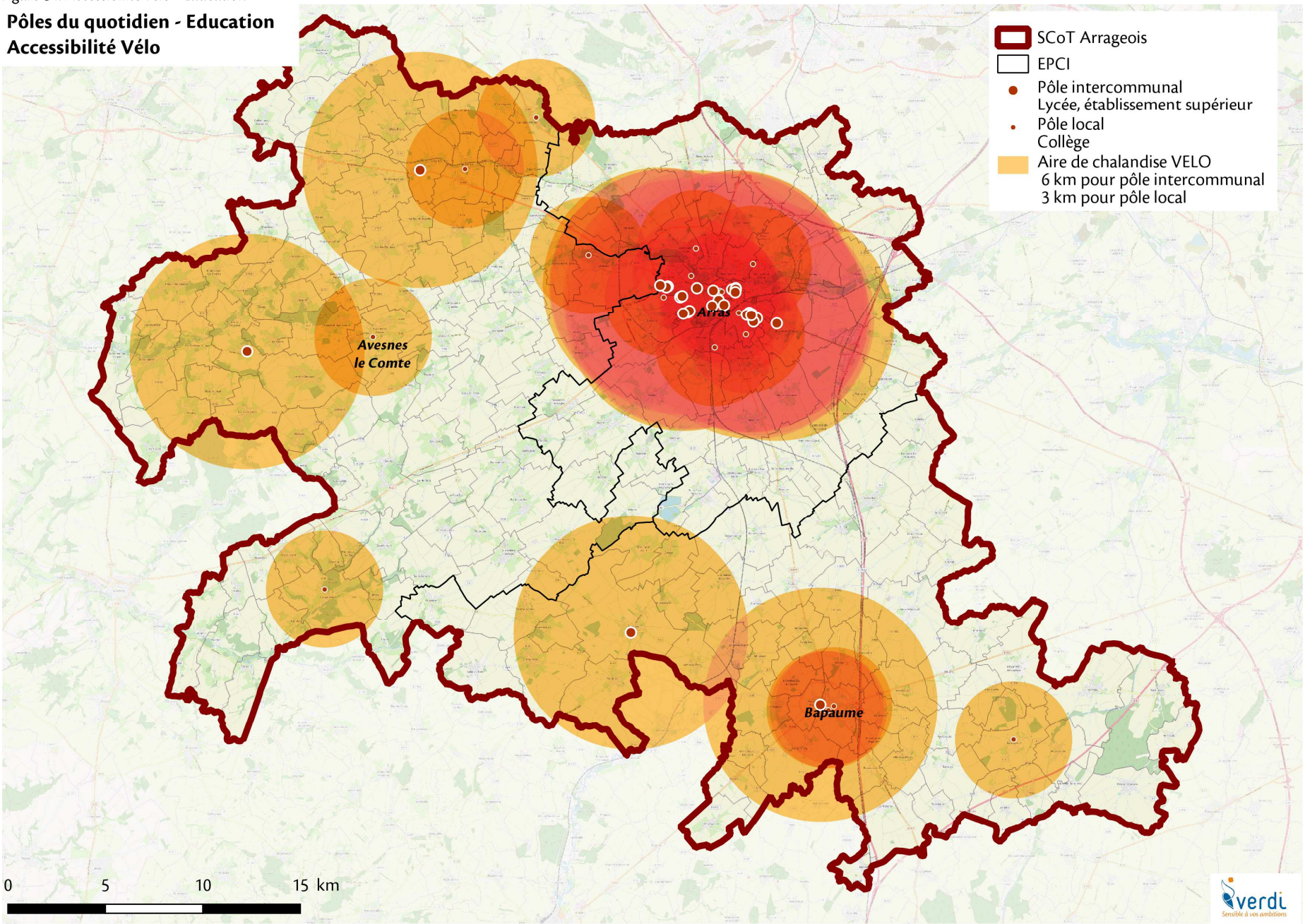


Figure 35 : Accessibilité piéton - Transport

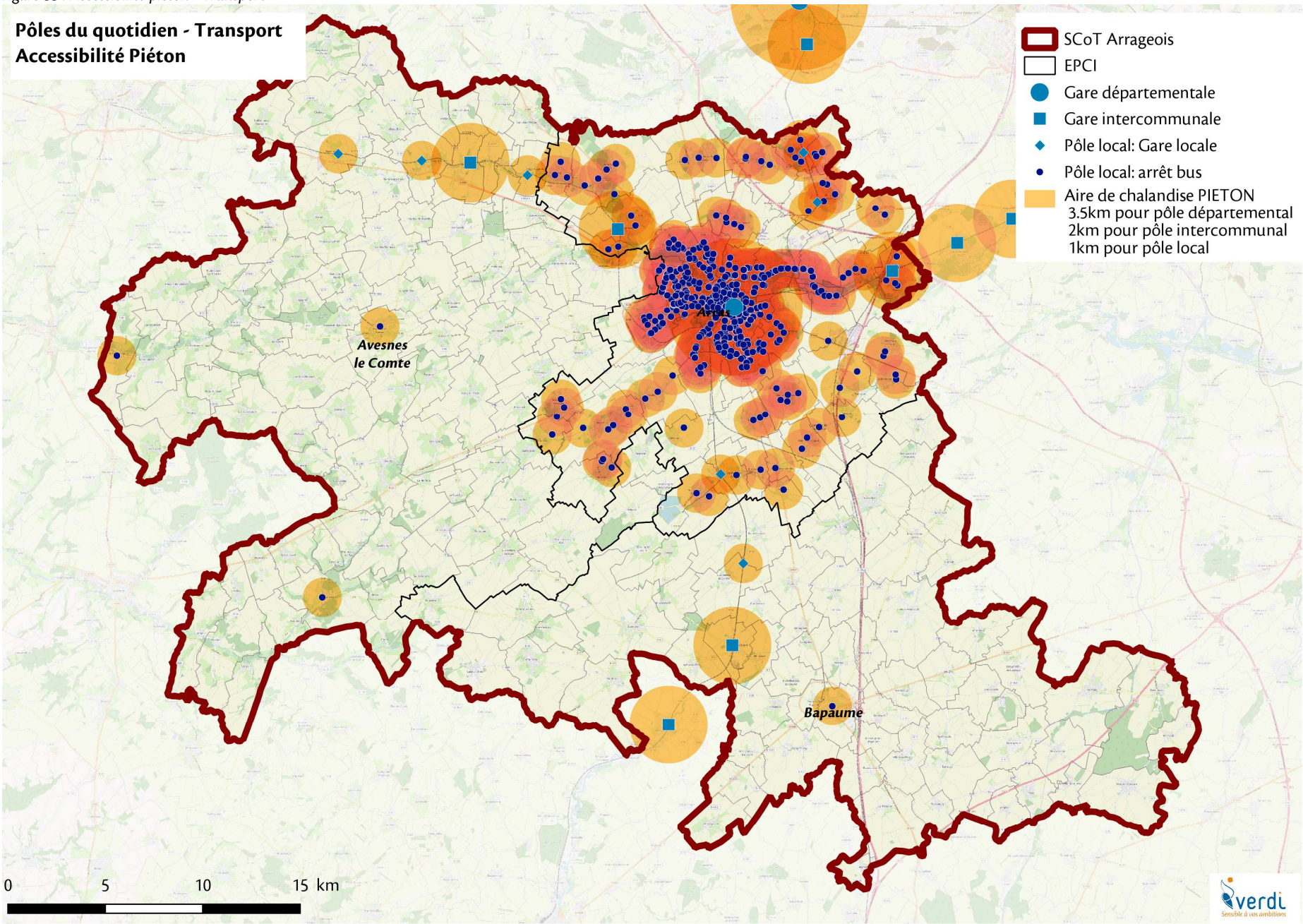


Figure 36: Accessibilité vélo - Transport

