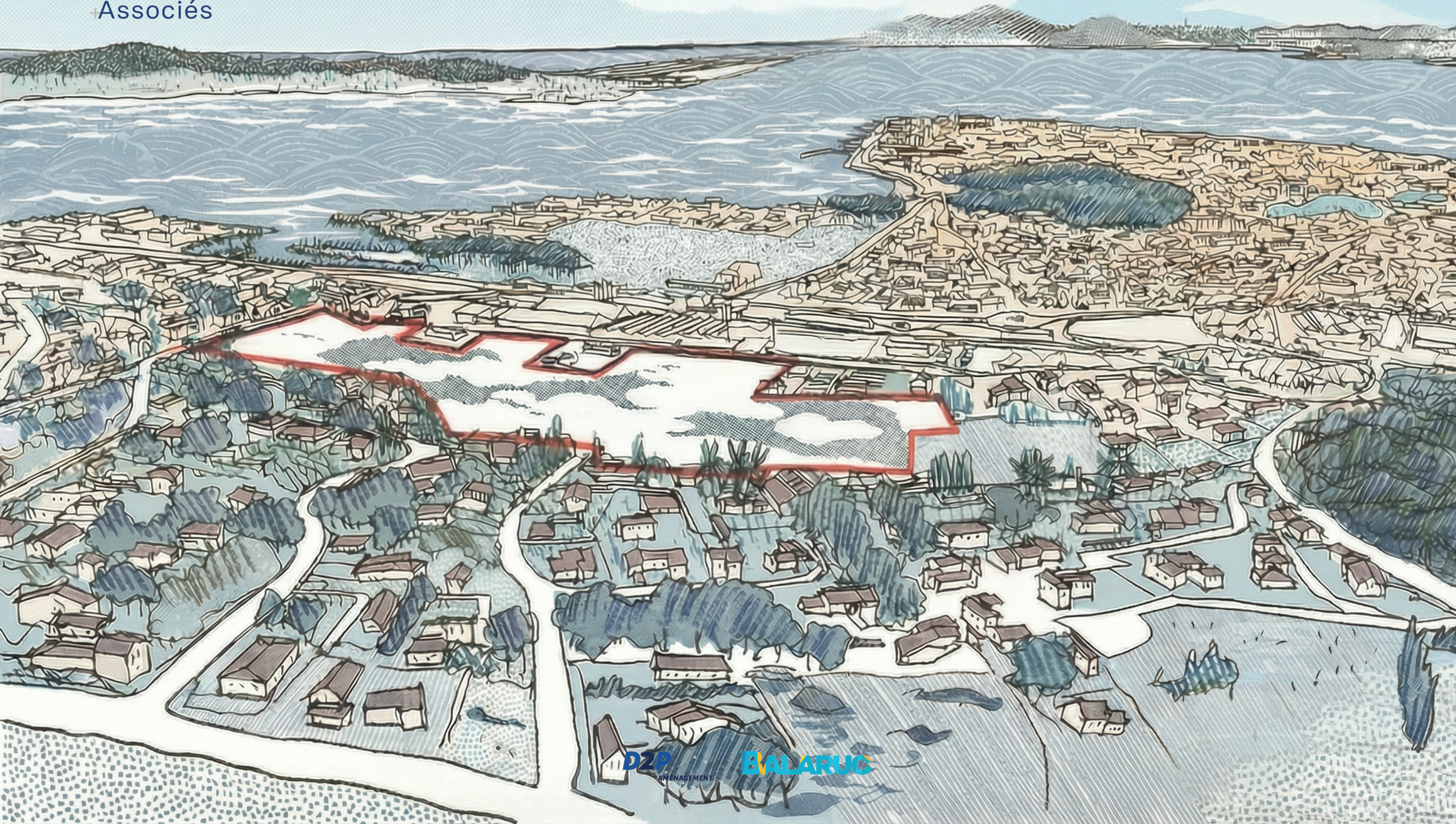


ZAC DES NIEUX / BALARUC-LES-BAINS

ATELIER DE CONCERTATION

Lebunetel
Associés



LES ÉTAPES DE L'APRÈS-MIDI



RETOUR BALADE 5'



CONTEXTE, PROGRAMME ET INVARIANTS DU PROJET 10'



TEMPS 1 : TRAVAIL SUR LES CONDITIONS D'UN PROJET RÉUSSI 40'

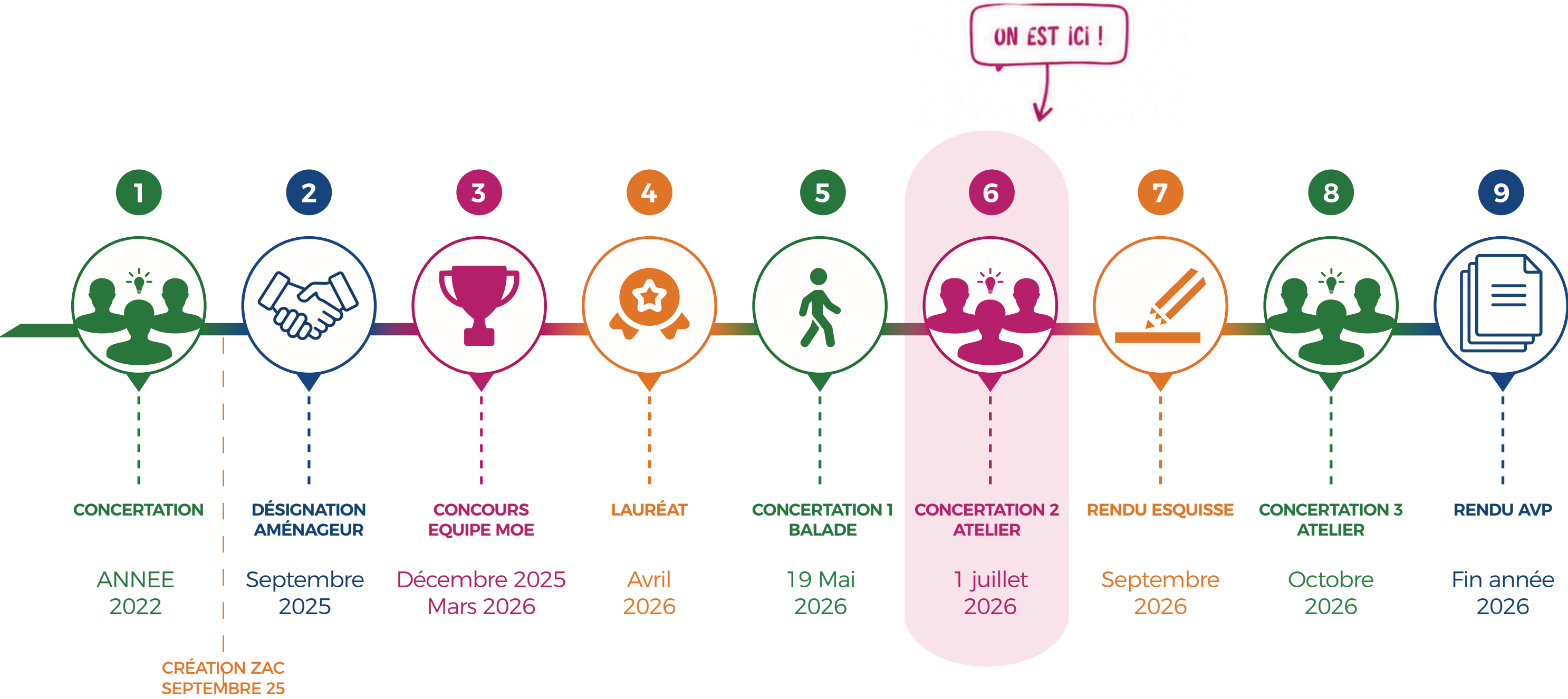


TEMPS 2 : TRAVAIL SUR LES SCENARII DE MOBILITÉ 40'



CONCLUSION ET TEMPS CONVIVIAL 5'

POINT ÉTAPE 2026





RETOUR BALADE URBAINE





MOBILITÉ ET ACCESSIBILITÉ



PAYSAGE ET VUES



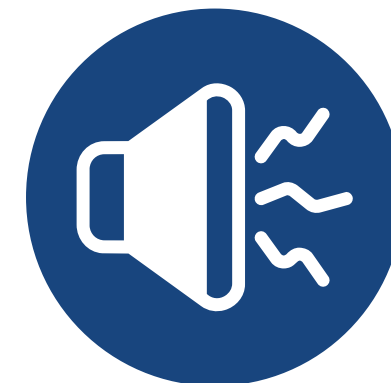
ENVIRONNEMENT



USAGES ET EQUIPEMENTS



FORMES URBAINES ET
FUTURS HABITANTS



NUISANCES



CONTRAINTES



LES IDÉES FORTES ISSUES DE LA DÉMARCHE DE CONCERTATION



PROGRAMME CONSTRUCTIONS

Garder l'esprit « village »

Grouper l'habitat individuel

Hauteurs R+3 maximum

Favoriser les typologies T2/T3

Intégrer 40% de logements sociaux

Intégrer quelques commerces

Proposer des logements évolutifs

Intégrer un équipement public de quartier

Intégrer une micro-crèche

PROGRAMME ESPACES PUBLICS

Un parc public très végétalisé

Conserver le verger

Des espaces de rencontre paysagers

Des lieux de rencontre

Rôle de stockage hydraulique

POINTS DE VIGILANCE

Adapter le transport scolaire

Restructuration de la circulation

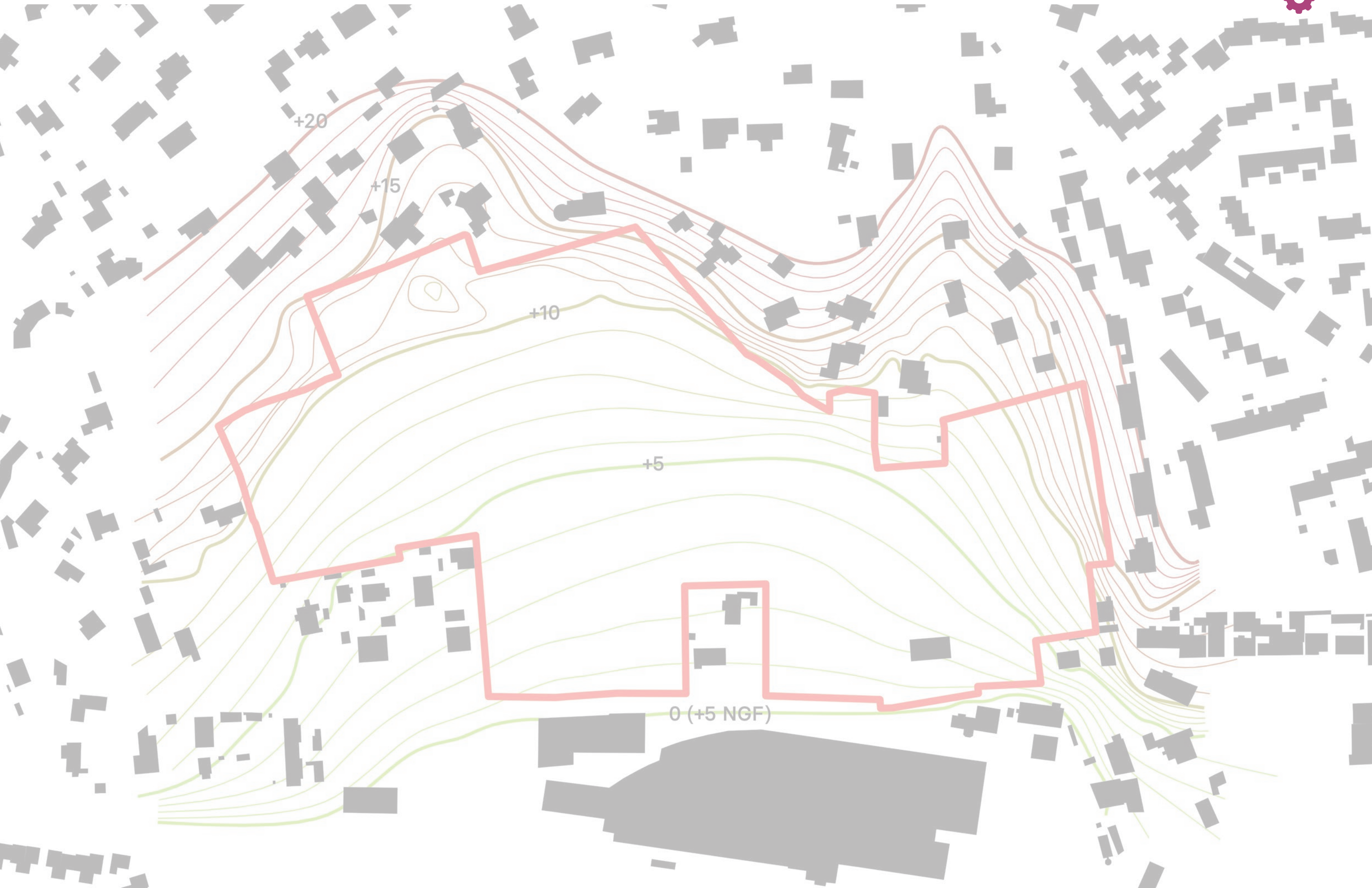
Anticiper l'augmentation du trafic
et saturation stationnement

