

QUARTIER DE PLAN D'AILLANE
ÉTUDES PRÉALABLES À LA MISE EN PLACE
DE L'OPÉRATION D'AMÉNAGEMENT

COMMUNE D'AIX EN PROVENCE

SCHÉMA DE DESSERTE ET D'ACCESSIBILITÉ



SOMMAIRE

1	Contexte, objectifs de la mission et démarche méthodologique	p 3
	1.1. Contexte et objectifs de la mission	p 4
	1.2. Démarche méthodologique	p 5
2	Phase 1 : Diagnostic circulaire et des déplacements	p 9
3	Phase 2 : Scénarii d'aménagement et évaluation des trafics futurs	p 19
	3.1. Scénario 1	p 20
	3.2. Scénario 2	p 24
	3.3. Scénario 3	p 28
	3.4. Scénario préférentiel et validé	p 34
4	Phase 3 : Impacts circulatoires et définition du schéma de desserte de l'opération d'aménagement	p 36
	4.1. Rappel des projets et perspectives dans le secteur d'étude	p 37
	4.2. Schéma de desserte de l'opération sur la base du scénario 3	p 44
	4.3. Principes de desserte par phases d'aménagement du scénario 3	p 63

Indice	Date	Etabli par	Libellé des modifications
A	17/04/2014	D.DELAHAIE	Création du document
B	21/05/2014	D.DELAHAIE	Analyse des impacts circulatoires
C	06/06/2014	D.DELAHAIE	Compléments et schémas de synthèse par phase
D	16/02/2015	D.DELAHAIE	Compléments et intégration des remarques du Comité de Pilotage (Ch de la Valette en impasse puis à sens unique, interface sortie secteur / projet pont rail, liaison TC sous la RD9)
E	04/06/2016	D.DELAHAIE	Intégration des schémas d'aménagement actualisés suite à la réunion publique de mars 2016

1 - Contexte, objectifs de la mission et démarche méthodologique

1.1. Contexte et objectifs de la mission

La S.P.L.A. mène actuellement une réflexion sur une opération d'aménagement dans le secteur de Plan d'Aillane à Aix en Provence. Ces premières études visent à identifier les secteurs d'urbanisation future, leur superficie et la ou les fonctions associée(s).

Cette zone est délimitée au nord par la voie ferrée Aix - Rognac, le village des Milles à l'est, la Zone Industrielle des Milles au sud et le chemin Albert Poulain à l'Ouest (proche du RD65).

Dans ce cadre, il y a lieu de compléter les approches par l'étude d'un Schéma de desserte afin de définir les conditions d'accessibilité tous modes

Ce cadrage a été réalisé sur la base d'une analyse de données existantes et d'un recueil de données complémentaires.



1.2. Démarche méthodologique

Phase n° 1 : Diagnostic circulaire et des déplacements

Objectif : Décrire le contexte « Déplacements - Trafic » dans lequel s'inscrivent les opérations d'aménagement du secteur de Plan d'Aillane : un diagnostic thématique, une synthèse « transversale » et dynamique qui ouvre des perspectives....

Ce cadrage a été réalisé sur la base d'une analyse de données existantes et d'un recueil de données complémentaires.

Données existantes :

- Des données en matière d'Urbanisme / aménagement, issues de documents de type : Plan d'Occupation des Sols de la commune d'Aix en Provence, donnée collectée auprès des services de la Ville d'Aix en Provence
- Des données « macro » en matière de déplacements et d'évolution des infrastructures : Plan de Déplacements Urbains en cours d'élaboration, Donnée recueillie auprès des services de la Communauté du Pays d'Aix
- Des données « micro » en matière de trafic : comptages de trafic sur le réseau communal et départemental → trafics annuels, journaliers, horaires, avec distinction VL/PL, Etude du pôle d'échanges de Plan d'Aillane, étude de trafic sur la RD65 (avenue du Lieutenant Parayre) → Données recueillies auprès des services de la Communauté du Pays d'Aix.
- Des données « micro » en matière d'aménagement : Etudes préalables à la mise en place de l'opération d'aménagement de Plan d'Aillane → Donnée recueillie auprès des services de la S.P.L.A.

Recueil de données complémentaires :

Les données de trafic existantes ont été complétées par quelques données complémentaires recueillies aux abords de la zone d'aménagement, sous forme de comptages automatiques sur voirie et de comptages aux carrefours d'accès au secteur d'aménagement.

L'analyse des données de trafic et de circulation et les observations in situ ont permis de répondre notamment aux questions suivantes :

- Quels sont les niveaux de trafic des principales infrastructures du secteur élargi ?
- Quelles sont leurs réserves de capacité si elles existent ?
- Quels sont les points de conflits majeurs ?
- Où se situent les éventuelles contraintes de circulation et quel est leur degré ?
- Quelles sont les caractéristiques de fonctionnement des carrefours (trafic, conflits, sécurité,...) ?
- Quelle hiérarchie du réseau de voirie ?

Les Transports Collectifs : La desserte en transport en commun du secteur « élargi » a été caractérisée. Pour ce faire, les Autorités Organisatrices de Transport (C.P.A. et Conseil Général des Bouches du Rhône) ont été rencontrées afin de recueillir les données suivantes : Lignes et nombre de services.

Les Modes actifs ou modes doux : Etat des lieux des équipements cyclables actuels (et projetés) et ce, par le biais d'observations et de relevés in situ.

Nos observations ont été confrontées avec celles des partenaires institutionnels lors d'entretiens afin d'établir un diagnostic partagé.

- Services techniques de la commune d'Aix en Provence,
- Services Déplacements et Transports de la Communauté du Pays d'Aix,
- CITTA en charge de la définition du plan d'aménagement, afin de cerner les enjeux, les principes d'organisation de la zone, ses entités, les échéances, les contraintes

Objectifs : Préciser/affiner les conditions actuelles de circulation et de déplacement sur le secteur d'étude, recueillir le « ressenti » et l'attente actuelle des gestionnaires de voirie, préciser l'état d'avancement des projets d'infrastructures tous modes.

Phase n° 2 : Evaluation des trafics futurs

Objectifs : Evaluer les déplacements Tous Modes générés par les opérations d'aménagement du secteur de Plan d'Aillane suivant trois scénarios afin d'identifier, en phase 3, les besoins d'amélioration du réseau d'infrastructures puis confirmer, amender et compléter le schéma viaire pressenti.

L'évaluation a porté d'une part sur les déplacements automobiles, d'autre part sur les modes alternatifs à l'usage de la voiture particulière :

- La pertinence du transport en commun comme mode d'accès au secteur d'aménagement : Quelle pertinence au regard du dispositif de desserte envisagé ? Pour qui ? (les salariés en priorité....) Quelle action envisageable et réaliste ?
- La place des modes doux dans le dispositif de desserte : Quelle pertinence des modes dits actifs dans le dispositif de desserte. Pour qui, pour quels usages ? pour quels volumes d'usagers ? vers où ?

Les programmes d'aménagement à prendre en compte ont été listés afin d'en générer les flux.

Les déplacements générés par chaque programme d'aménagement ont été évalués à partir d'hypothèses de génération de flux appliquées/affinées eu égard au contexte de l'opération et corrélés avec des données Déplacements à l'échelle du territoire d'étude (données du P.D.U. et de l'Enquête Ménage Déplacements → taille des ménages, taux de mobilité, parts modales,...).

Phase n° 3 : Impacts circulatoires et définition du schéma de desserte de l'opération d'aménagement

Affectations de trafic : Ces affectations ont été réalisées à partir d'hypothèses d'éclatement des flux définies au regard des charges de trafic actuelles sur le réseau de voirie, du positionnement et du nombre de points d'accès aux projets.

