



**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL MUNICIPAL DE LA VILLE D'AIX
EN PROVENCE N° DL.2020-219**

Séance publique du

12 octobre 2020

**Présidence de Maryse JOISSAINS MASINI
Maire d'Aix-en-Provence**

Accusé de réception en préfecture
Identifiant : 013-211300017-20201012- lmc1180191-DE-1-1
Date de signature : 15/10/2020
Date de réception : jeudi 15 octobre 2020


**OBJET : AVIS DE LA COMMUNE D'AIX EN PROVENCE SUR LE PLAN DE DEPLACEMENTS
URBAIN DE LA METROPOLE AIX MARSEILLE PROVENCE**

Le 12 octobre 2020 à 10h30, le Conseil Municipal de la Commune d'Aix-en-Provence s'est réuni en session Ordinaire dans l'Amphithéâtre De La Verrière, 10 Rue des allumettes, 13 100 Aix-en-Provence, sur la convocation qui lui a été adressée par Mme Maryse JOISSAINS-MASINI, Maire, le 06/10/20, conformément aux articles L 2121-10 et L 2121-12 du Code Général des Collectivités Territoriales.

Etaient Présents :

Monsieur Jonathan AMIACH, Madame Laurence ANGELETTI, Madame Béatrice BENDELE, Monsieur Moussa BENKACI, Madame Kayané BIANCO, Madame Brigitte BILLOT, Madame Odile BONTHOUX, Monsieur Jacques BOUDON, Monsieur Gérard BRAMOULLÉ, Monsieur Pierre-Paul CALENDINI, Madame Joëlle CANUET, Monsieur Rémi CAPEAU, Monsieur Pierre-Emmanuel CASANOVA, Monsieur Eric CHEVALIER, Madame Françoise COURANJOU, Madame Brigitte DEVESA, Madame Sylvaine DI CARO ANTONUCCI, Monsieur Cyril DI MEO, Monsieur Sylvain DIJON, Monsieur Laurent DILLINGER, Monsieur Gilles DONATINI, Monsieur Jean-François DUBOST, Monsieur Marc FERAUD, Madame Stéphanie FERNANDEZ, Monsieur Jean-Christophe GRUVEL, Monsieur Sellam HADAOUI, Madame Elisabeth HUARD, Madame Claudie HUBERT, Madame Amandine JANER, Madame Maryse JOISSAINS MASINI, Monsieur Philippe KLEIN, Madame Perrine MEGGIATO, Madame Arlette OLLIVIER, Monsieur Alain PARRA, Monsieur Marc PENA, Madame Anne-Laurence PETEL, Madame Josy PIGNATEL, Madame Laure SCANDOLERA, Monsieur Pierre SPANO, Monsieur Francis TAULAN, Madame Françoise TERME, Madame Solène TRIVIDIC, Madame Fabienne VINCENTI, Monsieur Michael ZAZOUN, Madame Karima ZERKANI-RAYNAL.

Excusés avec pouvoir donné conformément aux dispositions de l'article L 2121-20 du Code Général des Collectivités Territoriales:

Madame Dominique AUGEY à Madame Odile BONTHOUX, Madame Agnès DAURES à Monsieur Pierre SPANO, Madame Sophie JOISSAINS à Madame Brigitte DEVESA, Madame Gaëlle LENFANT à Monsieur Marc PENA, Madame Sophie MEYNET DE CACQUERAY à Madame Laurence ANGELETTI, Monsieur Stéphane PAOLI à Madame Françoise COURANJOU, Madame Marie-Pierre SICARD - DESNUELLE à Madame Karima ZERKANI-RAYNAL, Monsieur Jules SUSINI à Monsieur Sellam HADAOUI.

Excusés sans pouvoir :

Monsieur Salah-Eddine KHOUIEL, Monsieur Jean-Louis VINCENT.
Secrétaire : Madame Kayané BIANCO

Monsieur Eric CHEVALIER donne lecture du rapport ci-joint.



DIRECTION GENERALE DES
SERVICES TECHNIQUES
D.G.S.T. Adjoint Infrastructures et
Déplacements

RAPPORT POUR
LE CONSEIL MUNICIPAL
DU 12 OCTOBRE 2020

Nomenclature : 8.3
Voirie

RAPPORTEUR : Monsieur Eric CHEVALIER

**Politique Publique : 06-AMELIORATION DE LA CIRCULATION ET DE LA MOBILITE
URBAINE**

OBJET : AVIS DE LA COMMUNE D'AIX EN PROVENCE SUR LE PLAN DE
DEPLACEMENTS URBAIN DE LA METROPOLE AIX MARSEILLE PROVENCE- Décision du
Conseil

Mes chers Collègues,

Par délibération en date du 19 décembre 2019, la Métropole Aix-Marseille-Provence a
arrêté le projet de Plan de Déplacements Urbains (PDU).

Le PDU est une première étape de mise en œuvre d'une stratégie de mobilité à l'horizon
2050. Il établit un plan d'actions sur 10 ans et sera ensuite décliné dans des Plans Locaux de
Mobilité. Ces derniers préciseront localement, dans chaque bassin, chaque commune, les
actions opérationnelles dans tous les domaines de la mobilité.

La stratégie du PDU métropolitain se décline selon quatre enjeux majeurs et dix-sept
objectifs opérationnels.