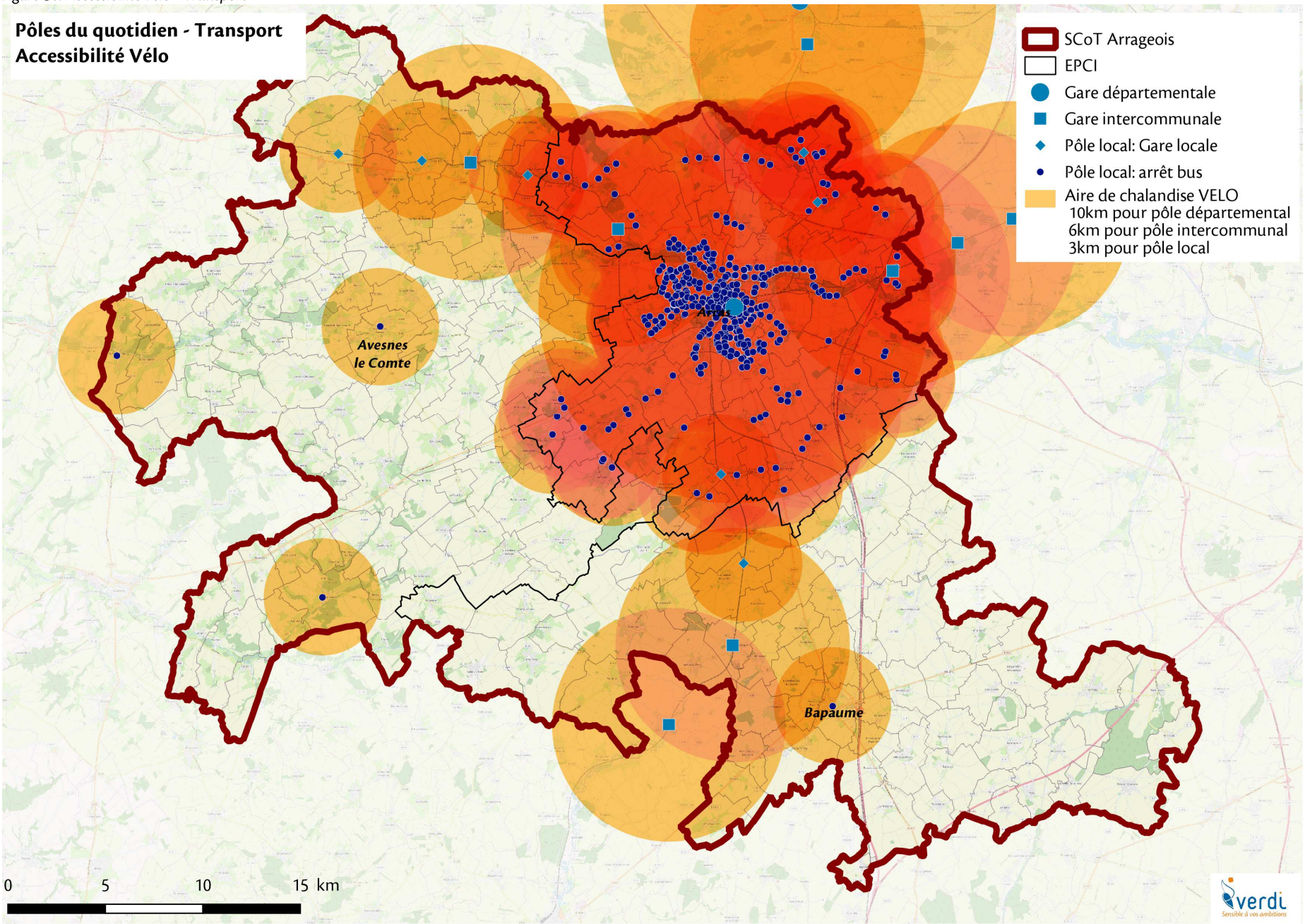


Figure 37: Accessibilité piéton - Sports et loisirs

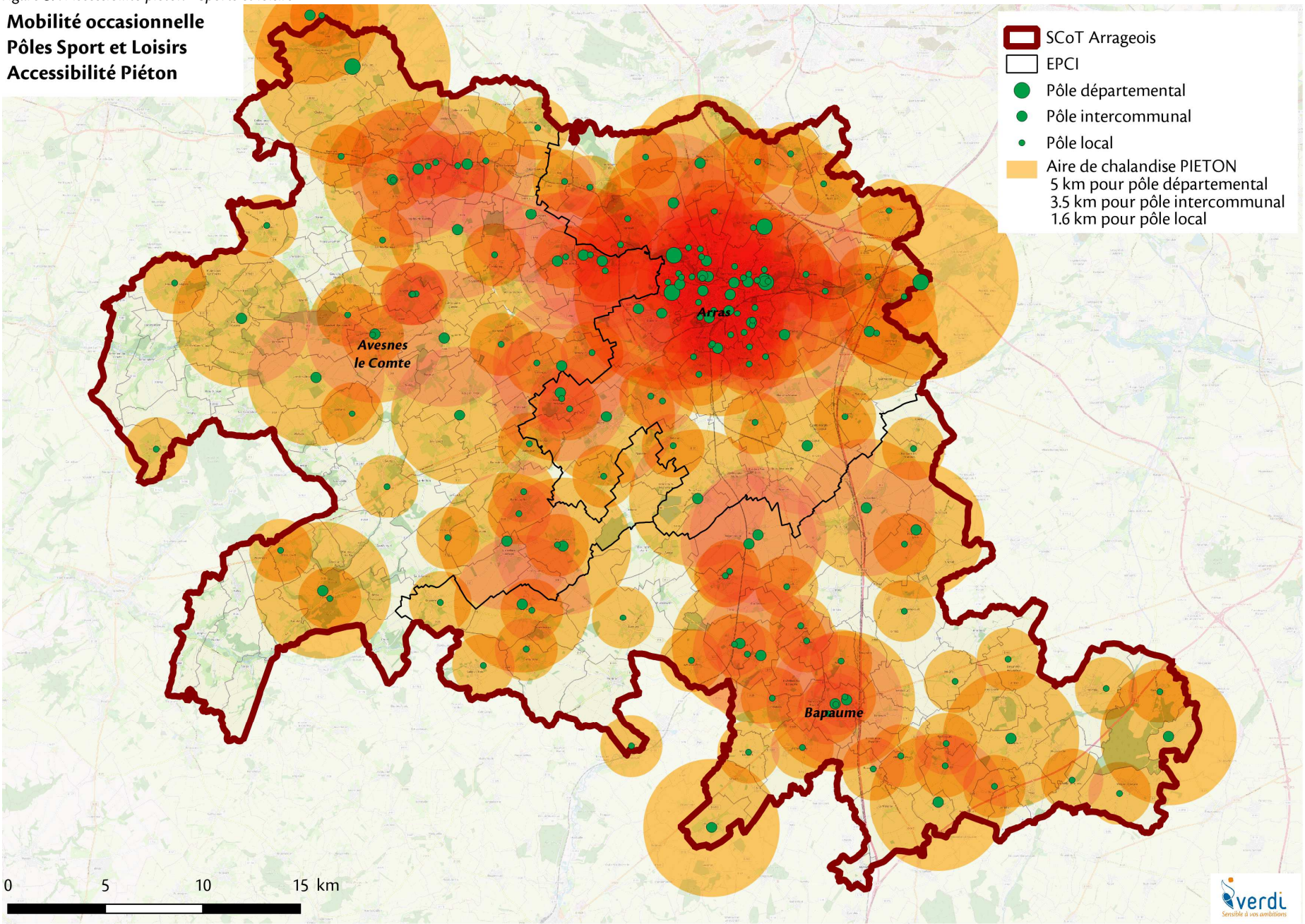