L'analyse des impacts circulatoires a consisté à évaluer les paramètres suivants :

- Niveau de charge de trafic sur les voiries d'accès au secteur d'aménagement et sur un périmètre élargi,
- Réserves de capacité en section courante,
- Niveau d'écoulement et de fluidité de la circulation,
- Nombre de carrefours d'accès au secteur d'aménagement et mode de gestion des flux en adéquation avec les trafics à écouler en période de pointe,
- Tests de fonctionnement des carrefours.

Le schéma de desserte TOUS MODES a été précisé ainsi que les actions complémentaires qui pourraient éventuellement s'avérer nécessaires pour garantir une accessibilité et une desserte sécurisée au secteur de Plan d'Aillane.

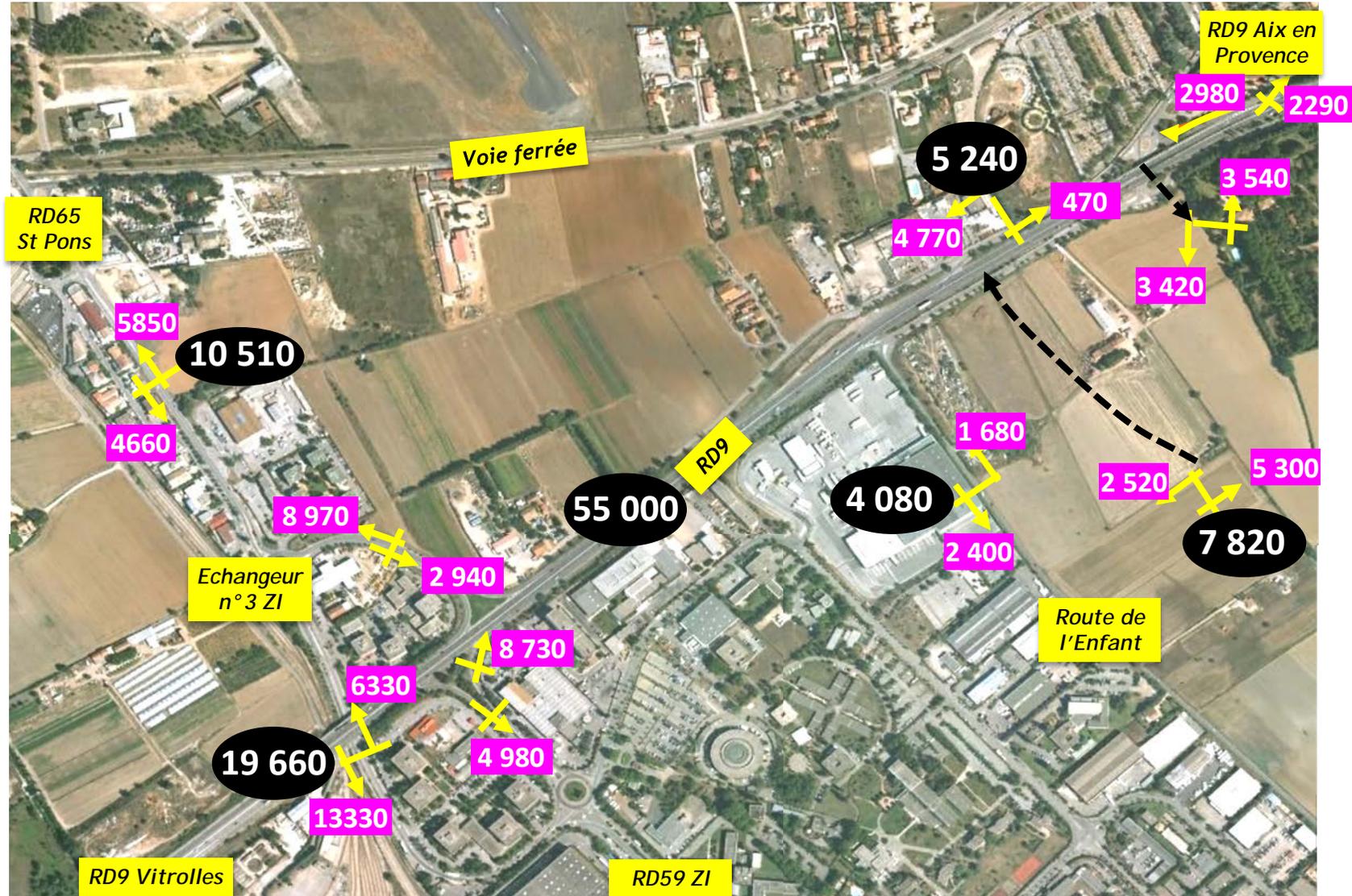
En résumé : les grands enjeux :

- *Comment assurer la desserte TC et Modes doux du secteur de Plan d'Aillane ?*
- *Comment assurer une connexion « Modes Doux » avec les espaces urbanisés environnants ?*
- *Comment assurer la desserte routière du secteur de Plan d'Aillane ?*
- *Quelles portes d'entrée intégrer / aménager compte tenu des caractéristiques de fonctionnement du réseau de voirie ?*
- *Comment assurer la cohérence de ces principes de desserte avec les projets de transports et d'infrastructures envisagés par ailleurs ?*