L'état des lieux élaboré pendant les travaux de construction du projet de PDU a permis de
dégager les quatre enjeux suivants :

1. Une métropole polycentrique aux densités contrastées

La Métropole s'organise de façon polycentrique autour de plusieurs centralités plus ou
moins denses, qui nécessitent des réponses spécifiques. Il s'agit sur chacun de ces territoires

de proposer aux métropolitains une solution de mobilité intermodale susceptible de représenter une alternative sérieuse à la voiture. L'objectif est de développer une mobilité adaptée aux typologies des communes et aux pôles stratégiques.

2. Un cadre de vie remarquable et respirable

Pour contribuer à la lutte contre le changement climatique, le Plan de Déplacements Urbains vise à réduire de 26% les émissions de gaz à effet de serre générées par la mobilité (hors navires et avions), et de 29% la consommation d'énergie finale (par rapport à 2012) tout en favorisant l'usage des énergies renouvelables .

Pour réduire les impacts négatifs de la mobilité motorisée sur la santé, il convient de diminuer les émissions de NOX de 75% et de 37% celles de particules fines PM 10 (par rapport à 2012).

Enfin, l'engagement porte sur la lutte contre l'insécurité routière, ainsi que sur la limitation des effets directs et indirects des infrastructures de transports sur la consommation d'espaces naturels et agricoles.

3. Une métropole attractive, fluide et accessible à tous

Cet enjeu ambitionne de rendre facilement accessibles les pôles urbains, économiques, universitaires et les portes d'entrée de la Métropole depuis les différents bassins de mobilité, notamment grâce à un rabattement efficace vers les pôles d'échanges multimodaux.

Il vise à réduire les temps de déplacement, en stabilisant voire en réduisant la saturation routière dans un contexte de développement urbain et économique, à garantir un droit à la mobilité pour tous, à diminuer la part du budget des ménages consacrée à la mobilité quotidienne et à permettre l'accès aux transports collectifs depuis toutes les communes de la Métropole.

4 Une combinaison de modes de déplacements accessible à tous

Pour atteindre en 2030 moins de 50% de déplacements en voiture ou en moto, le PDU a pour ambition de réduire la part modale de l'automobile sans passager de 51% à 46%, à travers notamment le développement du covoiturage.

Pour ce faire, l'aménagement de l'espace public sera apaisé, en réduisant la place de la voiture dans les centres urbains, pour favoriser la marche, solution à privilégier pour les déplacements de courte distance et multiplier par deux l'usage des transports collectifs urbains.

Le vélo et, dans une moindre mesure, les autres EDP (Engins de Déplacements Personnels : trottinette, Hoverboard...), deviennent des solutions de mobilité du quotidien pour les courtes et moyennes distances, en complément avec les transports publics.

Enfin, le PDU se propose d'offrir à plus de 90% des métropolitains un accès aux transports collectifs à haut niveau de service ou à un Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) ou un parc relais en moins de 15mn.

92 PEM, proposant 10 000 places de stationnement supplémentaires en parking-relais permettront de diversifier et d'interconnecter les solutions de mobilité. Le PDU vise à doubler l'usage des transports collectifs d'échelle métropolitaine, c'est-à-dire reliant deux bassins de mobilité.

Le PDU métropolitain définit sept axes stratégiques :

Pour répondre à ces enjeux et objectifs stratégiques, la Métropole développe une large palette d'actions qui s'organisent à travers sept leviers qui interagissent. Chaque levier décrit une stratégie générale puis un ensemble d'actions d'échelle métropolitaine.

- Un système vélo global,
- Un système de transports collectifs performant,
- Un système routier réinventé, innovant, efficace et durable,
- Des espaces publics partagés et attractifs,
- Un réseau hiérarchisé de pôles d'échanges multimodaux au service de la mobilité des habitants et des territoires,
- Des services de mobilité agiles et accessibles info voyageur, tarification, billettique, outils et services numériques,
- Se donner les moyens de réussir gouvernance - partenariats.

L'ambition du PDU métropolitain est louable, ses objectifs quantitatifs prônant :

- Une diminution de 26% des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) liées au trafic routier par rapport à 2012;
- Une diminution de 75% des oxydes d'azote liés au trafic routier par rapport à 2012 ;
- Une diminution de 37% des particules fines, PM10 liées au trafic routier par rapport à 2012;
- Une diminution de 50% des particules fines, PM2.5 liées au trafic routier par rapport à 2012;
- Une diminution de la consommation d'énergie finale de 29% par rapport à 2012 ;
- Une réduction de la part modale de la voiture de 54% (référence 2017) à moins de 50%;
- Une augmentation de la part modale des transports collectifs de 10% (référence 2017) à 15%;
- Une augmentation de la part modale du vélo de 1% (référence 2017) à 5% ;
- Une augmentation de la part modale de la marche de 31% (référence 2017) à 33%.

Le PDU sur la commune d'Aix en Provence

(Voir plans extraits du PDU en annexe).

Le PDU mentionne sur le territoire aixois, des projets en cours d'études ou de réalisation conjointement avec les acteurs publics (département, métropole, SEM) les questions de transports en commun, de pôle d'échanges et d'intégration des modes actifs font partie intégrante de ces aménagements.

Sur le territoire communal, le PDU intègre des projets « piliers » en cours d'études ou en phase de réalisation :

- La déviation / trémie de la RD7n à Célony
- La déviation de la RD543 à Saint Pons
- Le pont de la Guiramande reliant l'Ave de l'Arc de Meyran via le P+R Krypton au Chemin du Viaduc (futur pôle universitaire de la Pauliane)
- Le contournement ouest du village des Milles
- La liaison RD65 / RD9,
- La liaison RD9/ RD8n

Le PDU s'appuie sur ces aménagements, en plus de ceux existants (les P+R, BHNS, Gare routière...) pour développer son réseau d'infrastructures de type Réseau Express Métropolitain (REM) et Pôle d'Echanges Multimodaux (PEM).