Figure 38: Accessibilité vélo - Sports et loisirs

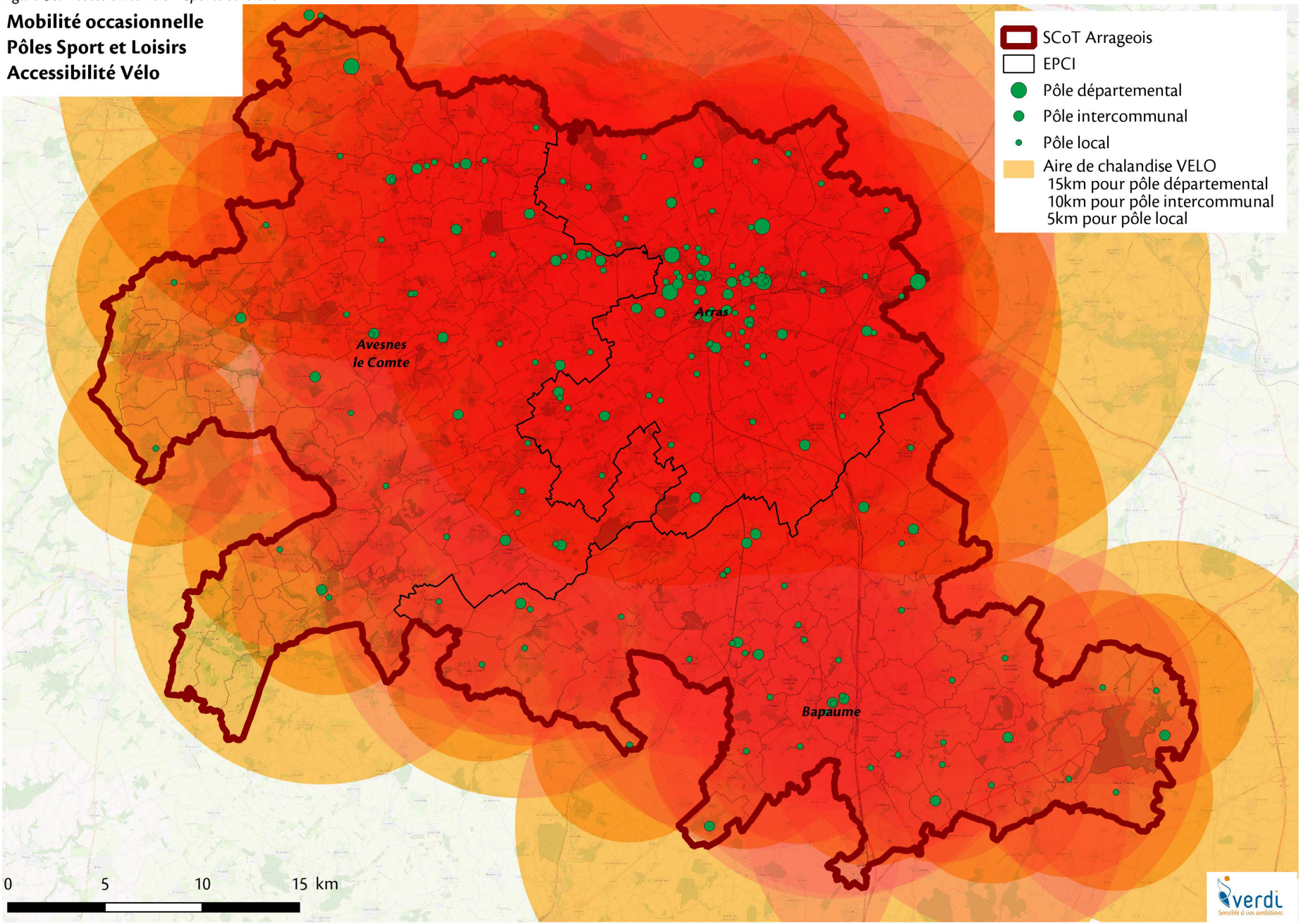


Figure 39: Accessibilité piéton - Culture et Patrimoine (hors militaire)