Sécuriser chemin d'Aymes

Prendre en compte les nuisances de
l'usine

Intégrer récupération eaux de pluie

LES CONTRAINTES DU SITE



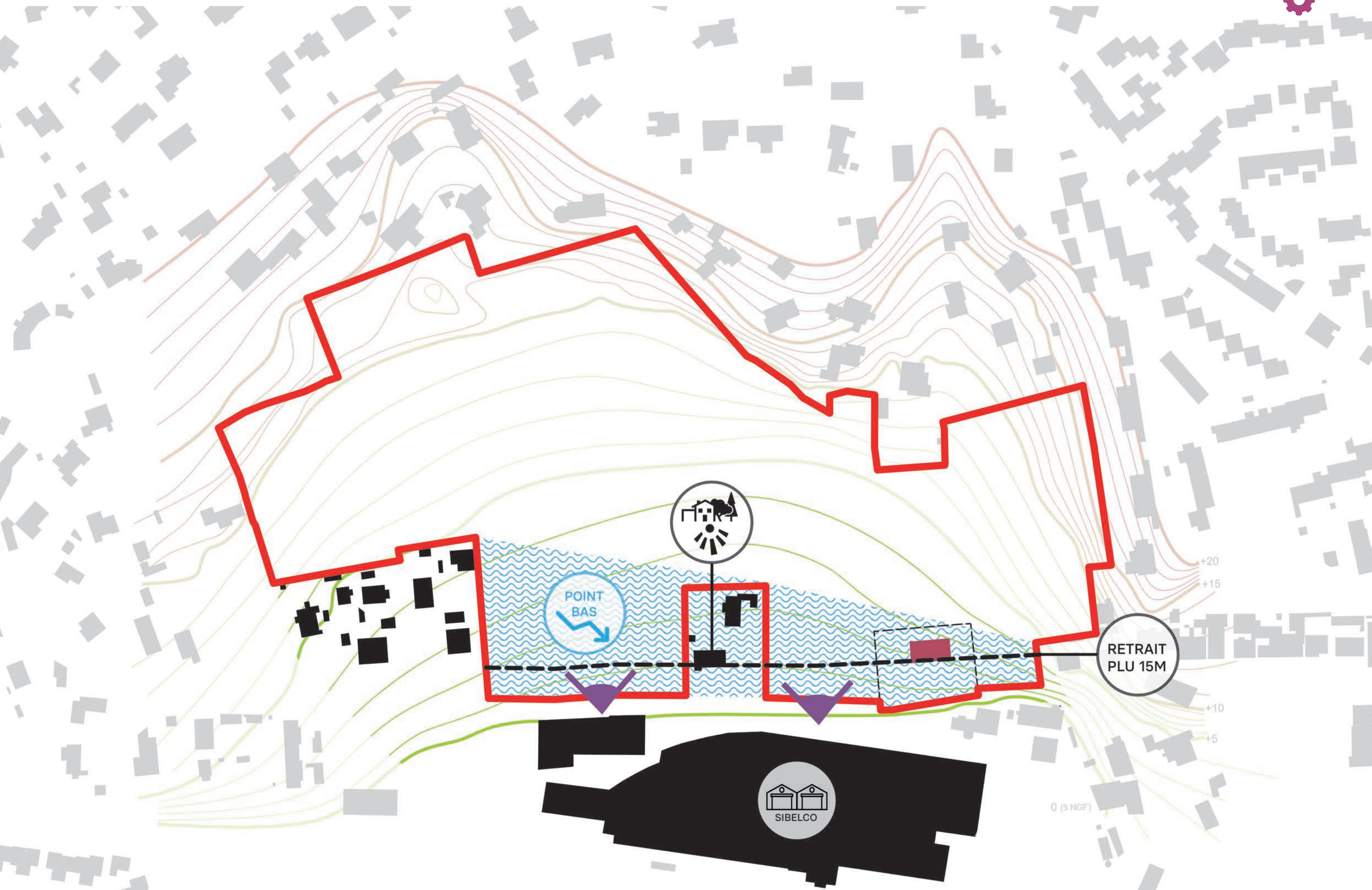
LA TOPOGRAPHIE



LA LISIÈRE HAUTE



LA LISIÈRE BASSE



LES SENSIBILITÉS ENVIRONNEMENTALES



LA « ZONE HABITABLE »

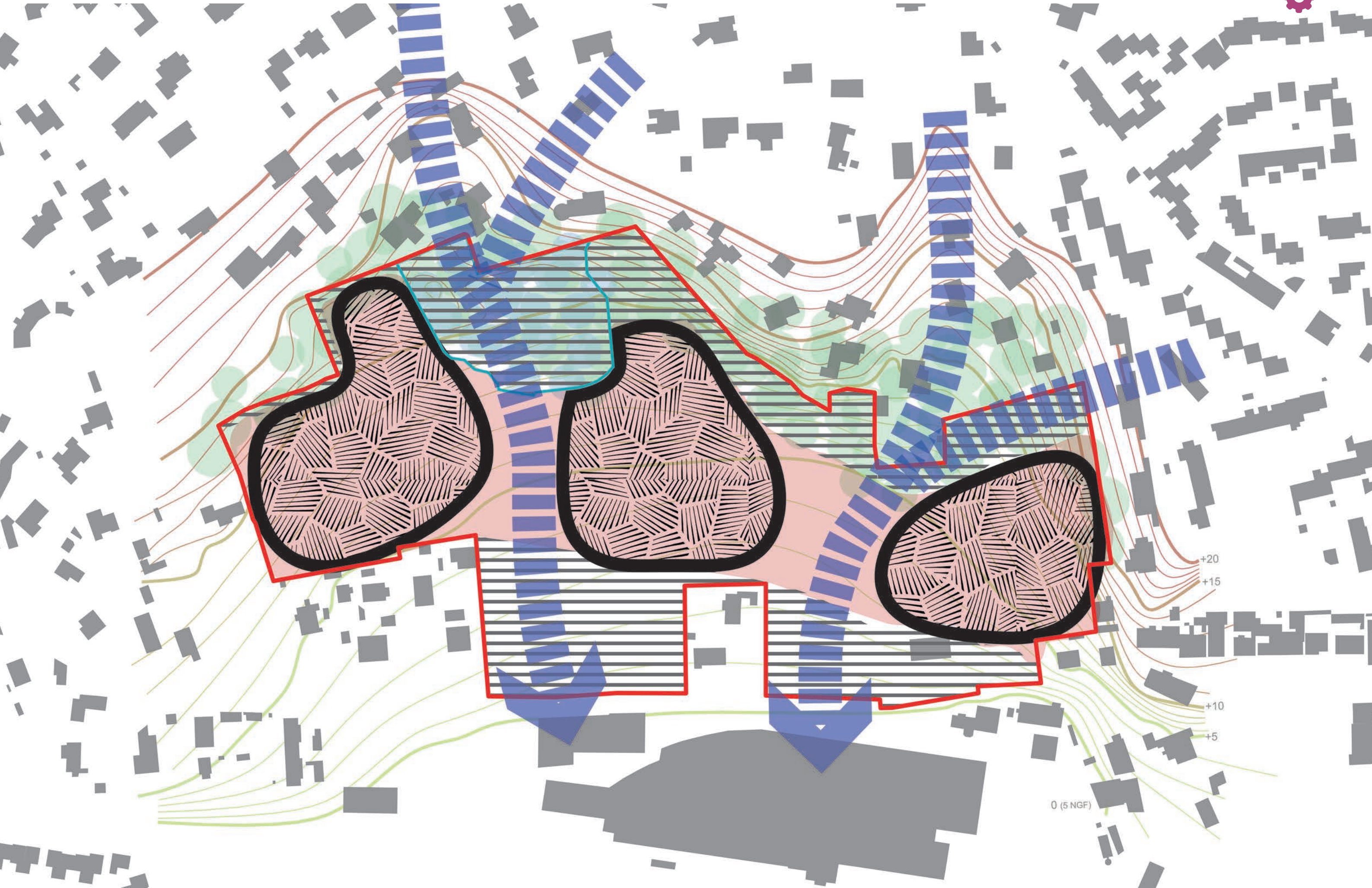


LE RUISSELLEMENT

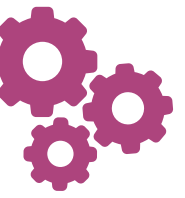


0 (5 NGF)

LES ARCHIPELS



UNE PROGRAMMATION ÉQUILIBRÉE ET POUR TOUS



Entre **210 et 250 logements mixtes** (petits collectifs, intermédiaires et individuels) avec des **hauteurs maîtrisées*** :



50% de logements en accession

40% de logements sociaux

10% de logements en accession sociale



Environ **400 m² dédiés à des locaux d'activités*** (commerces/services/bureaux)



De **nouveaux espaces publics paysagers** avec du stationnement



Un **équipement de quartier** réalisé par la Ville

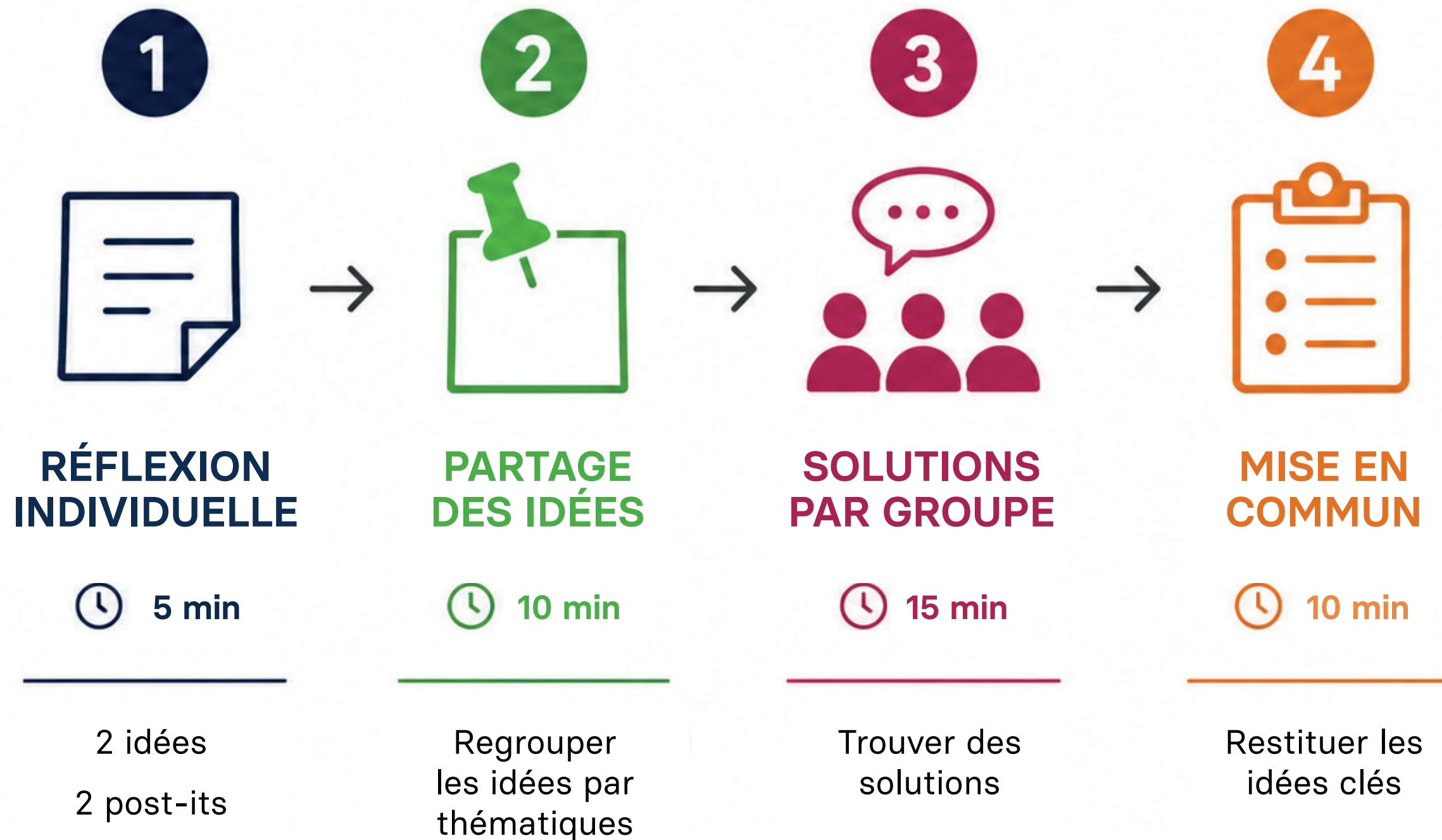


EXERCICE 1

REGARD INVERSÉ



TEMPS 1 : IMAGINER UN PROJET RATÉ



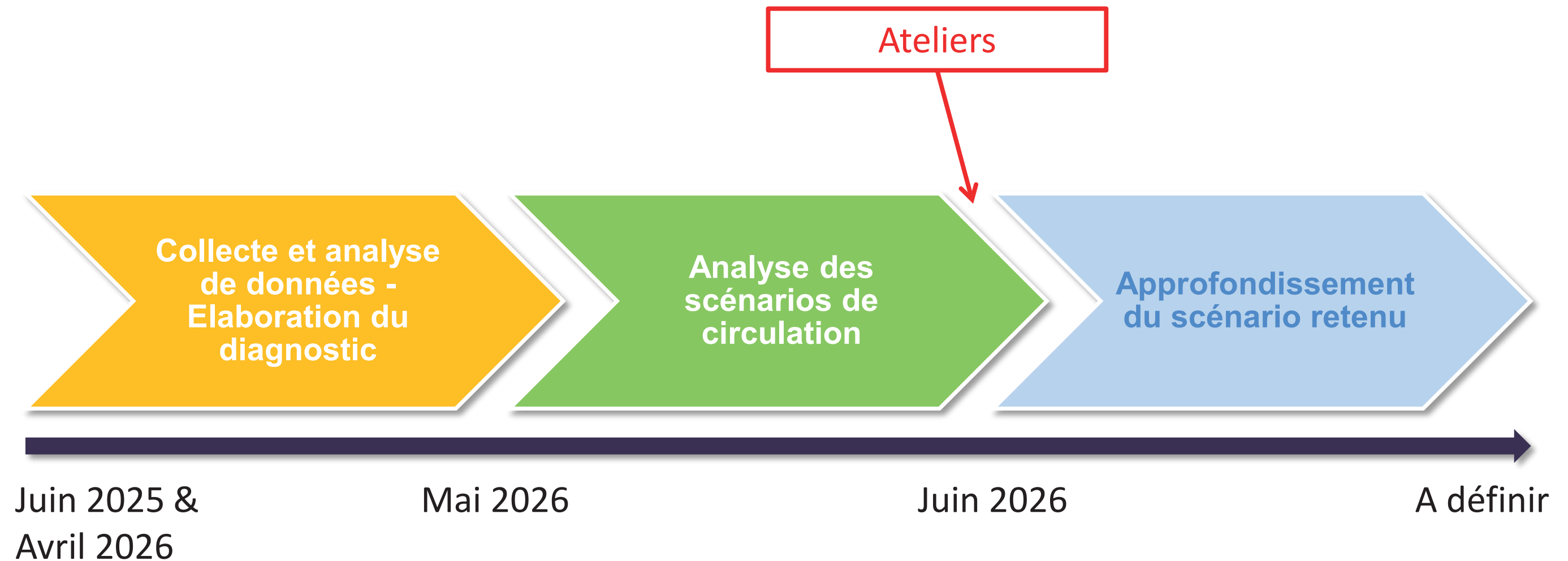
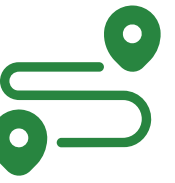