2 – Phase 1 : Diagnostic circulatorio et des déplacements



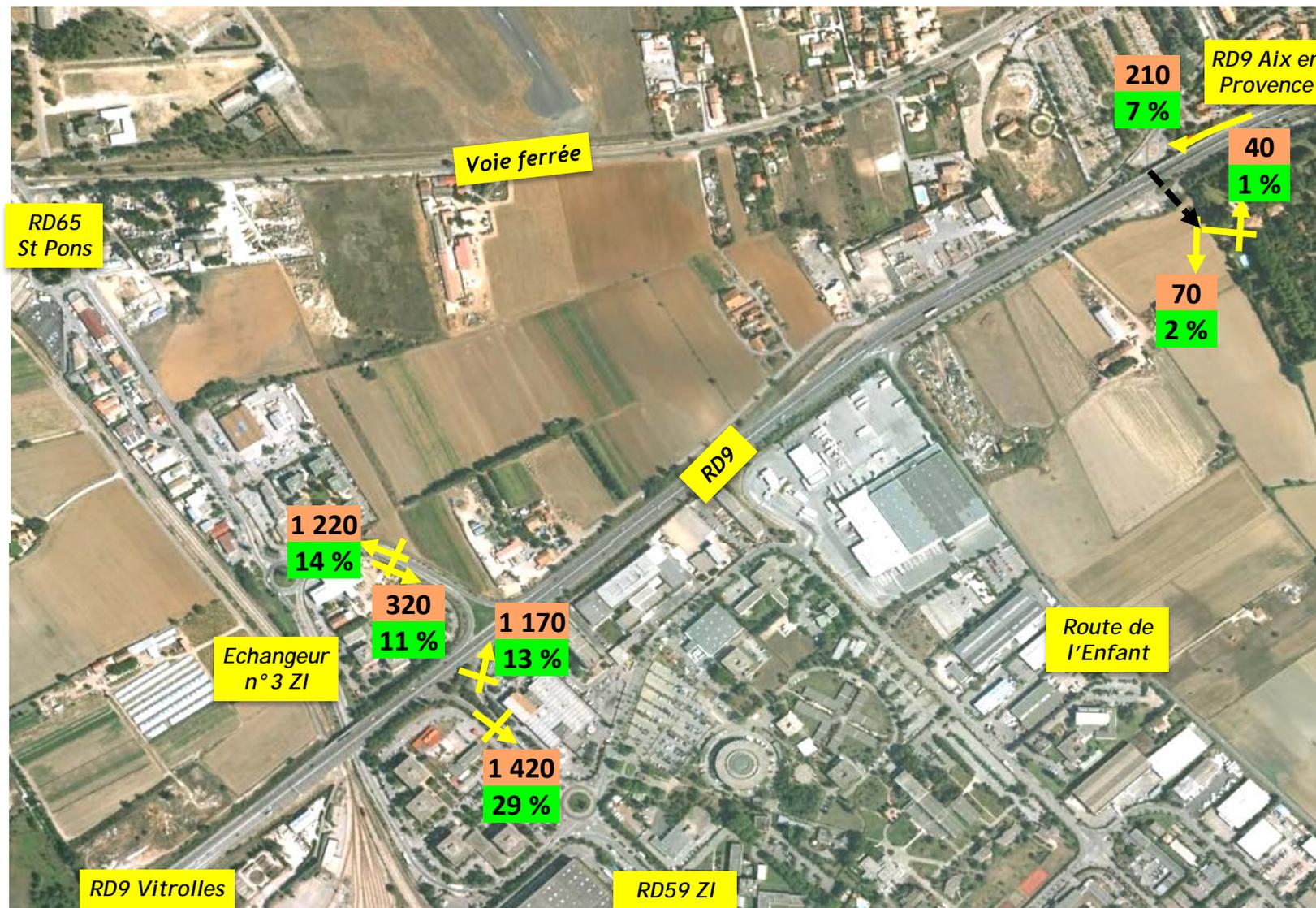
Synthèse des trafics moyens journaliers



véh/j Trafics moyens journaliers des jours ouvrés

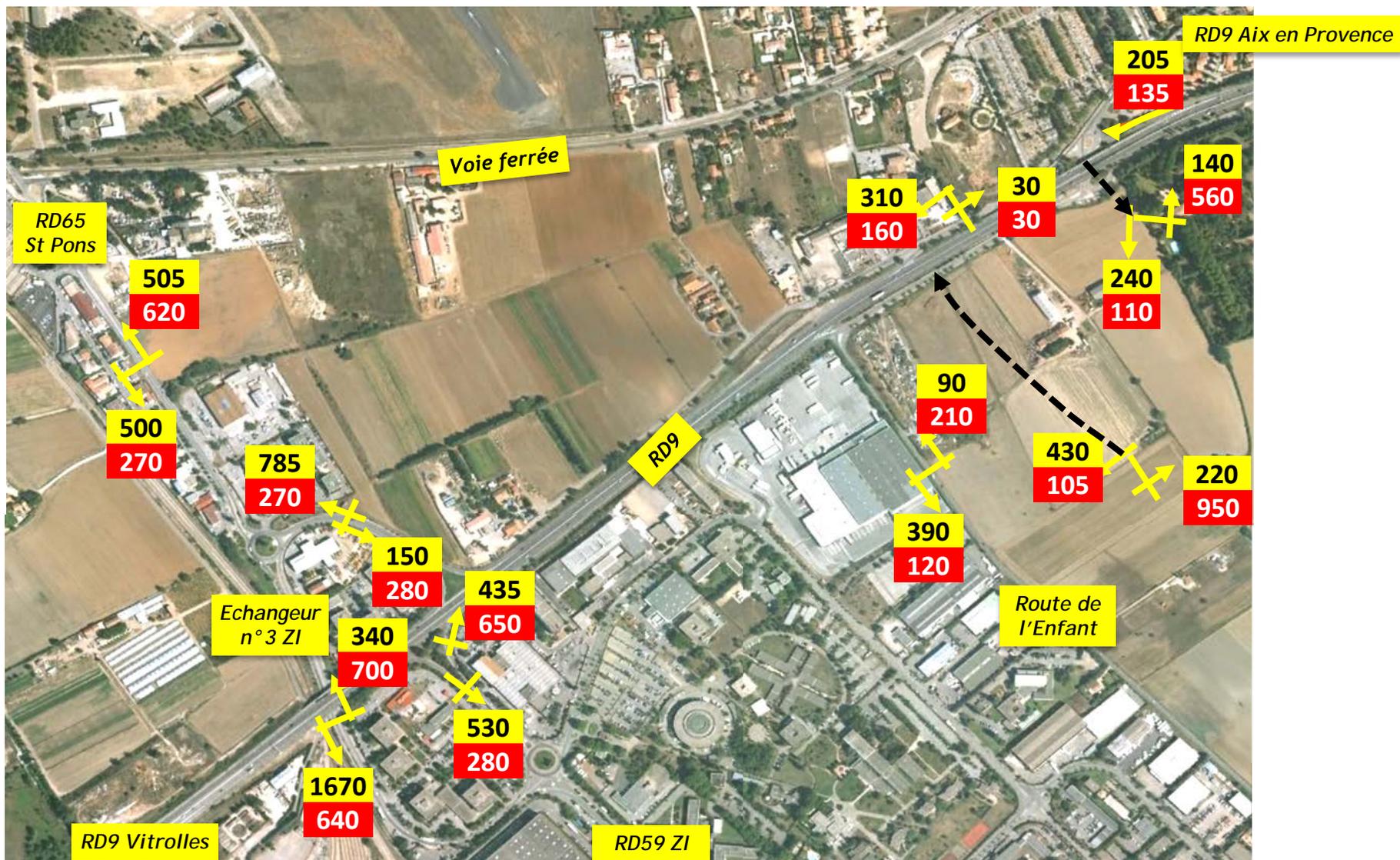
Trafic moyen journalier deux sens

Synthèse des trafics moyens journaliers Poids Lourds



véh/jo Trafics moyens journaliers des jours ouvrés PL
x % Part du trafic PL dans le trafic total

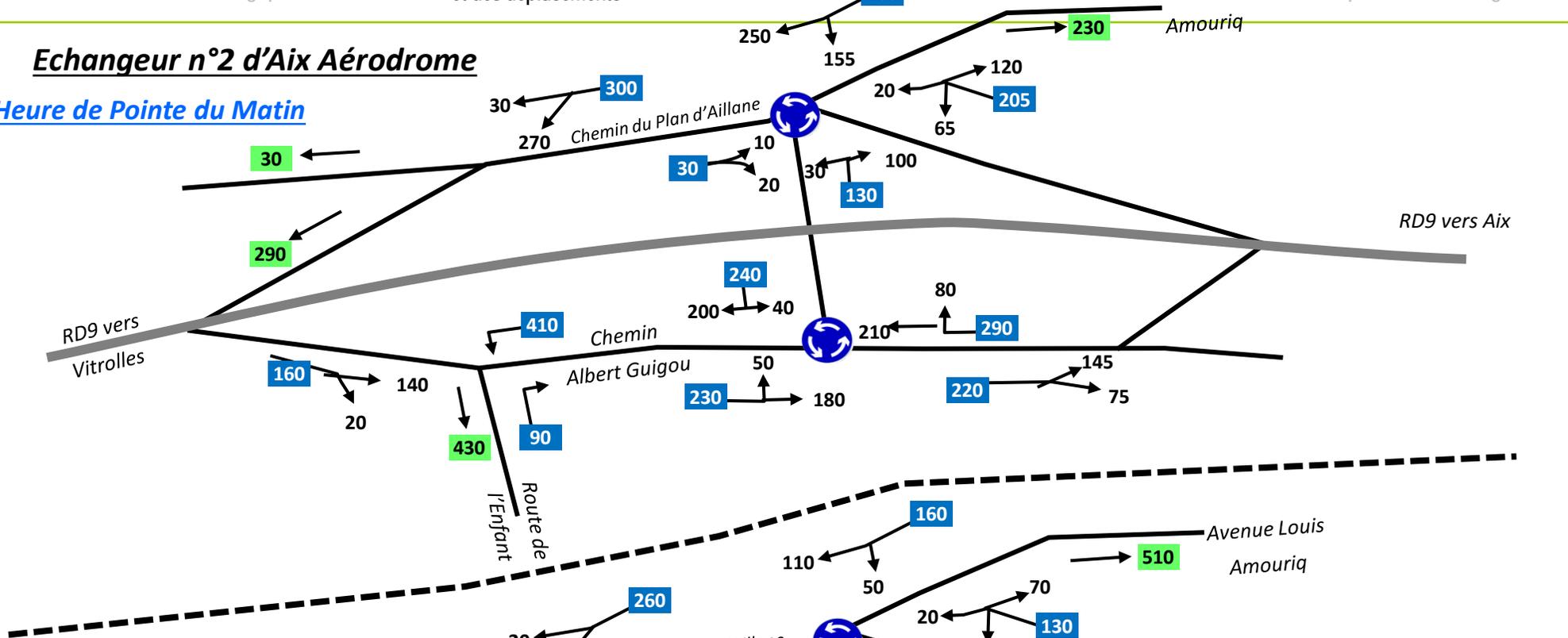
Synthèse des trafics en Heures de Pointe du Matin et du Soir



