Ateliers DOO
Mobilité et déplacement

SCoT de la Communauté des Communes de la Haute-Saintonge

LE CALENDRIER

Juin 2017		**Diagnostic et état initial de l'environnement** Séminaire diagnostic
Octobre 2017		**Prospective et scénarii** Séminaire scénarii
Avril-Septembre 2018		**Projet d'Aménagement et de Développement Durables**
Septembre à Avril 2019		**Document d'Orientations et d'Objectifs**
Avril à Décembre 2019		**Consultations, enquête publique et approbation**

Une trame commune entre PADD et DOO

RAPPEL DU PADD >>>>

2.1 Accompagner les pratiques de mobilité à toutes les échelles

…/…

- **Accompagner le développement de l'éco mobilité.**
  - Encourager la mutualisation des déplacements.
  - …/…
  - …/…

2.5 Accompagner les mutations du commerces d'aujourd'hui et de demain.

STRUCTURATION DU DOO

ORIENTATION :

3.1 ACCOMPAGNER LES PRATIQUES DE MOBILITÉ POUR TOUS

↘ **Objectif** 2.1.1 OFFRIR DES SOLUTIONS DE MOBILITÉ À TOUTES LES ÉCHELLES

PRESCRIPTIONS :

➔ ….

RECOMMANDATIONS

❑ ///.

Le D.O.O.

ORIENTATION GENERALE :
3.1 Accompagner les pratiques de mobilité à toutes les échelles

RAPPEL DU PADD :

3.1 Accompagner les pratiques de mobilité à toutes les échelles.

- **Offrir des solutions de mobilité pour les habitants à toutes les échelles.**

– **À l'échelle locale,** par le développement de l'éco mobilité et de ses services adossés, l'aménagement et la sécurisation des modes doux.
– **À l'échelle régionale,** par le renforcement du cadencement TER sur les lignes Saintes-Bordeaux et Angoulême-Bordeaux, le développement d'une offre alternative par bus ou par navette fluviale, le développement d'aire de covoiturage…..
– **À l'échelle extrarégionale,** par le développement des activités de l'aérodrome de Jonzac, l'ouverture d'un arrêt TGV en gare du Neuvicq sur la ligne Paris-Bordeaux.

- **Concevoir une politique de mobilité cohérente avec l'aménagement du territoire et la stratégie de déploiement des activités économiques et des emplois.**

- **Accompagner le développement de l'éco-mobilité.**
– Offrir une alternative à la voiture individuelle carbonée et encourager le déploiement des véhicules électriques.
– Encourager la mutualisation des déplacements par le développement d'une offre de covoiturage, autostop, autopartage.
– Valoriser les transports collectifs structurants et organiser le rabattement vers et depuis les gares et haltes, ainsi que le développement de la multimodalité.
– Offrir une solution de mobilité pour tous, en développant des solutions de transport à la demande (TAD) adaptées au zone peu dense.
– Encourager les mobilités douces et actives.

- **Capitaliser sur les mobilités touristiques**

3.1 ACCOMPAGNER LES PRATIQUES DE MOBILITÉ À TOUTES LES ÉCHELLES

?

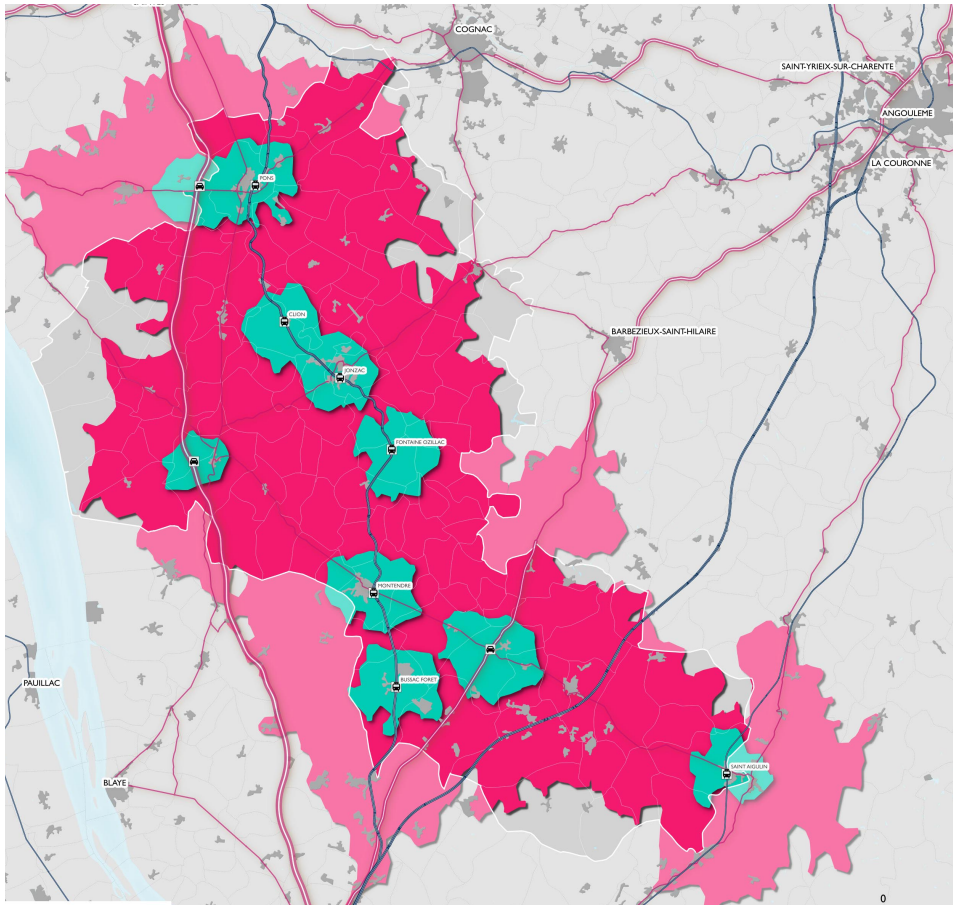
Les gares et échangeurs offrent une opportunité de développement de solutions alternatives à la voiture individuelle.

Quels objectifs faut-il inscrire dans le Scot en termes d'organisation des nœuds de mobilité?