EXERCICE 2

LES SCÉNARIOS DE MOBILITÉ

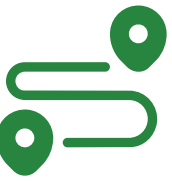


DÉROULÉ DE LA MISSION MOBILITÉ



Présentation synthétique du diagnostic





Carte des comptages

■ Axe principal :

- Entre **16 000 et 20 000 véh/j** sur la RD2 entre Port Suttle et le giratoire du CC ;

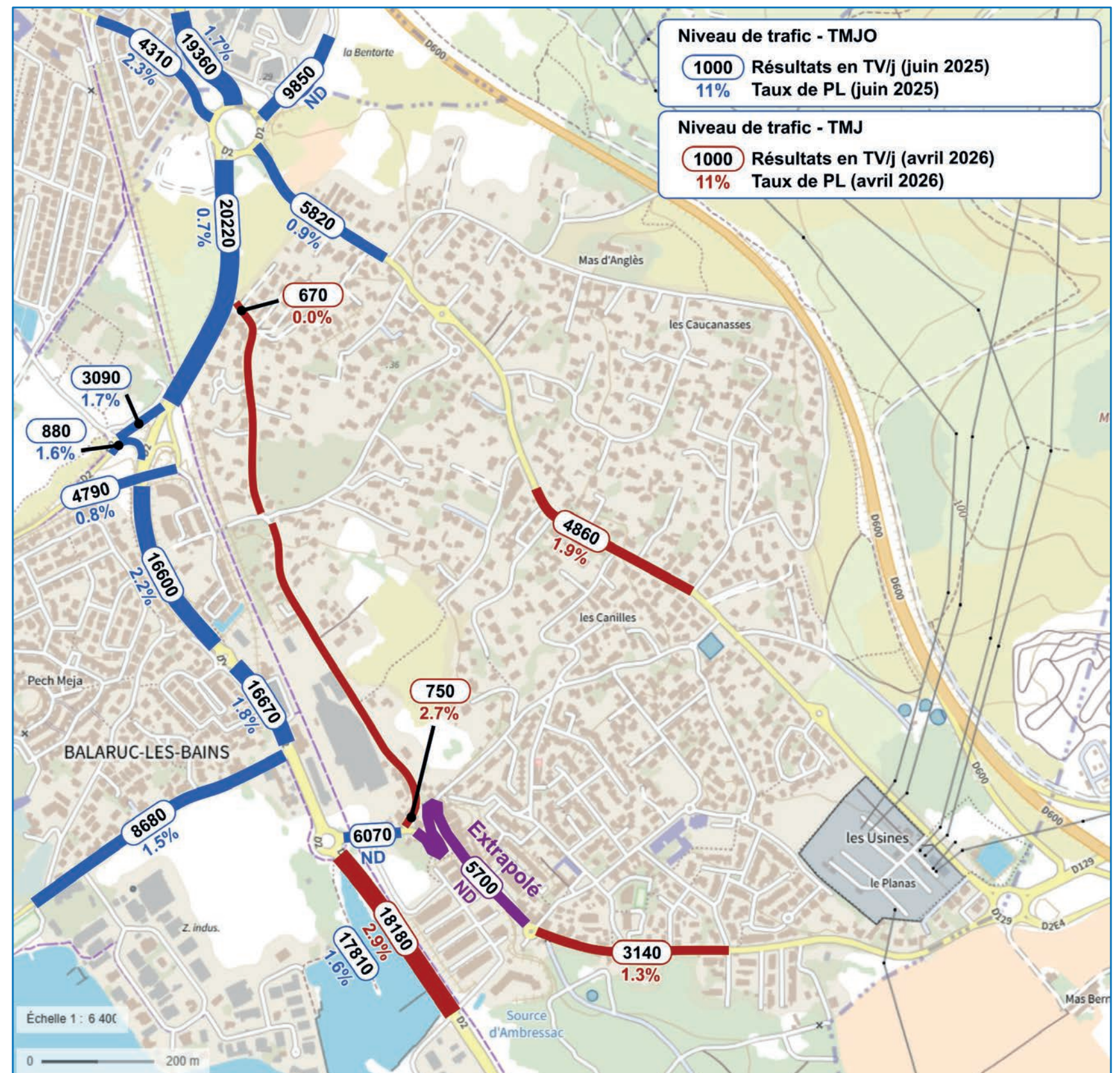
■ Axes secondaires :

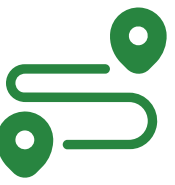
- Entre **3 000 et 6 000 véh/j** sur l'avenue du Serpentin ;
- **5 000 véh/j** sur la route de la Rèche ;

■ Axes de desserte locale :

- **750 véh/j** à l'entrée du Chemin d'Aymes (350 en entrée et 400 en sortie) ;
- **670 véh/j** à l'entrée du Chemin du Mas du Padre (350 en entrée et 320 en sortie).

TMJO : Trafic Moyen Jours Ouvrés

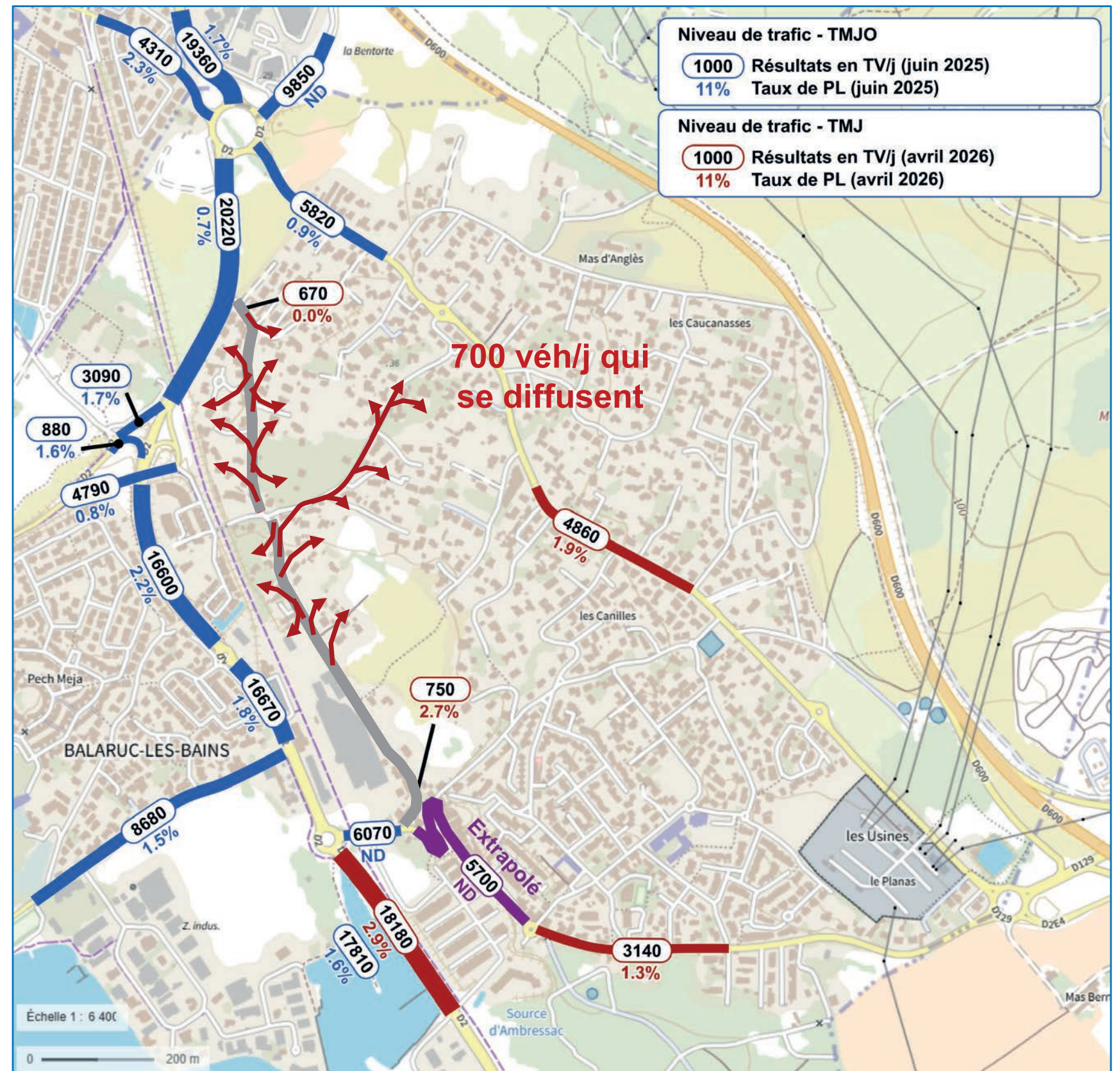


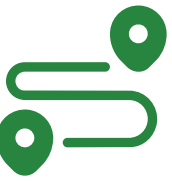


Carte des comptages

- **750 véh/j** à l'entrée du Chemin d'Aymes (350 en entrée et 400 en sortie) ;
- **670 véh/j** à l'entrée du Chemin du Mas du Padre (350 en entrée et 320 en sortie)

TMJO : Trafic Moyen Jours Ouvrés

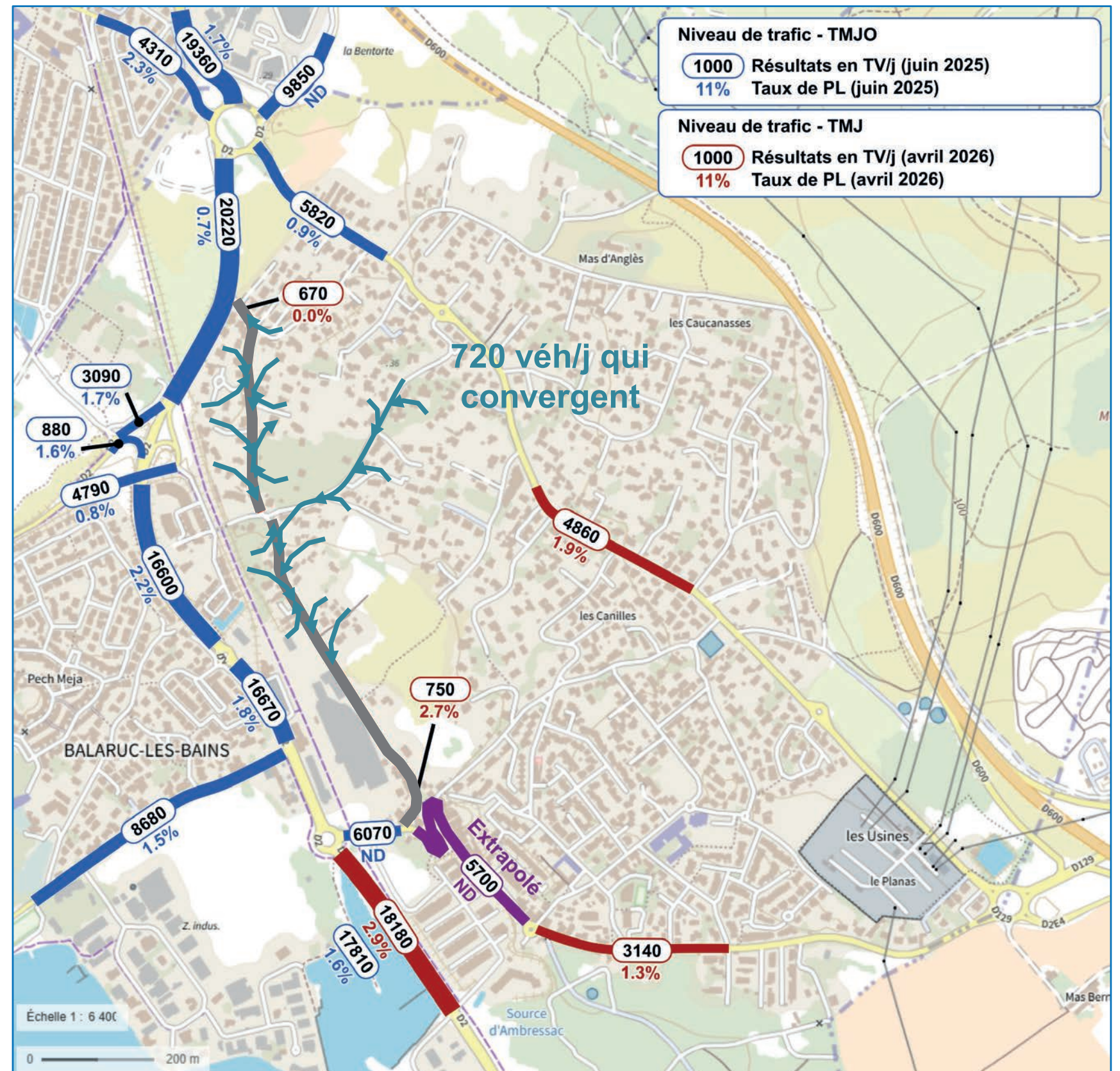




Carte des comptages

- **750 véh/j** à l'entrée du Chemin d'Aymes (350 en entrée et 400 en sortie) ;
- **670 véh/j** à l'entrée du Chemin du Mas du Padre (350 en entrée et 320 en sortie)