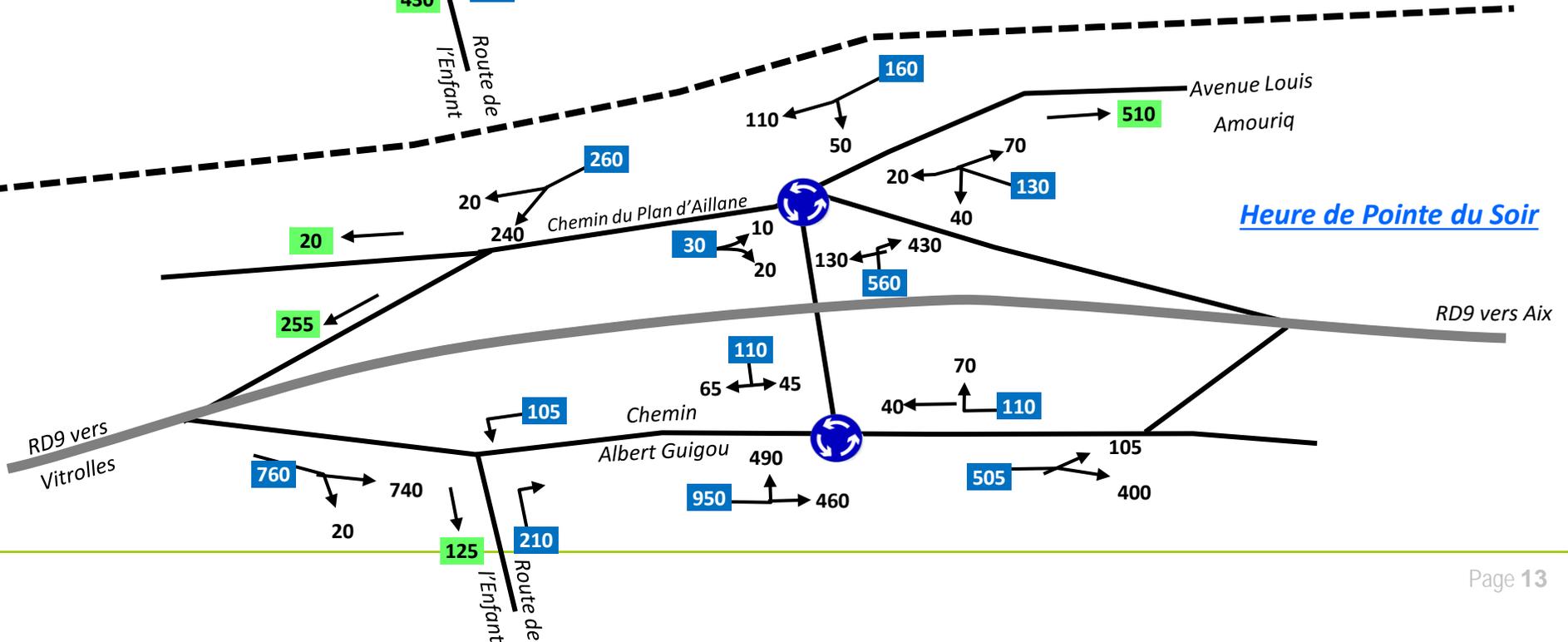
veh/h Trafics moyens en Heure de Pointe du Matin (H.P.M.) 8h - 9h Jour ouvré
veh/h Trafics moyens en Heure de Pointe du Soir (H.P.S.) 17h-18h Jour ouvré

