Plan Local d'Urbanisme Intercommunal

Orientation d'Aménagement et de Programmation thématique

OAP THÉMATIQUE MOBILITÉS

06-01-2025

TABLE DES MATIÈRES

PRÉAMBULE 4

POURQUOI UNE OAP THÉMATIQUE MOBILITÉS ? 5
Contexte réglementaire
Etat des lieux

OBJECTIFS 5

CHAMPS D'APPLICATION 5

FICHE 1 - POUR UN PARTAGE DES VOIRIES 6

1. PRÉSENTATION DES TYPES DE TISSU BÂTI 8
1.1- Centre historique et circulade
1.2- Faubourg
1.3- Extension pavillonnaire
1.4- Espaces agricole et naturel

1. PRÉSENTATION DES TYPES D'AMÉNAGEMENT DE PARTAGE DE VOIRIE 9

3. ADAPTER LA RÉPARTITION MODALE AUX PROFILS 10
3.1- Orientation 1 : Prendre en compte le contexte bâti ou paysager pour définir la répartition
3.2- Orientation 2 : Adapter les usages aux largeurs de voirie

4. FAVORISER UNE BONNE INTÉGRATION PAYSAGÈRE 12
4.1- Orientation 1 : Intégrer la végétation aux aménagements

FICHE 2 - DÉVELOPPER LES ITINÉRAIRES CYCLABLES 14

1. DÉFINIR LES ENJEUX À L'ÉCHELLE DU TERRITOIRE 16

2. PRIVILÉGIER DES ITINÉRAIRES CYCLABLES PERTINENTS 17
Orientation 1- Utiliser l'existant
Orientation 2- Développer des parcours touristiques

3. ÉTUDE DE CAS - TRAITEMENT CYCLABLE D'UNE LIAISON INTER-VILLAGE 19

FICHE 3 - ENCOURAGER LE COVOITURAGE 20

1. PRÉSENTATION DES DIFFÉRENTS ENJEUX DU COVOITURAGE 22

2. METTRE EN PLACE DES CORRIDORS DE COVOITURAGE CONNECTÉ AVEC LES COMMUNES 23
2.1- Orientation 1 : Créer un maillage d'aire de covoiturage
2.2- Orientation 2 : Privilégier des localisations stratégiques

FICHE 4 - CAS DE MAGALAS : DÉVELOPPER UNE MULTIMODALITÉ EN LIEN AVEC LA GARE 24

1. ÉTAT DES LIEUX DES ENJEUX 26

2. FAIRE ÉVOLUER LA GARE EN UN PÔLE MULTIMODALE 27
2.1- Orientation 1 : Revaloriser et moderniser les espaces pour une nouvelle attractivité
1.2- Orientation 2 : Mettre en place de nouveaux équipements

3. GARANTIR SON ACCESSIBILITÉ À L'ÉCHELLE DE LA COMMUNE 28
3.1- Orientation 1 : Penser les mobilités vers le pôle à l'échelle de la commune

PRÉAMBULE

POURQUOI UNE OAP THÉMATIQUE MOBILITÉS ?

Contexte réglementaire

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) se positionnent en continuité du Projet de Développement et de Développement Durables intercommunal (PADDi) et accompagnent les règlement écrit et graphique en mettant en place des principes à respecter (notion de compatibilité).

L'OAP thématique mobilités s'inscrit donc en complément des prescriptions écrites dans les articles des différentes zones du règlement.

Etat des lieux

Le territoire de la Communauté de Communes des Avant-Monts (CCAM) s'étend sur plus de 350 km2 et sur 25 communes. La plus grande partie entre dans l'aire d'attractivité de l'agglomération de Béziers.
Les flux pendulaires sot considérables avec un emploi pour deux actifs sur le territoire de la CCAM.
La phase de diagnostic a permis de relever un fort besoin au niveau du développement de mobilités durables en lien avec les enjeux environnementaux et sociétaux actuels.

Objectifs

Comme évoqué précédemment, ce document vient compléter la règle écrite afin d'expliciter et d'illustrer les moyens de développement des mobilités..
Il porte donc une vocation pédagogique, permettant aux collectivités un accès à une base commune, comportant différentes clefs d'appréhension des mobilités à l'échelle d'un quartier, d'une commune ou de l'ensemble de la CCAM.

Elle a principalement l'ambition d'améliorer les déplacements à la fois à l'intérieur des villages et entre les villages, ainsi que de faciliter l'accès aux pôles d'emplois proches.
La multi/intermodalité est au coeur de cet objectif avec une place plus importante à faire au covoiturage et aux mobilités douces.

Champs d'application

Ces orientations concernent :
- Les projets d'aménagement d'espaces publics, de désimperméabilisation des sols, de réfection des voiries
- Les aménagements de nouveaux quartiers et extensions urbaines
- La création de voies vertes / pistes cyclables
- La création d'aires de covoiturage
- Le projet de pôle multimodal au niveau du secteur de la gare de Magalas

FICHE 1 - POUR UN PARTAGE DES VOIRIES

Objectifs et champs d'application

Ce qui est concerné :

Les projets d'aménagement d'espaces publics, de désimperméabilisation des sols, de réfection des voiries, les aménagements de nouveaux quartiers et extensions urbaines, la création de voies vertes.

Objectifs :

Encadrer les projets pour un partage plus pertinent des différents modes de circulation, adapté au territoire et aux enjeux de développement durable.

1. PRÉSENTATION DES TYPES DE TISSUS BÂTIS - RAPPELS

1.1 - Centre historique et circulade

Ce type de tissu bâti correspond au secteur UA.
Le tissu bâti ancien des centres bourgs du territoire est généralement d'origine médiévale et prend la forme d'une circulade très dense formée de ruelles relativement étroites s'organisant en forme concentrique. Ce type de tissu n'est pas adapté aux voitures actuelles.
En effet, si certaines rues sont bitumées, le simple passage d'un véhicule est souvent impossible. Dans ces conditions, le croisement de véhicules ou le stationnement sont très contraints.