TMJO : Trafic Moyen Jours Ouvrés





Carte de synthèse

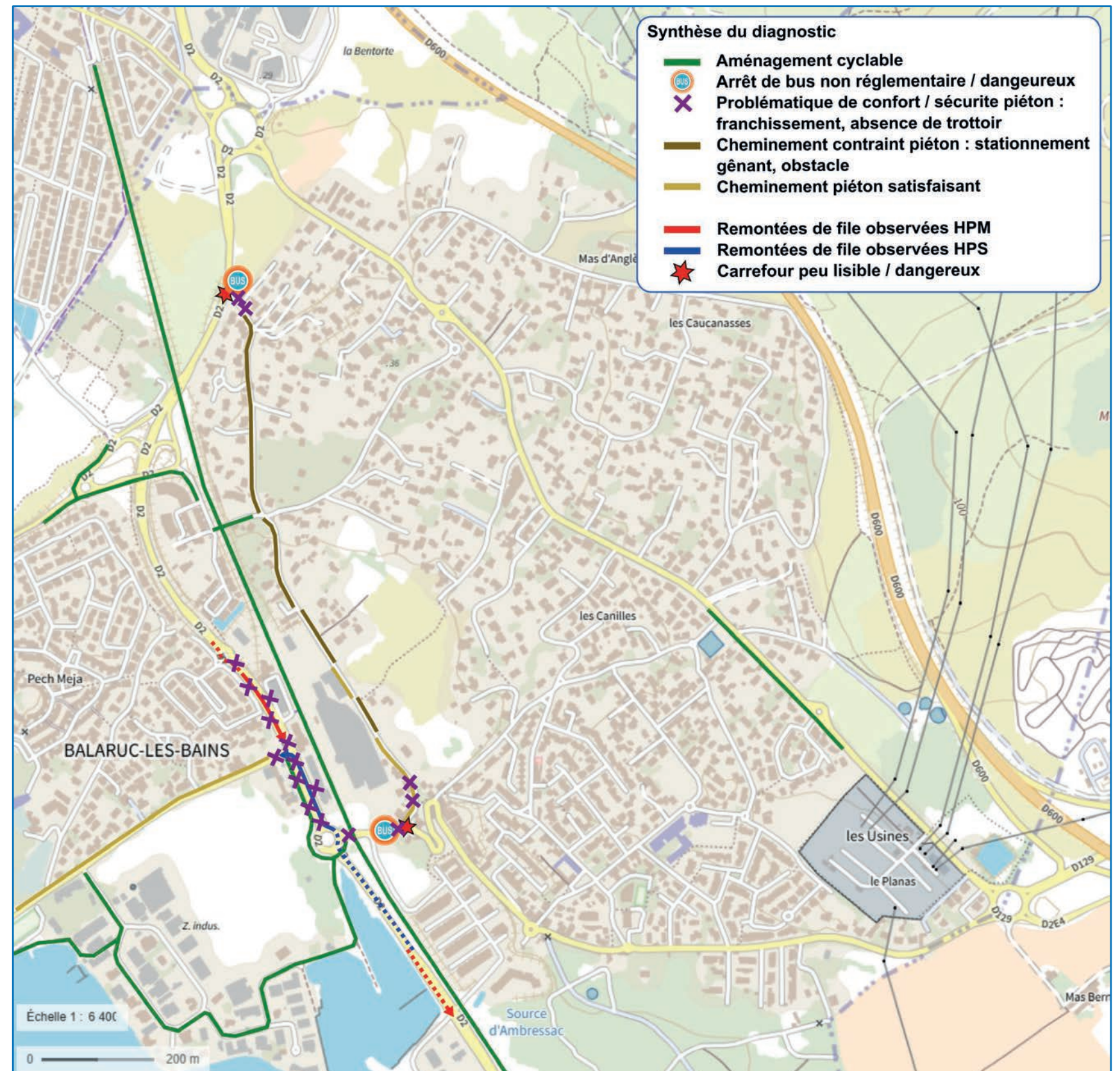
■ Infrastructure et circulation :

— Aux heures de pointe :

- Réseau globalement capacitaire et fonctionnement des carrefours satisfaisant ;
- Vigilance pour le carrefour à feux avec l'avenue de la Gare qui sature lors de l'hyperpointe (corrigeable) ;

— Sur le plan géométrique :

- Chemin d'Aymes : profil dévoyé, contrainte de visibilité en montée et en courbe, stationnement sur trottoir et priorité à droite non respectée sur l'avenue du Serpentin ;
- Chemin du Mas du Padre : vigilance au carrefour avec la RD2 et stationnement sur trottoir ;
- Chemin des Tamaris : en impasse.



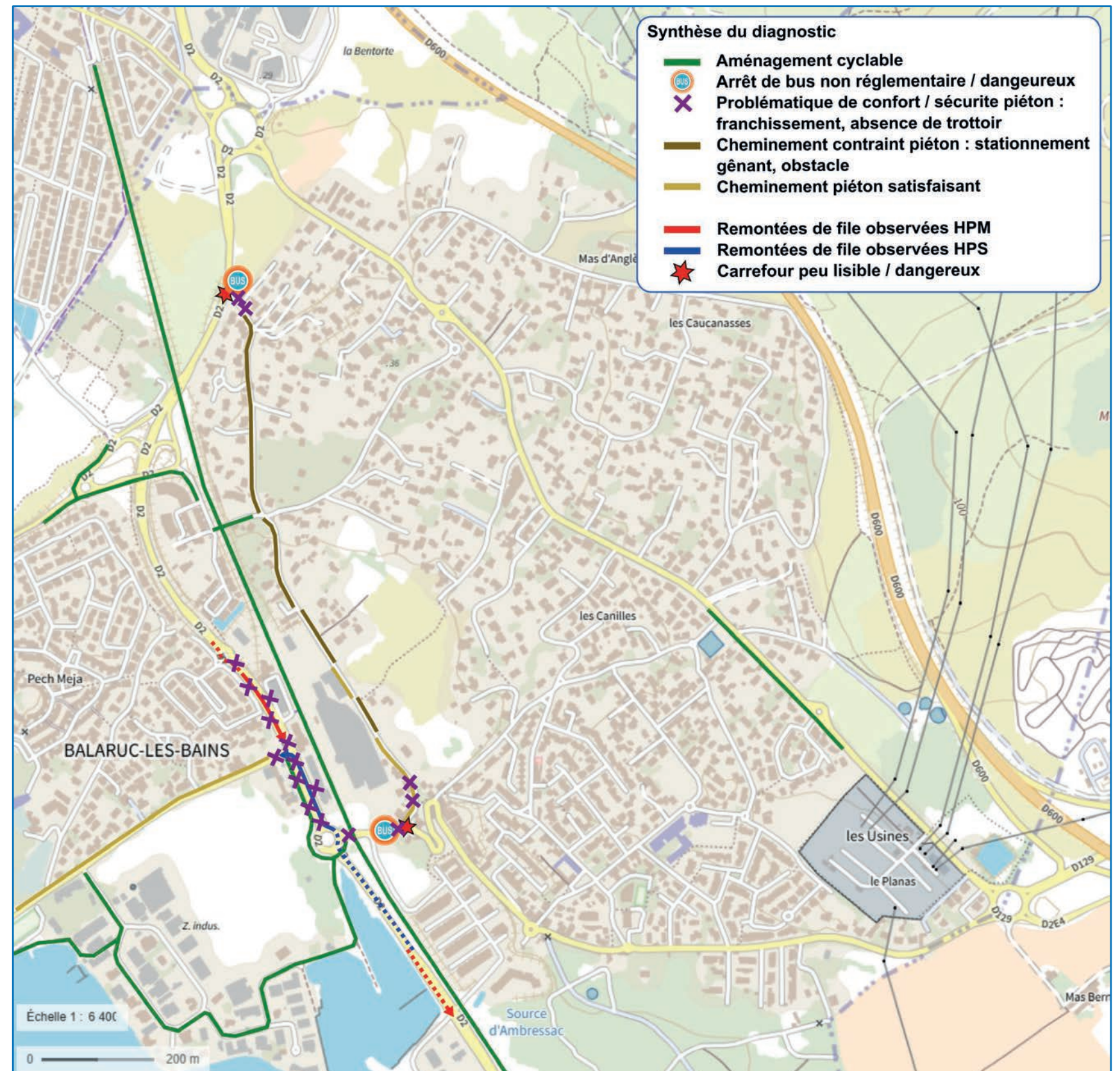
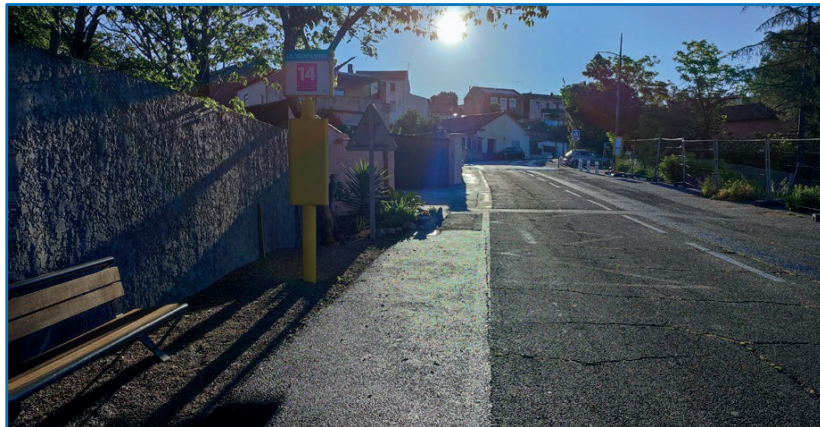


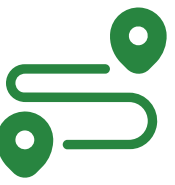
Carte de synthèse

■ Modes actifs et TC :

— Transports en commun :

- Bonne desserte en TC (lignes A et 10 structurantes et lignes 14 et 15 internes) ;
- Arrêts de bus non aménagés et non conformes PMR sur l'avenue du Serpentin et le chemin du Mas du Padre.





Carte de synthèse

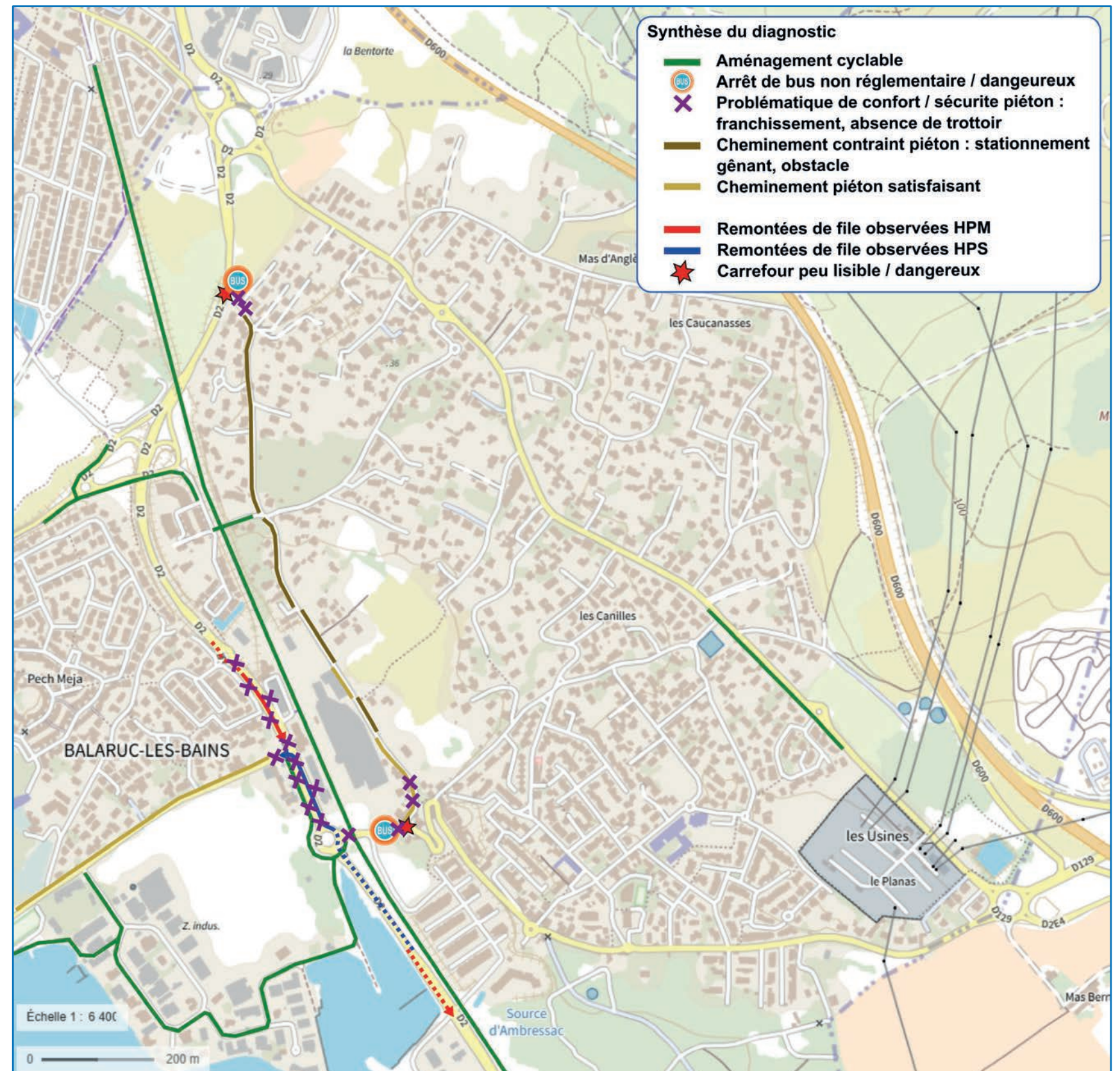
■ Modes actifs et TC :

— Vélos :

- Maillage à proximité de la zone du projet satisfaisant : coulée verte, Port Suttle vers presqu'île, etc ;
- Discontinuité sur le chemin d'Aymes et l'avenue du Serpentin.

— Piétons :

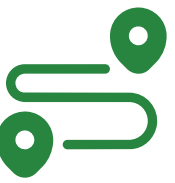
- Traversées non conformes ;
- Discontinuité du cheminement, largeur de trottoirs insuffisante et présence d'obstacles sur le chemin d'Aymes
- Stationnements illicites de l'avenue du Serpentin à la RD2 ;
- Pas de trottoir sur l'avenue du Serpentin (bas) ;
- Liaisons entre la zone côtière et le plateau des Canilles constituant un obstacle pour les PMR.