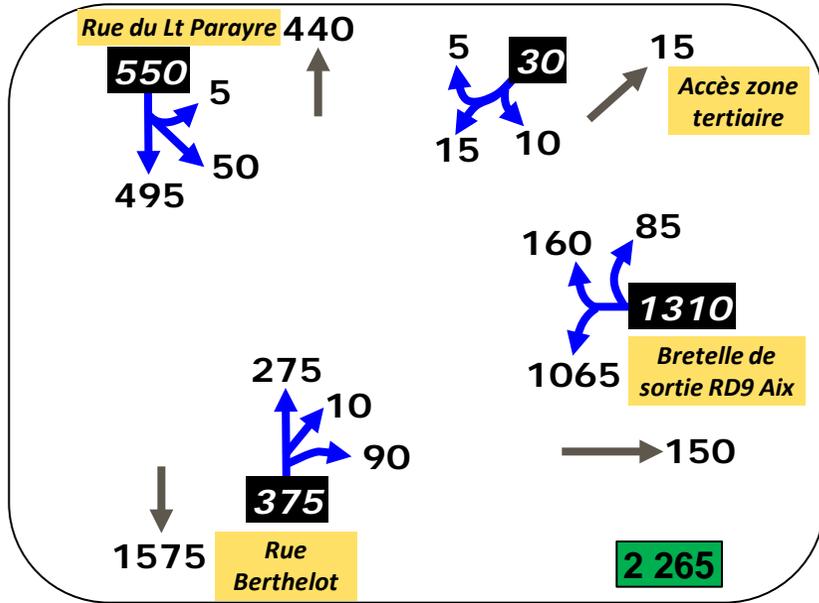
Echangeur n°2 d'Aix Aéroport

Heure de Pointe du Matin

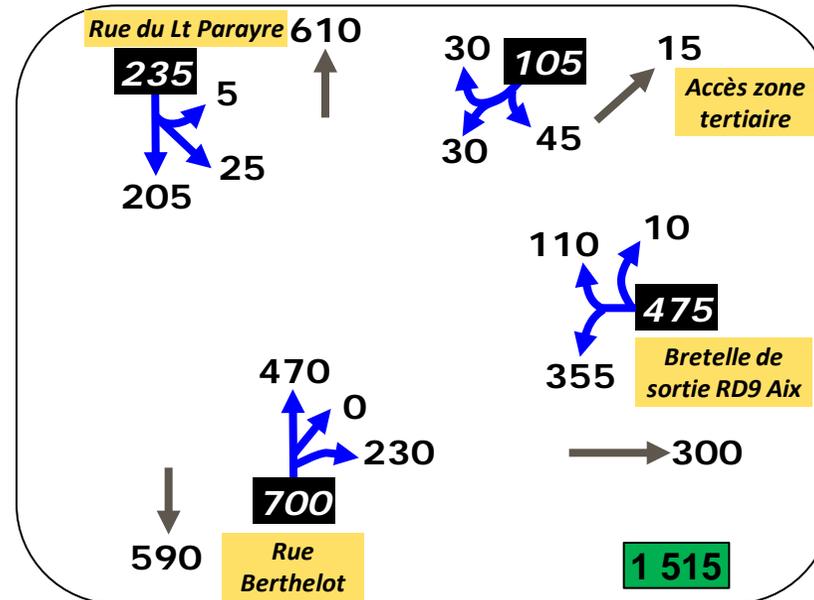


Heure de Pointe du Soir



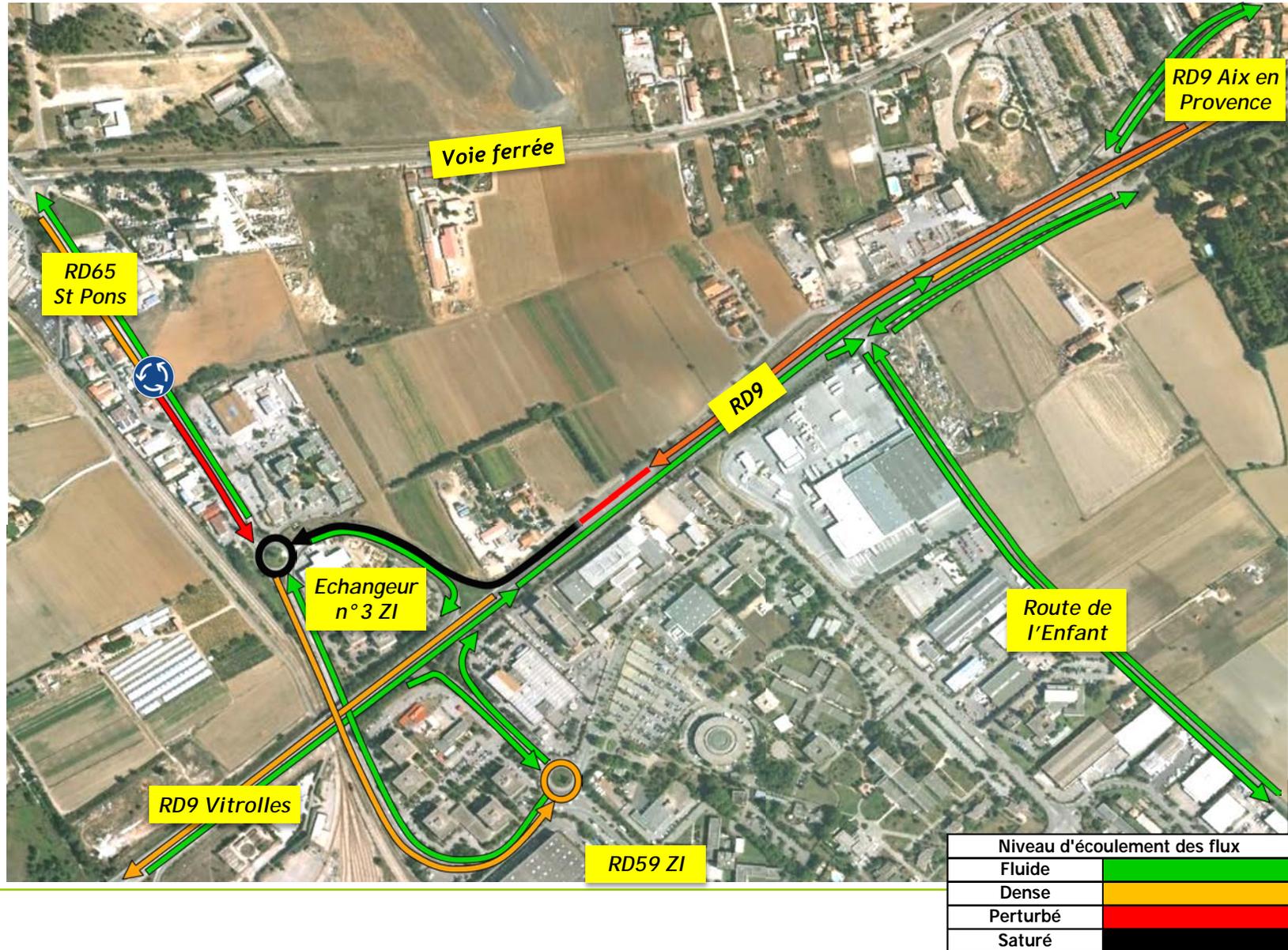


Comptages directionnels Giratoire RD65 - RD9

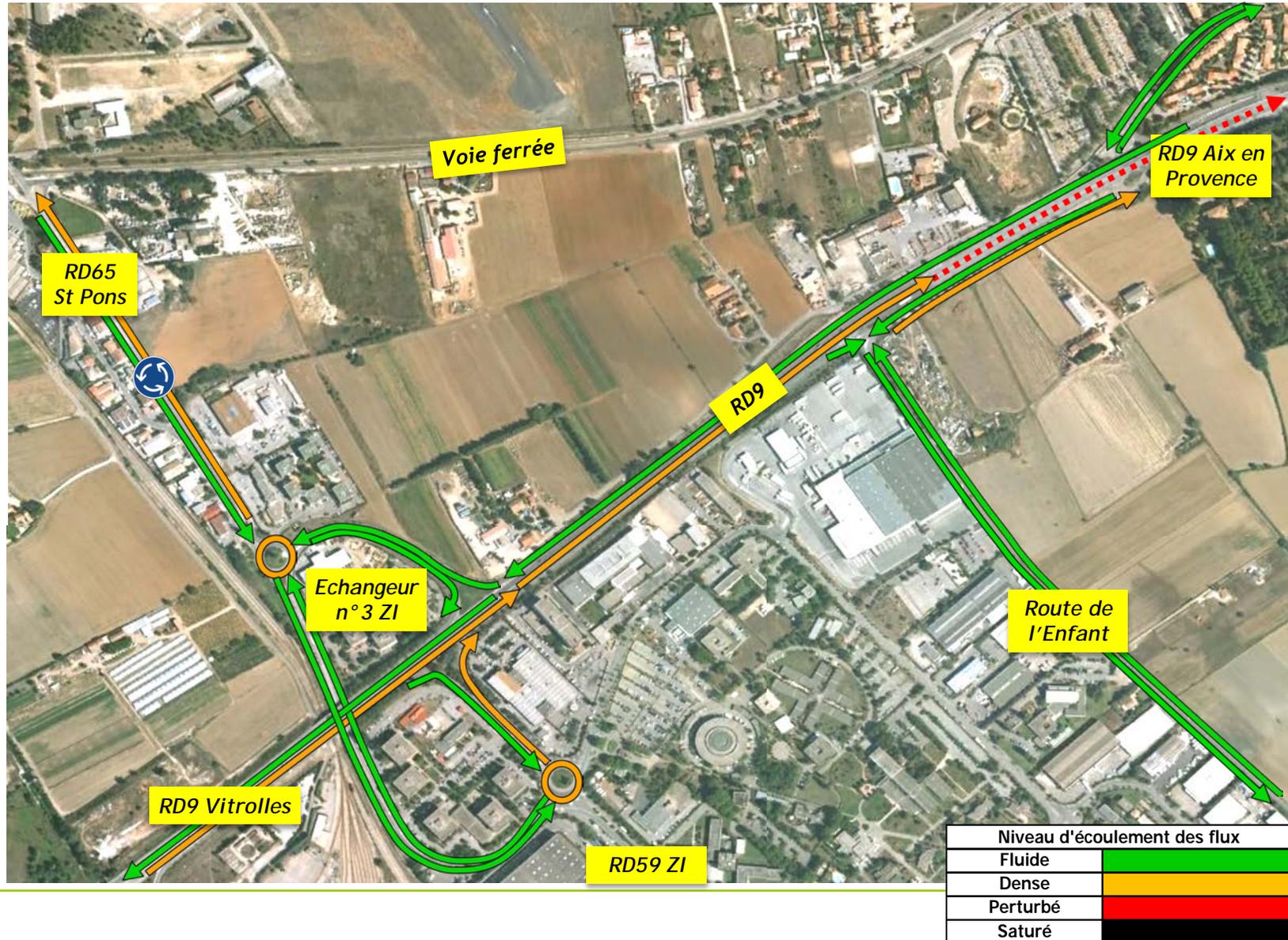


XXX Charge de trafic UVP/h (= total du trafic entrant dans le carrefour)