Venelle caladée à Autignac

1.2 - Faubourg

Ce type de tissu bâti correspond au secteur UB.
Il est caractéristique de la prospérité viticole et s'est développé aux XIXème et XXème siècle, souvent le long des axes pénétrants. Il correspond à un front bâti dense composé de maisons vigneronnes, anciens chais… Les avenues sont plus larges que dans le centre ancien et permettent souvent de contourner ce dernier.



Front bâti d'un faubourg à Laurens

1.3 - Extension pavillonnaire

Ce type de tissu bâti correspond au secteur UC.
Il concerne un contexte bâti majoritairement pavillonnaire.
Les logiques d'implantation du bâti sont sans réel cadre organisationnel. Les voies de desserte porte un caractère très minéral et une largeur standard pour une double voie. L'espace dédié aux piétons est minimum.



Tissu pavillonnaire à Abeilhan

1.4 - Espaces agricole et naturel

Ce type de tissu bâti correspond aux zones A et N.
Ces espaces peu urbanisés peuvent comporter de grands axes de circulation comme des chemins ruraux difficilement carrossables.
Il s'agira de noter que les milieux ouverts sont particulièrement sensibles en termes de paysage et que les aménagements futurs doivent en tenir compte.



Plaine agricole accueillant des vignes

1. PRÉSENTATION DES TYPES D'AMÉNAGEMENT DE PARTAGE DE VOIRIE

Usagers	Aire piétonne	Zone de rencontre	Zone 30
Piétons et personnes à mobilité réduite	Les piétons sont prioritaires sur tous les véhicules sauf les tramways. Ils peuvent circuler sur toute la largeur de l'espace public. Il est cependant préférable de matérialiser des cheminements privilégiés pour faciliter l'accessibilité de ces espaces aux personnes à mobilité réduite.		Le piéton reste contraint au respect des règles générales du Code de la route, notamment en terme de traversées et d'usage des trottoirs. Toutefois, la vitesse réduite des véhicules permet la traversée des piétons dans de bonnes conditions de sécurité tout le long de la chaussée.
	L'aménagement des zones est soumis au respect des principaux textes législatifs et réglementaires concernant l'accessibilité de la voirie et des espaces publics aux personnes handicapées.		
Cyclistes	Les cyclistes peuvent circuler dans les aires piétonnes, sauf dispositions contraires prises par le maire. Ils doivent cependant s'y déplacer au pas et céder la priorité au piéton .	Comme tous les autres véhicules, ils sont tenus de céder la priorité aux piétons. Les aménagements spécifiques, de type bande ou piste cyclable, ne sont pas conseillés.	Leurs relations avec les autres usagers sont régies par les règles de priorité classiques du Code de la route. Ils ne sont pas autorisés à circuler sur les trottoirs lorsque ceux-ci existent. Les cyclistes et les modes motorisés se partagent la chaussée sans nécessité d'aménagements spécifiques, de type bande ou piste cyclable. Ceux-ci ne sont pas recommandés, sauf conditions particulières (trafic cycliste intense, présence d'un itinéraire de scolaires, forte pente etc.)
		La règle générale est celle du double-sens cyclable, sauf dispositions différentes prises par le maire (pour les zones 30 existantes, la mise en conformité doit intervenir avant juillet 2010)	
Véhicules motorisés	Les véhicules autres que les vélos ne sont pas admis à circuler sauf ceux nécessaires à la desserte interne de la zone suivant les règles de circulation. Ils doivent alors rouler au pas. Tout stationnement est gênant donc verbalisable. Il reste possible d'organiser l'arrêt des véhicules autorisés.	Leur circulation est autorisée avec une vitesse limitée à 20 km/h, sans limitation de trafic. Ils sont tenus de céder la priorité aux piétons. Tout arrêt ou stationnement en dehors des emplacements aménagés est gênant donc verbalisable. Uniquement sur emplacement matérialisées	Leur circulation est autorisée avec une vitesse limitée à 30 km/h, sans limitation de trafic. Leurs relations avec les autres usagers, de même que leur stationnement, sont régies par les règles classiques du Code de la route.
Transports publics	Les transports publics sont admis à circuler. Ils sont soumis aux mêmes règles de priorité que les autres véhicules motorisés (à l'exception des tramways, qui sont prioritaires sur le piéton et dont la vitesse limite de circulation est définie dans le « Règlement de Sécurité et d'Exploitation » approuvé par le préfet)		

L'aire piétonne doit être envisagée comme un espace public intégralement dédié aux piétons dont ceux à mobilité réduite

La zone de rencontre correspond à des espaces publics où l'on souhaite favoriser les activités urbaines et la mixite des usages sans pour autant s'affranchir du trafic motorisé

Excepté matérialisation d'un Contre-sens cyclable

Riverains, transports public, véhicules de livraisons, transports de fonds, services a la personne...

Certu Zones de circulation apaisée Fiche n°2 Aout 2009

3. ADAPTER LA RÉPARTITION MODALE AUX PROFILS

3.1 - Orientation 1 : Prendre en compte le contexte bâti ou paysager pour définir la répartition modale

Les éléments du contexte sont déterminants pour effectue les choix en matière de partage de voirie. En effet, certains tissus peuvent être peu adaptés à la voiture tandis qu'une échelle de distance plus importante sera moins utilisée par les piétons.

L'aire piétonne
Son objectif est de chasser le trafic de transit des centres anciens de villes comme de villages, et favoriser la promenade, la découverte patrimoniale, commerciale, etc.

La zone de rencontre (ou zone 20)
Son objectif est de maintenir une circulation automobile tout en l'apaisant au maximum et en priorisant le piéton. La zone 20 peut être une première étape vers la piétonnisation.