Etudes des scénarios





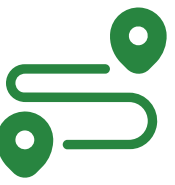
Définition du projet et des trafics prévisionnels

■ Hypothèses :

- Basées sur les données de programmation du projet ;
- Basées sur les données domicile travail INSEE 2021 et sur les données socio-démographiques (habitants/logement, % d'actifs, part modale VP, etc) pour la ville INSEE 2022 ;
- Basées sur les guides du CEREMA sur les évaluations des impacts des projets immobiliers. ;
- Basées sur notre expertise (plus de 11 600 études).

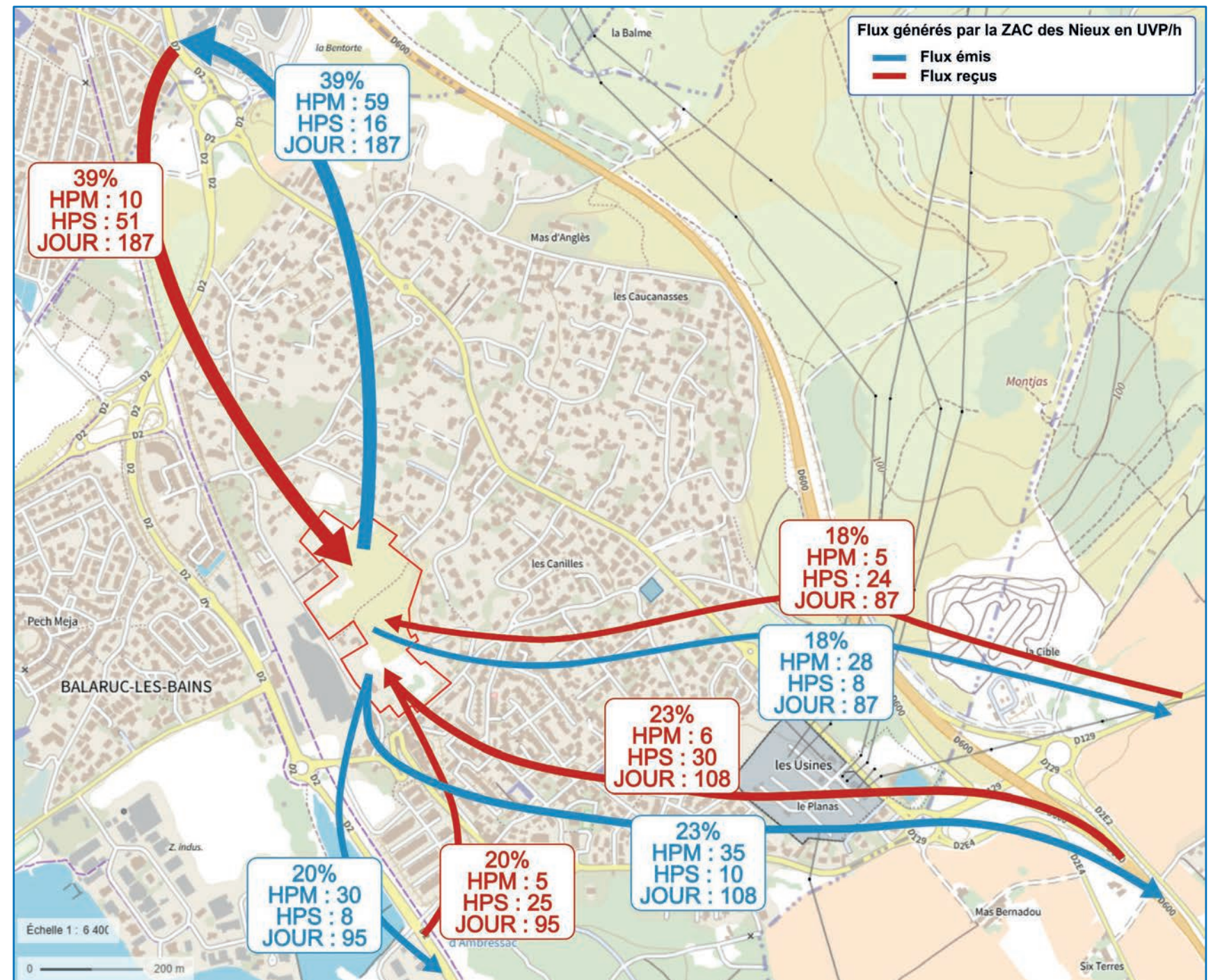
ZAC DES NIEUX		TOTAL	
		Emission	Attraction
HPM	Nombre de véhicules générés	152	26
HPS	Nombre de véhicules générés	42	130
JOUR	Nombre de véhicules générés	477	477

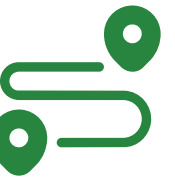
954 véh/j



Définition du projet et des trafics prévisionnels

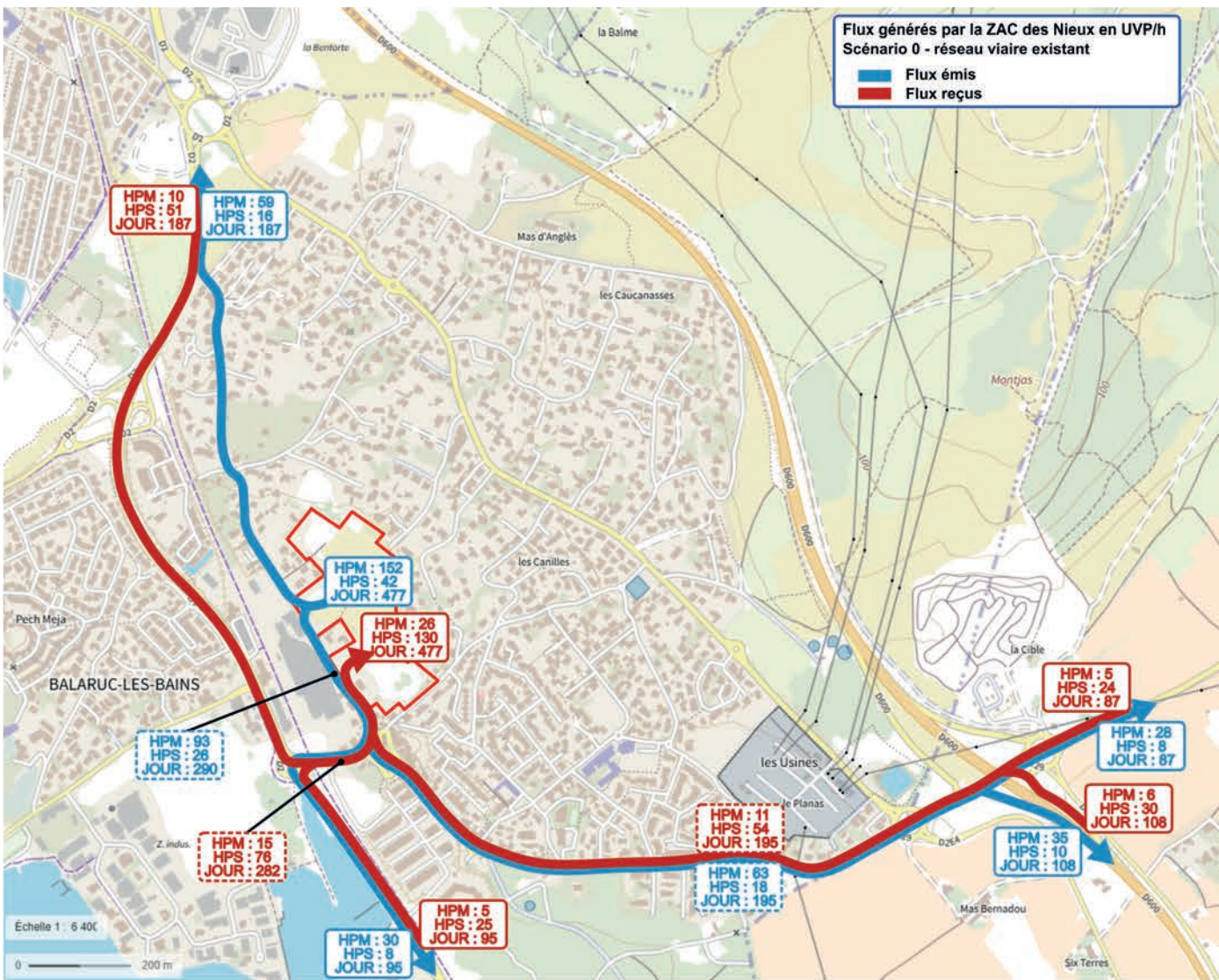
- **Comment se répartissent les flux à une échelle élargie ?**
 - **39%** vers la **RD2 Nord** (Montpellier, Balaruc-le-Vieux, Gigan, Poussan, Saint-Jean-de-Védas, Pignan, Mèze et Adge) soit 374 véh/j ;
 - **18%** vers l'**avenue du Serpentin** (Frontignan) soit 174 véh/j ;
 - **43%** vers la **RD600** ou la **RD2 Sud** (Sète) soit 406 véh/j.





Scénarios de circulation

- **Comment se répartissent les flux à une échelle plus fine, plus locale ?**
 - **Réflexion portée autour de 5 scénarios de circulation.**



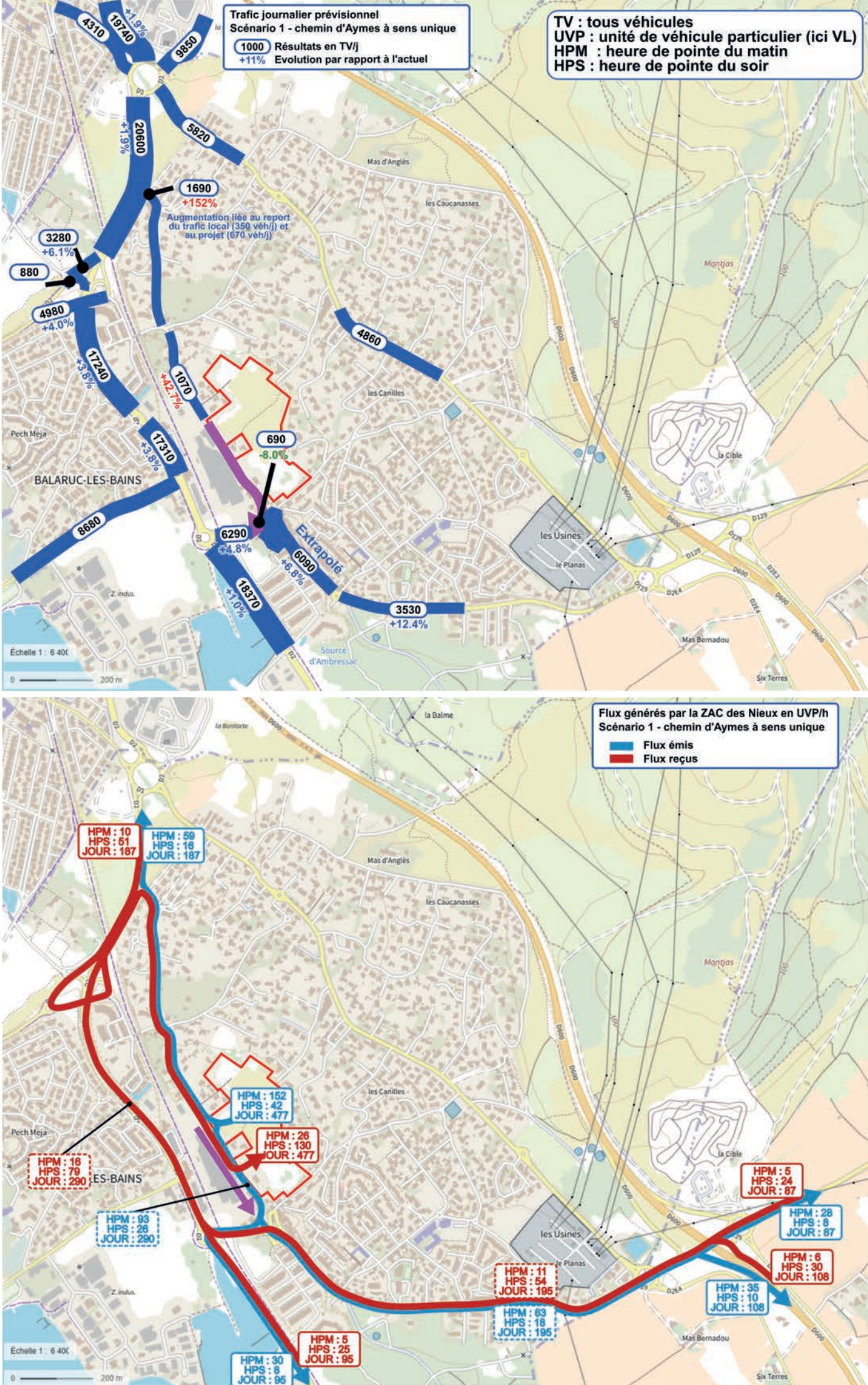
Scénario de circulation

Scénario 1

Sens de circulation - mise à sens unique Aymes "bas"

Chemin du Mas du Padre, Tamaris et ZAC des Nieux uniquement accessibles depuis la RD2 en provenance de Sète
-> +2 min depuis Sète et avenue du Serpentin