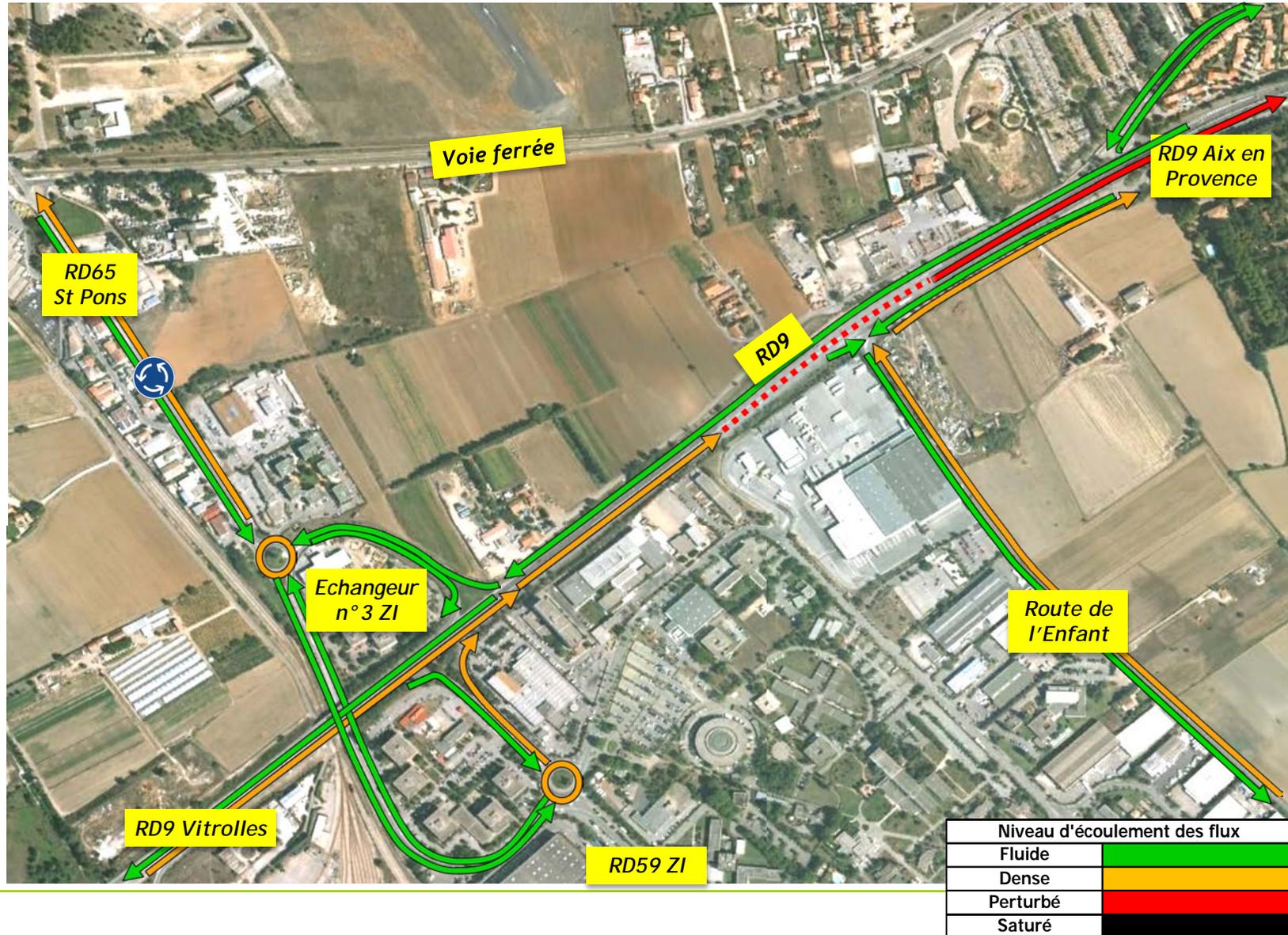
Analyse qualitative des conditions de circulation en Heure de Pointe du Matin 8h - 9h



Analyse qualitative des conditions de circulation en Heure de Pointe du Soir 17h - 18h



Analyse qualitative des conditions de circulation en Heure de Pointe du Soir du Vendredi 17h - 18h



La desserte en Transport en Commun du secteur de Plan d'Aillane (état des lieux d'avril 2014)

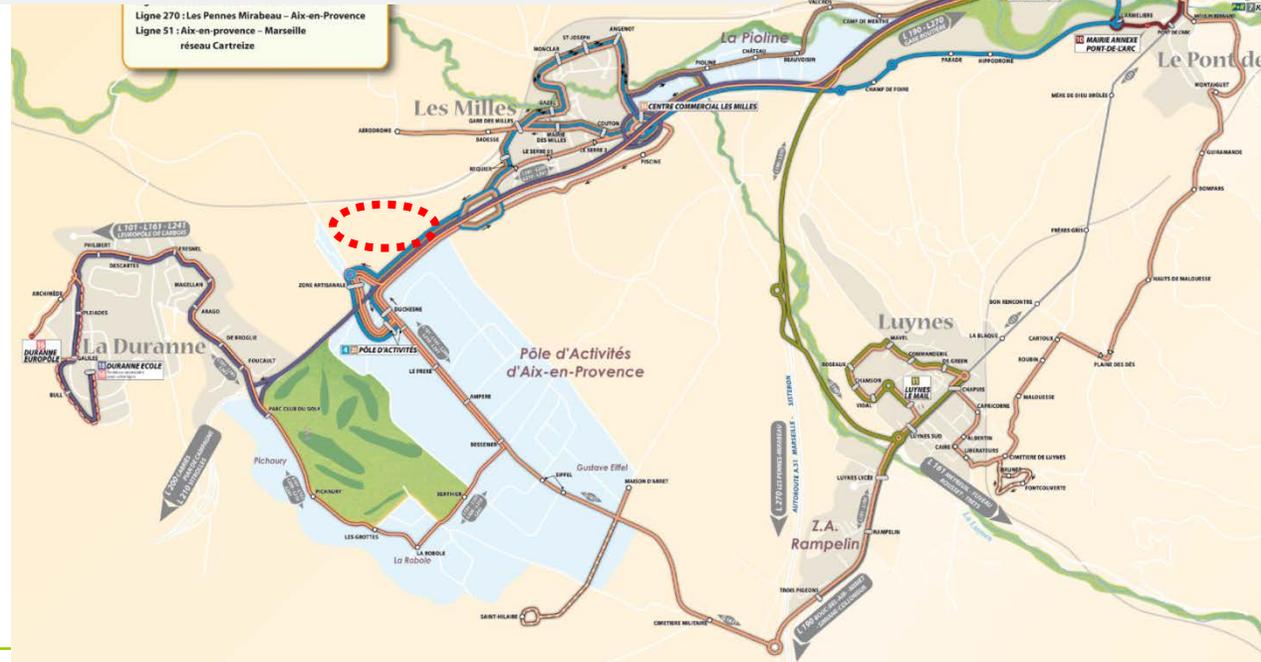
Une desserte assurée par 4 lignes du réseau urbain Aix en Bus :

- Ligne 4 Val St André – Pôle d'Activités : un service toutes les 15 mn par sens en HP
- Ligne 15 Belges – Duranne Europole : un service toutes les 15 mn par sens en HP
- Ligne 18 Ronde Poste – Duranne Ecole : un service toutes les 20 à 30 mn suivant les sens
- Ligne 20 Gare routière – Pôle d'Activités : un service à l'heure en pointe par sens

et 4 lignes du réseau communautaire du Pays d'Aix :

- Ligne 101 Pertuis – Pôle d'Activités d'Aix en Provence : un service toutes les 30 mn en pointe par sens
- Ligne 200 Les Pennes Mirabeau – Aix en Provence : un service à l'heure en pointe par sens
- Ligne 210 Vitrolles – Aix en Provence : un service à l'heure en pointe par sens
- Ligne 241 Lambesc – Pôle d'Activités d'Aix en Provence : un service à l'heure en pointe par sens

Aujourd'hui, l'ensemble des services circule sur la RD9 et représente un potentiel de desserte du Pôle d'échanges de Plan d'Aillane. Les lignes et services pouvant transiter par ce P.E. restent à définir.