La zone 30
Son objectif est de proposer un partage de voirie « minimal » sur des voiries dont la largeur ne permet pas d'autres aménagements. Elle est souvent aménagée a minima, c'est-à-dire avec quelques panneaux, des coussins berlinois... La zone 30 peut être déclinée de façon plus efficace avec la création d'une une charte graphique (exemple de Pau ci-dessous) ou des aménagements ponctuels pour limiter les vitesses telles que les écluses, plus directifs mais aussi plus «routiers».

La chaussée à voie centrale banalisée (CVCB)
Son objectif est de proposer une continuité cyclable sécurisée tout maintenant la circulation automobile sans recourir aux aménagements cyclables en site propre, relativement coûteux. Quelques prescriptions sont à respecter (profil en long de la voie rectiligne, faible trafic automobile, etc.).

Principes

- L'aménagement d'aires piétonnes pourra s'appliquer aux centres anciens dépourvus d'enjeux de développement commercial
- L'aménagement de zones de rencontre pourra s'appliquer aux centres anciens, faubourgs, lotissements, quartiers résidentiels
- L'aménagement de zones 30 pourra s'appliquer aux centres villages, faubourgs, quartiers résidentiels
- L'aménagement de CVCB pourra s'appliquer aux entrée de ville /village, faubourgs, itinéraires entre bourgs / villages, en particulier pour les plus proches d'entre eux



Aire piétonne à Landerneau (29)



Système d'écluse avec bypass vélo



Chaussée à voie centrale banalisée aux Matelles (34)



Zone de rencontre (source CEREMA)



Nouvelle signalétique pour la zone 30 du coeur de ville de Pau en 2020

Pour aller plus loin ...

- Des études urbaines plus approfondie pourront définir une piétonnisation des centres anciens pour une amélioration du cadre de vie des habitants et une meilleure qualité d'usage.

3.2 - Orientation 2 : Adapter les usages aux largeurs de voirie

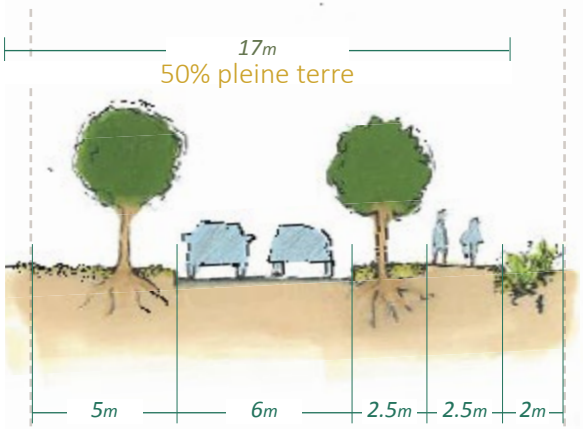
Les largeurs de voirie vont déterminer également les espaces destinés à chaque mode de déplacement. Le contexte des villages héraultais des Avant-Monts ne permet pas de s'en tenir à des postures théoriques.
Par des coupes de principes, il s'agira de proposer des répartitions modales adaptées à chaque largeur, sur le réseau viaire existant comme dans les futurs projets.



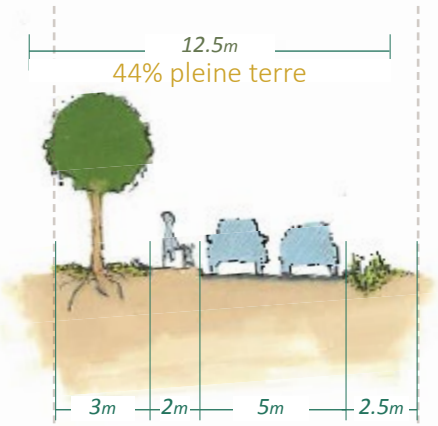
Aménagement du centre et de la traversée du bourg - Arcadi - Lebunetel - Frontignan (34)



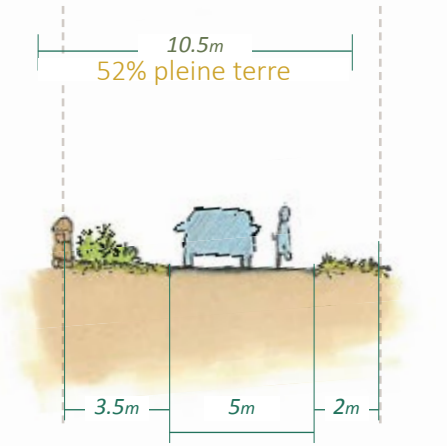
Traversée du centre de Colombiers - Torrès Borredon - Colombiers (34)



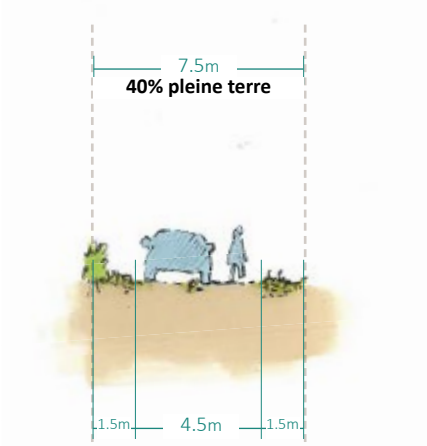
Voie double sens, doublée de deux alignements d'arbres de part et d'autre, aménagement en retrait de la voie d'une large chaussée destinée aux liaisons douces, gestion aérienne des eaux pluviales paysagère par une noue



Voie double sens, doublée d'un alignement d'arbre de part et d'autre, aménagement d'une chaussée piétonne, gestion aérienne des eaux pluviales paysagère par une noue



Chaussée mixte, bande enherbée de part et d'autre de la voie, rapport à l'espace public architecturé par le muret en pierre sèche, plantation en pied de ce dernier



Chaussée mixte, perméable, végétation libre, pas de démarquation, aménagement minimal

4. FAVORISER UNE BONNE INTÉGRATION PAYSAGÈRE

4.1 - Orientation 1 : Intégrer la végétation aux aménagements

Il a été observé globalement sur les espaces urbains du territoire inter-communal un caractère très minéral et une végétalisation relativement pauvre que ce soit dans les tissus historiques comme les aménagements récents. Il s'agira donc d'inclure systématiquement dans les projets d'aménagement d'espaces publics et de voirie une part végétale significative au projet. En effet, cette végétalisation jouera sur l'ombrage et le maintien d'îlots de fraîcheurs, en plus d'offrir une intégration paysagère riche et qualitative, positive pour le cadre de vie.