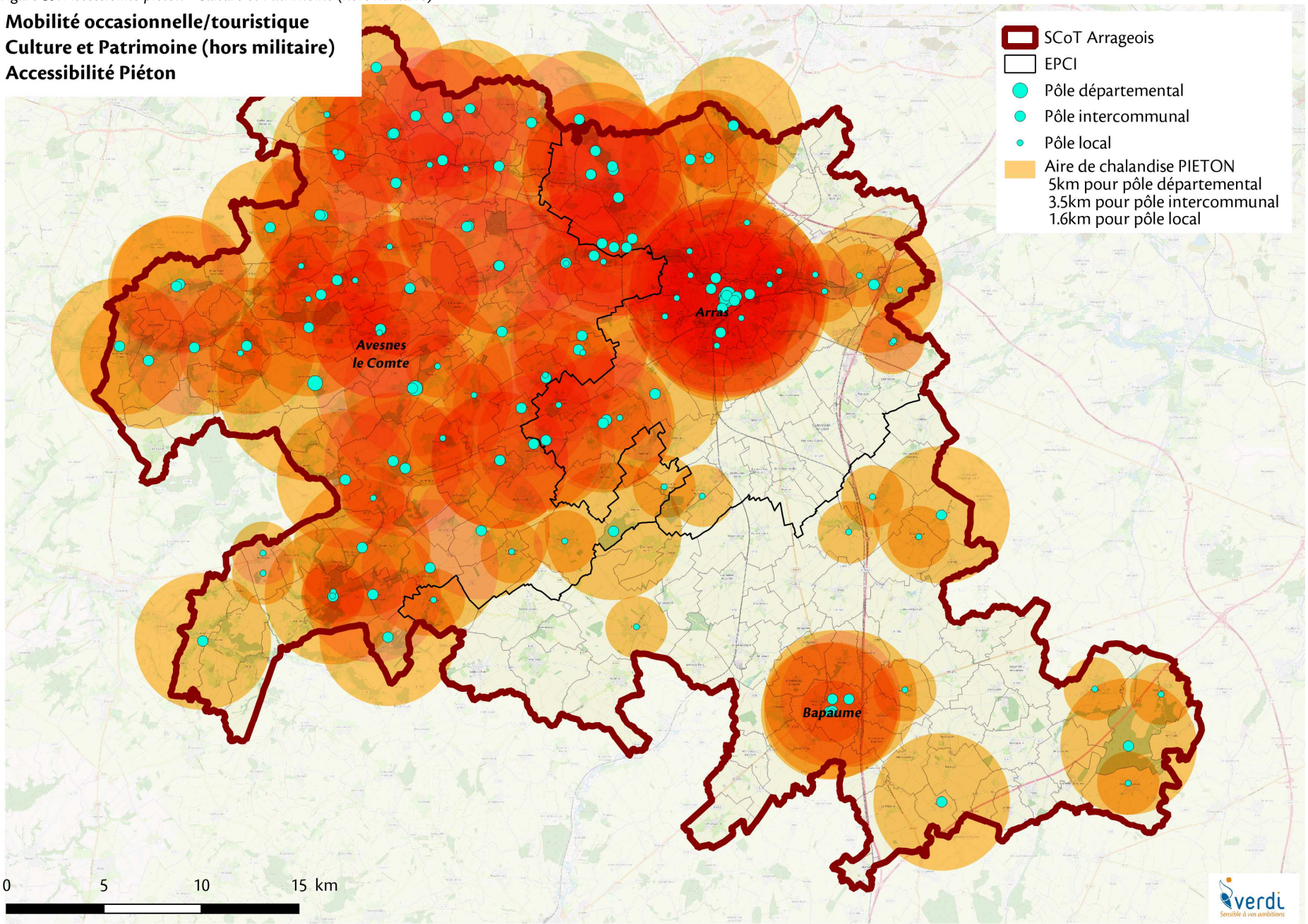


Figure 40: Accessibilité vélo - Culture et patrimoine (hors militaire)