C'est ainsi qu'en plus des existants, le PDU prévoit un P+R au nord d'Aix, au hameau de Lignane (150 places), et un autre à Barida (500 places)

A ce titre, il convient de noter que la localisation à Lignane n'apparaît pas en lien avec le projet de requalification de la gare de la Calade, où aucun P+R n'est positionné.

Le Réseau Express Métropolitain desservira Aix en Provence dans un sens Nord-Sud depuis Marseille : via l'Aréna, Barida, et le P+R Col. Jean Pierre ; et dans le sens Est – Ouest depuis Martigues: via l'Arbois, Les Milles, Krypton, Malacrida.

Un réseau vélo structurant ambitieux est mentionné, notamment sur des axes tels que :

- Puyricard/ centre-ville
- les Platanes / centre-ville
- Centre-ville / Malacrida / Tholonet

De même, qu'un fort réseau vélo maillé depuis les zones d'activités (les Milles, L'Arbois, Plan d'Aillane) vers les secteurs Aréna, Luynes, Pont de l'Arc.

Au-delà des objectifs et du contenu de ce document, il apparaît que d'autres éléments sont peu développés ou que certains ne paraissent pas en totale adéquation avec les besoins de mobilité sur Aix-en-Provence. On peut notamment citer :

- La question de la gestion du stationnement dans les bassins d'emplois. En contrepartie d'une bonne offre en transport en commun et parkings publics (zone de bonne desserte), le PDU envisage de diminuer l'offre de stationnement privé (Contrats de Desserte). Cela suppose donc une offre TC conséquente et très attractive (prix, simplicité d'utilisation) pour désengorger les accès aux zones d'activités, mais aussi d'aménager les voiries pour favoriser leur circulation. La mise en œuvre de ce sujet apparaît pour le moins assez complexe.

- La logistique et le « dernier kilomètre ». Le PDU reste très généraliste, il évoque des idées telles que charte partenariale de logistique, schéma directeur de logistique. Mais qu'en est-il de la localisation et de la gestion des lieux de rupture de charge ? A ce stade, le PDU n'apporte aucune précision.

- Le sujet des deux roues motorisées n'est que très partiellement abordé. Ce mode de déplacement, même s'il peut poser quelques problèmes de stationnement gênant dû à des comportements individuels inadaptés, est attractif et présente une alternative non négligeable pour des transports individuels souples et peu consommateurs d'espaces. Le PDU le passe sous silence sauf à critiquer le niveau de pollution des 2RM en se basant sur une étude parisienne très controversée.

- Concernant les transports en commun et les connexions de la ville avec le bassin métropolitain, on peut regretter qu'aucune liaison entre le quartier des facultés (Krypton / Fenouillères) avec Marseille n'est mentionnée, alors que les relations entre les 2 sites universitaires sont à développer. La liaison Marseille / P+R Colonel Jean Pierre semble excentrée et interroge sur son public cible.

- Les engins de déplacement personnels (EDP) (type trottinette.....). Leur utilisation est en pleine expansion, et ils ne sont que très peu mentionnés dans le PDU. L'intégration dans le cadre juridique du code de la route est certes très récente mais qu'en est-il de la politique générale pour la gestion en particulier des sociétés de free-floating ?.

Il convient de noter que le PDU est un document de planification des mobilités, et qu'il sera décliné aux échelons locaux sous forme de Plan Locaux de Mobilité. Il devra cependant d'ores et déjà être pris en compte dans les outils communaux tels que le PLUI au travers des normes de stationnement en fonction des zones de « bonne desserte » mentionnées.

Une adaptation de ces documents est à prévoir pour les rendre compatibles.

Il convient par ailleurs de constater que la question de la mise en œuvre n'est pas abordée. Qui sera le maître d'ouvrage des aménagements et équipements prévus ? Qui financera et réalisera les études, les acquisitions foncières, les travaux ?

Le sujet du financement reste en effet à éclaircir. Un montant d'investissements compris entre 300 et 350 M€ par an est indiqué comme indispensable à l'atteinte des objectifs. Or entre 100 et 150 M€ seulement par an seront apportés par la métropole. Le reste des financements n'est pas identifié.

En conclusion, Mes Chers Collègues, je vous propose de :

- **EMETTRE** un avis favorable au projet de PDU de la Métropole sous les réserves mentionnées ci-dessus.
- **PRÉCISER** les modalités de financement et de maîtrise d'ouvrage des opérations
- **GARANTIR** une association forte de la commune dans la déclinaison au niveau local des Plans Locaux de Mobilité qui seront plus détaillés.

DL.2020-219 - AVIS DE LA COMMUNE D'AIX EN PROVENCE SUR LE PLAN DE
DEPLACEMENTS URBAIN DE LA METROPOLE AIX MARSEILLE PROVENCE-

Présents et représentés	: 53
Présents	: 45
Abstentions	: 0
Non participation	: 0
Suffrages Exprimés	: 53
Pour	: 38
Contre	: 15

Ont voté contre

Laurence ANGELETTI Béatrice BENDELE Pierre-Paul CALENDINI Agnès DAURES Cyril DI
MEO Elisabeth HUARD Claudie HUBERT Philippe KLEIN Gaëlle LENFANT Sophie MEYNET
DE CACQUERAY Alain PARRA Marc PENA Anne-Laurence PETEL Josy PIGNATEL Pierre
SPANO

Se sont abstenus

NEANT

N'ont pas pris part au vote

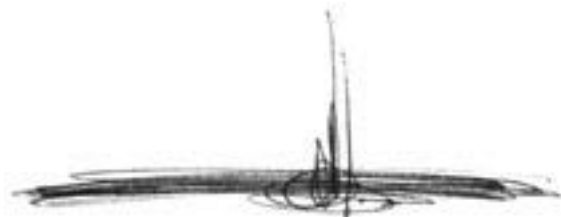
NEANT

Le Conseil Municipal a Adopté à la majorité
le rapport qui précède.