Plantation d'arbres et réhabilitation de trottoirs - INMS - Saint-Jean-de-Védas (34)



Plantations avenue F. Mistral - Atelier Sites - Boisseron (34)

Principes

- Intégrer systématiquement de la végétation dans les projets d'aménagement : plantation d'arbres le long des voiries, végétalisation des pieds de façades, désimperméabilisation/végétalisation des voies surdimensionnées...
- Les essences plantées seront locales, nécessitant peu d'eau et d'entretien... et à feuilles caduques pour les arbres
- Les essences seront variées et proposeront différentes strates



Aménagement centre historique - Atelier Sites - Vic-la-Gardiole (34)

FICHE 2 - DÉVELOPPER LES ITINÉRAIRES CYCLABLES

Objectifs et champs d'application

Ce qui est concerné :

L'aménagement de piste cyclables sur des voies existantes
Les créations de voies vertes / pistes cyclables

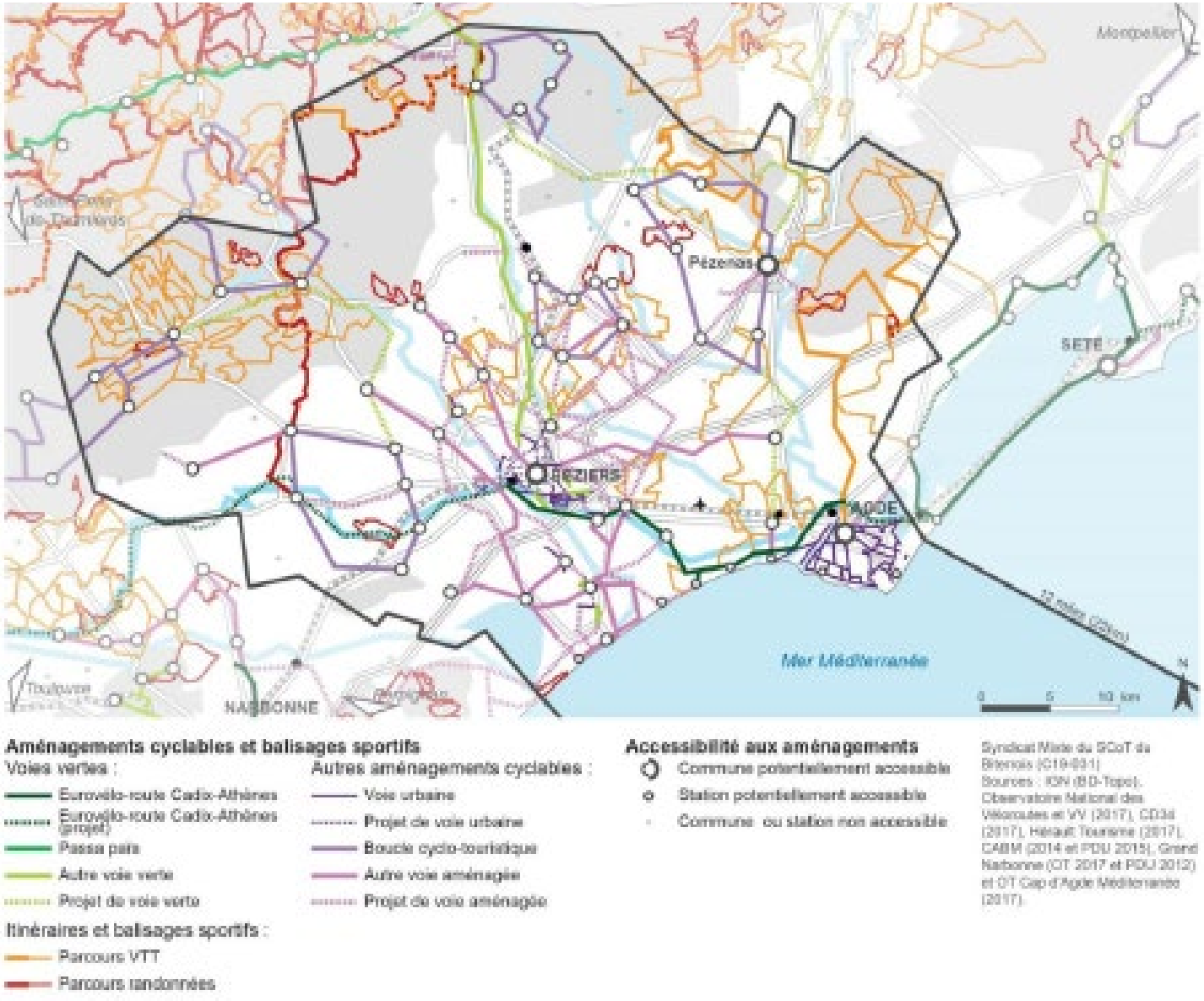
Objectifs :

Permettre le développement fonctionnel des nouveaux itinéraires cyclables

1. DÉFINIR LES ENJEUX À L'ÉCHELLE DU TERRITOIRE

Le SCOT. observe un « réseau cyclable discontinu et peu efficient » et identifie comme piste d'action la construction d'un réseau de voies dédiées aux déplacements doux, dont la structure principale du réseau de « voies vertes » s'appuiera sur des corridors de liaison littoral-piémont (connecté à la grande voie verte du littoral).