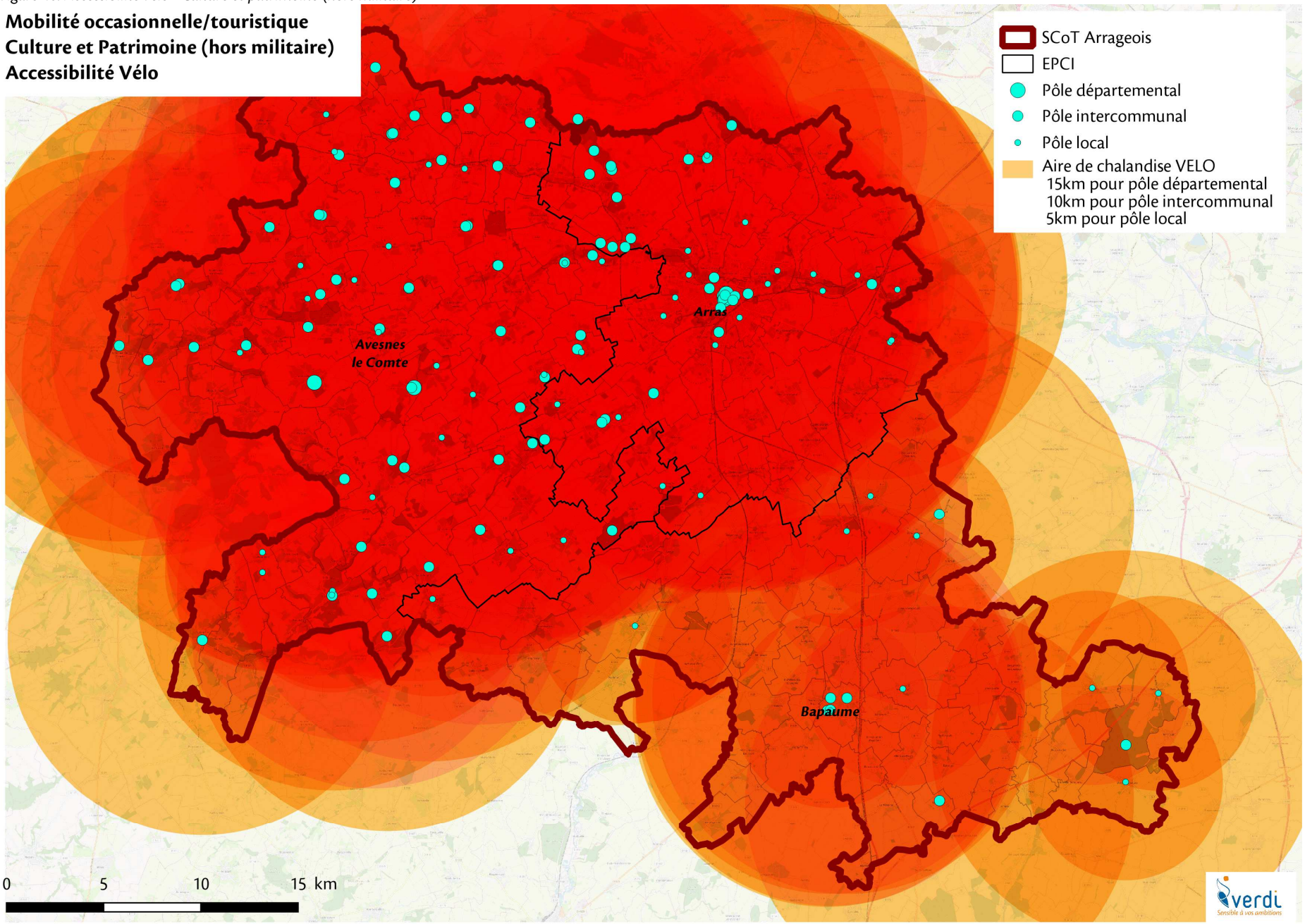


Figure 41: Accessibilité piéton - Patrimoine militaire

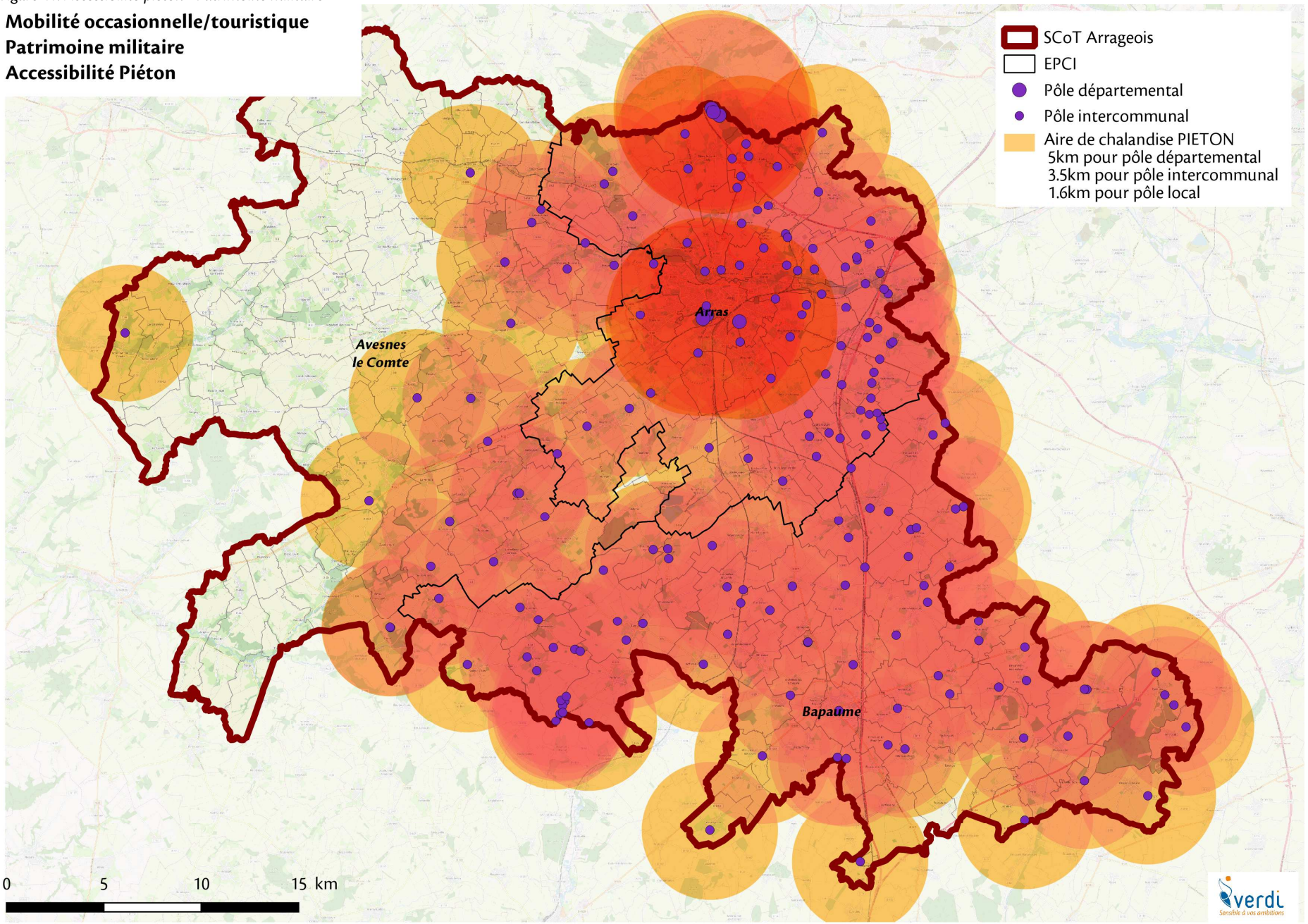
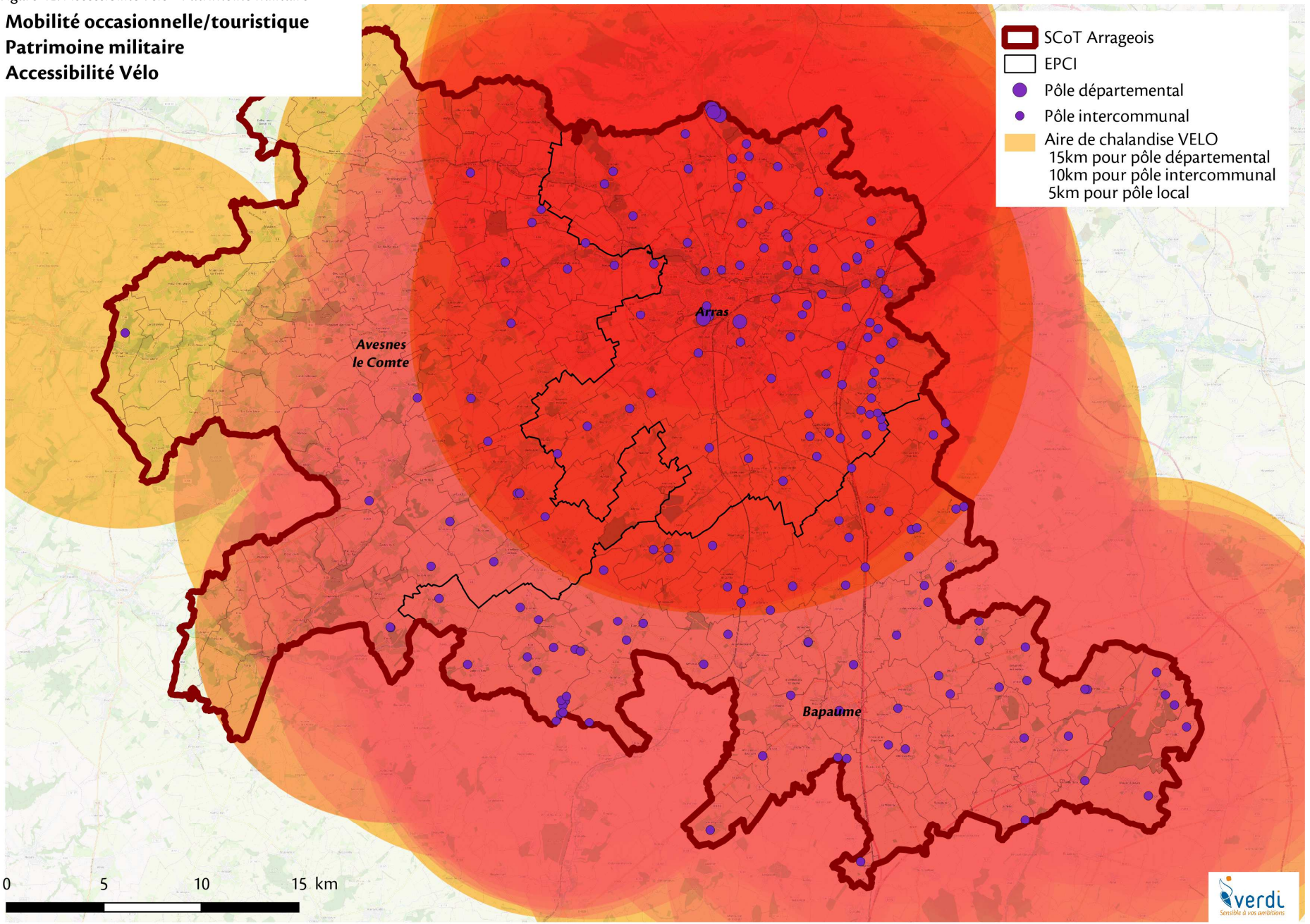


Figure 42: Accessibilité vélo - Patrimoine militaire



6 CARACTERISTIQUES TERRITORIALES ET IMPACTS SUR LES MODES DOUX

6.1 Effets de coupure

Le territoire est traversé par un certain nombre de grandes infrastructures, qui peuvent potentiellement créer des coupures dans les cheminements. Les itinéraires aujourd'hui tiennent compte de ces coupures mais il semble important de les identifier afin de proposer ensuite des itinéraires cohérents.
Là où un détour en voiture ne posera pas forcément de problème, une coupure pour un marcheur ou un cycliste peut parfois entrainer un détour de plusieurs centaines de mètres voire kilomètres.

