

PLUi-H

Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) Thématiques

Communauté de Communes des 7 Vallées

PLUi arrêté le : 03 juillet 2025

PLUi approuvé le : 12 février 2026

TABLE DES MATIERES

Orientation d'aménagement et de programmation - Mobilité	4
1. Hiérarchiser et organiser les voiries	5
1.1 Structurer les voiries en fonction des usages	5
1.2 Adapter le gabarit des voiries aux usages	6
1.3 Privilégier les structures perméables en fonction des usages.....	10
1.4 Penser la gestion intégrée des eaux pluviales des voiries	12
1.5 Pacifier les principales traversées de bourg	13
2. Développer les modes doux et actifs	15
2.1 Développer le maillage des liaisons douces	15
2.2 Favoriser et minimiser les déplacements vers les réseaux de transports	16
2.3 Adapter les aménagements cyclables aux territoires.....	17
3. Favoriser l'intermodalité et la multimodalité.....	19
3.1 Conforter le pôle gare de l'Hesdinois	19
3.2 Prévoir les espaces nécessaires aux aménagements en faveur des transports	21
3.3 Améliorer la qualité des cheminements vers les arrêts de bus et les gares.....	22
4. Organiser les espaces de stationnement.....	23
4.1 Tendre vers des espaces de stationnement plus qualitatifs	23
4.2 Faciliter le stationnement des vélos	25

ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION - MOBILITE

1. Hiérarchiser et organiser les voiries

Objectifs :

- Maîtriser le trafic automobile ;
- Garantir une desserte adaptée aux différents secteurs du territoire ;
- Définir le bon niveau de desserte et optimiser l'espace public ;
- Assurer le partage de l'espace et la sécurisation des déplacements ;
- Permettre la connexion des nouvelles opérations aux tissus bâtis existants ;
- Adapter les façons d'aménager pour prendre en compte la gestion des risques et des eaux pluviales.

Ce qui est concerné :

Sur l'ensemble du périmètre communautaire, les travaux d'aménagement et de viabilisation de nouvelles voiries dans le cadre d'opérations d'aménagement d'ensemble ou le réaménagement de voiries existantes.

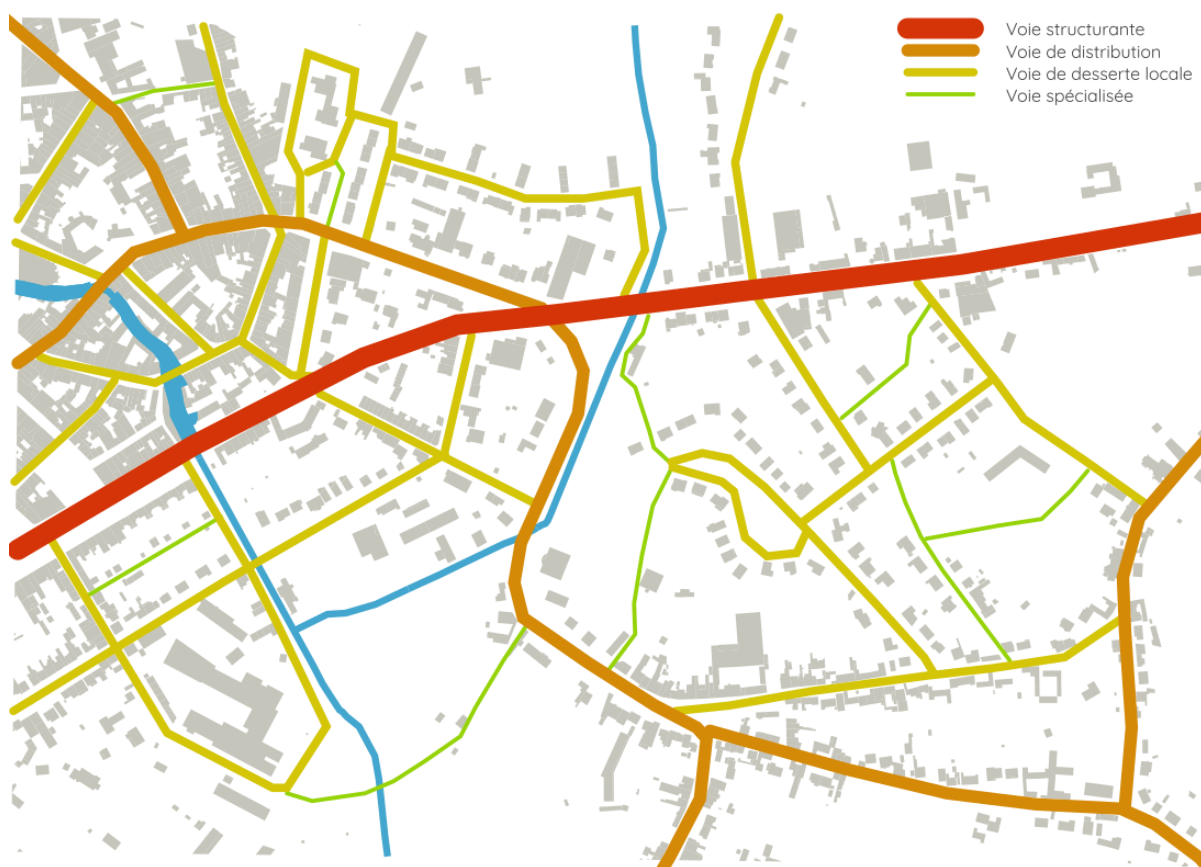
1.1 Structurer les voiries en fonction des usages

La structuration efficace du réseau viaire est essentielle pour assurer une mobilité fluide et sécurisée. Les voiries seront hiérarchisées en fonction de leur usage, distinguant les rues structurantes, les rues de quartier, les voies de desserte et les cheminements doux. Chaque type de voie sera conçu pour répondre à sa fonction principale dans le réseau de circulation, avec des gabarits adaptés à l'usage prévu et suffisamment larges pour intégrer tous les modes de déplacement.

On distingue généralement plusieurs niveaux dans la hiérarchie des voies :

- Voies structurantes : Ces axes majeurs assurent les liaisons interurbaines et supportent un trafic important. Sur le territoire des 7 Vallées, cela recouvre principalement la route départementale D928 traversant le territoire du Nord au Sud et la route départementale 939 pour la traversée Est/Ouest ;
- Voies de distribution : Elles assurent la liaison entre les voies structurantes et les polarités secondaires. Ces voies collectent et distribuent le trafic à l'échelle d'un bourg. Sur le territoire des 7 Vallées, cela correspond au maillage de routes départementales secondaires (RD108, RD94, RD349, RD130...) ;
- Voies de desserte locale : Ces rues permettent l'accès aux habitations et aux équipements de proximité. Elles sont caractérisées par un trafic faible et une vitesse réduite. Il s'agit des voies de circulation en cœur de bourg ou en centre-ville ;
- Les cheminements doux : Il s'agit des voies réservées à certains usages comme les pistes cyclables, les voyettes ou les zones piétonnes.