Par ailleurs, en matière de modes doux, pour l'Etat, une réflexion sur les pratiques du covoiturage et de l'autopartage doit être menée en complémentarité notamment de l'action menée par le Conseil départemental sur le déploiement d'aires de covoiturage, notamment lorsque des projets aménagement d'ensemble sont prévus.



Réseau de voies douces (RP3 - SCOT Biterois p.66)

2. PRIVILÉGIER DES ITINÉRAIRES CYCLABLES PERTINENTS

Pour permettre le développement d'itinéraires cyclables cohérents avec la réalité du territoire, un étude plus approfondie pourra permettre un diagnostic exhaustif de l'état des lieux et des usages déjà en place. Il s'agira également de chercher d'anciens tracés pouvant potentiellement servir de support à mobiliser. Les orientations qui seront détaillées pourront servir de pistes à explorer pour développer le réseau cyclable sur le territoire des Avants-Monts.

Orientation 1 - Utiliser l'existant

Il s'agira tout d'abord de proposer un aménagement de pistes cyclables au niveau des espaces de voirie existant, comme proposé dans la fiche 1. Ces interventions peuvent se révéler moins coûteuse et pouvant se mettre en place plus rapidement et aisément en déterminant une portion de la chaussée dédiée aux cycles par une mise à jour du marquage. Ensuite, les voies vertes et pistes cyclables existantes seront à identifier de manière à les connecter aux nouveaux tronçons cyclables. Par ailleurs, les tracés des anciennes voies ferrées peuvent également servir de support à des voies vertes (exemple étang de Thau).



Source : PADD SCOT du Biterrois p.476



Voie verte sur le territoire Lunellois (source Lunel agglo)



Voie verte de Balaruc le vieux à la gare de Sète sur le tracé de l'ancienne voie ferrée (source af3v)

Principes

- Prioriser l'usage du réseau viaire existant, y compris les chemins ruraux, avant toute création de voie dans une perspective d'efficacité et d'économie
- Mobiliser les tracés existants ou historiques s'ils sont pertinents comme support de création de tronçon cyclable
- Créer des pistes cyclables travaillant une insertion paysagère optimale (plantations d'accompagnement diversifiées puisées dans la flore locale)

Pour aller plus loin ...

- Des aménagements de loisir ou de détente pourront être aménagés le long des nouveux itinéraires cyclables

Orientation 2 - Développer des parcours touristiques

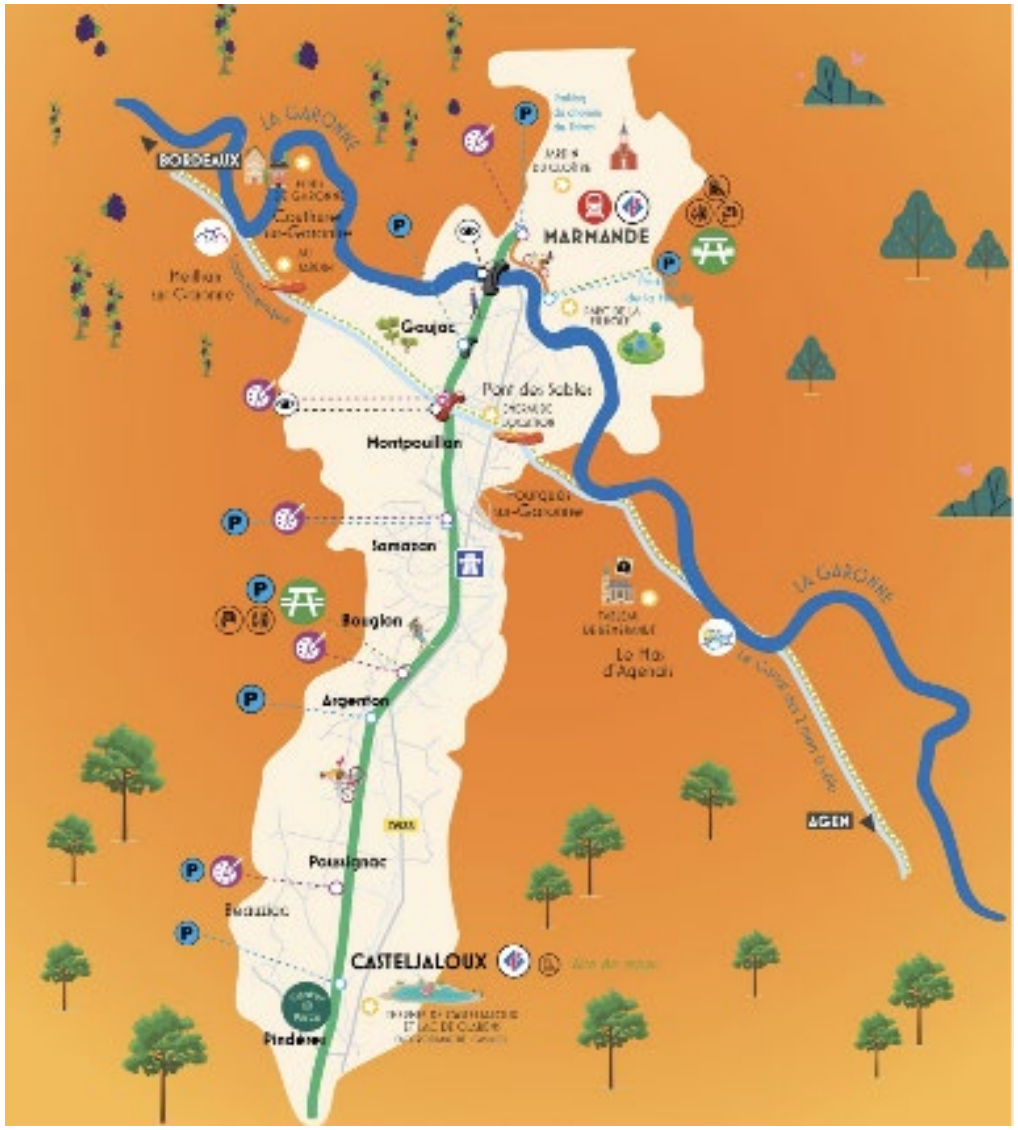
Le cyclotourisme est en train de se développer en France. Il permet, en effet, de voyager et de visiter en réduisant l'empreinte carbone et en profitant autrement des paysages et territoires traversés. Plusieurs projets pourraient s'appliquer au territoire des des Avants-Monts et notamment :
- Une cyclo découverte de la vigne
- La transformation en aire pour cycles d'anciennes gares
- La mise en place d'un maillage de services le long d'un tronçon de cyclorando