Quelles gares détiennent un potentiel (notamment à court-moyen terme) pour développer l'accès au train et l'intermodalité à leur échelle, dans une logique d'optimisation du réseau ferré et de limitation des trajets individuels?

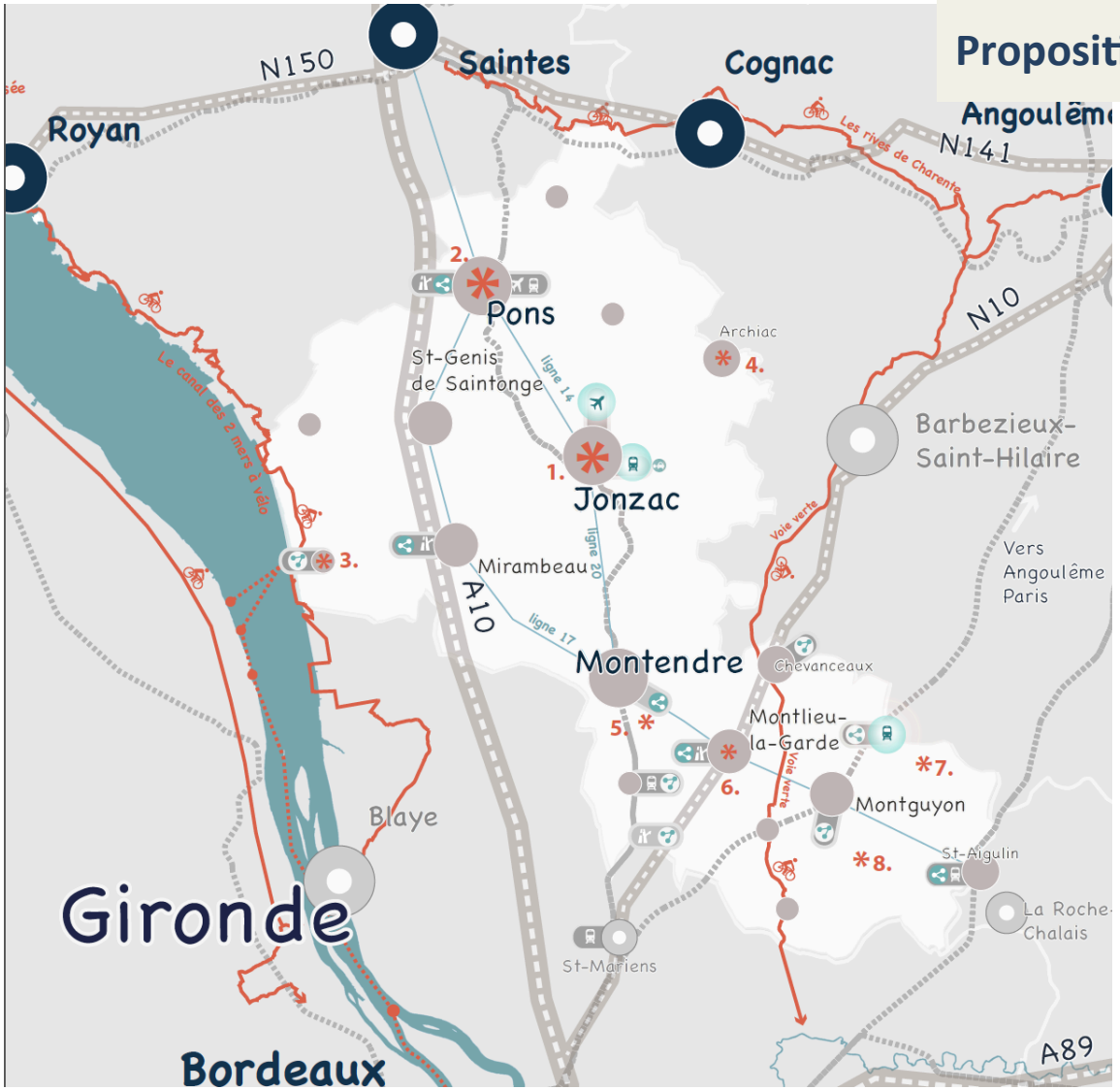
Quels enjeux d'articulation de l'offre de mobilité pour les déplacements vers et en provenance des pôles extérieurs? Quelles articulations avec l'échelle locale?

Vers une convergence des armatures économiques, urbaines et de déplacements ?



3.1 ACCOMPAGNER LES PRATIQUES DE MOBILITÉ À TOUTES LES ÉCHELLES

↘ Objectif 3.1.1 Offrir des solutions de mobilité pour les habitants à toutes les échelles.



Proposition armature des déplacements

Une armature multipolaire :

- Centralité principale — Pôle de Jonzac
- Centralité secondaire — Pôle de Pons, Pôle de Montendre
- Centralité d'équilibre
- Centralité relais
- Commune rurale relais
- Autres communes

- Réseau routier principal
- Réseau ferré
- Réseau de bus
- Gares et haltes
- Echangeurs, carrefours routiers
- Aérodromes

Organiser les mobilités à toutes les échelles :

- Noeud de mobilité majeur
- Noeud de mobilité locale à renforcer
- Noeud de mobilité locale à structurer

Encourager l'écomobilité :

- bornes de rechargement
- bornes de rechargement à créer
- service location de vélo

Capitaliser sur les mobilités touristiques :

- itinéraires touristiques
- potentiel de raccordement
- croisière sur la Gironde
- Sites touristiques structurants

1. Station thermale / Les Antilles
2. Pons cité médiévale
3. Pôle Nature de Vitrezay
4. Maison de la vigne et des saveurs
5. Parc des Labyrinthes
6. Maison de la forêt
7. Circuit de Haute-Saintonge
8. Carrière St-Georges
9. Circuit de Haute-Saintonge

3.1 ACCOMPAGNER LES PRATIQUES DE MOBILITÉ À TOUTES LES ÉCHELLES

↘ Objectif 3.1.1 Offrir des solutions de mobilité pour les habitants à toutes les échelles.

Proposition pour l'organisation des mobilités : armature des déplacements

Les nœuds de mobilité majeurs / régionaux

Il s'agit d'espace stratégique d'accès aux territoires, pour les entreprises comme pour les touristes.