Ont signé Maryse JOISSAINS MASINI, Maire

Président de séance et les membres du conseil présents :

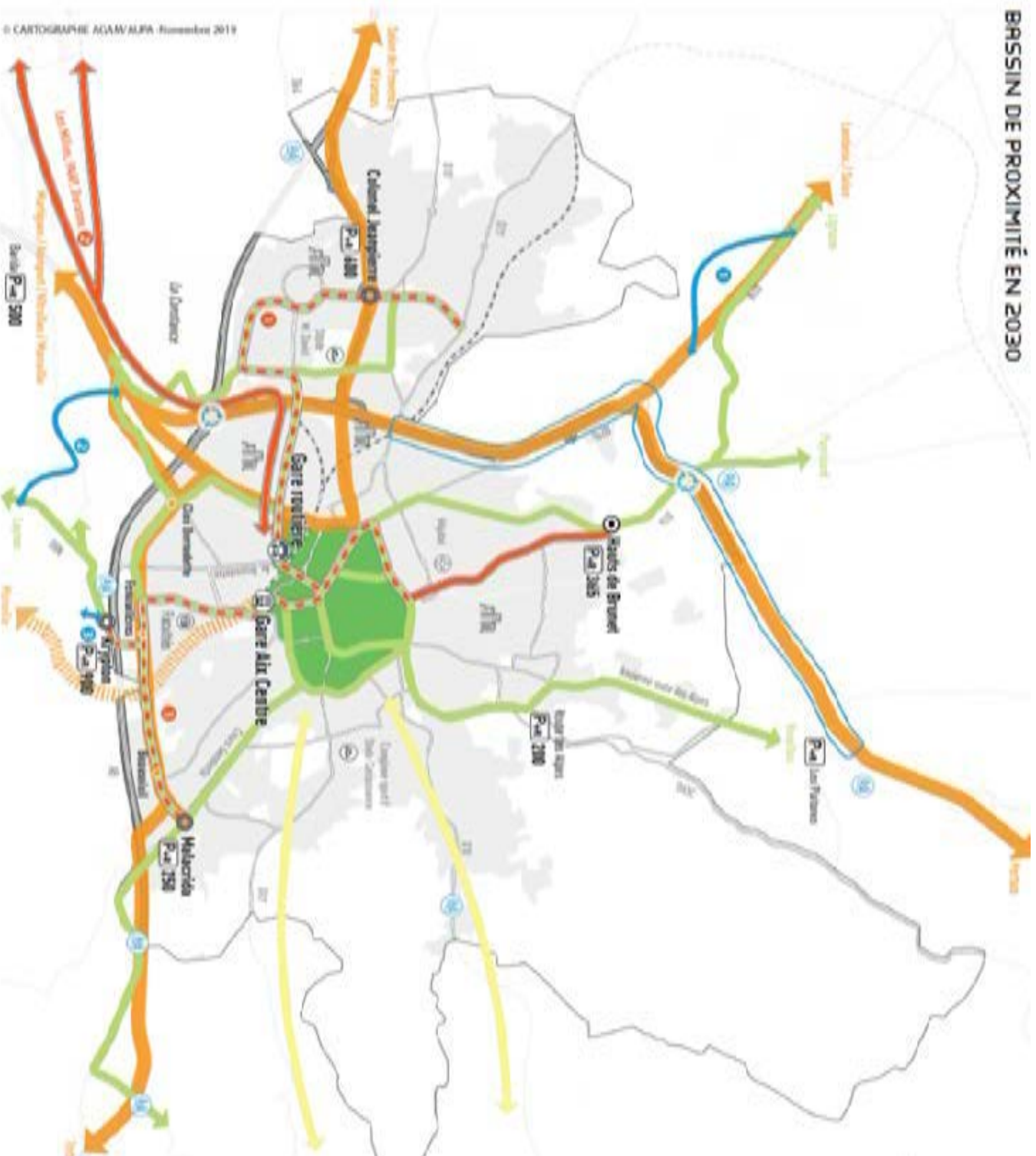
L'adjoint ou le conseiller municipal délégué,
Madame Amandine JANER



1 « Toute décision individuelle peut faire l'objet d'un recours devant le Tribunal administratif de Marseille, dans un délai de deux mois à compter de sa notification. Dans ce délai, il peut être présenté un recours gracieux prorogeant le délai de recours contentieux ...»