Tout projet d'aménagement devra tenir compte de cette hiérarchisation. L'aménagement de nouvelles voies ou le réaménagement des voies existantes devra permettre d'assurer la sécurité de tous les usagers (automobilistes, piétons, cyclistes, etc.), permettre l'usage des mobilités douces et intégrer les infrastructures nécessaires au transport en commun ou partagé (auto-stop, covoiturage).



Exemple de structuration des voiries

Les nouvelles voiries ou le réaménagement des voiries existantes devront, notamment, tenir compte de la structuration des voies dans laquelle elles s'insèrent pour adapter le gabarit et les aménagements des voies. Pour chaque voie, il sera nécessaire de déterminer :

- La fonction principale (transit, distribution, desserte) ;
- Le gabarit (nombre de voies, largeur). Les gabarits des voies devront respecter les prescriptions de l'orientation suivante ;
- La vitesse de circulation autorisée ;
- Les types d'utilisateurs prioritaires ;
- Les aménagements spécifiques (trottoirs, pistes cyclables, arrêt de bus...).

1.2 Adapter le gabarit des voiries aux usages

L'aménagement des voiries doit être pensé en fonction des usages et des typologies de voies, en veillant à adapter les gabarits aux besoins de chaque type de circulation tout en optimisant l'espace public. La hiérarchisation des voiries (structurantes, de desserte, de desserte locale, cheminements doux) permet d'offrir un cadre sécurisé, fonctionnel et agréable à tous les usagers, tout en limitant l'impact environnemental et en favorisant les mobilités actives.

La voie structurante

Les voies structurantes supportent un trafic important et jouent un rôle clé dans les déplacements interurbain. Leur dimensionnement doit concilier efficacité et sécurité. Dans le cadre de la création de nouvelles voiries ou de travaux de requalification, il conviendra de respecter les préconisations suivantes :

- Les voies doivent être dimensionnées pour permettre le passage des poids lourds, des bus, des convois agricoles ou exceptionnels sans surdimensionner la chaussée. Une largeur de voie suffisante est essentielle, mais doit être équilibrée pour éviter la tentation d'excès de vitesse ;
- Les espaces dédiés aux transports en commun (arrêts de bus accessibles) ainsi qu'aux mobilités partagées (covoiturage, autopstop) devront être intégrés aux nouveaux aménagements ;
- Au regard de la circulation présente sur ces voiries, il conviendra de privilégier les pistes cyclables en site propre, séparées de la chaussée par des bandes végétales ou des barrières afin d'assurer la sécurité des cyclistes ;
- Lorsque c'est possible (place suffisante, sols adaptés), la mise en place d'alignement d'arbres ou de bandes végétales le long des voies devra être étudiée. Ces aménagement permettront d'améliorer l'environnement, de réduire les nuisances sonores et participeront à la gestion des eaux pluviales.



La voie de distribution

Les voies de desserte assurent les connexions entre les voies structurantes et les quartiers résidentiels, zones commerciales ou zones d'activités. Elles doivent être adaptées à une circulation modérée tout en restant fonctionnelles. Dans le cadre de la création de nouvelles voiries ou de travaux de requalification, il conviendra de respecter les préconisations suivantes :

- Les gabarits des voies doivent être dimensionnés pour limiter la vitesse des véhicules, en particulier dans les traversées de bourg. Des aménagements comme des rétrécissements de chaussée, des chicanes ou des plateaux surélevés peuvent être mis en place pour pacifier la circulation et améliorer la sécurité des piétons et cyclistes (voir orientation 1.5) ;
- Les voies de desserte traversent souvent des zones où la présence de commerces, d'équipements publics (écoles, bibliothèques, etc.) et de services attire de nombreux piétons et cyclistes. Il est donc essentiel d'adapter les aménagements pour répondre à ces usages, en

privilégiant les mobilités douces et en renforçant la sécurité des traversées (passage piéton sécurisé, séparation du flux de véhicules, voies partagées, zone 30...) ;

- Les voies devront être dimensionnées pour garantir le passage sécurisé des véhicules, tout en réservant de l'espace pour les piétons et les cyclistes. Les pistes cyclables peuvent être intégrées ou séparées selon les contraintes locales, la circulation et la dangerosité de la voirie (voir orientation 2) ;
- Les projets devront intégrer des dispositifs de modération de la vitesse (ralentisseurs, chicanes, plateaux surélevés, voies partagées, zone 30) pour sécuriser les traversées piétonnes et limiter les excès de vitesse (voir orientation 1.5) ;
- Le stationnement doit être géré de manière à ne pas empiéter sur les espaces dédiés aux mobilités douces. Il est important de prévoir des zones de stationnement adaptées (stationnement courte durée près des commerces, zones de livraison, etc.), tout en veillant à ce que les voitures n'envahissent pas l'espace public réservé aux piétons et cyclistes ;
- Les voies de desserte doivent être pensées pour assurer une connexion directe avec les arrêts de bus, les gares ou autres pôles de mobilité (aire de covoiturage, point d'arrêt autostop), afin de réduire les temps de déplacement. Cela permet d'améliorer l'accessibilité des quartiers résidentiels et des zones d'activités, tout en encourageant l'usage des transports en commun.



La voie de desserte locale

Les voies de desserte locale sont destinées principalement aux déplacements internes aux quartiers résidentiels. Elles doivent offrir un cadre sécurisé et convivial, avec une priorité donnée aux piétons et cyclistes. Dans le cadre de la création de nouvelles voiries ou de travaux de requalification, il conviendra de respecter les préconisations suivantes :

- Les voies de desserte locale doivent être dimensionnées pour s'adapter à un trafic modéré, avec des vitesses basses et des espaces partagés entre les différents usagers. La priorité est donnée aux piétons et cyclistes, avec des aménagements comme des zones de rencontre ou des zones 30 où les véhicules motorisés ne sont que des invités ;
- Le stationnement, bien que nécessaire, doit être pensé pour limiter l'imperméabilisation des sols et réduire l'impact visuel des voitures. Les places de stationnement doivent privilégier

l'usage de matériaux perméables (pavés enherbés, revêtements drainants), permettant une infiltration naturelle des eaux pluviales tout en contribuant à la gestion durable des ressources en eau (voir orientation 1.3) ;

- La conception des voies doit dépasser la simple fonction de circulation pour en faire de véritables espaces publics, où les habitants peuvent se rencontrer, se déplacer à pied ou à vélo, et profiter d'un cadre de vie apaisé. La cohabitation entre les différents modes de déplacement doit être favorisée par des aménagements attractifs et conviviaux, avec des espaces de repos, du mobilier urbain et une organisation flexible ;
- La végétation doit être au cœur de l'aménagement des voies de desserte locale, contribuant à la qualité de l'environnement urbain et au confort des habitants. L'alignement d'arbres, les haies et les parterres plantés participent non seulement à l'esthétique du lieu, mais aussi à la réduction des îlots de chaleur et à la gestion des eaux pluviales. Ces éléments paysagers renforcent l'idée de la rue comme un espace de vie partagé (cf. OAP CADRE DE VIE) ;
- L'aménagement des voies de desserte locale doit intégrer des solutions de gestion durable des eaux pluviales pour éviter les risques d'inondation et favoriser l'infiltration naturelle. La mise en place de dispositifs comme des noues plantées, des jardins de pluie ou des fossés végétalisés permet de gérer efficacement les eaux de ruissellement tout en contribuant à la biodiversité et à l'attractivité paysagère.