- Aérodrome de Jonzac
- Halte ferroviaire du Neuvicq
- Gare de Jonzac

Les nœuds de mobilité locaux (échelle des bassins de vie)

Il s'agit de nœuds de mobilité offrant un potentiel d'intermodalité ou de multimodalité. Leurs situations en font des lieux de convergence des flux, offrant une opportunité de rabattement à l'échelle des espaces de vie, et le développement d'une offre alternative à la voiture individuelle carbonée.

- les gares et haltes ferroviaires
- les carrefours routiers disposant d'une offre de covoiturage, ou un potentiel de développement d'une telle offre.

3.1 ACCOMPAGNER LES PRATIQUES DE MOBILITÉ À TOUTES LES ÉCHELLES

➘ Objectif 3.1.1 Offrir des solutions de mobilité pour les habitants à toutes les échelles.

Doit-on inscrire d'autres nœuds de mobilité? À structurer? À renforcer? susceptibles de favoriser l'intermodalité et limiter la voiture individuelle carbonée? À une échelle plus locale permettant l'articulation de différentes solutions de mobilité, notamment actives pour relier par exemple 2 lieux générateurs de flux ?

Des projets d'aménagement d'aire de covoiturage? À renforcer ou à créer? P+R? sont-ils suffisants à proximité des gares? Et haltes?

Quel itinéraire pour le raccordement flow vélo?

D'autres projets de raccordement à des itinéraires touristiques extérieurs ?

3.1 ACCOMPAGNER LES PRATIQUES DE MOBILITÉ À TOUTES LES ÉCHELLES

➘ Objectif 3.1.1 Offrir des solutions de mobilité pour les habitants à toutes les échelles.

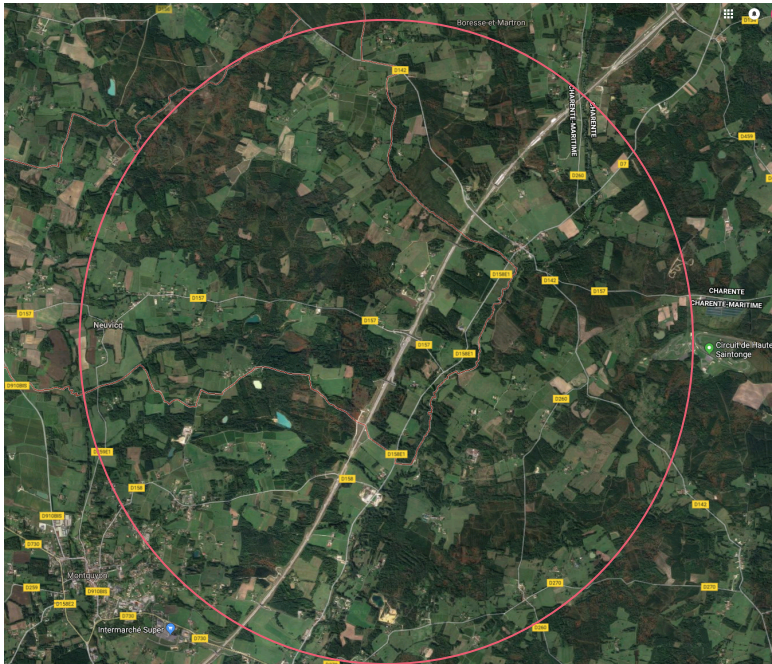
LES NŒUDS DE MOBILITÉ MAJEURS

- ***Offrir une desserte TGV avec le développement de la gare de Neuvicq***

?

Comment organiser le rabattement vers la halte TGV :

- Dans un rayon de 2km depuis Montguyon et le circuit de la Genétouze ?
- A une échelle plus large avec les territoires voisins?
- Quelles solutions de mobilité alternatives?
- Comment articuler avec l'offre TER existante notamment la ligne Saintes-Bordeaux ?

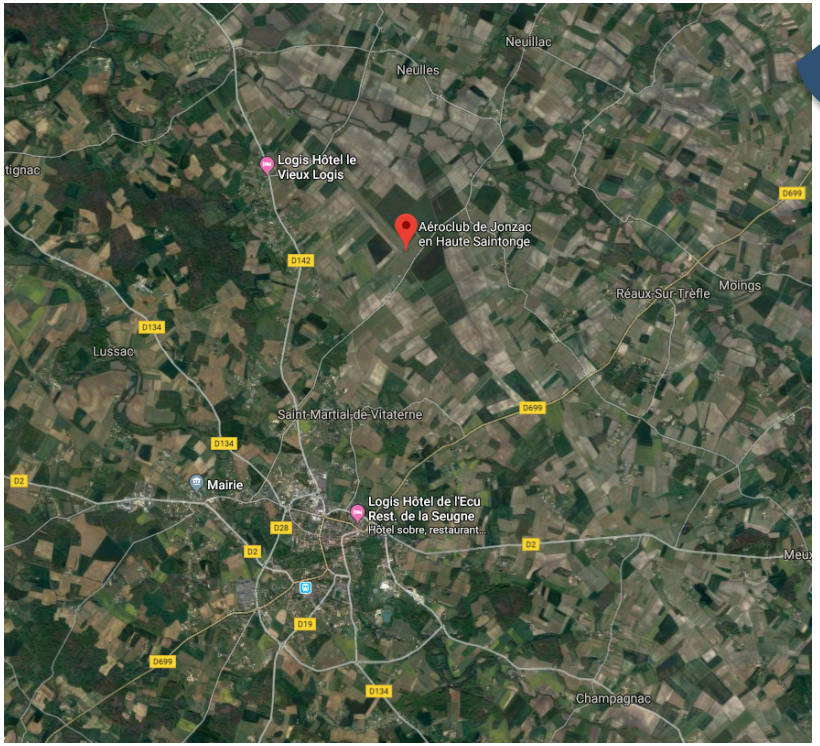


3.1 ACCOMPAGNER LES PRATIQUES DE MOBILITÉ À TOUTES LES ÉCHELLES

↘ Objectif 3.1.1 Offrir des solutions de mobilité pour les habitants à toutes les échelles.

LES NŒUDS DE MOBILITÉ MAJEURS

- ***Poursuivre le développement des activités autour de l'aérodrome de Jonzac***
- ***Renforcer l'offre régionale TER pour une irrigation locale performante connectée aux axes régionaux, nationaux par un renforcement de l'accès aux pôles extérieurs.***



?