BRASSIN DE PROXIMITÉ EN 2030

© CARTOGRAPHIE AGAMVALPA - novembre 2019



Le système vélo global

- Voies vertes
- Voies vélo structurées
- Voies vélo

Des transports en commun performants

- Tramway Express Métropolitain (T-EM) - T3
- Tramway à haut niveau de service
- Bus - Express
- Bus - Lignes locales - 15 minutes - Airval
- Bus - (Grand de Brion - Météoriel)
- Lignes complémentaires alternatives
- Non limité

Des points d'échanges multimodaux accessibles

- Points frontaliers équipés avec accès RCM
- RCM de proximité / avec accès RCM
- RCM de proximité
- Autobus accès RCM
- Pratiques usages et services de proximité

Le rôle de la bonne gouvernance / importance des points frontaliers des RCM de proximité et les autres des lignes de bus

Des espaces publics partagés et attractifs

- Transit à court terme

Améliorer la densité et adapter les offres stratégiques

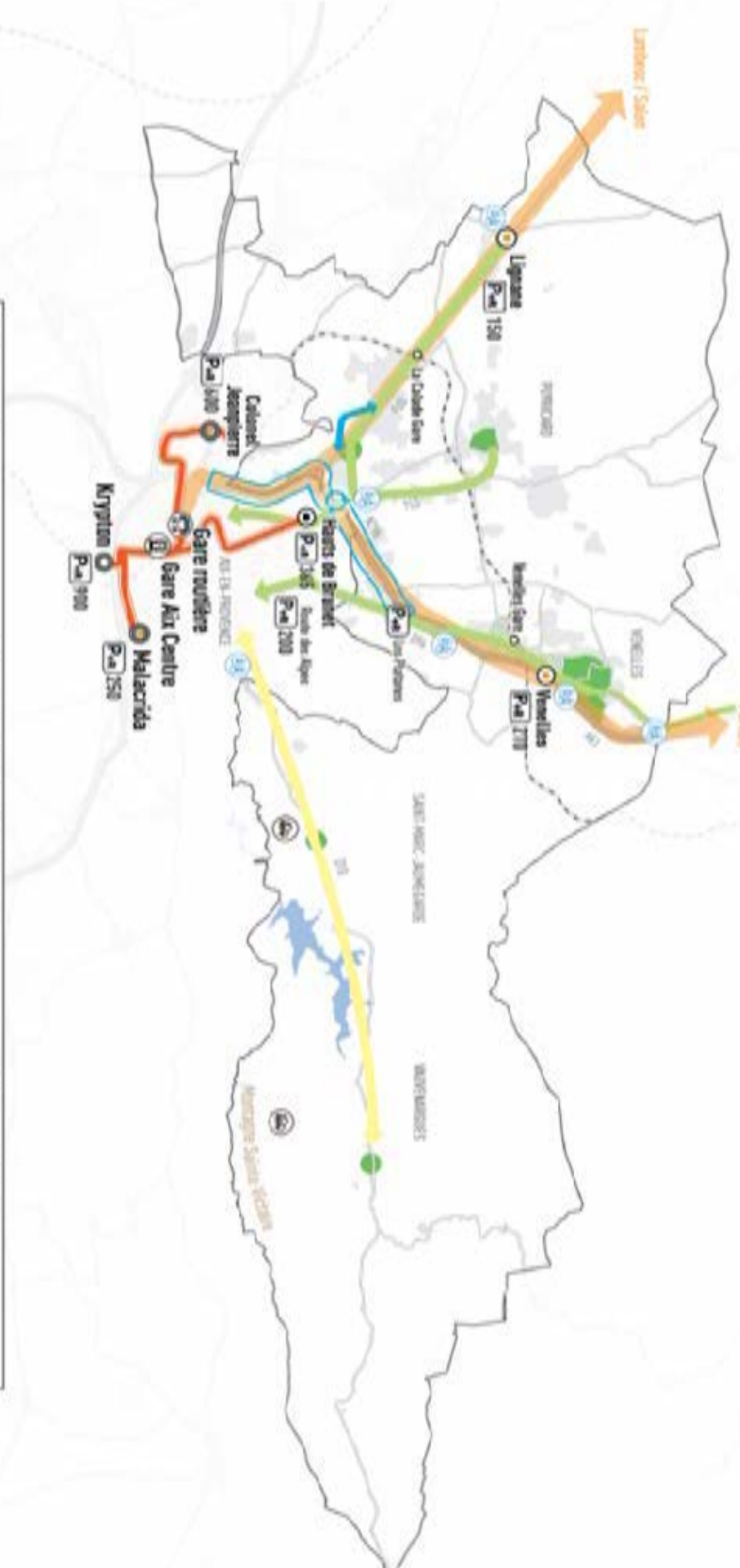
- Barrières physiques de la RCM
- Services équipements de santé, sport, universités

Le système maître régional

- Reconfiguration des échangeurs :
- RD901 et RD104/102/11
- Reconfiguration RD104 (transversal d'Etat)
- Création de routes
- Amélioration de l'axe de Coligny
- Utilisation RD405 RD90 RD103
- Point de la Sécurité
- Axes de contournement



BRASSIN DE PROXIMITÉ EN 2030



- Un système vélo global**
- Réseau vélo structurant
 - Itinéraire - Vite verte
- Des espaces publics partagés et attractifs**
- Dans les centres-villes
 - Dans les grandes zones d'activités
- Un système routier rigide**
- Diversion de Trafic
 - Aménagement ENVI/Inventaire d'Etat
 - Reconfiguration de l'échangeur ENVI/ENVI
 - Axe de contournement