Les cheminements doux

Les cheminements doux (piétons et cyclables) jouent un rôle central dans la structuration des mobilités durables. Ils doivent offrir un réseau continu, sécurisé et lisible, facilitant les déplacements du quotidien tout en encourageant l'usage des modes actifs. Dans le cadre de la création de nouvelles voiries ou de travaux de requalification, il conviendra de respecter les préconisations suivantes :

- Le choix du type d'aménagement (trottoir élargi, piste cyclable séparée, bande cyclable, voie partagée...) dépendra du contexte local. Sur les voies à forte circulation ou présentant des risques élevés, il est indispensable de prévoir des séparations physiques entre les véhicules motorisés et les usagers vulnérables. Les zones à faible circulation peuvent, quant à elles, permettre une cohabitation plus apaisée des différents modes de déplacement (voir orientation 2) ;

- La conception des cheminements doit systématiquement tenir compte des besoins des piétons, des enfants, des personnes à mobilité réduite et des cyclistes. Les aménagements devront inclure des passages piétons sécurisés, une signalisation claire et un éclairage adapté, assurant une utilisation sûre de jour comme de nuit ;
- Les cheminements doux doivent offrir des trajets courts et sécurisés vers les écoles, commerces, équipements publics, les arrêts de transport en commun ou de mobilité partagée et les gares ;
- Les itinéraires pour les modes doux doivent être clairement identifiables grâce à une signalétique adaptée et être continus pour éviter les ruptures dans les trajets. La cohérence du réseau est essentielle pour offrir une expérience fluide aux usagers, évitant ainsi les détours inutiles ou les sections dangereuses. Les transitions entre les différents tronçons doivent être soignées pour maintenir la sécurité et la qualité du parcours.



1.3 Privilégier les structures perméables en fonction des usages

L'intégration de structures perméables dans l'aménagement urbain répond à la nécessité de gérer durablement les eaux pluviales, de favoriser l'infiltration naturelle et de limiter les phénomènes de ruissellement. Cette approche contribue également à la résilience climatique des espaces urbains en réduisant les îlots de chaleur, tout en maintenant la qualité des espaces publics et en répondant aux besoins fonctionnels des usagers.

Les aménagements doivent être pensés en fonction des usages et des contraintes locales, en tenant compte de l'intensité du trafic et des besoins de chaque espace. Ainsi, s'il est difficile d'envisager des voiries circulantes totalement perméables, des matériaux drainants peuvent être retenus pour les espaces dédiés aux mobilités douces (pistes cyclables, chemins piétons) ou aux espaces de stationnement. Dans les zones fortement urbanisées, il pourra également être envisagée la déminéralisation partielle ou totale des espaces publics en remplaçant les sols imperméables par des revêtements perméables ou des espaces verts. En fonction des contraintes techniques, les matériaux présentés ci-dessous pourront-être retenus :

Typologie des revêtements perméables

	1 Mélanges organo-minéraux et couverts enherbés	
	USAGES	Parking, Voie piétonne, Voie pour véhicules légers, Voie pour véhicules lourds, Aménité paysagère
	ENTRETIEN	Tonte, Désherbage, Semis, Garnissage / rebouchage, Ratissage / balayage, Pression / aspiration, Végétalisable, Non végétalisable
	2 Revêtements meubles organiques	
	USAGES	Voie piétonne, Voie pour véhicules légers, Voie pour véhicules lourds, Aménité paysagère
	ENTRETIEN	Tonte, Désherbage, Semis, Garnissage / rebouchage, Ratissage / balayage, Pression / aspiration, Végétalisable, Non végétalisable
	3 Revêtements meubles minéraux	
	USAGES	Parking, Voie piétonne, Voie pour véhicules légers, Voie pour véhicules lourds, Aménité paysagère
	ENTRETIEN	Tonte, Désherbage, Semis, Garnissage / rebouchage, Ratissage / balayage, Pression / aspiration, Végétalisable, Non végétalisable
	4 Pavés drainants ou à joints poreux	
	USAGES	Parking, Voie piétonne, Voie pour véhicules légers, Voie pour véhicules lourds, Aménité paysagère
	ENTRETIEN	Tonte, Désherbage, Semis, Garnissage / rebouchage, Ratissage / balayage, Pression / aspiration, Végétalisable, Non végétalisable
	5 Dalles alvéolées	
	USAGES	Parking, Voie piétonne, Voie pour véhicules légers, Voie pour véhicules lourds, Aménité paysagère
	ENTRETIEN	Tonte, Désherbage, Semis, Garnissage / rebouchage, Ratissage / balayage, Pression / aspiration, Végétalisable, Non végétalisable
	6 Platelages bois	
	USAGES	Parking, Voie piétonne, Voie pour véhicules légers, Voie pour véhicules lourds, Aménité paysagère
	ENTRETIEN	Tonte, Désherbage, Semis, Garnissage / rebouchage, Ratissage / balayage, Pression / aspiration, Végétalisable, Non végétalisable
	7 Bétons de résines drainants	
	USAGES	Parking, Voie piétonne, Voie pour véhicules légers, Voie pour véhicules lourds, Aménité paysagère
	ENTRETIEN	Tonte, Désherbage, Semis, Garnissage / rebouchage, Ratissage / balayage, Pression / aspiration, Végétalisable, Non végétalisable
	8 Bétons drainants	
	USAGES	Parking, Voie piétonne, Voie pour véhicules légers, Voie pour véhicules lourds, Aménité paysagère
	ENTRETIEN	Tonte, Désherbage, Semis, Garnissage / rebouchage, Ratissage / balayage, Pression / aspiration, Végétalisable, Non végétalisable
	9 Enrobés poreux	
	USAGES	Parking, Voie piétonne, Voie pour véhicules légers, Voie pour véhicules lourds, Aménité paysagère
	ENTRETIEN	Tonte, Désherbage, Semis, Garnissage / rebouchage, Ratissage / balayage, Pression / aspiration, Végétalisable, Non végétalisable