3 - Phase 2 : Scénarii d'aménagement et évaluation des trafics futurs

3.1. Scénario 1 – Projet mixte tertiaire – Commerces - Services



3.1. Scénario 1

Centre de Formation des Apprentis			
Nombre d'étudiants	1500		
Taux de présence	70%		
Nombre de déplacements tous modes/apprenti/jour	2,10		
Part modale VP	20%		
Covoiturage	1,15		
Part modale TC / Modes doux	80%		
Trafic VP par jour deux sens (véh/jour)	383		
Déplacements TC + Modes doux par jour deux sens	1764		
Volume journalier total de déplacements	2147		
Part du trafic VP en H.P.M.	35,00%		
Part du trafic VP en H.P.S.	25,00%		
<u>Répartition des flux VP entrant / sortant</u>			
	Entrée	Sortie	
H.P.M.	95,00%	5,00%	
H.P.S.	10,00%	90,00%	
<u>Répartition des flux VP entrant / sortant</u>			
	Entrée	Sortie	Total
H.P.M.	128	7	134
H.P.S.	10	86	96
<u>Répartition des flux TC + Modes doux entrant / sortant</u>			
	Entrée	Sortie	Total
H.P.M.	587	31	617
H.P.S.	44	397	441

Enseigne commerciale de bricolage			
Surface commerciale en m ²	14000		
Trafic VP par jour deux sens (véh/jour)	5375		
Part du trafic VP en H.P.S.	12,00%		
<u>Répartition des flux VP entrant / sortant en H.P.S.</u>			
	Entrée	Sortie	
H.P.S.	45,00%	55,00%	
<u>Répartition des flux VP entrant / sortant</u>			
	Entrée	Sortie	Total
H.P.M.	40	40	80
H.P.S.	290	355	645

Pôle automobile			
Surface commerciale en m ²	10000		
Trafic VP par jour deux sens (véh/jour)	300		
<u>Répartition des flux VP entrant / sortant</u>			
	Entrée	Sortie	Total
H.P.M.	20	20	40
H.P.S.	40	40	80

Activités commerciales - Services			
Surface commerciale en m ²	4950		
Nombre de véhicules par 100 m ² de surface de vente	5		
<u>Répartition des flux VP entrant / sortant</u>			
	Entrée	Sortie	Total
H.P.M.	50	50	100
H.P.S.	124	124	248

3.1. Scénario 1

Bureaux			
Superficie projetée	7850		
Surface par emploi	30		
Nombre d'emplois	262		
Nombre de déplacements / emploi / Jour	2,30		
Part modale VP	75%		
Covoiturage	1,10		
Part modale TC / Modes doux	25%		
Trafic VP par jour deux sens (véh/jour)	410		
Déplacements TC + Modes doux par jour deux sens	150		
Volume total de déplacements	561		
Part du trafic VP en H.P.M.	15,00%		
Part du trafic VP en H.P.S.	12,00%		
<i>Répartition des flux VP entrant / sortant</i>			
	Entrée	Sortie	
H.P.M.	95,00%	5,00%	
H.P.S.	15,00%	85,00%	
<i>Répartition des flux VP entrant / sortant</i>			
	Entrée	Sortie	Total
H.P.M.	58	3	62
H.P.S.	7	42	49
<i>Répartition des flux TC + Modes doux entrant / sortant</i>			
	Entrée	Sortie	Total
H.P.M.	21	1	23
H.P.S.	3	15	18

Bureaux - Esplanade			
Superficie projetée	23300		
Surface par emploi	30		
Nombre d'emplois	777		
Nombre de déplacements / emploi / Jour	2,30		
Part modale VP	75%		
Covoiturage	1,10		
Part modale TC / Modes doux	25%		
Trafic VP par jour deux sens (véh/jour)	1218		
Déplacements TC + Modes doux par jour deux sens	447		
Volume total de déplacements	1665		
Part du trafic VP en H.P.M.	15,00%		
Part du trafic VP en H.P.S.	12,00%		
<i>Répartition des flux VP entrant / sortant</i>			
	Entrée	Sortie	
H.P.M.	95,00%	5,00%	
H.P.S.	15,00%	85,00%	
<i>Répartition des flux VP entrant / sortant</i>			
	Entrée	Sortie	Total
H.P.M.	174	9	183
H.P.S.	22	124	146
<i>Répartition des flux TC + Modes doux entrant / sortant</i>			
	Entrée	Sortie	Total
H.P.M.	64	3	67
H.P.S.	8	46	54

3.1. Scénario 1

<u>Bureaux</u>			
Superficie projetée		38500	
Surface par emploi		30	
Nombre d'emplois		1283	
Nombre de déplacements / emploi / Jour		2,30	
Part modale VP		75%	
Covoiturage		1,10	
Part modale TC / Modes doux		25%	
Trafic VP par jour deux sens (véh/jour)		2013	
Déplacements TC + Modes doux par jour deux sens		738	
Volume total de déplacements		2750	
Part du trafic VP en H.P.M.		15,00%	
Part du trafic VP en H.P.S.		12,00%	
<u>Répartition des flux VP entrant / sortant</u>			
	Entrée	Sortie	
H.P.M.	95,00%	5,00%	
H.P.S.	15,00%	85,00%	
<u>Répartition des flux VP entrant / sortant</u>			
	Entrée	Sortie	Total
H.P.M.	287	15	302
H.P.S.	36	205	242
<u>Répartition des flux TC + Modes doux entrant / sortant</u>			
	Entrée	Sortie	Total
H.P.M.	105	6	111
H.P.S.	13	75	89

3.2. Scénario 2 – Vocation exclusivement tertiaire



3.2. Scénario 2

Centre de Formation des Apprentis			
Nombre d'étudiants	1500		
Taux de présence	70%		
Nombre de déplacements tous modes/apprenti/jour	2,10		
Part modale VP	20%		
Covoiturage	1,15		
Part modale TC / Modes doux	80%		
Trafic VP par jour deux sens (véh/jour)	383		
Déplacements TC + Modes doux par jour deux sens	1764		
Volume journalier total de déplacements	2147		
Part du trafic VP en H.P.M.	35,00%		
Part du trafic VP en H.P.S.	25,00%		
<u>Répartition des flux VP entrant / sortant</u>			
	Entrée	Sortie	
H.P.M.	95,00%	5,00%	
H.P.S.	10,00%	90,00%	
<u>Répartition des flux VP entrant / sortant</u>			
	Entrée	Sortie	Total
H.P.M.	128	7	134
H.P.S.	10	86	96
<u>Répartition des flux TC + Modes doux entrant / sortant</u>			
	Entrée	Sortie	Total
H.P.M.	587	31	617
H.P.S.	44	397	441

Activités commerciales - Services			
Surface commerciale en m ²	4950		
Nombre de véhicules par 100 m ² de surface de vente	5		
<u>Répartition des flux VP entrant / sortant</u>			
	Entrée	Sortie	Total
H.P.M.	50	50	100
H.P.S.	124	124	248

3.2. Scénario 2

<u>Bureaux</u>			
Superficie projetée	57750		
Surface par emploi	30		
Nombre d'emplois	1925		
Nombre de déplacements / emploi / Jour	2,30		
Part modale VP	75%		
Covoiturage	1,10		
Part modale TC / Modes doux	25%		
Trafic VP par jour deux sens (véh/jour)	3019		
Déplacements TC + Modes doux par jour deux sens	1107		
Volume total de déplacements	4126		
Part du trafic VP en H.P.M.	15,00%		
Part du trafic VP en H.P.S.	12,00%		
<u>Répartition des flux VP entrant / sortant</u>			
	Entrée	Sortie	
H.P.M.	95,00%	5,00%	
H.P.S.	15,00%	85,00%	
<u>Répartition des flux VP entrant / sortant</u>			
	Entrée	Sortie	Total
H.P.M.	430	23	453
H.P.S.	54	308	362
<u>Répartition des flux TC + Modes doux entrant / sortant</u>			
	Entrée	Sortie	Total
H.P.M.	158	8	166
H.P.S.	20	113	133