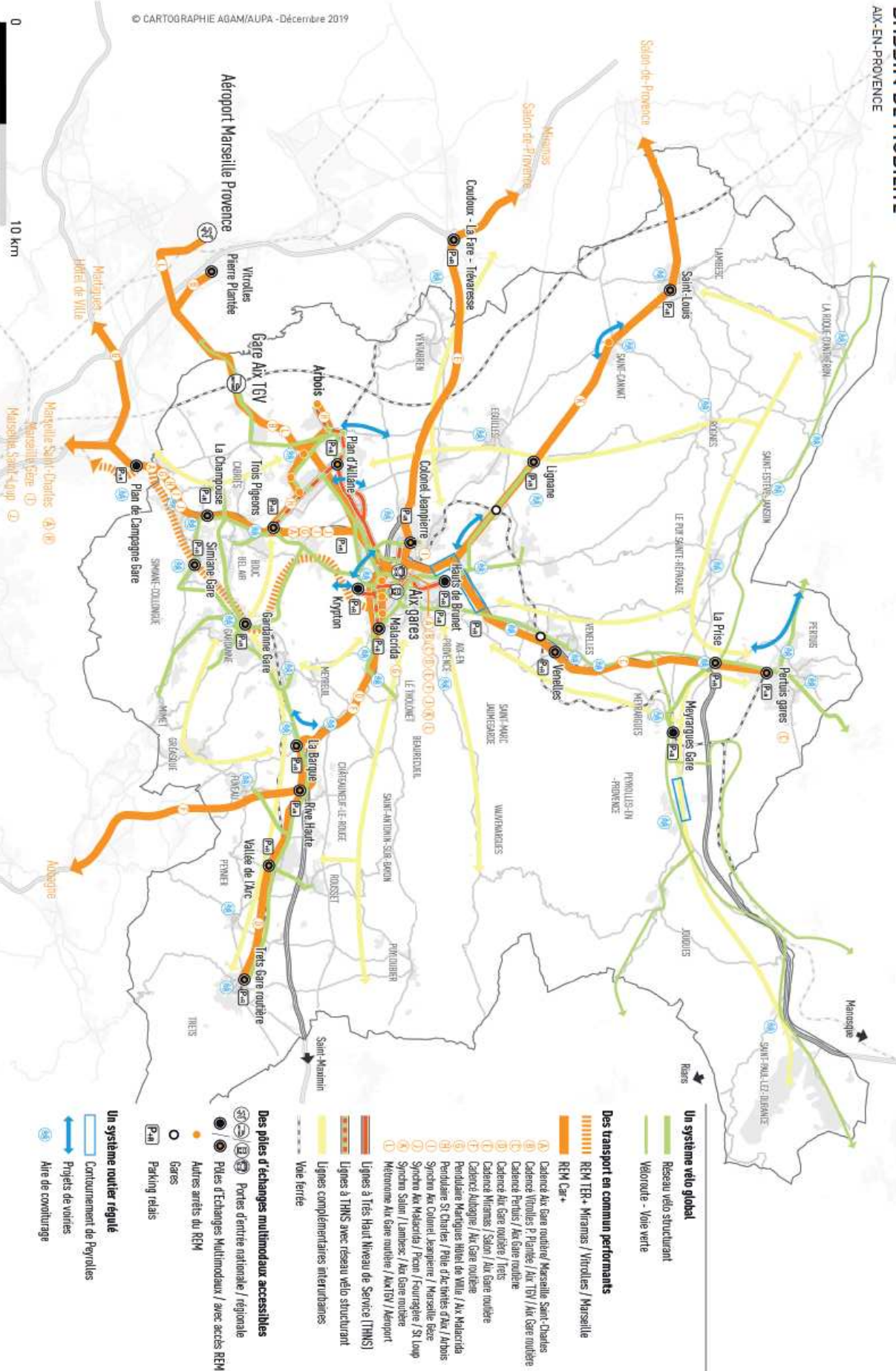
- Des transports en commun performants**
- Système Express Métropolitain Ce+ / I/II
 - Lignes à Haut Niveau de Service
 - Liaison complémentaires interurbaines
- Des pôles d'échanges multimodaux accessibles**
- Parties fonctionnelles séparées avec accès STM
 - Parties fonctionnelles intégrées
 - Parties fonctionnelles
 - Parties fonctionnelles
- Améliorer la sécurité et apaiser les villes d'activités**
- Espaces Vertueux

- Des types de voirie**
- Voie locale

BASSIN DE MOBILITÉ

AIX-EN-PROVENCE

© CARTOGRAPHIE AGAM/AUPA - Décembre 2019



Un système vélo global

- Réseau vélo structurant
- Véloroute - Voie verte

Des transports en commun performants

- REM Car+
- REM TER+ Miramas / Vitrolles / Marseille
- 1 Cadanè Aix Gare routière/ Marseille Saint-Charles
- 2 Cadanè Vitrolles P. Partheu / Aix TGV / Aix Gare routière
- 3 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 4 Cadanè Aix Gare routière / Trés
- 5 Cadanè Miramas / Salon / Aix Gare routière
- 6 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 7 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 8 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 9 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 10 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 11 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 12 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 13 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 14 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 15 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 16 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 17 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 18 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 19 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 20 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 21 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 22 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 23 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 24 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 25 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 26 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 27 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 28 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 29 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 30 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 31 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 32 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 33 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 34 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 35 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 36 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 37 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 38 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 39 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 40 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 41 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 42 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 43 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 44 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 45 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 46 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 47 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 48 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 49 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 50 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 51 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 52 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 53 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 54 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 55 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 56 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 57 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 58 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 59 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 60 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 61 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 62 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 63 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 64 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 65 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 66 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 67 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 68 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 69 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 70 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 71 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 72 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 73 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 74 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 75 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 76 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 77 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 78 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 79 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 80 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 81 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 82 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 83 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 84 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 85 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 86 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 87 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 88 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 89 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 90 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 91 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 92 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 93 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 94 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 95 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 96 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 97 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 98 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 99 Cadanè Miramas / Aix Gare routière
- 100 Cadanè Miramas / Aix Gare routière

Des pôles d'échanges multimodaux accessibles

- Portes d'entrée nationale / régionale
- Pôles d'échanges Multimodaux / avec accès REM
- Autres arrêts au REM
- Gares
- Parking relais