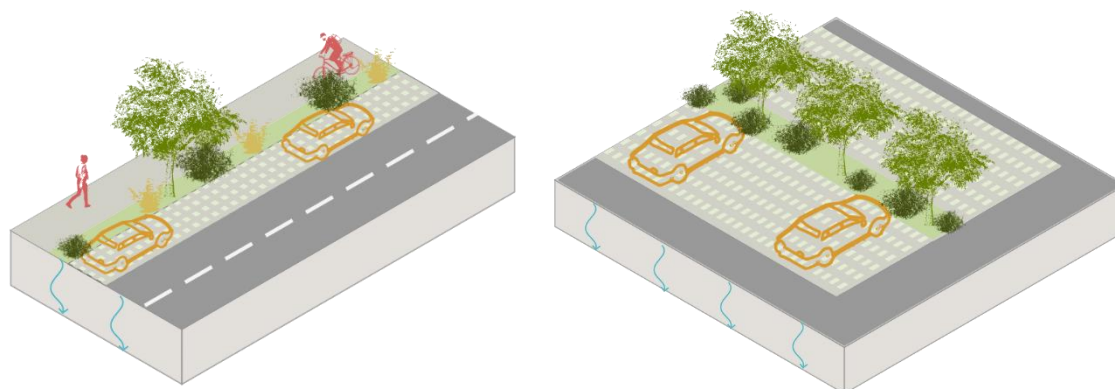
LÉGENDE

USAGES	ENTRETIEN	CARACTÉRISTIQUES ET MISE EN ŒUVRE
Parking	Tonte	Voie pour véhicules légers
Voie piétonne	Désherbage	Voie pour véhicules lourds
Activité et jeux	Semis	Support de plantation
Voie cyclable	Garnissage / rebouchage	Accompagnement de plantation
		Aménité paysagère
		Accessible
		Accessibilité avec dispositif
		Non accessible
		Coût de mise en œuvre
		Fondation de faible épaisseur
		Fondation de forte épaisseur
		Perméabilité

Typologie des revêtements perméables (Source : Plante et Cité)

Pour les nouvelles opérations d'aménagement ou pour la réfection des aires de stationnement existantes, les aires de stationnement devront systématiquement prévoir des revêtements drainants (pavés poreux, graviers stabilisés, dalles alvéolées...) et permettre l'infiltration des eaux pluviales dans

le sol. Dans ce cas, une étude de sol à la parcelle doit être réalisée, afin de pouvoir étudier la capacité d'infiltration. En cas d'impossibilité, le pétitionnaire doit justifier et démontrer l'absence d'impact sur le milieu naturel et/ou sur les réseaux d'assainissement d'un de vue qualitatif et quantitatif.



Exemples de stationnement à privilégier

Les structures perméables pourront être combinées avec des aménagements paysagers pour maximiser les bénéfices environnementaux. Ainsi, il pourra être envisagée des bandes végétales et des fosses de plantation, le long des voiries ou des parkings.

1.4 Penser la gestion intégrée des eaux pluviales des voiries

La gestion intégrée des eaux pluviales dans l'aménagement des voiries vise à concilier la maîtrise des risques d'inondation, la préservation de la qualité des eaux, et l'amélioration de la résilience des espaces urbains face aux enjeux climatiques. Il s'agit de transformer les infrastructures de gestion des eaux pluviales en éléments actifs de l'aménagement, tout en favorisant leur intégration paysagère.

Les nouvelles voiries devront être accompagnées d'une gestion intégrée des eaux pluviales. Ce traitement devra être gravitaire, c'est-à-dire sans relevage mécanique, et être privilégiée à ciel ouvert.

La conception des nouvelles voiries doit intégrer une approche globale du cycle de l'eau en urbain, en cherchant à maintenir les équilibres naturels. Il s'agira notamment de :

- Limiter les connexions directes aux réseaux d'évacuation des eaux pluviales en optant pour des systèmes d'infiltration directe (jardins de pluie, bassins secs) qui permettent de stocker et de traiter les eaux avant leur restitution à l'environnement ;
- Privilégier les aménagements naturels de gestion des eaux pluviales (fossés, tranchées drainantes, noues plantées, noues drainantes....) ;
- Prévoir des systèmes de stockage temporaires si nécessaire. Dans les zones sensibles ou soumises à de fortes précipitations, des bassins de rétention intégrés au paysage (espaces verts, parcs) devront être aménagés pour gérer les eaux pluviales.



Exemples de jardin de pluie et de noue plantée (Source : CEREMA)

1.5 Pacifier les principales traversées de bourg

L'objectif de cette orientation est de transformer les principales traversées de bourg en espaces apaisés, sûrs et agréables pour les usagers, tout en maintenant une circulation fluide pour les véhicules. Il s'agit de rééquilibrer l'espace public en faveur des mobilités douces (piétons, cyclistes) et des espaces conviviaux, tout en réduisant la vitesse et l'impact de la circulation motorisée dans les cœurs de bourg.



Réduire la vitesse et partager l'espace

La pacification des traversées de bourg passe par des mesures visant à réduire la vitesse des véhicules tout en maintenant la fluidité de la circulation. Dans le cadre des nouvelles opérations d'aménagement ou dans le cadre de la requalification d'une voie existante, le porteur de projet devra étudier la nécessité de mettre en place des aménagements pour modérer la vitesse. Selon les structures et les caractéristiques des voiries, il pourra être prévu :

- Une réduction des vitesses autorisées avec la mise en place de zones 30 ou de voies partagées ;
- Des dispositifs tels que des plateaux surélevés, des chicanes, des rétrécissements de voirie et des passages piétons surélevés à des endroits stratégiques pour inciter à une réduction naturelle de la vitesse ;
- Des signalisations et des marquages au sol adaptés pour rappeler les limitations de vitesse et indiquer les zones de priorité pour les piétons.



Exemples de marquage au sol et de zone de circulation apaisée (Source : CEREMA)

Aménager les espaces publics pour favoriser les mobilités douces

Pour améliorer le confort et la sécurité des piétons et cyclistes, les traversées de bourg doivent offrir des espaces adaptés à leurs besoins. Dans le cadre de la création de nouvelles voiries ou de la requalification d'une voie existante, le projet devra privilégier les piétons et les cyclistes. Pour ce faire, il conviendra notamment de :

- Prévoir des espaces de circulations (trottoirs, bandes piétonnes...) adaptés à la structure de voirie, suffisamment larges et accessibles ;
- Identifier les voies cyclables de manière précise et claire (bande cyclable, piste cyclable) grâce à la mise en place de marquage au sol ou d'infrastructure adaptées ;

Dimensionner correctement les espaces de stationnement

Dans le cadre de la création de nouvelles voies ou dans le cadre de la requalification des voies existantes, les espaces de stationnement devront être étudiés et dimensionnés de manière à répondre précisément aux besoins. Il conviendra de ne pas sous-dimensionner ni surdimensionner les aires de stationnement. Ce travail préalable doit permettre de libérer de l'espace en faveur des mobilités actives et des aménagements de qualité. En ce sens les projets devront analysés :

- La possibilité de mutualiser les espaces de stationnement avec ceux déjà présent à proximité. Il conviendra de limiter le stationnement en bord de voirie en favorisant des zones de stationnement regroupées à proximité des commerces ou des équipements publics, accompagnées d'espaces de circulation accessible ;
- Les possibilité de végétaliser les espaces de stationnement. Lorsque cela est techniquement possible, les projets devront intégrer des places de stationnement paysagées avec des revêtements perméables et une végétation adaptée pour réduire l'impact visuel et environnemental.

2. Développer les modes doux et actifs

Objectifs :

- Encourager et permettre les mobilités douces et actives ;
- Assurer le partage de l'espace et la sécurisation des déplacements ;
- Garantir des itinéraires continus et sécurisés ;
- Réserver les espaces nécessaires aux aménagements de voirie en faveur des modes doux et actifs.