Boucle en voie partagée dédiée à la découverte d'un territoire viticole et de villages patrimoniaux (source rando gard)



Ancienne gare de Duingt transformée en un lieu dédié au vélo avec un lieu de maintenance, un magasin autour du vélo et un café restaurant le long de la piste cyclable

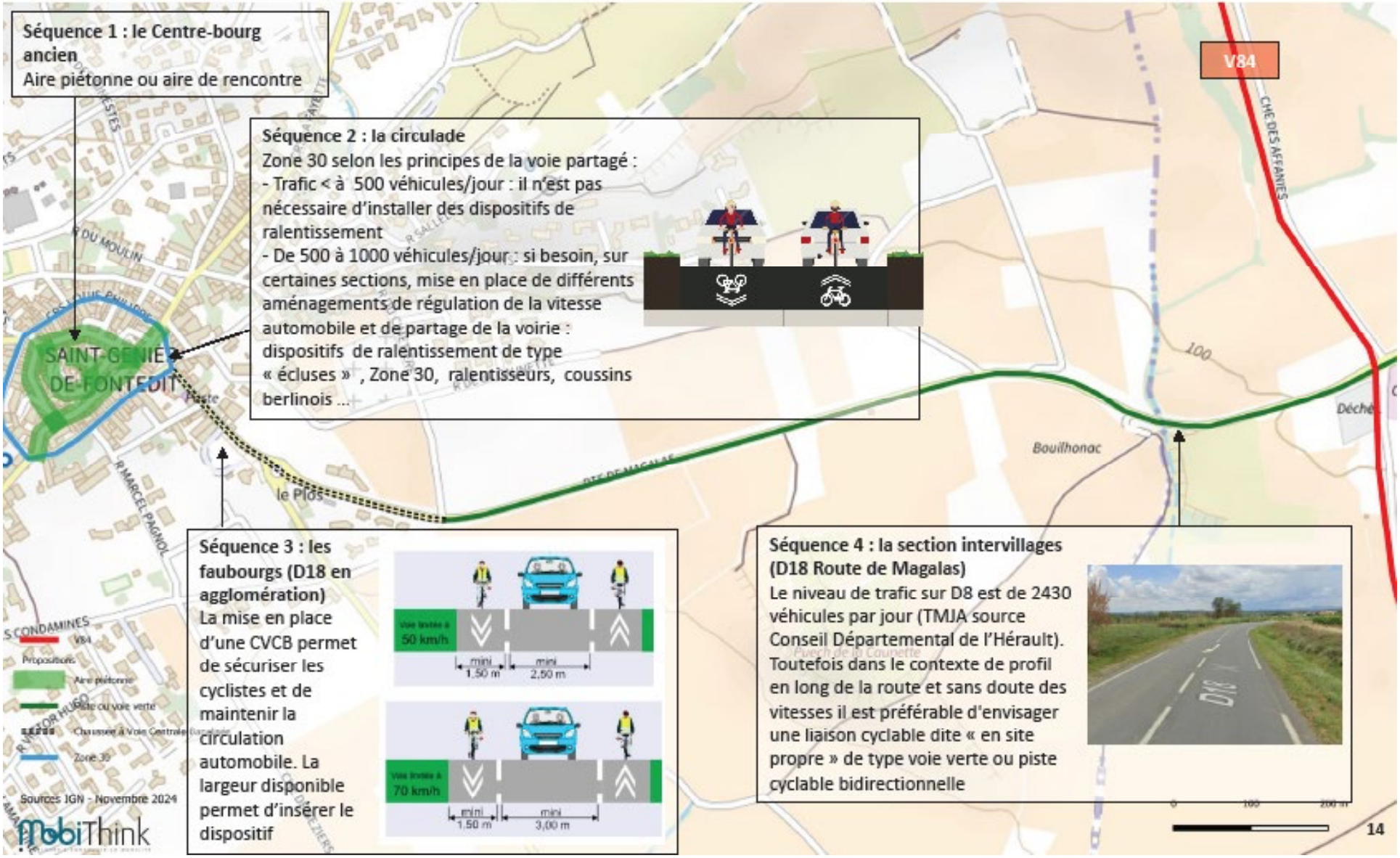


Plan des projets de service de la route So'Vélo de Marmande à Casteljaloux (source af3v)

3. ÉTUDE DE CAS - TRAITEMENT CYCLABLE D'UNE LIAISON INTER-VILLAGE

Contexte :

- Création des rabattements sur la dorsale « La Véloccitanie (V84) de Bédarieux à Béziers » qui structure du nord au sud le territoire et offre une accroche à Béziers puis à l'EV8 / La Méditerranée à vélo)
- Mise en œuvre des itinéraires cyclables jugés les plus prioritaires disposant du plus fort potentiel d'usage dont Murviel <> St-Geniès <> Magalas



FICHE 3 - ENCOURAGER LE COVOITURAGE

Objectifs et champs d'application

Ce qui est concerné :

La création d'aires de covoiturage.

Objectifs :

Encourager et encadrer le développement d'un maillage d'aires de covoturage sur les axes principaux et en rapport de l'urbanisation ou des services existants.