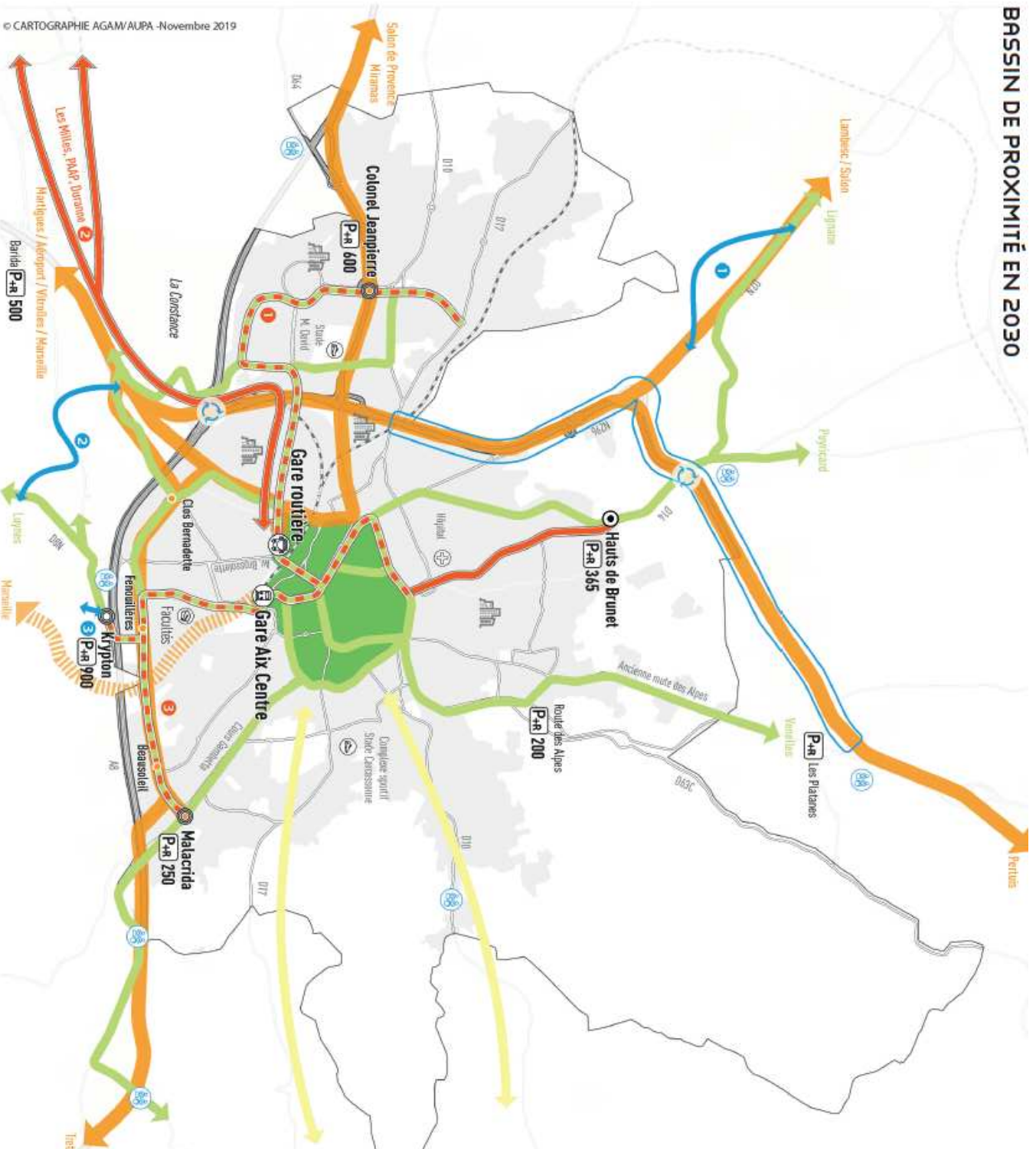
Un système routier régulé

- Contournement de Peyrolles
- Projets de voiries
- Aire de contournage

0 10 km

BASSIN DE PROXIMITÉ EN 2030

© CARTOGRAPHIE AGAM/AUPA - Novembre 2019



Un système vélo global

- Réseau vélo structurant
- Itinéraire mixte

Des transports en commun performants

- Réseau Express Métropolitain Car+ / TER+
- Transport à haut niveau de service
- 1 Bus+ (Aixpress)
- 2 Bus+ (Gare routière - 3 Pigeons - Arbois)
- 3 Bus+ (Haut de Brunet - Malacrida)
- Liaisons complémentaires interurbaines
- Voie ferrée

Des pôles d'échanges multimodaux accessibles

- Portes d'entrée régionale avec accès REM
- PEM de périphérie / avec accès REM
- PEM de proximité
- Autres arrêts REM
- Parking relais et nombre de places

Des espaces publics partagés et attractifs

- Dans le centre-ville

Améliorer la desserte et apaiser les sites stratégiques

- Quartiers Politique de la Ville
- Grands équipements de santé, sport, universités

Un système routier régulé

- Reconfiguration des échangeurs :
 - AG/A51 et RN796/RD14
 - Aménagement RN276 (traversée d'Aix)
- Création de voirie
 - 1 Déviation ou thème de Célanoy
 - 2 Liaison RD65 - RD9 - RD8N
 - 3 Pont de la furlemrande
- Aire de coviturage