Parmi les infrastructures pouvant générer des effets de coupure, on trouve :

- Les routes structurantes (autoroute, route nationale, départementale à 2x2 voies avec séparateur central) : Sur le territoire, plusieurs routes présentent ce profil, particulièrement au nord et à l'est. Il s'agit de l'A1, l'A2, l'A26, la RN25, la RD939, la RD917, la RD950.
- Les voies ferrées : le territoire est traversé par une voie LGV, et plusieurs voies TER et fret.
- Les voies d'eau : 10 vallées sont identifiées sur le territoire, et plusieurs voies d'eau y prennent leur source. Il s'agit de la Canche, de la Quilienne, de l'Authie, du Gy, du Crinchon, du Cojeul, du Canal Nord, de l'Hirondelle, de la Lawe, et de la Scarpe.

Les franchissements permettant de passer ces infrastructures ont été recensés et cartographiés sur la Figure 43 (p55).

6.2 Grands projets d'infrastructures

Certains grands projets d'infrastructures sur le territoire du SCoTA vont avoir un impact sur les futurs itinéraires.

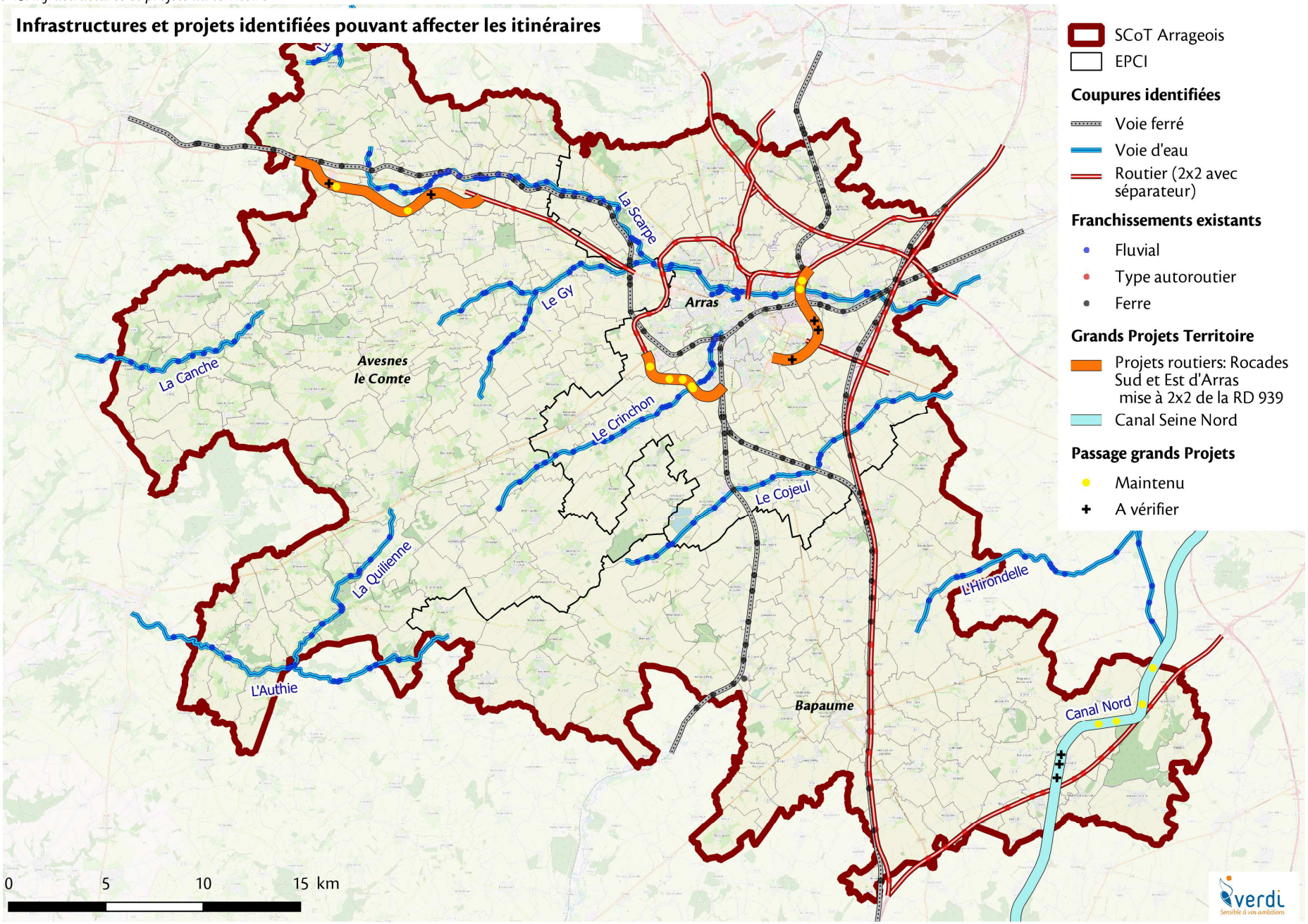
- La Rocade Sud d'Arras : une nouvelle route de 4,5 km qui prolonge la RN25 au sud d'Arras, entre les communes de Dainville, Wailly et Agny Elle sera achevée courant 2019. Des chemins latéraux pour rétablir la circulation des piétons, des cyclistes et des engins agricoles seront réalisés sur une partie du linéaire.

- La Rocade Est d'Arras et le contournement de Tilloy lès Mofflaines: une nouvelle route d'environ 10 km, reliant la RD950 au niveau de la zone d'activités Actiparc à la RD939 au niveau de l'usine Häagen-Dazs, puis de la RD939 à la RD60 entre Beaurains et Tilloy. L'achèvement est pour l'instant prévu pour 2021

- La mise en 2x2 voies de la RD939 : la RD939 permet, entre autres, de relier Arras à St Pol sur Ternoise. Une partie de cette portion a déjà été mise à 2x2 voies, entre Etrun et Aubigny en Artois. La section entre Aubigny en Artois et Ligny Saint Flochel est en projet : le tracé a été adopté en février 2018 et l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique aura lieu courant 2019.

- Le Canal Seine Nord Europe : un projet visant à relier par un canal à grand gabarit le port du Havre au Benelux, via l'Oise et le canal de l'Escaut. Le projet a pris du retard suite à des difficultés de financement, et seul le tracé précis entre la Normandie et l'Oise est pour l'instant officialisé. Le Canal Seine Nord devrait s'appuyer sur le tracé du Canal Nord existant et traverser le territoire du SCoTA au niveau de la CCSA entre Ytres et Havrincourt avant de rejoindre Aubencheul au Bac et le Canal de l'Escaut.

Figure 43: Infrastructures et projets du territoire



Il y a peu d'informations sur le traitement futur du bord à canal pour le Canal Seine Nord. Les voies d'eau et les canaux présentent cependant un intérêt certain pour la pratique des modes doux et le développement d'itinéraires jusqu'en cœur de ville.

6.3 Projets des territoires en faveur des modes doux et du tourisme

Un certain nombre de projets ont été identifiés par les territoires (commune et/ou EPCI) comme pouvant répondre aux besoins et aux attentes des usagers modes doux. Ces projets sont les suivants :

- Eco Resort Arras : un projet de camping sur le site de la friche Tricart, à proximité du Val de Scarpe est évoqué sur Arras. Il y a assez peu d'informations disponibles sur ce projet, mais son emplacement est particulièrement intéressant, localisé à la croisée de plusieurs grands itinéraires européens (Via Francigena, Chemin de Compostelle, voie verte de la Scarpe).