Comment organiser l'articulation entre et depuis la gare vers l'aérodrome et les sites majeurs ?

Par exemple, quelles solutions de mobilité imaginer pour rejoindre le centre des Congrès?

Capitaliser sur les nœuds de mobilité, quelles activités à développer à proximité?

- Pépinière d'entreprises
- Offre de services, tourisme d'affaires…

3.1 ACCOMPAGNER LES PRATIQUES DE MOBILITÉ À TOUTES LES ÉCHELLES

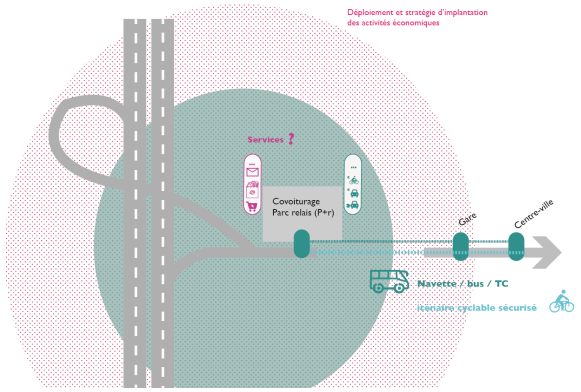
➘ Objectif 3.1.1 Offrir des solutions de mobilité pour les habitants à toutes les échelles.

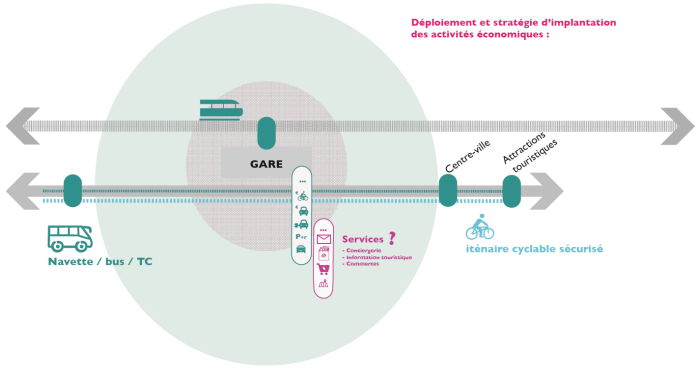
LES NŒUDS DE MOBILITÉ LOCAUX

Quels enjeux d'amélioration pour les gares et haltes et leurs abords?

- Capacité à développer l'intermodalité : stationnement voiture, stationnement vélo, connexion bus / site de covoiturage...
- Développer les mobilités alternatives à l'usage individuel de la voiture et complémentaires au train ...
- Accessibilité notamment depuis les centres urbains / économiques proches ou d'axes routiers dont on cherche à rabattre les flux vers la gare
- Capacités à accueillir des services urbains (aux actifs..), équipements ...
- Faire évoluer les nœuds de mobilité vers des nœuds d'intermodalité au niveau de services plus élevés et plus attractifs?

Schéma de principe d'organisation de l'intermodalité et la multimodalité dans les nœuds de mobilité





3.1 ACCOMPAGNER LES PRATIQUES DE MOBILITÉ À TOUTES LES ÉCHELLES

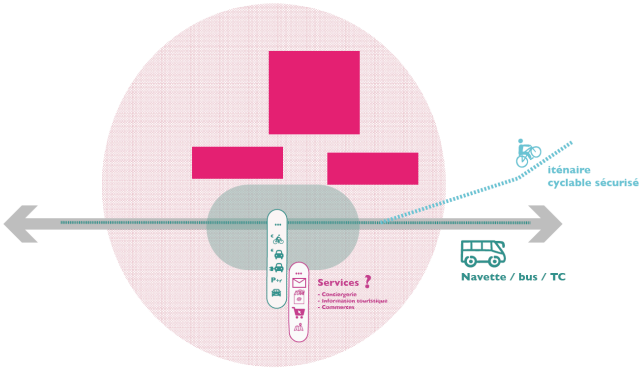
➘ Objectif 3.1.1 Offrir des solutions de mobilité pour les habitants à toutes les échelles.

A L'ECHELLE LOCALE

?

- Quelle offre pour faciliter le rabattement vers les gares ? Les nœuds de mobilités?
- Quelle offre pour les mobilités de proximité entre les communes et entre les pôles urbains et les pôles économique?
- Des nœuds de mobilité secondaires doivent-ils être identifiés pour encourager par exemple la pratique du covoiturage? Pour développer les bornes de rechargement électrique?
- Quelles coopérations à l'échelle des bassins de vie ? Par exemple quelle articulation entre le nœud routier de Montlieu-la-Garde et la gare de Bussac Forêt ou de Saint-Aigulin?
- Quelle organisation ? Renforcer les fonctions des centres pour minimiser les besoins de déplacements?
- Encourager les mobilités actives en offrant des itinéraires entre les espaces générateurs de flux, services adaptés (stationnement vélo, location..)

Schéma de principe d'organisation de l'intermodalité et la multimodalité au sein des ZAE



3.1 ACCOMPAGNER LES PRATIQUES DE MOBILITÉ À TOUTES LES ÉCHELLES

↘ Objectif 3.1.2 Accompagner le développement de l'éco mobilité.

Ce que le DOO pourrait dire

PRESCRIPTIONS:

➔ **Encourager la mutualisation des déplacements**

- Les collectivités locales encouragent la pratique du covoiturage par l'aménagement d'aires de covoiturage :
  - Au sein des nœuds de mobilité et à proximité des voiries ou infrastructures structurantes,
  - dans le tissu urbain notamment à proximité des gares et haltes ferroviaires,
  - par la réservation de places pour le covoiturage dans les zones d'activités, les grands équipements, les zones commerciales,…

- Le SCoT identifie des nœuds de mobilités potentiels comme localisations préférentielles pour l'aménagement de parkings relais / aires de covoiturage et/ou déploiement de bornes de recharge électrique du fait de leur situation à l'intersection de plusieurs voies de communication et/ou d'une offre de transport complémentaire et alternative à la voiture.
- Pour cela, les documents d'urbanisme locaux prévoient au sein des nœuds de mobilité identifiés, les emprises foncières nécessaires à l'aménagement de :
  - parkings relais,
  - plateformes d'échanges multimodales (PEM) permettant d'articuler transport automobile, transports collectifs et déplacements actifs (vélo et marche à pied).