Plan de circulation



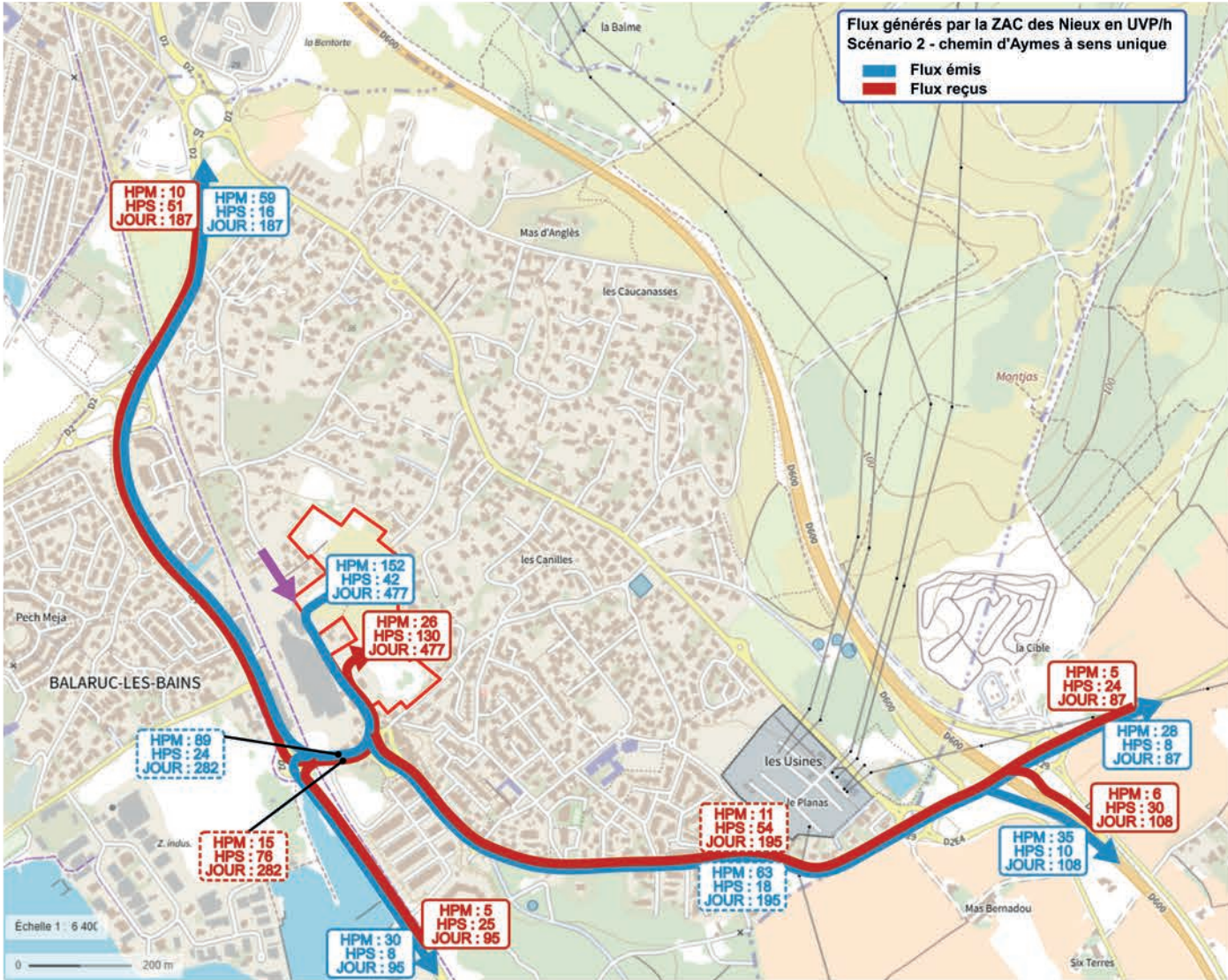
Scénario de circulation

Scénario 2

Sens de circulation - mise à sens unique Aymes "centre"

Chemin du Mas du Padre et Tamaris accessibles uniquement depuis la RD2 en provenance de Sète
-> +2 min depuis Sète et avenue du Serpentin

Plan de circulation



Scénario de circulation

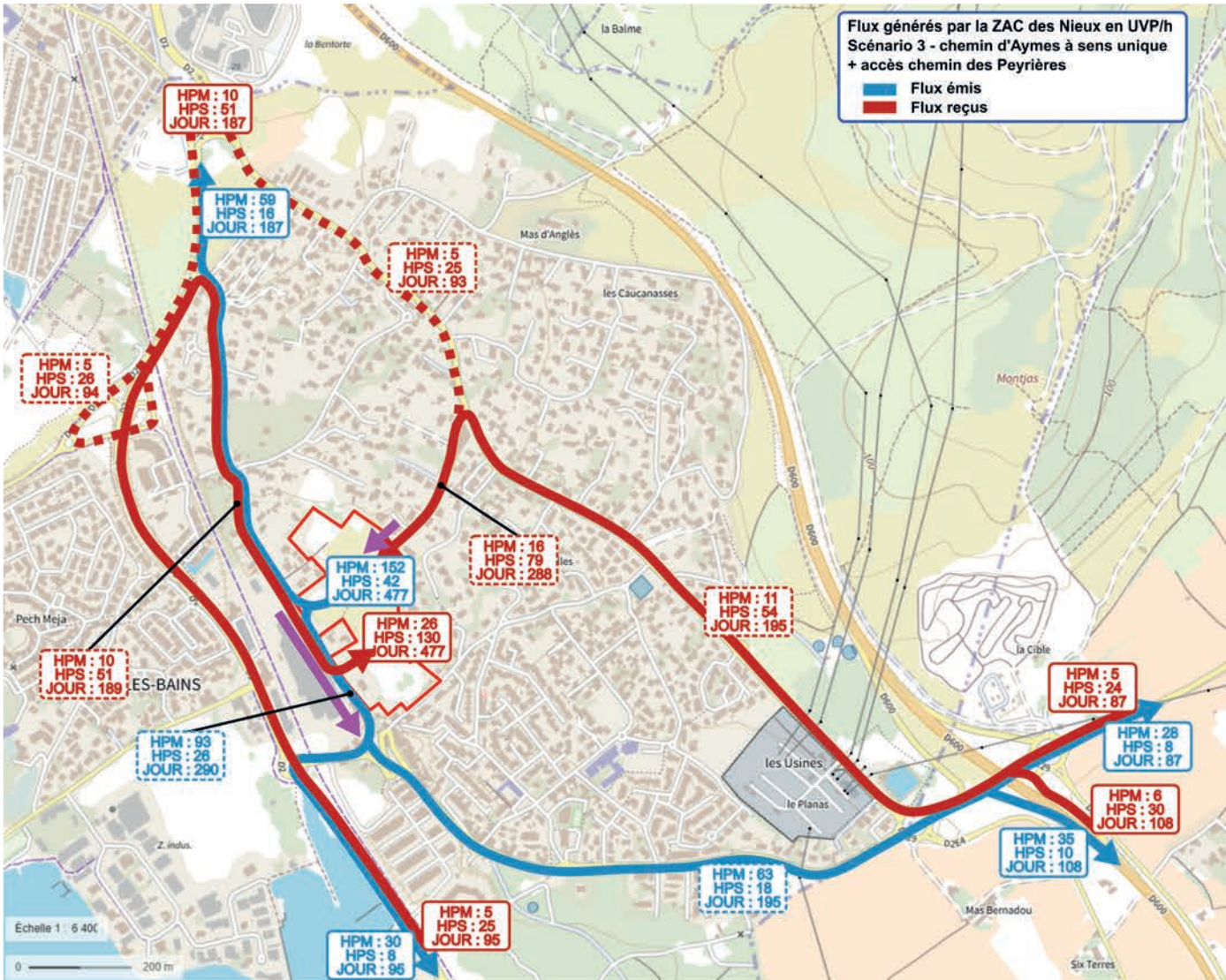
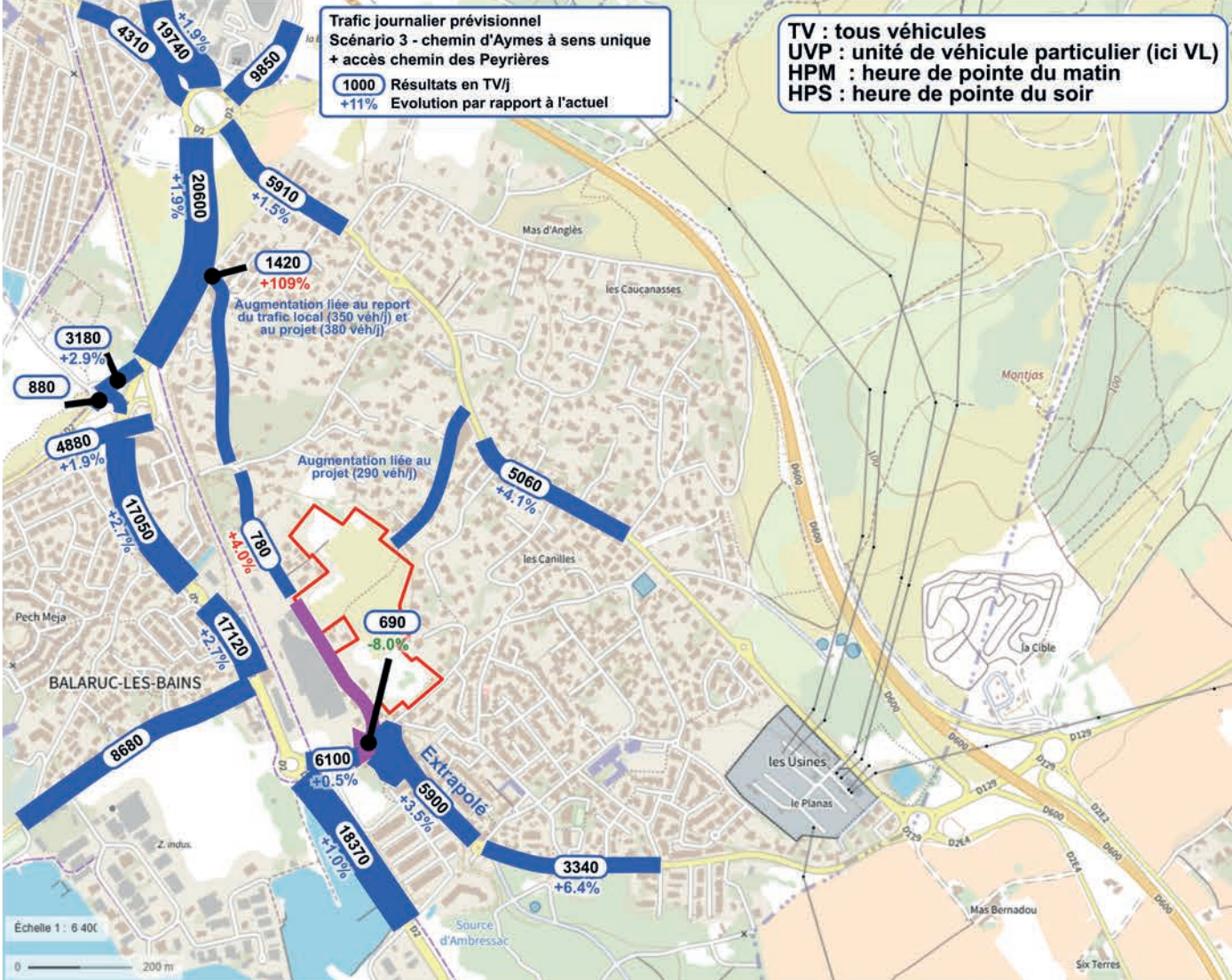
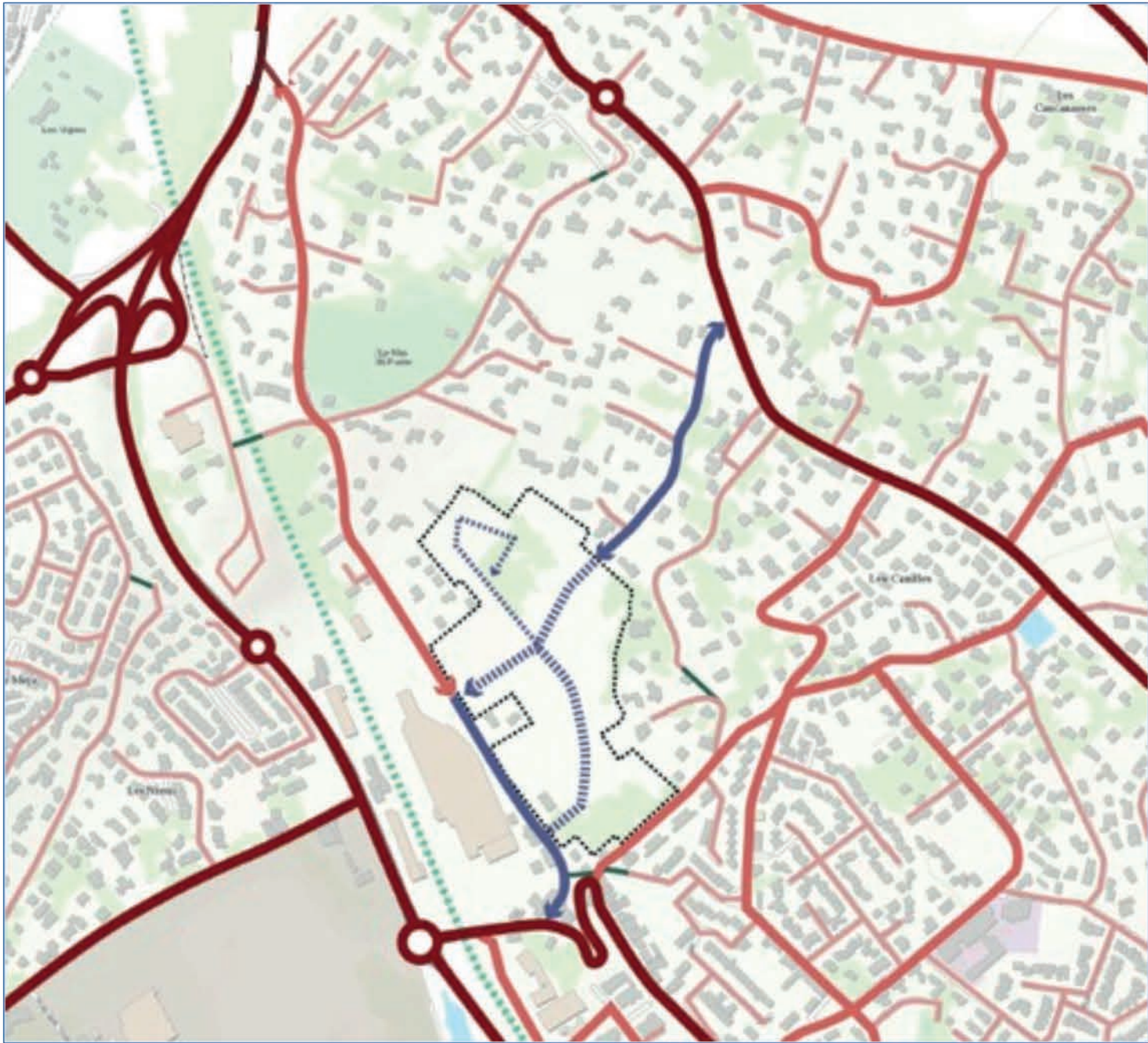
Scénario 3

Sens de circulation - mise à sens unique Aymes "bas" et ouverture chemin des Peyrières