- Bornes VAE Savy Berlette : un projet d'installation de bornes de recharge pour les vélos à assistance électrique est en cours sur la commune de Savy Berlette

- Aménagements cyclables Avesnes le Comte : des projets d'aménagement cyclable sont en cours sur la commune, notamment en lien avec l'étude du Département sur l'accessibilité cyclable au collège du Val du Gy.

- Projet d'aménagement le long du Crinchon : un aménagement modes doux est à l'étude le long du Crinchon.

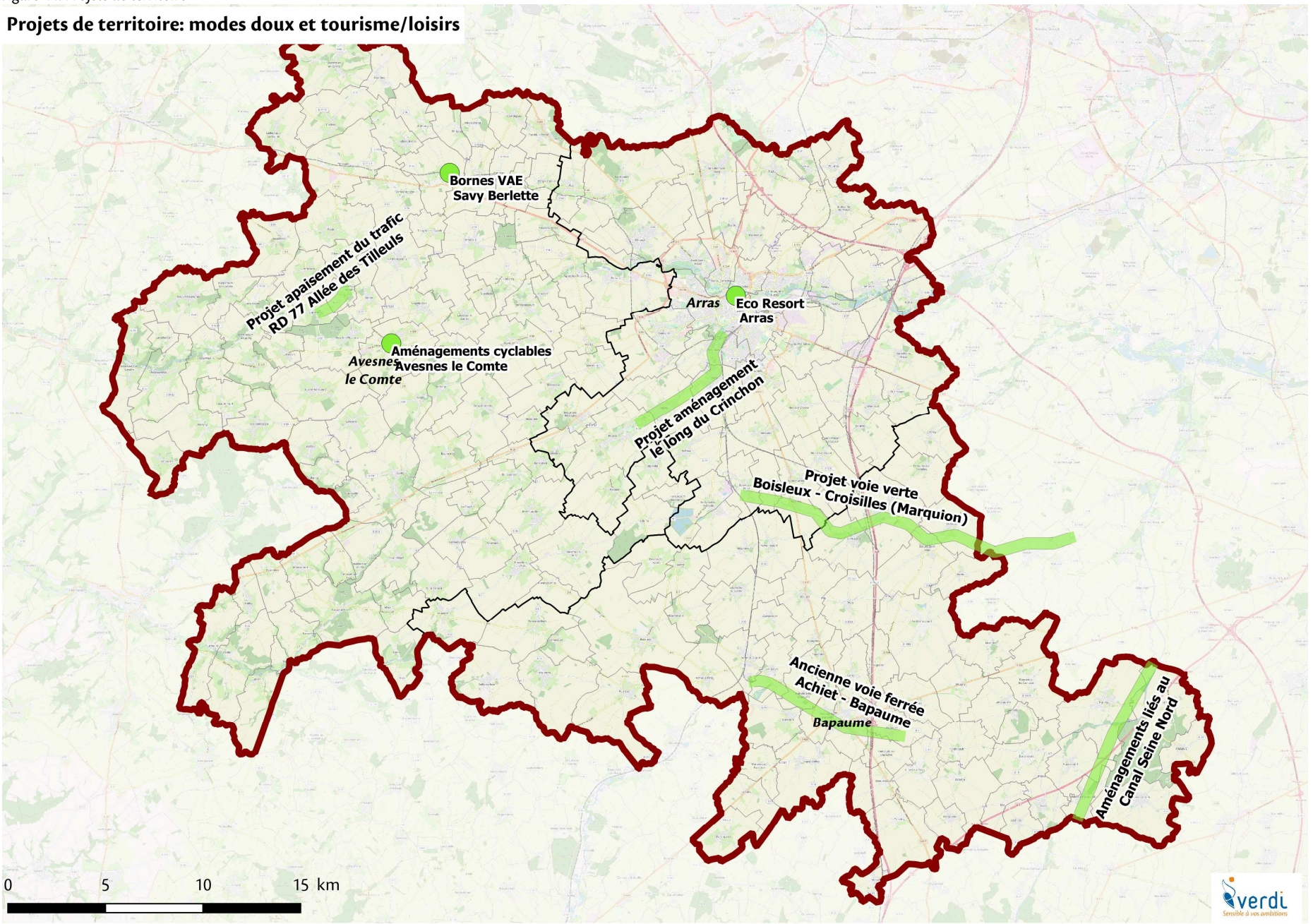
- Projet Voie verte Boisleux Croisilles (Marquion) : une ancienne voie ferrée reliait Boisleux au Mont à Marquion via Croisilles. La voie est désaffectée aujourd'hui mais l'emprise existe toujours et un chemin enherbé existe sur certaines portions mais pas en continu. La CCSA aurait pour projet de créer une voie verte sur cette emprise.

- Projet voie verte Achiet Bapaume (Marcoing) : Une ancienne voie ferrée existait également entre Achiet le Grand et Marcoing via Bapaume. Le projet d'aménagement en voie verte est acté entre la gare d'Achiet le Grand et Bapaume mais la liaison vers Marcoing pourrait également être valorisée.

- Aménagements Canal Seine Nord : dans le cadre des travaux du Canal Seine Nord, des aménagements modes doux sont en projet sur le bord à canal. Peu d'informations existent pour le moment, notamment sur l'ouverture ou non du chemin de halage aux modes motorisés (ce qui semble être le parti pris dans le département de l'Oise et qui ne favoriserait pas l'appropriation de cette voie par les modes doux).

- Apaisement du trafic sur la RD77 dite « Allée des Tilleuls » : un projet d'apaisement du trafic sur « l'Allée des Tilleuls » entre Givenchy le Noble et Lignereuil était identifié mais les récents événements climatiques ont incité le Département du Pas de Calais à fermer cet axe de circulation (dangerosité des linéaires d'arbres pour les usagers) sans connaissance d'une date de réouverture.

Figure 44: Projets de territoire



6.4 Projets des territoires voisins

Les territoires autour du SCoTA sont également en réflexion plus ou moins avancée sur le développement de l'usage des modes doux.

Le Conseil Départemental de la Somme a adopté en février 2015 un schéma cyclable départemental. Celui-ci définit un schéma de principe des itinéraires cyclables utilitaires et des axes à vocation touristique, et propose également la mise en place de services et d'équipements à destination des cyclistes, et une communication associée.
Le CD de la Somme travaille également sur un réseau points nœud sur le littoral, dans le cadre d'un projet Interreg. L'objectif à terme est d'avoir un réseau point nœud sur l'ensemble du Département.
Par ailleurs, pour développer les linéaires dédiés aux modes doux, la Communauté de Communes du Territoire Nord Picardie (autour de Doullens) a pour projet de reprendre les anciennes voies ferrées pour les transformer en voies vertes.