Ce qui est concerné :

Sur l'ensemble du périmètre communautaire, les travaux d'aménagement et de viabilisation de nouvelles voiries dans le cadre d'opérations d'aménagement d'ensemble ou le réaménagement de voiries existantes.

La promotion des modes de déplacement doux repose essentiellement sur la création d'un réseau d'itinéraires continus, sécurisés et cohérents. Cette continuité est un facteur clé pour encourager l'adoption et l'utilisation régulière de ces modes de transport.

En particulier, le développement de la pratique cycliste nécessite une attention spéciale. Pour favoriser l'usage du vélo comme moyen de transport quotidien, il est crucial d'améliorer les conditions de circulation et de stationnement. Cela implique la mise en place d'infrastructures adaptées, telles que des pistes cyclables sécurisées, des voies partagées bien signalées, et des espaces de stationnement vélo pratiques et sûrs, stratégiquement répartis dans l'espace urbain.

Ces aménagements ont un double objectif. D'une part, ils visent à rendre les déplacements à vélo plus sûrs, plus confortables et plus efficaces. D'autre part, ils cherchent à offrir une alternative crédible et attractive à l'utilisation de la voiture individuelle pour les trajets courts et moyens.

2.1 Développer le maillage des liaisons douces

L'objectif est de créer un réseau de liaisons douces (piétonnes et cyclables) cohérent, continu et confortable sur l'ensemble du territoire. Il s'agit d'encourager l'utilisation des modes de déplacement actifs pour les trajets du quotidien, en améliorant les conditions de circulation et de sécurité pour les piétons et les cyclistes.

Le développement des cheminements piétons s'appuiera sur l'identification d'itinéraires stratégiques reliant les principaux pôles générateurs de déplacements. Ces derniers sont identifiés dans le cadre du Schéma des Mobilités Actives (SMDA) de la CC7V. De nouveaux tronçons de sécurisés seront créés pour assurer la continuité des parcours. Une attention particulière sera portée à la qualité de l'aménagement des trottoirs, en termes de largeur, de revêtement et d'accessibilité.

Dans le cadre de l'aménagement d'une nouvelle opération ou dans celui de la réhabilitation d'un secteur, le porteur de projet devra systématiquement étudier la possibilité et l'intérêt d'intégrer une voie douce.

Une connexion piétonne ou cyclable devra être systématiquement prévue lorsque l'opération permet de réduire les temps de trajets vers un équipement public ou un arrêt de transport en commun ou de mobilité partagée (gare, bus, aire de covoiturage).

De manière générale, les liaisons cyclables seront connectées aux principaux arrêts de bus et gares, facilitant l'intermodalité et l'accès aux transports collectifs. Des arceaux vélos seront installés à proximité des pôles générateurs de déplacements, et la création de locaux vélos sécurisés sera encouragée dans les nouvelles constructions. Enfin, les aménagements cyclables seront conçus en articulation avec les cheminements piétons, assurant une cohabitation sécurisée entre ces deux modes actifs.

2.2 Favoriser et minimiser les déplacements vers les réseaux de transports

Le développement du tissu urbain et l'évolution des modes de vie imposent de repenser les stratégies de mobilité pour rendre les réseaux de transport plus accessibles et minimiser les déplacements nécessaires pour y accéder. L'objectif principal est de réduire la distance et le temps de déplacement vers les points d'accès aux transports en commun tout en facilitant la transition entre différents modes de transport. Cette approche vise non seulement à améliorer l'efficacité des déplacements quotidiens, mais aussi à encourager l'usage des transports en commun et des modes actifs, tels que la marche et le vélo.

Pour faciliter l'accès aux réseaux de transports, il est essentiel de développer des connexions piétonnes et cyclables sûres, continues et bien signalées. Les cheminements piétons doivent être confortables et sécurisés, en particulier aux abords des gares et des stations de transport en commun. Il est important de réduire les obstacles physiques, comme les intersections dangereuses ou les zones sans trottoirs, qui peuvent décourager les déplacements à pied.

Chaque nouvelle opération d'aménagement devra systématiquement prévoir des connexions piétonnes et cyclables permettant de réduire les temps de trajet vers les équipements publics et les points d'accès aux transports en commun ou aux services de mobilité partagée (gares, arrêts de bus, aires de covoiturage, etc.).

Une attention particulière sera portée à l'aménagement de cheminements directs et sécurisés reliant l'opération aux principaux pôles générateurs de déplacements, tels que les écoles, les commerces, les équipements de santé ou les espaces publics. Le tracé et le profil des liaisons douces seront étudiés pour offrir des parcours les plus directs possibles, permettant ainsi de réduire significativement les temps de trajet à pied ou à vélo.

**Cheminements doux à privilégier**

Distance de déplacement : 150m
Temps de déplacement : 5 min

**Cheminements doux à exclure**

Distance de déplacement : 400m
Temps de déplacement : 10 min



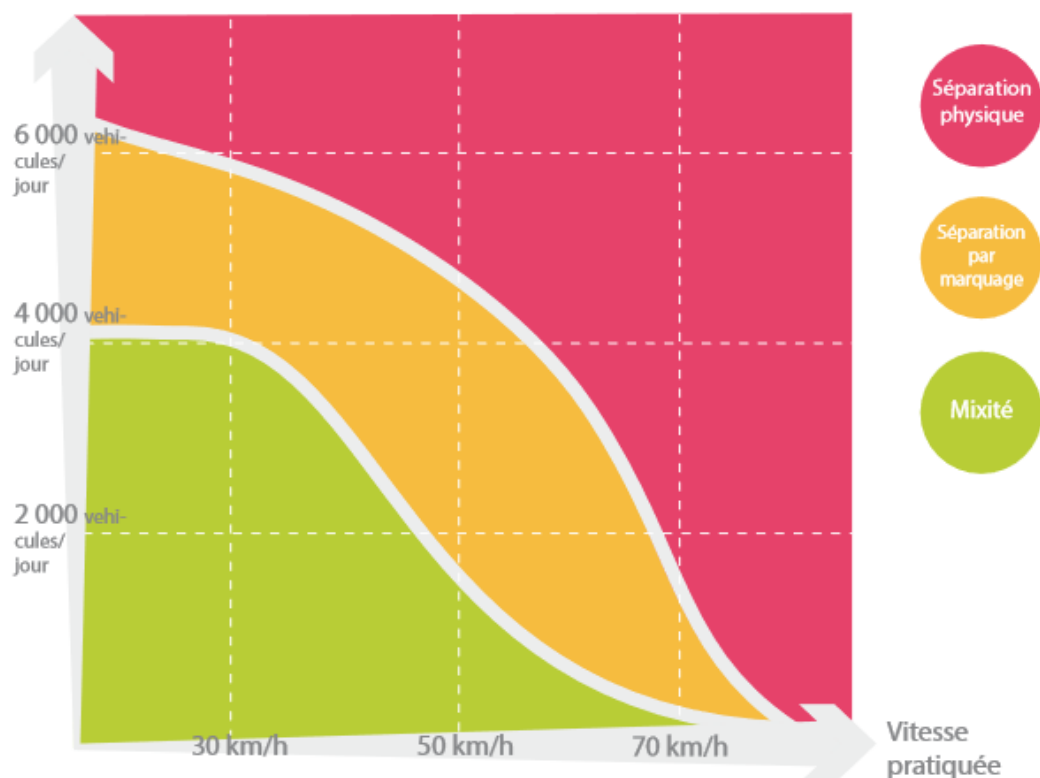
2.3 Adapter les aménagements cyclables aux territoires