Chemin du Mas du Padre et Tamaris accessibles uniquement depuis la RD2 en provenance de Sète
-> +2 min depuis Sète et avenue du Serpentin

Accès depuis la route de la Rèche via chemin des Peyrières

Plan de circulation



Scénario de circulation

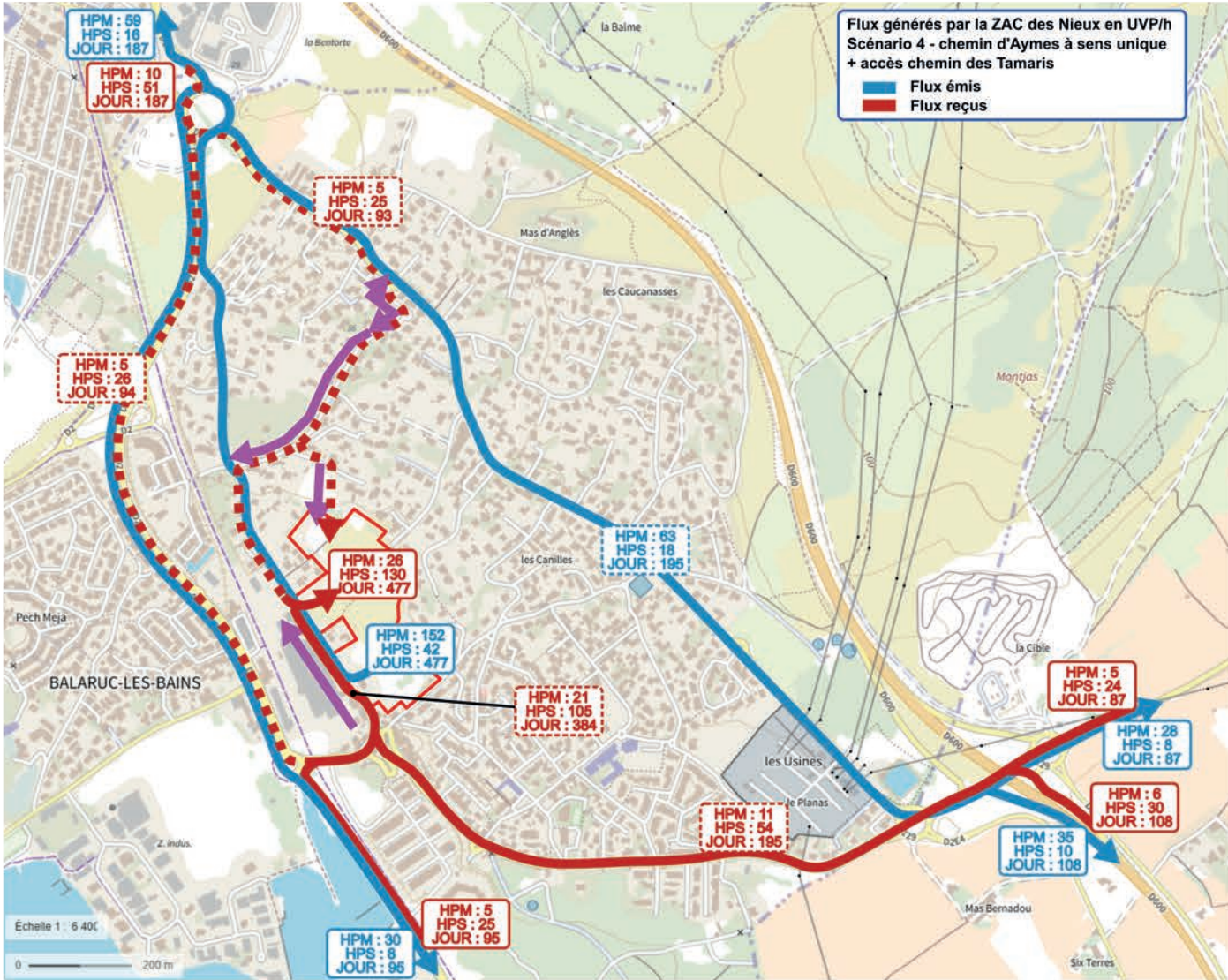
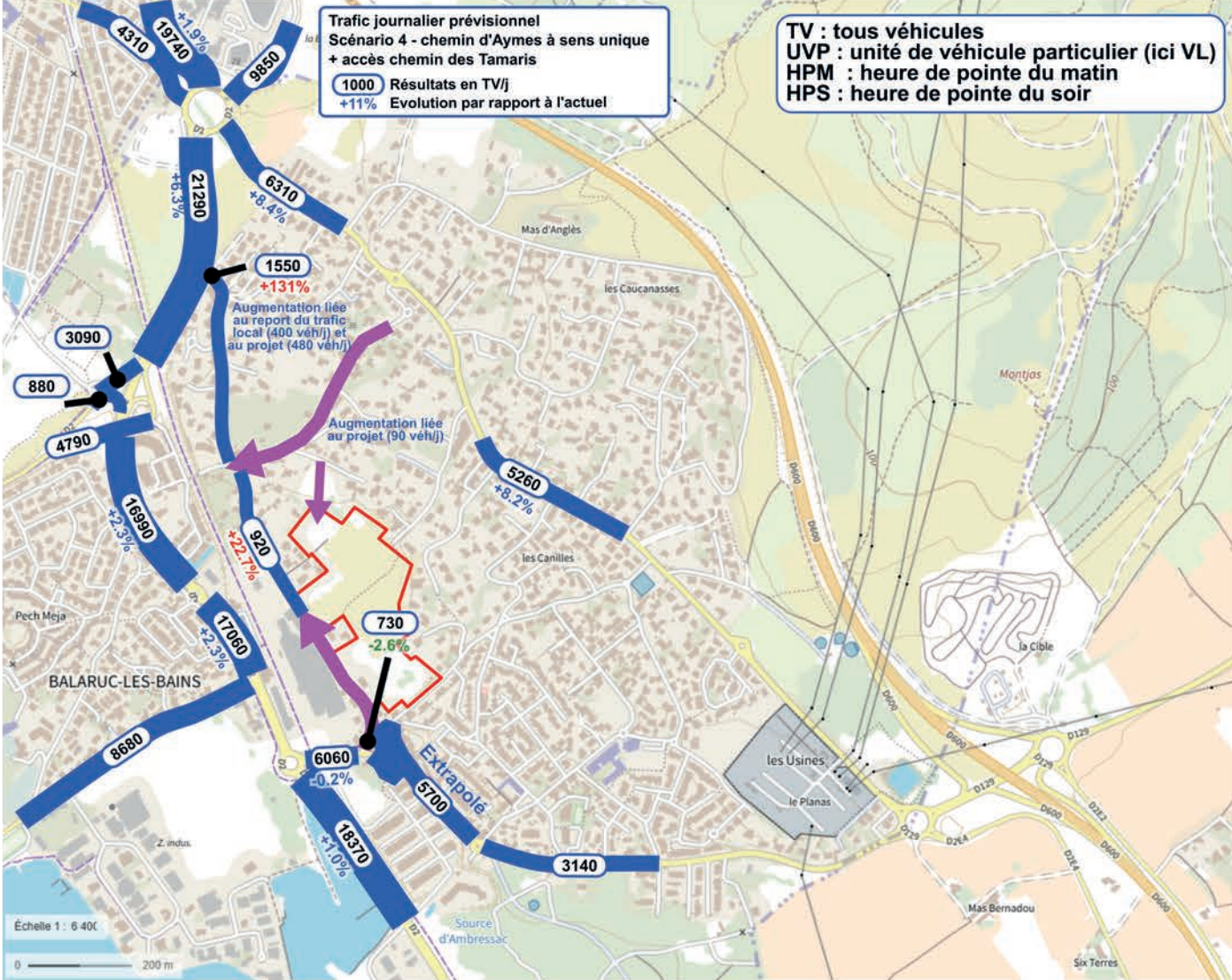
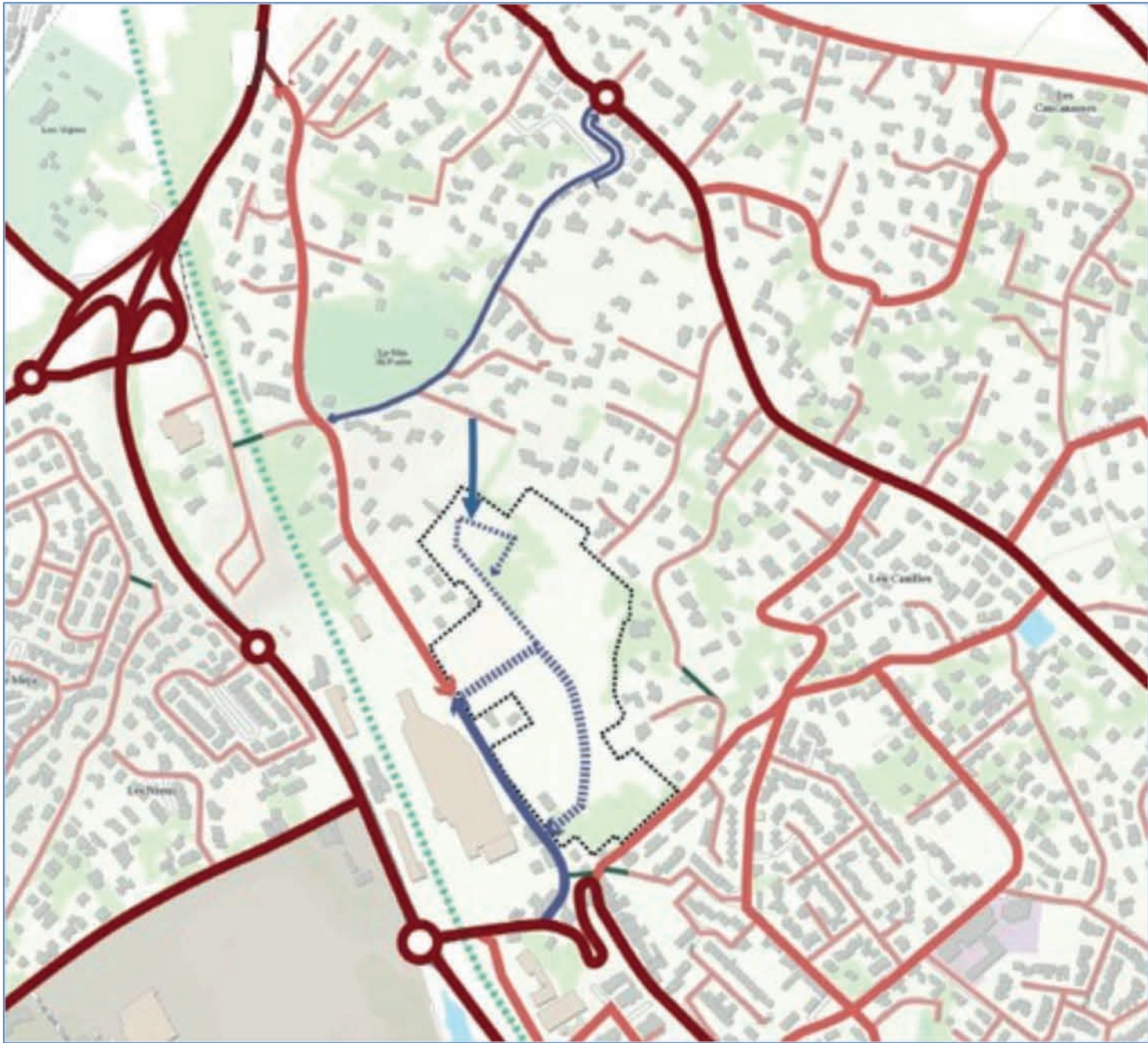
Scénario 4

Sens de circulation - mise à sens unique Aymes "bas" et ouverture chemin des Tamaris

Sortie chemin du Mas du Padre, Tamaris et ZAC des Nieux vers la RD2 Nord
-> + 2 min vers Sète et Frontignan