1. PRÉSENTATION DES DIFFÉRENTS ENJEUX DU COVOITURAGE

Le covoiturage, qu'il soit quotidien ou ponctuel, est une manière de se déplacer favorisant le partage d'un trajet, plus ou moins long. Cette mise en commun de véhicule pour un trajet similaire réduit les émissions à effet de serre, désencombre les routes et favorise le lien social.

Ce mode de déplacement doit donc être encouragé en mettant à disposition les espaces nécessaires pour son bon fonctionnement. Pour l'Etat, une réflexion sur les pratiques du covoiturage et de l'autopartage doit être menée en complémentarité, notamment, de l'action menée par le Conseil départemental sur le déploiement d'aires de covoiturages, notamment lorsque des projets d'aménagement d'ensemble sont prévus.

Actuellement, une aire de covoiturage est aménagée sur l'axe de la RD909 au niveau de la commune de Magalas. Elle est connectée à l'échangeur et desservie par des aménagements piétons / cycles en lien avec la ZAE de l'Audacieuse et le centre ville de Magalas. Sa capacité est néanmoins limités (15 places environs).

Des nouvelles aires doivent être aménagées sur le seconde pénétrante, la RD19 et tout l'axe de la RD909, tout en évitant les aménagements «hors-sol».

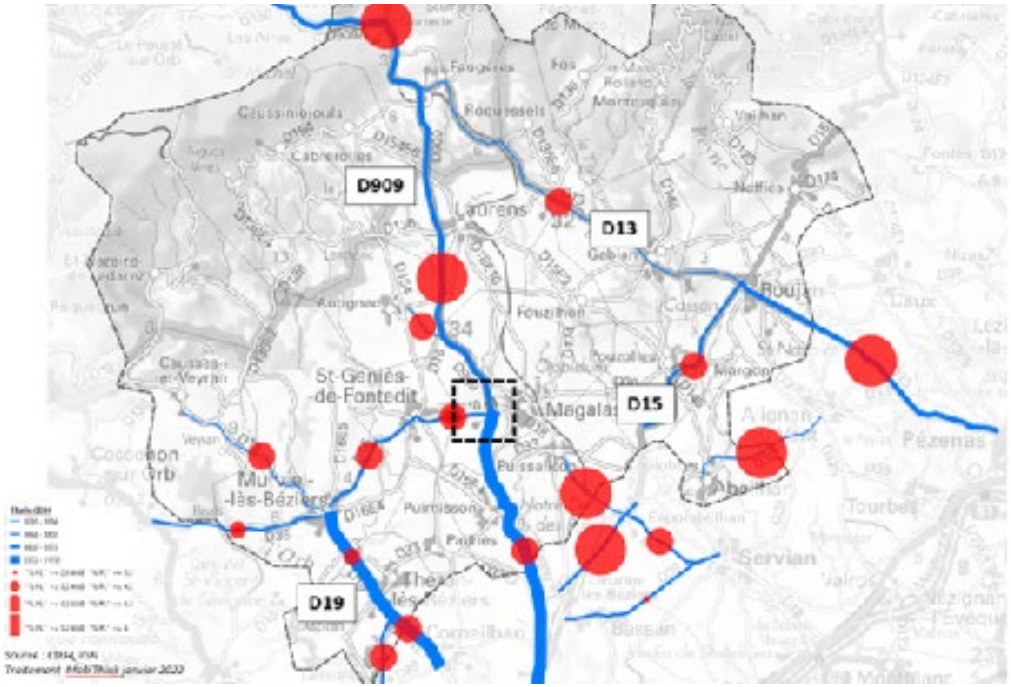


Source : PADD SCOT du Biterrois p.476

2. METTRE EN PLACE DES CORRIDORS DE COVOITURAGE CONNECTÉ AVEC LES COMMUNES

2.1 - Orientation 1 : Créer un maillage d'aires de covoiturage

Au niveau des axes les plus fréquentés, et particulièrement la RD909, il s'agira de proposer prioritairement des aires de covoiturage en complément de celles existantes et du développement du PEM de Magalas.
Une logique de corridor(s) de covoiturage peut être envisagée.



Hiérarchisation du réseau routier

2.2 - Orientation 2 : Privilégier des localisations stratégiques

Si un maillage doit être mis en place au niveau des routes départementales, il s'agira d'éviter des emplacements déconnectés. Les sites devront donc être reliés par des liaisons douces à ou en contact direct avec un tissu bâti existant, autant que possible avec des services et équipements commerciaux.
L'idée étant que cet emplacement stratégique puisse bénéficier au secteur dans lequel il s'implante.

Principes

- Proposer des aires de covoiturage connectées à des secteurs équipés / à des espaces économiques et commerciaux



Cette aire, d'une capacité de 27 places, est située aux abords du giratoire Sud de Brantôme, relié à la RD939, entre Périgueux et Angoulême, en lien direct avec les itinéraires de mobilité douce. (source dordogne.fr)

FICHE 4 - CAS DE MAGALAS : DÉVELOPPER UNE MULTIMODALITÉ EN LIEN AVEC LA GARE - NOUVEAU PÔLE D'ECHANGES MULTIMODAL (PEM)

Objectifs et champs d'application

Ce qui est concerné :