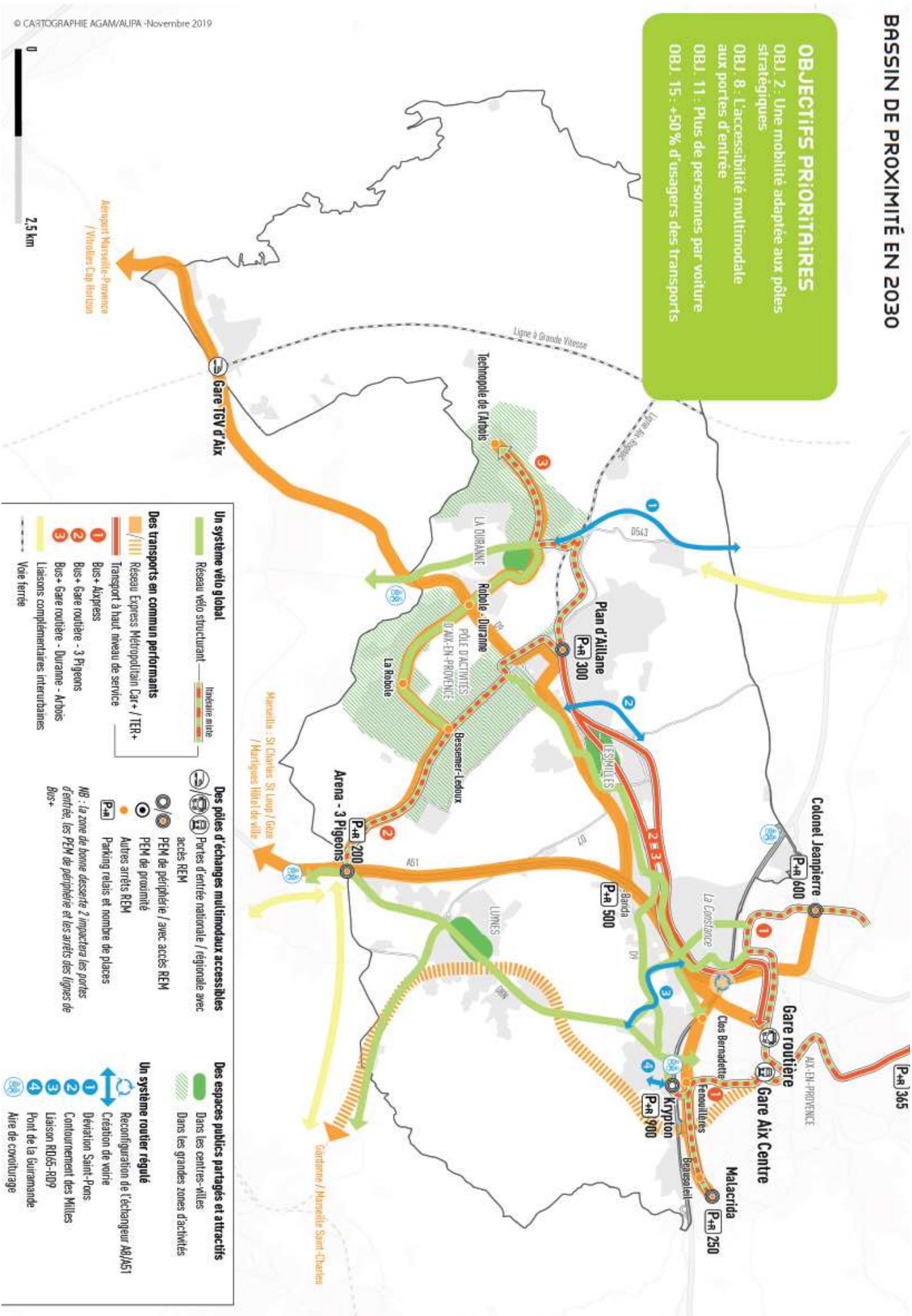
MB : la zone de bonne desserte 2 impactera les portes d'entrée. Les PEM de périphérie et les arrêts des lignes de Bus+



BASSIN DE PROXIMITÉ EN 2030

OBJECTIFS PRIORITAIRES

- OBJ. 2 : Une mobilité adaptée aux pôles stratégiques
- OBJ. 8 : L'accessibilité multimodale aux portes d'entrée
- OBJ. 11 : Plus de personnes par voiture
- OBJ. 15 : +50% d'usagers des transports



BASSIN DE PROXIMITÉ EN 2030

Lambesc / Salon

Pertuis

Venelles

Venelles Gare

PAR 210

Les Platanes

PAR 150

Hauts de Brunet

PAR 365

Routte des Alpes

PAR 200

Gare routière

AIX-EN-PROVENCE

Gare Aix Centre

PAR 250

Malacrida

PAR 900

Krypton

Colonel Jeampierre

PAR 600

POURCARIARD

VENELLES

SAINT-MARC-JAUMEGARDE

WAVENARODES

Montagne Sainte-Victoire



Un système vélo global

- Réseau vélo structurant
- Véloroute - Voie verte

Des espaces publics partagés et attractifs

- Dans les centres-villes
- Dans les grandes zones d'activités

Des transports en commun performants

- Réseau Express Métropolitain Car + / TER+
- Lignes à Haut Niveau de Service
- Liaison complémentaire interurbaine
- Voie ferrée

Des piles d'échanges multimodaux accessibles

- Portes d'entrée régionales avec accès REM
- PEM de périphérie
- PEM de proximité
- Gares
- Parking relais et nombre de places

Un système routier régulé

- Déviation de Célorv
- Aménagement RN296 (traversee d'Aix)
- Reconfiguration de l'échangeur RN296-RD14
- Aire de contourne

Améliorer la desserte et apaiser les sites stratégiques

- Espaces Naturels