3.1 ACCOMPAGNER LES PRATIQUES DE MOBILITÉ À TOUTES LES ÉCHELLES

➘ Objectif 3.1.2 Accompagner le développement de l'éco mobilité.

RECOMMANDATIONS :

- ❑ Faciliter le covoiturage à l'aide du numérique pour la mise en réseau des usagers (applications, plateforme en ligne) pour minimiser les pratiques autosolistes.
- ❑ Encourager **l'autostop connecté et participatif** au travers du déploiement d'un service type auto-sto-pouce / rézopouce
- ❑ Faciliter **la mise à disposition en location de véhicules électriques, hybrides** ou s'appuyant sur d'autres technologies futures (voiture autonome, voiture à l'hydrogène...).
- ❑ Inciter les grandes entreprises et zones d'activités ayant un seuil critique de salariés à mettre en place des plans de déplacements (Plan de Déplacement Entreprise ou Inter-Entreprises).

➘ Objectif 3.1.2 Accompagner le développement de l'éco mobilité.

Ce que le DOO pourrait dire

PRESCRIPTIONS:

➔ **Développer l'intermodalité et la complémentarité entre les modes de déplacements.**

- Assurer, dans la mesure du possible le rabattement sur les gares et haltes par des solutions alternatives à la voiture individuelle : transport à la demande, pistes cyclables, mise à disposition de vélo à assistance électrique ou véhicules électriques... depuis et vers les nœuds de mobilité du territoire, zones d'activités structurantes et résidentielles proches en appui des aires de covoiturages.

- Prévoir des espaces de stationnement suffisamment dimensionnés à proximité des gares pour différents modes de locomotion (voiture, motos, cycles...) dont électriques (bornes de recharge).

- Poursuivre les initiatives visant à maintenir et conforter les gares, véritables portes d'entrées du territoire en veillant à leur articulation avec les espaces urbains et les activités génératrices de flux, notamment touristiques (solutions innovantes de mobilité, signalétiques, accueil)….

3.1 ACCOMPAGNER LES PRATIQUES DE MOBILITÉ À TOUTES LES ÉCHELLES

➘ Objectif 3.1.2 Accompagner le développement de l'éco mobilité.

PRESCRIPTIONS:

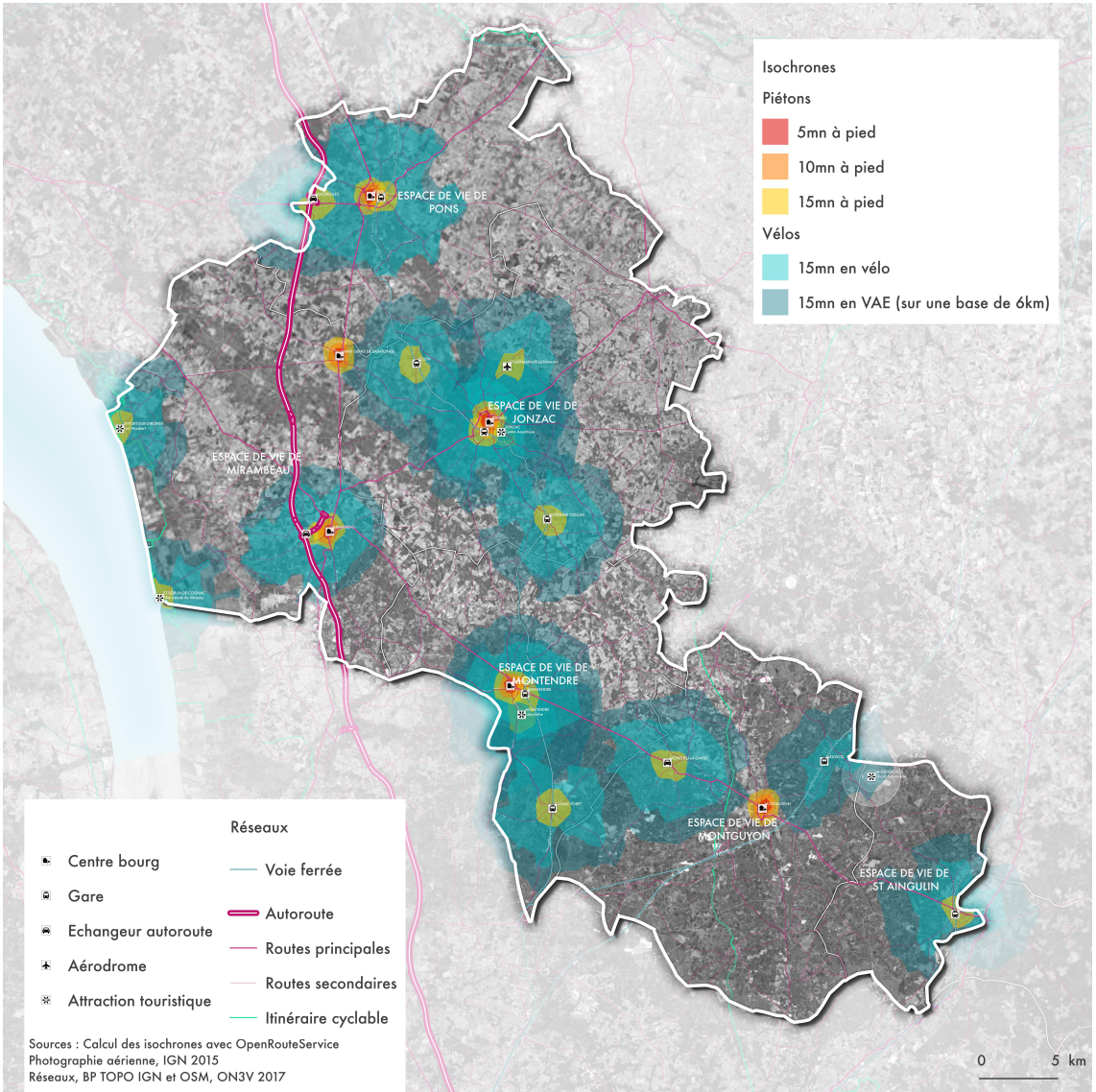
Ce que le DOO pourrait dire

➔ **Encourager les mobilités douces et actives**

- Promouvoir une organisation urbaine et un aménagement des espaces publics favorables à la déambulation et à la pratique des modes actifs (piétonisation, zone 30…).
- Augmenter les espaces dédiés aux piétons et cyclistes afin d'offrir de bonnes conditions de confort et de sécurité. Organiser la continuité entre les principaux itinéraires cyclables notamment entre les communes.
- Mettre en place des continuités entres les quartiers, les nœuds de mobilité, les équipements structurants... (Ex : entre la gare et le centre-ville de Jonzac et Pons?)
- Permettre le développement des stationnements vélos dans les centres villes, au sein des nœuds de mobilité pour encourager l'intermodalité et des lieux générateurs de flux ;
- Offrir un service de location de vélo et/ou vélo à assistance électrique à destination des habitants et des touristes, pour encourager les pratiques actives pour les derniers kilomètres dans une logique de rabattement vers les nœuds de mobilité.
  - Mettre en place un service de ***Vélos-Lib électriques intercommunal*** en se dotant d'une flotte de vélos à assistance électrique à disposition dans les communes pour faciliter les déplacements (actifs, touristes...) de proximité.

3.1 ACCOMPAGNER LES PRATIQUES DE MOBILITÉ À TOUTES LES ÉCHELLES

➘ Objectif 3.1.3 Concevoir une politique de mobilité cohérente avec l'aménagement du territoire et la stratégie de déploiement des activités économiques et de l'emplois.



?

- Quelles connexions renforcer?
- Comment organiser les échanges entre les pôles au sein des bassins de vie?
- Comment organiser le rabattement vers les nœuds de mobilité?
- Quelle part allouer aux mobilités actives?

3.1 ACCOMPAGNER LES PRATIQUES DE MOBILITÉ À TOUTES LES ÉCHELLES

➘ Objectif 3.1.3 Concevoir une politique de mobilité cohérente avec l'aménagement du territoire et la stratégie de déploiement des activités économiques et de l'emplois.

PRESCRIPTIONS :

Ce que le DOO pourrait dire

➔Renforcer l'interaction entre développement et transport

- Privilégier le développement de l'urbanisation dans les centralités, plus particulièrement dans les espaces urbains desservis par un arrêt ou une halte ferroviaire.
- Intensifier ses espaces urbains pour participer à l'amélioration de la qualité de l'air, à la réduction des déplacements contraints et à la maitrise des dépenses énergétiques du territoire.
- Pour cela, les documents d'urbanisme et les politiques sectorielles devront favoriser le développement urbain autour des gares, haltes et nœuds de mobilité situés au sein et/ou en continuité de l'enveloppe urbaine.

RECOMMANDATIONS :

❑ Valoriser les secteurs à proximité des gares et haltes ferroviaires.

Les collectivités disposant de gare ou de halte du réseau ferré chercheront à atteindre une densité supérieure dans ces secteurs. Cet objectif pourra être traduit dans le cadre de l'élaboration d'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) et/ou du règlement inscrit dans les PLU.

3.1 ACCOMPAGNER LES PRATIQUES DE MOBILITÉ À TOUTES LES ÉCHELLES

➘ Objectif 3.1.3 Concevoir une politique de mobilité cohérente avec l'aménagement du territoire et la stratégie de déploiement des activités économiques et de l'emplois.

PRESCRIPTIONS et/ou RECOMMANDATIONS

➔Localisation préférentielle des opérations d'habitats en fonction de la proximité des nœuds de mobilité *(ex: distance/ temps, périmètre de x mètres)*

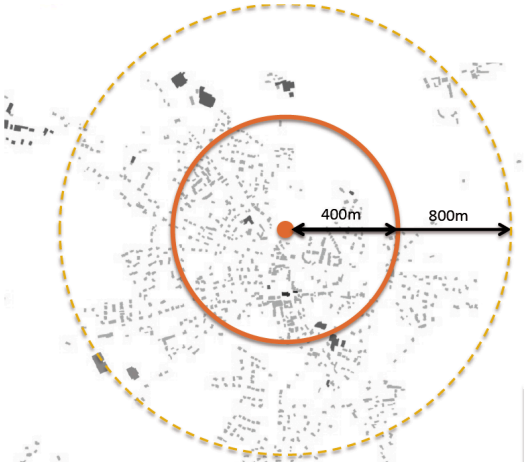
- Les DUL des communes disposant d'une gare ou d'une halte, devront atteindre des densités supérieures aux espaces les moins biens desservis.
- Ces objectifs devront être traduits par une OAP au sein des documents d'urbanisme.

➔Localisation préférentielle des espaces à vocation économique (ex: distance/temps, périmètre de x mètres)

- Le SCoT entend maintenir les espaces à vocation économique, pour les activités compatibles, au sein du tissu urbain > développement de pépinières, tiers lieux à proximité.
- Les nouveaux espaces économiques devront répondre à des critères d'accessibilité > situation à proximité d'un nœud de mobilité et/ou offrir des solutions de mobilité alternative et active.

Pour aller plus loin :

Intensifier le tissu urbain et enrichir l'offre résidentielle dans les secteurs de proximité avec les commerces et services



Le D.O.O.

ORIENTATION GENERALE :
3.5 Accompagner la mutation du commerce d'aujourd'hui et de demain.

RAPPEL DU PADD :

3.5 Accompagner les mutations du commerce d'aujourd'hui et de demain

- **Rechercher une complémentarité entre grand commerce et commerce de proximité**

  – Anticiper les mutations du commerce et les enjeux de modernisation de certains équipements commerciaux en confortant les polarités commerciales existantes tout en rationnalisant l'ouverture de nouvelles zones.

  – Chercher une organisation commerciale cohérente à l'échelle du territoire en lien avec les territoires voisins.

  – Chercher un équilibre entre le confortement du commerce de proximité qui contribue à la vitalité des centres bourgs et le développement d'une offre complémentaire aux achats quotidiens de proximité des habitants grâce à une offre commerciale de périphérie diversifiée.