Pour chaque secteur, un diagnostic précis sera effectué afin d'identifier les flux de circulation automobile, les vitesses pratiquées et les volumes de trafic cyclable existants ou à venir. Les caractéristiques du tissu urbain seront également analysées, en distinguant les zones résidentielles, commerciales, d'activités ou les centres-bourgs. Cette analyse permettra de définir les enjeux et les usages spécifiques à chaque contexte. Enfin, le rôle et la fonction des différentes voies (axes structurants, voies de desserte, rues de quartier, etc.) seront clairement identifiés afin d'adapter les aménagements cyclables en conséquence.

Le type d'aménagement cyclable sera choisi en fonction du volume de trafic automobile et de la vitesse autorisée sur la voie. Sur les axes à fort trafic et/ou à vitesse élevée, des aménagements cyclables séparés de la circulation seront privilégiés. Sur les axes à trafic modéré et/ou à vitesse limitée, des bandes cyclables ou des séparations par marque au sol seront aménagées. Dans les zones résidentielles calmes, le partage de la voirie (zones 30, zones de rencontre) sera favorisé. Des aménagements spécifiques seront prévus aux intersections et aux traversées, tels que des sas vélos ou des îlots refuges, afin d'assurer la sécurité des cyclistes. La continuité du réseau cyclable sera garantie, en évitant les ruptures et en assurant une cohérence dans le traitement des itinéraires.

La largeur des aménagements cyclables sera dimensionnée de manière à offrir un espace de circulation confortable, en tenant compte des flux attendus. Le choix des revêtements (enrobé, pavés, stabilisé, etc.) et des équipements (signalisation, éclairage, mobilier urbain) tiendra compte du contexte et des usages spécifiques de chaque secteur. Les aménagements cyclables seront conçus de manière à s'intégrer harmonieusement dans le paysage urbain ou naturel, en valorisant les éléments végétaux existants ou en prévoyant une végétalisation adaptée.

Volume de trafic
motorisé par jour, dans
les deux sens



Préconisations d'aménagements cyclables se basant sur celles du CEREMA

Pour aller plus loin :

- [La boîte à outils des aménagements cyclables - CEREMA](#)
- [Le stationnement vélo – Recommandations du CEREMA](#)
- Schéma des Mobilités Actives (SMDA) de la CC7V

3. Favoriser l'intermodalité et la multimodalité

Objectifs :

- Encourager et permettre les mobilités douces et actives ;
- Assurer le partage de l'espace et la sécurisation des déplacements ;
- Garantir des itinéraires continus et sécurisés ;
- Développer la multimodalité et l'intermodalité ;
- Intégrer les nouvelles pratiques de mobilité et anticiper celles à venir.

Ce qui est concerné :

Sur l'ensemble du périmètre communautaire, les travaux d'aménagement et de viabilisation de nouvelles voiries dans le cadre d'opérations d'aménagement d'ensemble ou le réaménagement de voiries existantes.

3.1 Conforter le pôle gare de l'Hesdinois

L'aménagement du pôle gare d'Hesdin vise à renforcer son rôle en tant que centre de mobilité pour la ville et son territoire, tout en améliorant l'accessibilité, la sécurité et le confort des usagers. Les interventions proposées doivent contribuer à la valorisation des modes de transport durables (piéton, vélo, transport en commun) et à une meilleure intermodalité.

Aménagement d'un parvis multimodal devant la gare

La création d'un parvis multimodal constitue une priorité pour améliorer la qualité des accès et l'articulation entre les différents modes de transport. Ce parvis doit :

- Offrir un espace généreux et sécurisé pour les piétons et les cyclistes et améliorer le confort des visiteurs ;
- Accueillir des arrêts de bus et des zones de dépose-minute et aires de stationnement pour le covoiturage et l'autostop ;
- Intégrer des équipements pour vélos (abris sécurisés, arceaux, borne de réparation) à proximité immédiate de la gare.

Créer des continuités douces vers la gare

Pour assurer une connexion fluide entre la gare et le centre-ville d'Hesdin, il est essentiel de :

- Renforcer les continuités piétonnes par l'aménagement de trottoirs élargis et la sécurisation des traversées piétonnes ;
- Créer des continuités cyclables le long de la RD928 connectant la gare au centre-ville et aux quartiers périphériques, afin de favoriser l'usage du vélo.

Amélioration de la multimodalité et de l'intermodalité

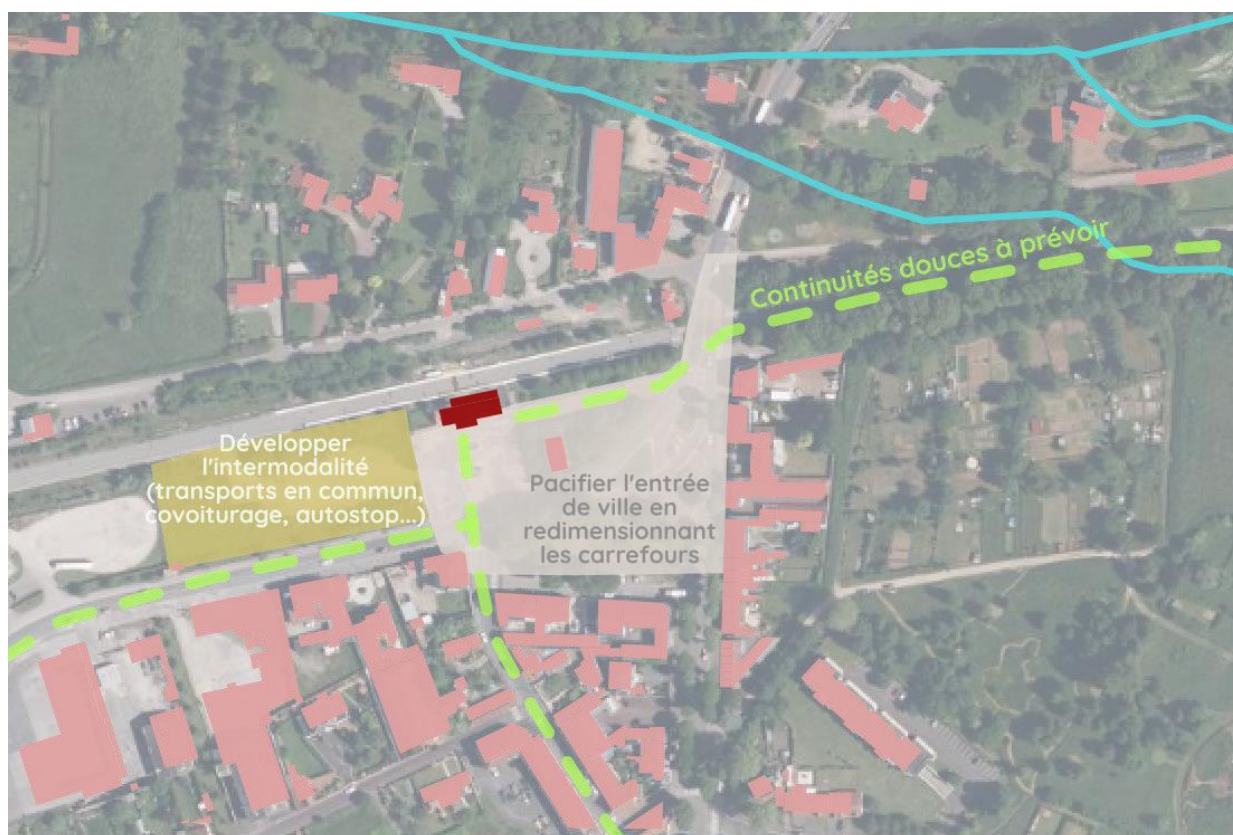
Le site doit permettre une articulation efficace entre les différents modes de transport pour offrir aux usagers des solutions de mobilité adaptées :