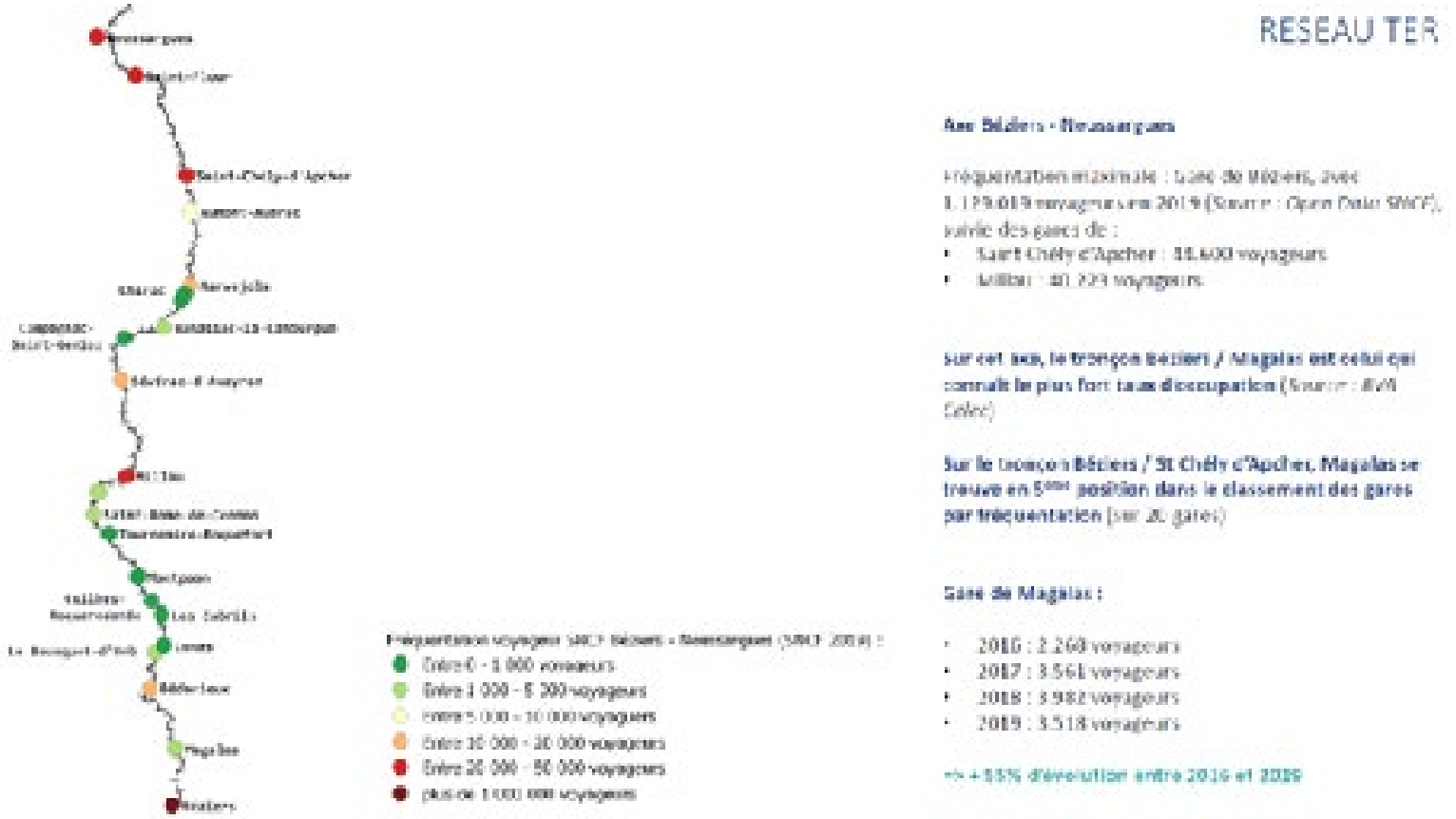
L'aménagement de la commune de Magalas autour d'un projet de pôle multimodal au niveau du secteur de la gare.

Objectifs :

Mettre en place un pôle multimodal qui fonctionne aux différentes échelles du territoire.

1. ÉTAT DES LIEUX DES ENJEUX

La gare de Magalas est uniquement desservie par la ligne Millau Béziers avec huit départs quotidiens vers Béziers (à 13 min de trajet) et sept retours depuis cette commune. Dans l'autre sens, la ligne dessert Bédarieux qui présente un moindre intérêt par rapport à l'attractivité de Béziers. Cette gare n'enregistre en 2022 que 86 montées et 118 descentes ce qui représente un trafic assez faible (en moyenne 15 voyageurs par jour).
Par ailleurs, sa localisation apparait peu stratégique par rapport au fonctionnement des mobilités à l'échelle de la commune.



Source : Réflexion portée sur le PÔLE D'ÉCHANGE MULTIMODAL DE MAGALAS, COTECH du 26 janvier 2022

2. FAIRE ÉVOLUER LA GARE EN UN PÔLE MULTIMODAL

2.1 - Orientation 1 : Revaloriser et moderniser les espaces pour une nouvelle attractivité

Un projet de rénovation du site, tant au niveau des infrastructures que de l'espace public pourra requalifier l'image du site. La végétalisation, une réhabilitation de la gare et un travail fin sur le parvis d'entrée vont valoriser le site et ses usages.

Principes

- Revaloriser le site suivant un projet en cours



Pole d'échange multimodal de Lunel (crédit photo Julien Thomazo)

1.2 - Orientation 2 : Mettre en place de nouveaux équipements

De nouveaux équipements tels que des locaux à vélos sécurisés, du mobilier urbain, des tables de pique-nique, un espace pour accueillir un food-truck pourront intensifier les usages du site et stimuler sont attractivité.

Principes

- Mettre en place une offre multimodale
- Mettre en place des services attractifs qui créent un véritable lieu de vie
- Adopter une approche paysagère qualifiante





Équipements du pôle d'échange multimodal de Saint-Nazaire - TETRARC - architectes-urbanistes-paysagistes concepteurs (source observatoire du CAUE)

3. GARANTIR SON ACCESSIBILITÉ À L'ÉCHELLE DE LA COMMUNE

3.1 - Orientation 1 : Penser les mobilités vers le pôle à l'échelle de la commune

Comme évoqué précédemment, la localisation du futur pôle multimodal fait qu'il est mal connecté à l'axe routier structurant du territoire et son accessibilité routière est moyenne. De ce fait, il s'agira de repenser les mobilités à l'échelle de la commune selon le document ci-contre (hypothèses structurantes).