- **S'adapter aux nouveaux modes de consommation**

  – Anticiper et accompagner les nouvelles formes de commerce (magasin hybride, showroom, distributeurs de produits locaux, circuits courts, consignes, boutiques éphémères ou itinérantes..)..

3.5 ACCOMPAGNER LES MUTATIONS DU COMMERCE D'AJOURD'HUI ET DE DEMAIN

Proposition d'armature commerciale :

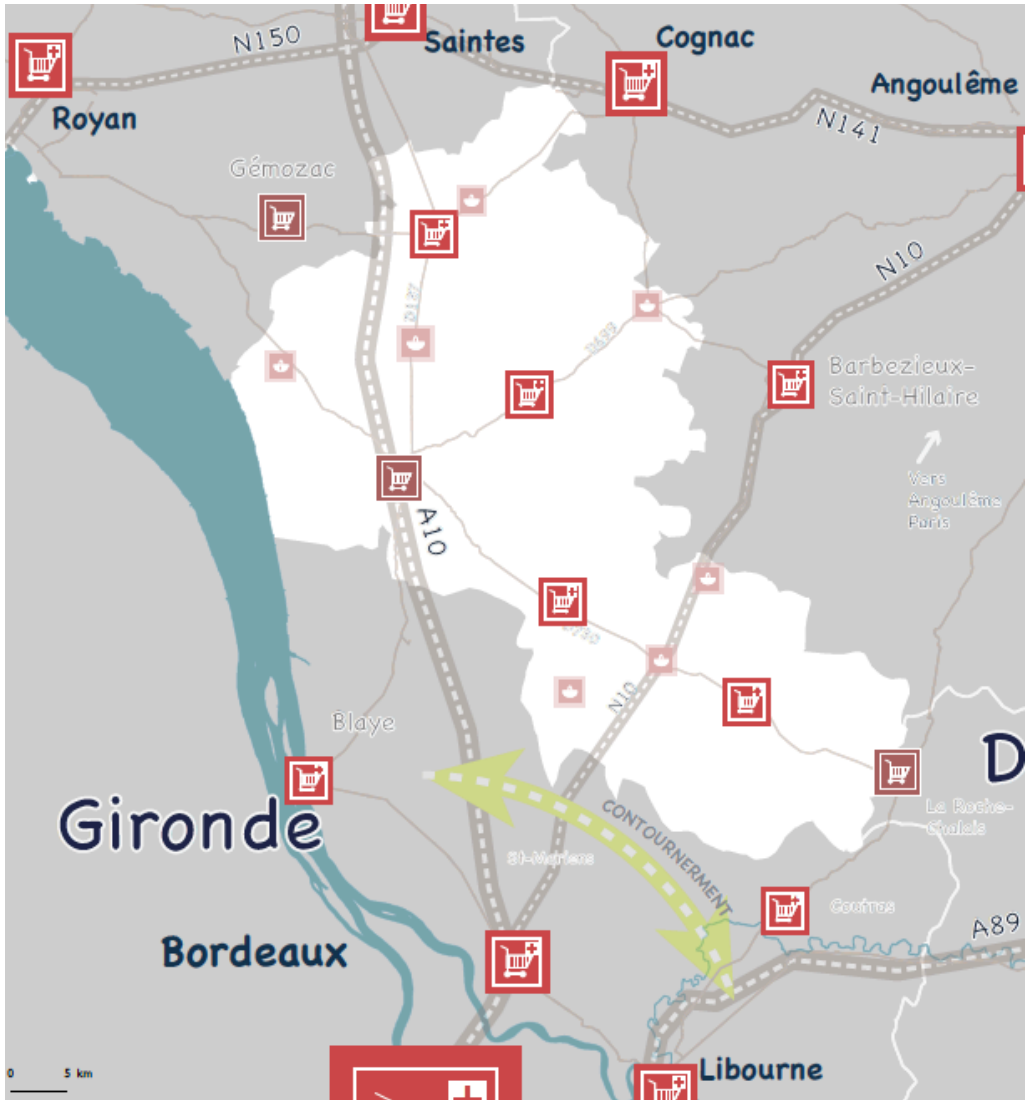
- Faut-il identifier d'autres pôles, susceptibles de recevoir des projets ?
  - Parc commercial de la source à Jonzac
  - Zone de Coudennes à Pons
  - Centre commercial de la vallée à Montendre
  - Zone commerciale de Clairvent à Montguyon
  - Centre commercial de Mirambeau
  - Saint-Aigulin? Pôle commerciaux relais ou de proximité?

Rechercher la complémentarité entre le grand commerce et les commerces de proximité :

Pôle commerciaux majeurs

Pôle commerciaux relais

Pôle commerciaux de proximité



3.5 ACCOMPAGNER LES MUTATIONS DU COMMERCE D'AJOURD'HUI ET DE DEMAIN

➘ Objectif 3.5.1 Rechercher une complémentarité entre grand commerce et commerce de proximité

Ce que le DOO pourrait dire

PRESCRIPTIONS :

La hiérarchisation des pôles commerciaux

Le maillage commercial s'appuie sur l'organisation multipolaire du territoire et l'accessibilité globale.

L'armature commerciale de la Haute-Saintonge pourrait être la suivante :

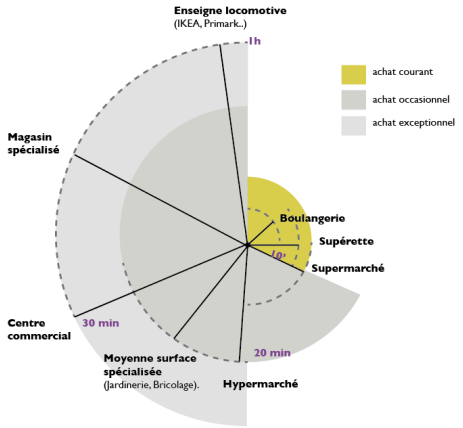
- Les **pôles commerciaux majeurs** qui bénéficient d'un appareil commercial diversifié, accessible, dense et d'une zone de chalandise intercommunale voire de plus grand rayonnement ainsi que d'une ou plusieurs locomotives alimentaires (supermarché/ hypermarché) et qui se prêtent aux achats journaliers, hebdomadaires, occasionnels voir rares ;
- Les **pôles commerciaux relais** complètent l'offre des pôles commerciaux majeurs et participent et profitent de leur rayonnement par une offre de produits répondant aux besoins quotidiens et hebdomadaires ;
- Les **pôles commerciaux de proximité** jouent un rôle de première importance à l'échelle locale en répondant à la fois aux achats de première nécessité, « sur place », et en participant au dynamisme des communes rurales.