Sur le département du Pas de Calais, la Mission Bassin Minier travaille en collaboration avec la Communauté d'Agglomération de Lens Liévin et le Pôle Métropolitain de l'Artois sur le projet Chaine des Parcs. Il s'agit de proposer des itinéraires permettant de relier les grands parcs du territoire, en s'appuyant sur trois niveaux de desserte : un réseau traversant de grands itinéraires, un réseau irriguant constitué de boucles et un réseau local pour la desserte interne. Il y a une volonté de la Communauté d'Agglomération de Lens Liévin de pouvoir connecter ce réseau à celui de l'Arrageois.

Le Département du Nord travaille également selon deux échelles : des axes traversant à identifier, et une échelle locale de réseau permettant de rejoindre les gares et les grandes villes. Le réseau point nœud apparait également idéal dans ce cadre, tant en termes de logique que d'irrigation. Le premier réseau point nœud du département a été inauguré fin mars sur le territoire de la Vallée de la Lys et des Monts de Flandres, représentant 800 km de parcours et 2533 panneaux. D'autres réseaux sont en projet, notamment sur l'Avesnois d'ici 2020. Le Conseil Départemental jalonne le réseau point nœud, et les intercommunalités sont ensuite en charge de l'information et de la communication autour de ce réseau.

Sur les territoires entourant le SCoTA, il est souligné l'importance et la volonté de travailler en commun sur les continuités d'itinéraires, afin d'avoir un réseau structuré et de permettre aux usagers de ne pas « ressentir » les limites administratives entre les territoires.

Figure 45: Exemple de panneaux points noeuds, Source: CD 59

Figure 46: Exemple du Schéma directeur cyclable du Conseil Départemental de la Somme

7 BILAN DU DIAGNOSTIC ET ENJEUX

Le SCoTA s'est engagé dans une démarche de création d'un schéma global des itinéraires « doux », à destination des piétons, des cyclistes, des cyclotouristes, et des VTT. Ce schéma doit pouvoir répondre aux besoins de l'ensemble des cibles identifiées : l'habitant, le salarié, le touriste ; en proposant des grandes orientations en termes de maillage d'itinéraires, de services… que les EPCI et les communes pourront ensuite déclinés sur leur territoire.

Le diagnostic a permis de recenser un grand nombre d'itinéraires modes doux déjà existants sur le territoire, de l'itinéraire européen de plusieurs centaines de kilomètres, à la boucle de promenade locale permettant de se balader autour de sa commune. La plupart de ces itinéraires peuvent être support de pratique mixte, et ne sont pas dédiés à un seul mode de déplacement doux. L'enjeu est donc de leur **donner une cohérence** entre eux (idée des réseaux traversant supportant des boucles locales) afin de **les rendre praticable** par le plus grand nombre.

Ces itinéraires ne sont pas forcément accompagné d'un aménagement « physique » dédié (type piste cyclable, voie verte…) : la réflexion prospective portera sur les portions d'itinéraires qui **pourraient bénéficier d'un aménagement spécifique** pour leur mise en valeur et leur attrait. La question des **services associés à ces itinéraires** est également centrale pour attirer de nouveaux pratiquants (cyclistes en itinérance, randonneurs longue distance), notamment autour des thématiques logements/restauration.

Malgré leur densité, les itinéraires présents sur le territoire ne sont pas toujours bien connus, et la question de leur interconnexion est d'autant plus importante : l'enjeu est **de rendre ces itinéraires lisibles**, et de **favoriser la communication** auprès des usagers actuels, et futurs.

Le territoire est vaste et compte donc de nombreux points d'intérêt et pôles générateurs de déplacement. En fonction de l'usage de ces pôles (quotidien, occasionnel), la distance que l'on est prêt à parcourir en modes doux pour s'y rendre va varier. Un réseau maillé devrait permettre le multi usage des itinéraires, afin de **développer à la fois mobilité quotidienne et mobilité touristique**. L'expérience prouve que c'est en commençant à utiliser les itinéraires à pied, à vélo le weekend, dans le cadre familial ou touristique, que l'on est ensuite plus enclin à les utiliser en semaine pour des déplacements utilitaires.

Les territoires voisins du SCoTA sont engagés dans des réflexions de développement d'itinéraires, et il est donc important **de travailler en cohérence** avec le développement de leurs projets respectifs. Le territoire du SCoTA est également maillé de projets ponctuels ou sur des linéaires plus importants : ces projets sont à intégrer à la phase prospective, comme renfort potentiel du réseau modes doux.

8 TABLE DES ILLUSTRATIONS

Figure 1 : Territoire du SCoTA 4
Figure 2: Grands itinéraires de randonnée européens 8
Figure 3: Types de balisage sur GR et PR 9
Figure 4: Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée 10
Figure 5: Boucles de la CCCA 11
Figure 6: Boucles de la CCSA 11
Figure 7: Boucles de la CUA 12
Figure 8: Boucles EDEN 62 12
Figure 9: Boucles de randonnée des EPCI 13
Figure 10: Intitulé des boucles cyclotouristiques 14
Figure 11: Boucles cyclotouristiques 15
Figure 12: Itinéraires des usagers OpenRunner 17
Figure 13: Synthèse de l'offre sur le SCoTA et distinction route/chemin 19
Figure 14: Aménagements cyclables existants 21
Figure 15: Stationnement vélos 23
Figure 16: Offre de restauration 25
Figure 17: Exemple de panneau d'informations 26
Figure 18: Offre en hébergement 27
Figure 19: Informations touristiques et aires de pique-nique 28
Figure 20: Comparatif temps de parcours/distance selon les modes 30
Figure 21: Distances retenues pour les aires de chalandise en fonction des pôles et des modes 31
Figure 22: Recensement des pôles générateurs 32
Figure 23: Pôles du quotidien: centres urbains / centres bourgs 33
Figure 24: Pôles du quotidien: zones d'activités / zones industrielles 34
Figure 25: Pôles du quotidien: Education 35
Figure 26: Pôles générateurs Transport 36
Figure 27: Pôles générateurs Sports et loisirs 37
Figure 28: Pôles générateurs Culture et Patrimoine 38
Figure 29: Accessibilité piéton - centres urbains / centres bourgs 40
Figure 30: Accessibilité vélo - centres urbains / centres bourgs 41
Figure 31: Accessibilité piéton - zones d'activités / zones industrielles 42
Figure 32: Accessibilité vélo - zones d'activités / zones industrielles 43
Figure 33: Accessibilité piéton - Education 44
Figure 34: Accessibilité vélo - Education 45
Figure 35 : Accessibilité piéton - Transport 46
Figure 36: Accessibilité vélo - Transport 47
Figure 37: Accessibilité piéton - Sports et loisirs 48
Figure 38: Accessibilité vélo - Sports et loisirs 49

Figure 39: Accessibilité piéton - Culture et Patrimoine (hors militaire) 50
Figure 40: Accessibilité vélo - Culture et patrimoine (hors militaire) 51
Figure 41: Accessibilité piéton - Patrimoine militaire 52
Figure 42: Accessibilité vélo - Patrimoine militaire 53
Figure 43: Infrastructures et projets du territoire 55
Figure 44: Projets de territoire 57
Figure 45: Exemple de panneaux points noeuds, Source: CD 59 58
Figure 46: Exemple du Schéma directeur cyclable du Conseil Départemental de la Somme 59