Accès depuis la route de la Rèche via chemin des Tamaris

Plan de circulation



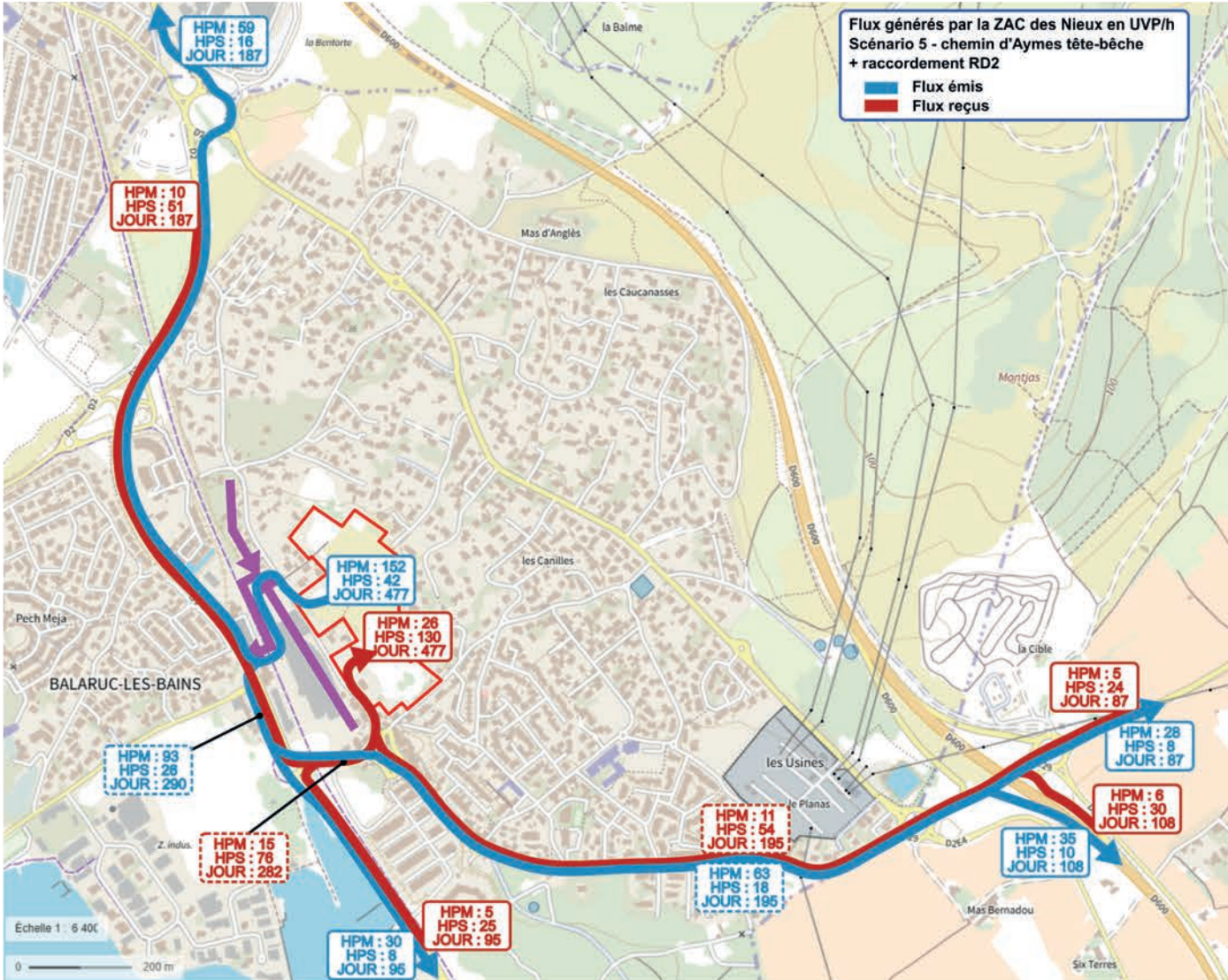
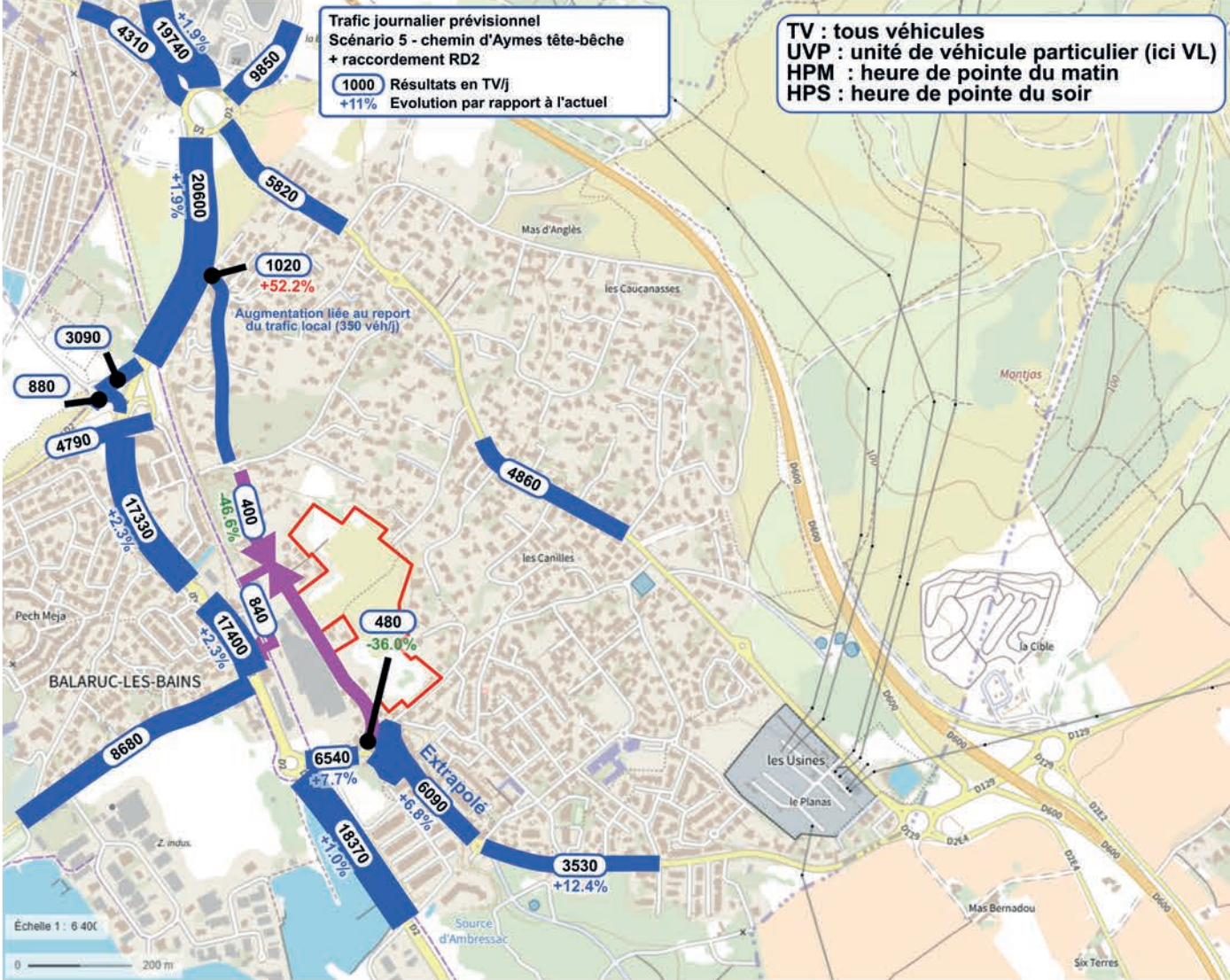
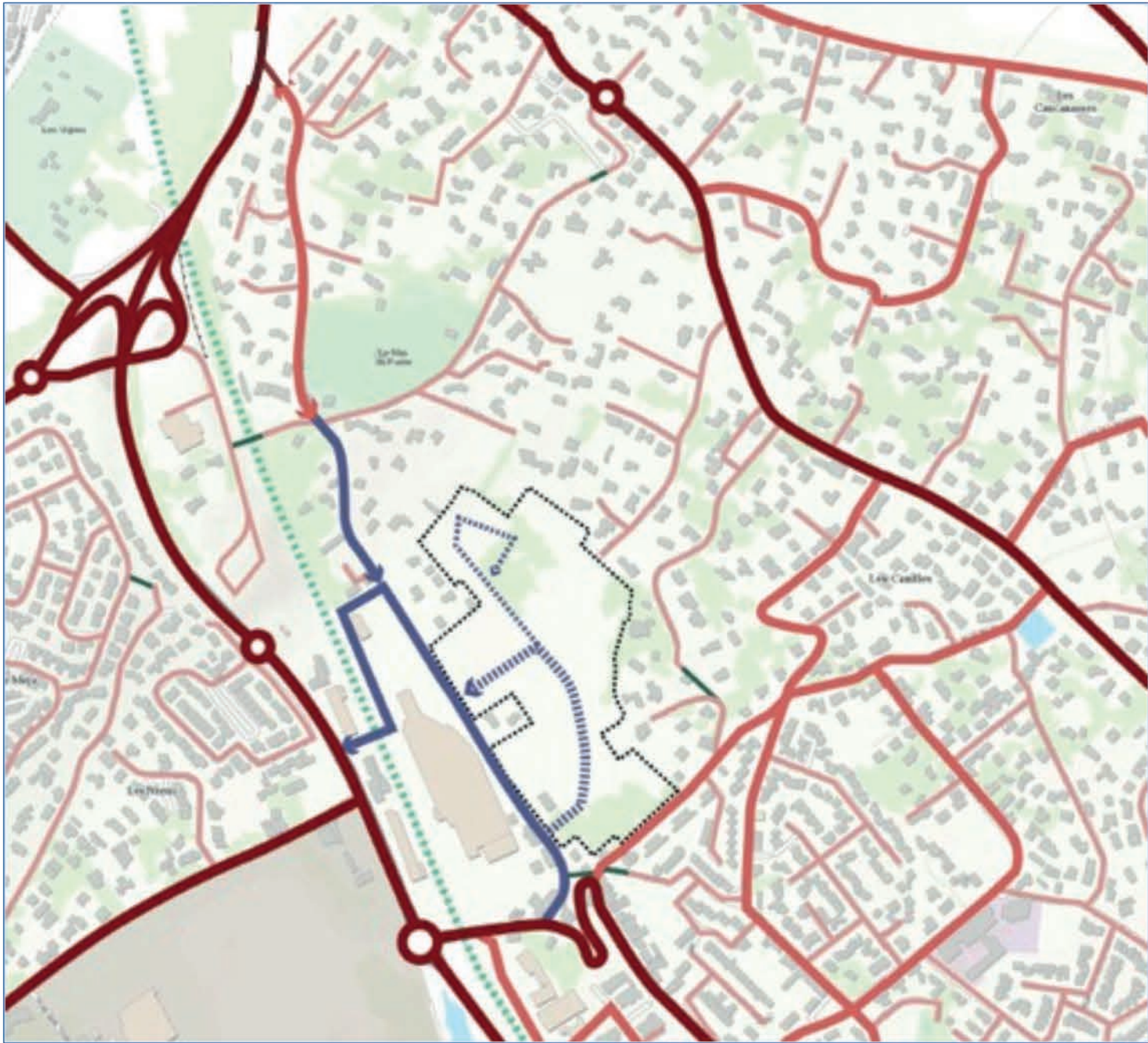
Scénario de circulation

Scénario 5

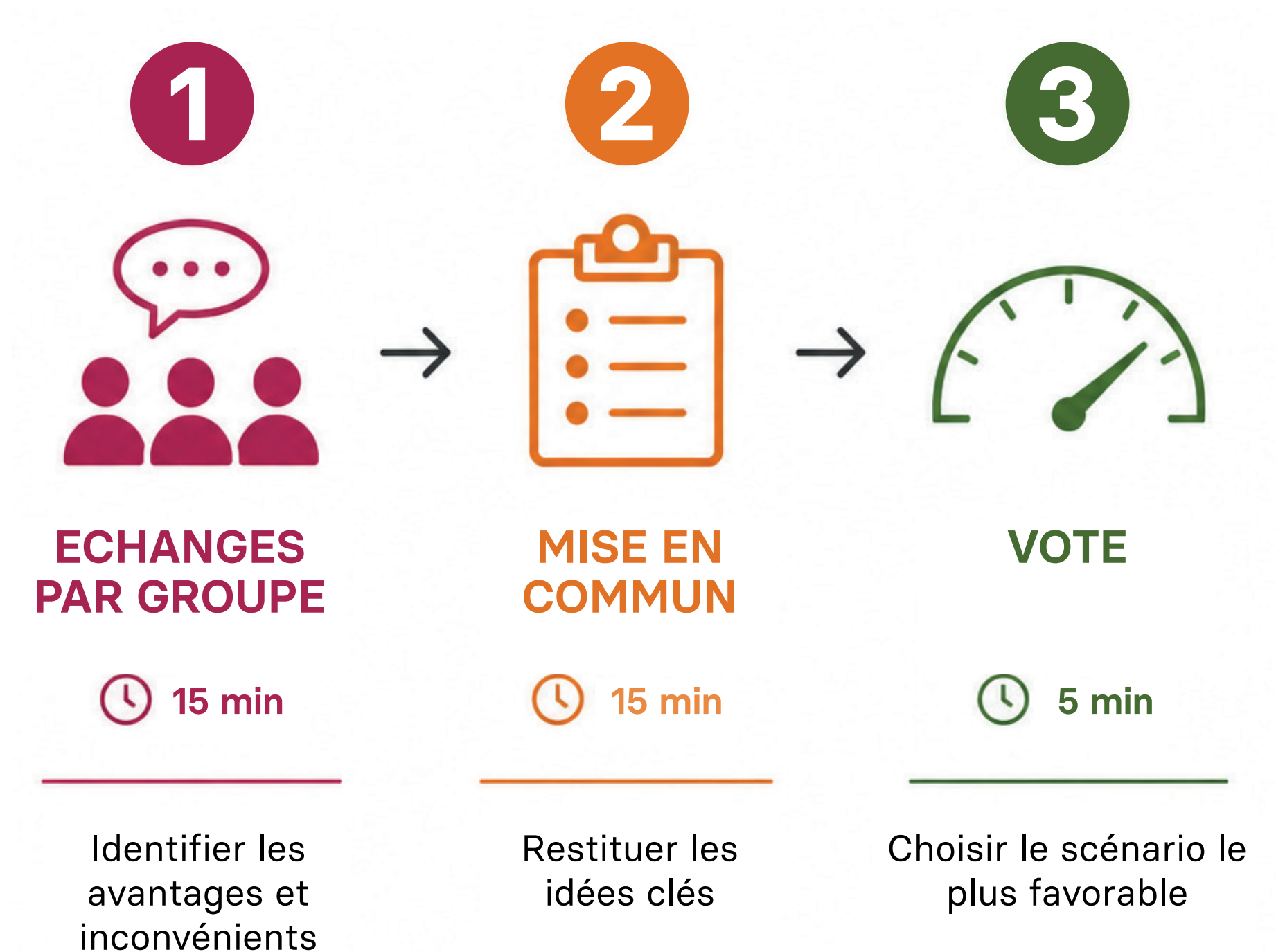
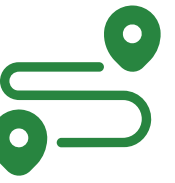
Sens de circulation - mise à sens unique tête-bêche Aymes et raccordement à la RD2

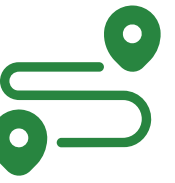
Chemin du Mas du Padre et Tamaris accessibles uniquement depuis la RD2 en provenance de Sète
-> +2 min depuis Sète et avenue du Serpentin

Plan de circulation



TEMPS 2 : LES SCÉNARIOS DE MOBILITÉ





1



**ECHANGES
PAR GROUPE**

 **15 min**

Identifier les
avantages et
inconvénients

Certains déplacements deviennent-ils plus difficiles ou plus simples ? pour qui ? (les piétons, les cyclistes, les véhicules ?)

Y a-t-il des points de conflit ou de danger potentiels entre les modes de transport ?

Faut-il créer ou renforcer des aménagements spécifiques ? (pistes cyclables, trottoirs, zones 30, carrefours à feux...)

Les temps de parcours sont-ils plus courts, plus longs ou inchangés ?

Ce scénario semble-t-il facile à réaliser techniquement ?

Y a-t-il des contraintes importantes (espace, coût, circulation existante...) ?

Favorise-t-il certains usages au détriment d'autres ?

MERCI !