- Développer les transports en commun et optimiser les correspondances entre les lignes de bus (en projet) et les horaires des trains ;
- Promouvoir le covoiturage et l'autostop organisé en mettant à disposition des places de stationnement dédiées et des dépose-minute ;
- Installer des équipements pour le stationnement (abris à vélo, arceaux) et l'entretien des cycles (borne et station de réparation pour les vélos) ;
- S'assurer de la proximité des stationnements vélos avec les entrées principales de la gare et des points d'intermodalité.

Pacification de l'entrée de ville et réduction de la place de la voiture

Pour rééquilibrer l'espace public en faveur des modes actifs (marche, vélo), il conviendra de :

- Réduire la vitesse des véhicules par des aménagements urbains (chicanes, aménagements de voiries, élargissements de trottoirs, végétalisation) ;
- Limiter les zones de stationnement automobile en favorisant la création d'espaces publics de qualité (places, parcs, aménagements paysagers) à l'entrée de la ville.



Etude « Gare de Hesdin, réflexions sur les enjeux d'un projet de pôle d'échanges » (Source : CEREMA)

Pour aller plus loin :

- Gare de Hesdin, réflexions sur les enjeux d'un projet de pôle d'échanges - CEREMA

3.2 Prévoir les espaces nécessaires aux aménagements en faveur des transports

Cette orientation vise à favoriser l'intégration systématique des transports en commun dans les nouvelles opérations d'aménagement, afin de promouvoir une mobilité durable et de réduire la dépendance à la voiture individuelle. Elle définit les principes d'aménagement et les caractéristiques techniques à respecter pour permettre une desserte efficace et sécurisée par les bus.

Pour chaque nouvelle opération d'aménagement, notamment dans les polarités identifiées du territoire (Pôle Hesdinois, pôle Beaurainville/Campagne, Auchy-les-Hesdin, Blangy-sur-Ternoise, Fillièvres) une étude de faisabilité pour la desserte en transports en commun ou en transport à la demande sera réalisée. Cette étude prendra en compte :

- La taille et la densité de l'opération ;
- Sa localisation par rapport au réseau de transport existant ;
- Les besoins en mobilité des futurs habitants ou usagers ;
- Les contraintes techniques et financières.

Les transports en commun

Au moment de la rédaction de la présente OAP, le territoire des 7 Vallées n'est pas concerné par un réseau de transport en commun. Toutefois, dans le cadre du Plan de Mobilité Simplifiée, plusieurs projets sont à l'étude. Ainsi, les porteurs de projets devront se rapprocher de la collectivité pour connaître les projets de transports en commun à venir afin d'intégrer les éventuels infrastructures à leur projet (arrêt de bus, aire de covoiturage, point d'arrêt pour les autostoppeurs).

En cas de création d'un réseau de transport en commun (bus), les porteurs de projet devront suivre les prescriptions suivantes :

- Les opérations devront prévoir les espaces suffisants pour l'implantation des arrêts de bus ;
- les voiries devront être conçues et dimensionnées pour permettre une circulation aisée et sécurisée des bus ;
- Les arrêts de bus devront être dimensionnés en fonction de la fréquentation attendue ;
- Des stationnements vélos (arceaux, abris) devront être prévus à proximité ;
- Les arrêts de bus devront être facilement accessibles et confortables ;
- L'utilisation de matériaux perméables devra être recherchée pour limiter l'imperméabilisation des sols ;
- La végétalisation des abords des arrêts de bus devra être recherchée.

Co-voiturage et autostop

Tout nouveau projet d'aménagement, qu'il soit résidentiel, commercial ou mixte, devra inclure une étude d'opportunité pour l'implantation d'aires de covoiturage et de points d'arrêt pour l'autostop. Cette étude prendra en compte la localisation du projet, sa taille, sa typologie et les flux de déplacement attendus.

Les points d'arrêt et les aires de co-voiturage seront positionnés de manière stratégique, à proximité des entrées/sorties du projet et des principaux lieux de passage. Ils seront conçus pour assurer la sécurité des usagers, avec un espace d'attente protégé de la circulation.

Les aires de covoiturage et les points d'arrêt pour autostop devront être connectés au réseau de cheminements piétons et cyclables.

Les aires de covoiturage devront présenter des stationnements vélos (arceaux, abris).

3.3 Améliorer la qualité des cheminements vers les arrêts de bus et les gares

Les nouveaux projets d'urbanisation devront s'intégrer harmonieusement dans le réseau de mobilité existant. Une étude de connectivité sera réalisée pour chaque projet afin d'identifier les meilleures opportunités de raccordement aux réseaux de transport en commun, de mobilité partagée (covoiturage, autostop) et de vélo à proximité.

Des itinéraires piétons et cyclables seront créés pour relier directement le projet aux arrêts de bus et aux pistes cyclables les plus proches. Ces nouveaux cheminements s'inséreront de manière cohérente dans le maillage existant, en privilégiant les parcours les plus directs et sécurisés.

L'accessibilité sera un principe fondamental dans la conception de tous les aménagements piétons. Les trottoirs seront abaissés aux passages piétons et des bandes podotactiles seront installées. Les revêtements choisis seront stables, non glissants et sans obstacle. Une continuité parfaite de l'accessibilité sera assurée tout au long du parcours, depuis les logements jusqu'aux arrêts de bus et aux équipements publics. Cette approche garantira que toutes les personnes, quelles que soient leurs capacités physiques ou sensorielles, puissent se déplacer en toute autonomie et sécurité.

4. Organiser les espaces de stationnement

Objectifs :

- Organiser les espaces de stationnement ;
- Mutualiser les espaces de stationnement pour optimiser le foncier ;
- Prévoir des espaces de stationnement pour les deux-roues.

Ce qui est concerné :

Sur l'ensemble du périmètre communautaire, les travaux d'aménagement et de viabilisation de nouvelles voiries dans le cadre d'opérations d'aménagement d'ensemble ou le réaménagement de voiries existantes.