3.5 ACCOMPAGNER LES MUTATIONS DU COMMERCE D'AJOURD'HUI ET DE DEMAIN

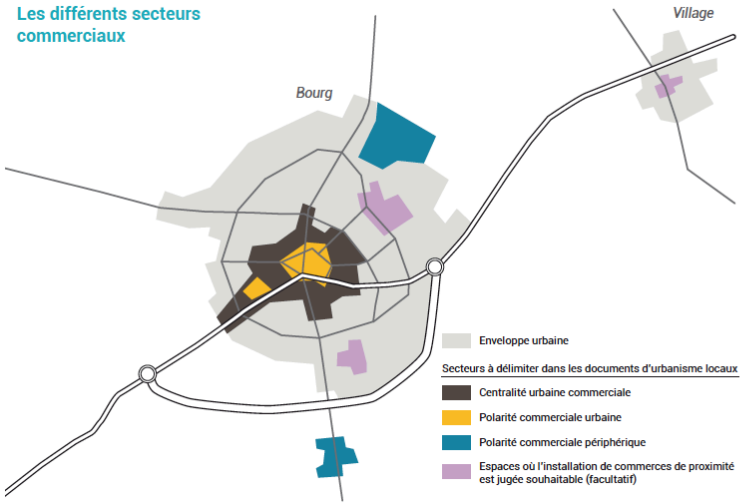
➘ Objectif 3.5.1 Rechercher une complémentarité entre grand commerce et commerce de proximité

?

- Y-a-t-il des projets d'extension de zones commerciales ou autres projets ?
- Quid de l'implantation des drives ? Au sein des pôles commerciaux existants ? Dans les centres-bourgs ?
- Etudier prioritairement la mutation / réhabilitation des zones commerciales délaissées avant les projets de nouvelles implantations ?
- Comment faciliter l'évolution du commerce de demain aux nouveaux modes de vie et de consommation ? (conciergeries facilitées par le numérique, hybridation commerce/services annexes, commerces itinérants...)
- Doit-on encourager dans les DUL, l'identification de secteur préférentielle pour le commerce de proximité?



Temps de trajet :



3.5 ACCOMPAGNER LES MUTATIONS DU COMMERCE D'AJOURD'HUI ET DE DEMAIN

➘ Objectif 3.5.1 Rechercher une complémentarité entre grand commerce et commerce de proximité

Ce que le DOO pourrait dire

PRESCRIPTIONS :

➔**Conforter les fonctions commerciales des centres et centre-bourg:**

➔**Encourager la mixité fonctionnelle dans les centres** (Cf. Objectif revitalisation des centres).

➔**Aménager les commerces et leurs abords pour mieux exploiter leurs potentiels**

- Un aménagement sécurisé et qualitatif de l'espace public propice à la marche et à la déambulation commerciale (revêtement des sols, mobilier urbain, végétalisation...) ;
- Une offre de stationnement sécurisé pour les vélos.
- Une offre de stationnements adaptée (courte durée, longue durée, abonnement) en prévoyant selon les contextes de limiter le stationnement des véhicules ventouses par une réglementation (zone bleue, etc.) ;
- Des formes urbaines permettant l'installation de commerces en rez-de-chaussée pour entretenir ou développer le linéaire commercial ;
- Des règles d'urbanisme de nature à créer des conditions favorables au maintien et développement du commerce.

3.5 ACCOMPAGNER LES MUTATIONS DU COMMERCE D'AJOURD'HUI ET DE DEMAIN

➘ Objectif 3.5.1 Rechercher une complémentarité entre grand commerce et commerce de proximité

Ce que le DOO pourrait dire

PRESCRIPTIONS :

➔Le SCoT définit en fonction de l'armature commerciale les principes de localisations préférentielles :
Une priorité est accordée au renforcement des centralités commerciales des **centres, et des centres-bourgs**:

- Les documents d'urbanisme locaux détermineront les centralités commerciales ;
- Puis dans le tissu urbain des pôles majeurs et d'équilibre lorsque les commerces ne peuvent s'implanter dans les centres en raison de leur gabarit ou des flux qu'ils génèrent ;

Pour le grand commerce, la priorité sera donnée à la requalification et la densification des zones commerciales existantes.

➔ **Limiter le développement commercial hors des espaces commerciaux définis.**

- Les espaces situés en dehors des centralités urbaines et des zones commerciales existantes, n'ont pas vocation à accueillir de nouvelles implantations commerciales.
- Une offre nouvelle en extension pourra néanmoins être admise si elle participe à la diversification commerciale actuelle, répond à des besoins spécifiques, achats occasionnels non couverts au sein du territoire et ne peut s'implanter dans les zones existantes.

3.5 ACCOMPAGNER LES MUTATIONS DU COMMERCE D'AJOURD'HUI ET DE DEMAIN

➘ Objectif 3.5.1 Rechercher une complémentarité entre grand commerce et commerce de proximité

Typologies des commerces:

Niveau de fonction commerciale	Exemples d'activités commerciales	Modes de transports pour les achats	Influence/ chalandise	Pôles majeurs	Pôles relais	Pôles de proximité
Achats quotidiens	Boulangerie, boucherie, épicerie...	Marche, cycle, TC, voiture	locale	✔	✔	✔
Achats hebdomadaires	Alimentaire généraliste et spécialisé, surgelés	Marche, cycle, TC, voiture	Locale et bassin de vie	✔	✔	
Achats occasionnels légers	Habillement, optique, parfumerie, jouets...	Marche, cycle, TC, voiture	Bassin de vie et échelle du territoire	✔		
Achats occasionnels lourds	Bricolage, jardin...	Voiture	Bassin de vie et échelle du territoire	✔		
Achats rares	Mobilier, gros électroménager, village de marques...	Voiture	Régionale	✔		

Les objectifs et orientations liés au commerce dissocient 3 grandes typologies d'activités en fonction de la fréquence des achats et des modes de transports associés.