4.1 Tendre vers des espaces de stationnement plus qualitatifs

L'aménagement des espaces de stationnement doit évoluer pour répondre aux enjeux contemporains de mobilité durable, d'attractivité urbaine et de qualité de vie. Ces espaces ne doivent plus être de simples aires dédiées au stationnement des véhicules, mais des composantes intégrées du paysage urbain. Ils doivent offrir confort et sécurité aux usagers tout en minimisant leur impact écologique et en contribuant à l'esthétique et à la fonctionnalité des villes.

Qualité architecturale et paysagère des espaces de stationnement

Les espaces de stationnement doivent être conçus avec une attention particulière à la qualité architecturale et paysagère. Pour cela, leur intégration dans le contexte environnant est essentielle. La végétalisation, par exemple, joue un rôle clé. L'utilisation d'arbres d'alignement, de haies et de bandes végétalisées permet non seulement de réduire l'impact visuel des voitures, mais aussi de créer des microclimats agréables, contribuant à la réduction des îlots de chaleur (cf. OAP CADRE DE VIE) .

Le choix des matériaux est également déterminant. Il est important de privilégier des revêtements perméables, comme les pavés drainants ou les graviers stabilisés, qui favorisent l'infiltration des eaux pluviales et réduisent le ruissellement. Ces matériaux, en plus de leurs fonctions pratiques, doivent s'intégrer esthétiquement dans le paysage (voir orientation 1.3).

Réduction de l'impact environnemental des stationnements

Les espaces de stationnement doivent être repensés pour minimiser leur empreinte écologique. Cela passe par une optimisation de la surface allouée au stationnement. Il est essentiel de réduire cette surface autant que possible, tout en favorisant des alternatives à la voiture individuelle, telles que le covoiturage, les transports en commun, et les mobilités douces.

Une approche innovante consiste à végétaliser les stationnements pour les rendre multifonctionnels. Par exemple, l'intégration de jardins de pluie, de noues végétalisées pour la gestion des eaux pluviales, ou encore de toitures végétalisées sur les parkings en superstructure permet de gérer efficacement les eaux de ruissellement tout en contribuant à la biodiversité urbaine. La gestion durable des eaux pluviales doit également être une priorité. En utilisant des dispositifs tels que des bassins de rétention, des tranchées drainantes, ou des pavés poreux, il est possible de limiter les écoulements et de contribuer à la recharge des nappes phréatiques (voir l'orientation 1.4).

En outre, les parcs de stationnement peuvent être exploités pour la production d'énergie renouvelable, notamment par l'installation de panneaux solaires sur les ombrières des parkings. Cette initiative permet non seulement de réduire l'empreinte carbone des infrastructures, mais aussi de contribuer à l'autonomie énergétique des territoires.



Exemple d'ombrières photovoltaïques sur parking (Source : Banque des territoires)



Exemple de plantation pour ombrage des parkings (Source : CEREMA)

Favoriser la polyvalence et la réversibilité des espaces

Les espaces de stationnement doivent être conçus de manière flexible pour permettre leur réutilisation ou leur reconversion en cas d'évolution des besoins urbains. Cette polyvalence permet de maximiser

l'usage des infrastructures tout en anticipant les changements futurs. Les parkings doivent ainsi être aménagés pour être utilisés à d'autres fins lorsque le stationnement n'est pas nécessaire, par exemple pour des marchés temporaires, des événements culturels, ou des zones de jeux.

Améliorer l'accessibilité, la sécurité et le confort des espaces de stationnement

L'accessibilité, la fluidité, et le confort des usagers doivent être au cœur de la conception des espaces de stationnement. Pour cela, il est essentiel de mettre en place une signalisation claire et intuitive, facilitant l'orientation des usagers, y compris pour les personnes à mobilité réduite. Les parkings doivent également intégrer des cheminements piétons sécurisés et confortables, permettant de rejoindre aisément les destinations à proximité, comme les commerces, bureaux, et équipements publics.

De plus, les espaces de stationnement doivent offrir des services auxiliaires adaptés aux besoins modernes, tels que des bornes de recharge électrique, des stations de réparation de vélos, ou des points de collecte de déchets. Ces services contribuent à améliorer l'expérience des usagers tout en encourageant des comportements écoresponsables.

4.2 Faciliter le stationnement des vélos

L'augmentation de l'usage du vélo nécessite une adaptation des infrastructures, notamment en ce qui concerne le stationnement. Faciliter le stationnement des vélos est essentiel pour encourager la pratique du vélo au quotidien, réduire la dépendance à la voiture, et promouvoir une mobilité plus durable. Les espaces de stationnement pour vélos doivent être pensés de manière à répondre aux besoins de sécurité, de praticité, et d'accessibilité des usagers.

Développement d'infrastructures de stationnement sécurisées et accessibles

La sécurité est un critère fondamental pour encourager les cyclistes à utiliser les infrastructures de stationnement. Il est donc essentiel d'implanter des abris sécurisés dans les lieux stratégiques tels que les gares, les pôles d'échanges multimodaux, les centres commerciaux, et les équipements publics.

De plus, l'accessibilité des stations de vélo doit être priorisée. Il est important de les positionner à proximité des entrées principales des bâtiments ou des services publics, afin de minimiser les distances de marche.

Le dimensionnement des espaces de stationnement pour vélos est crucial pour garantir leur praticité et leur efficacité. Pour les vélos standards, il est recommandé de prévoir une profondeur de 2 mètres, avec un minimum de 1,8 mètre, afin de permettre un stationnement aisé sans que les vélos ne dépassent sur les espaces piétons ou les voies de circulation. La largeur de chaque emplacement doit être de 0,65 mètre pour accueillir confortablement la largeur standard des guidons. Si cette distance n'est pas respectée, il est probable que seulement un espace sur deux soit effectivement utilisable, réduisant ainsi la capacité de stationnement.

Intégration des solutions de stationnement dans les projets urbains

Le stationnement des vélos doit être intégré dès la phase de conception des projets urbains. Les nouveaux aménagements, qu'ils soient résidentiels, commerciaux ou de bureaux, doivent prévoir des espaces dédiés au stationnement des vélos. Il est essentiel que ces espaces soient bien identifiés, visibles, et facilement accessibles depuis les pistes cyclables et les cheminements piétons.

Dans les projets de réaménagement urbain, il convient de redimensionner l'espace public pour donner plus de place aux vélos, en particulier dans les zones où la circulation automobile est dense. Cela peut passer par la transformation d'emplacements de stationnement pour voitures en zones de stationnement pour vélos. De plus, il est conseillé d'intégrer des bornes de réparation rapide, des pompes à air, et d'autres services liés au vélo pour répondre aux besoins des cyclistes notamment dans les pôles d'intermodalité ou de multimodalité.

Pour aller plus loin :

- Plan de Paysage des 7 Vallées ;
- Plan de Mobilité Simplifiée (PMS) des 7 Vallées ;
- Schéma Directeur des Modes Actifs (SDMA) des 7 Vallées.