<u>Bureaux - Esplanade</u>			
Superficie projetée	23300		
Surface par emploi	30		
Nombre d'emplois	777		
Nombre de déplacements / emploi / Jour	2,30		
Part modale VP	75%		
Covoiturage	1,10		
Part modale TC / Modes doux	25%		
Trafic VP par jour deux sens (véh/jour)	1218		
Déplacements TC + Modes doux par jour deux sens	447		
Volume total de déplacements	1665		
Part du trafic VP en H.P.M.	15,00%		
Part du trafic VP en H.P.S.	12,00%		
<u>Répartition des flux VP entrant / sortant</u>			
	Entrée	Sortie	
H.P.M.	95,00%	5,00%	
H.P.S.	15,00%	85,00%	
<u>Répartition des flux VP entrant / sortant</u>			
	Entrée	Sortie	Total
H.P.M.	174	9	183
H.P.S.	22	124	146
<u>Répartition des flux TC + Modes doux entrant / sortant</u>			
	Entrée	Sortie	Total
H.P.M.	64	3	67
H.P.S.	8	46	54

3.2. Scénario 2

Bureaux			
Superficie projetée	38500		
Surface par emploi	30		
Nombre d'emplois	1283		
Nombre de déplacements / emploi / Jour	2,30		
Part modale VP	75%		
Covoiturage	1,10		
Part modale TC / Modes doux	25%		
Trafic VP par jour deux sens (véh/jour)	2013		
Déplacements TC + Modes doux par jour deux sens	738		
Volume total de déplacements	2750		
Part du trafic VP en H.P.M.	15,00%		
Part du trafic VP en H.P.S.	12,00%		
<i>Répartition des flux VP entrant / sortant</i>			
	Entrée	Sortie	
H.P.M.	95,00%	5,00%	
H.P.S.	15,00%	85,00%	
<i>Répartition des flux VP entrant / sortant</i>			
	Entrée	Sortie	Total
H.P.M.	287	15	302
H.P.S.	36	205	242
<i>Répartition des flux TC + Modes doux entrant / sortant</i>			
	Entrée	Sortie	Total
H.P.M.	105	6	111
H.P.S.	13	75	89

3.3. Scénario 3 - Activités complémentaires



3.3. Scénario 3

Centre de Formation des Apprentis			
Nombre d'étudiants	1500		
Taux de présence	70%		
Nombre de déplacements tous modes/apprenti/jour	2,10		
Part modale VP	20%		
Covoiturage	1,15		
Part modale TC / Modes doux	80%		
Trafic VP par jour deux sens (véh/jour)	383		
Déplacements TC + Modes doux par jour deux sens	1764		
Volume journalier total de déplacements	2147		
Part du trafic VP en H.P.M.	35,00%		
Part du trafic VP en H.P.S.	25,00%		
<u>Répartition des flux VP entrant / sortant</u>			
	Entrée	Sortie	
H.P.M.	95,00%	5,00%	
H.P.S.	10,00%	90,00%	
<u>Répartition des flux VP entrant / sortant</u>			
	Entrée	Sortie	Total
H.P.M.	128	7	134
H.P.S.	10	86	96
<u>Répartition des flux TC + Modes doux entrant / sortant</u>			
	Entrée	Sortie	Total
H.P.M.	587	31	617
H.P.S.	44	397	441

Enseigne commerciale de bricolage			
Surface commerciale en m ²	14000		
Trafic VP par jour deux sens (véh/jour)	5375		
Part du trafic VP en H.P.S.	12,00%		
<u>Répartition des flux VP entrant / sortant en H.P.S.</u>			
	Entrée	Sortie	
H.P.S.	45,00%	55,00%	
<u>Répartition des flux VP entrant / sortant</u>			
	Entrée	Sortie	Total
H.P.M.	40	40	80
H.P.S.	290	355	645

Pôle automobile			
Surface commerciale en m ²	10000		
Trafic VP par jour deux sens (véh/jour)	300		
<u>Répartition des flux VP entrant / sortant</u>			
	Entrée	Sortie	Total
H.P.M.	20	20	40
H.P.S.	40	40	80

Activités commerciales - Services			
Surface commerciale en m ²	4950		
Nombre de véhicules par 100 m ² de surface de vente	5		
<u>Répartition des flux VP entrant / sortant</u>			
	Entrée	Sortie	Total
H.P.M.	50	50	100
H.P.S.	124	124	248

3.3. Scénario 3

Bureaux			
Superficie projetée	7850		
Surface par emploi	30		
Nombre d'emplois	262		
Nombre de déplacements / emploi / Jour	2,30		
Part modale VP	75%		
Covoiturage	1,10		
Part modale TC / Modes doux	25%		
Trafic VP par jour deux sens (véh/jour)	410		
Déplacements TC + Modes doux par jour deux sens	150		
Volume total de déplacements	561		
Part du trafic VP en H.P.M.	15,00%		
Part du trafic VP en H.P.S.	12,00%		
<i>Répartition des flux VP entrant / sortant</i>			
	Entrée	Sortie	
H.P.M.	95,00%	5,00%	
H.P.S.	15,00%	85,00%	
<i>Répartition des flux VP entrant / sortant</i>			
	Entrée	Sortie	Total
H.P.M.	58	3	62
H.P.S.	7	42	49
<i>Répartition des flux TC + Modes doux entrant / sortant</i>			
	Entrée	Sortie	Total
H.P.M.	21	1	23
H.P.S.	3	15	18

Bureaux - Esplanade			
Superficie projetée	23300		
Surface par emploi	30		
Nombre d'emplois	777		
Nombre de déplacements / emploi / Jour	2,30		
Part modale VP	75%		
Covoiturage	1,10		
Part modale TC / Modes doux	25%		
Trafic VP par jour deux sens (véh/jour)	1218		
Déplacements TC + Modes doux par jour deux sens	447		
Volume total de déplacements	1665		
Part du trafic VP en H.P.M.	15,00%		
Part du trafic VP en H.P.S.	12,00%		
<i>Répartition des flux VP entrant / sortant</i>			
	Entrée	Sortie	
H.P.M.	95,00%	5,00%	
H.P.S.	15,00%	85,00%	
<i>Répartition des flux VP entrant / sortant</i>			
	Entrée	Sortie	Total
H.P.M.	174	9	183
H.P.S.	22	124	146
<i>Répartition des flux TC + Modes doux entrant / sortant</i>			
	Entrée	Sortie	Total
H.P.M.	64	3	67
H.P.S.	8	46	54

3.3. Scénario 3

Activités diverses			
Superficie projetée	14250		
Surface par emploi	80		
Nombre d'emplois	178		
Nombre de déplacements / emploi / Jour	2,60		
Part modale VP	75%		
Covoiturage	1,10		
Part modale TC / Modes doux	25%		
Trafic VP par jour deux sens (véh/jour)	316		
Déplacements TC + Modes doux par jour deux sens	116		
Volume total de déplacements	432		
Part du trafic VP en H.P.M.	15,00%		
Part du trafic VP en H.P.S.	12,00%		
<i>Répartition des flux VP entrant / sortant</i>			
	Entrée	Sortie	
H.P.M.	95,00%	5,00%	
H.P.S.	15,00%	85,00%	
<i>Répartition des flux VP entrant / sortant</i>			
	Entrée	Sortie	Total
H.P.M.	45	2	47
H.P.S.	6	32	38
<i>Répartition des flux TC + Modes doux entrant / sortant</i>			
	Entrée	Sortie	Total
H.P.M.	16	1	17
H.P.S.	2	12	14



Synthèse des flux VP générés par les opérations d'aménagement de Plan d'Aillane			
	Entrée	Sortie	Total
Heure de Pointe du Matin	756	144	900
Heure de Pointe du Soir	529	976	1 505

Synthèse des flux TC / MD générés par les opérations d'aménagement de Plan d'Aillane			
	Entrée	Sortie	Total
Heure de Pointe du Matin	777	41	818
Heure de Pointe du Soir	68	533	601



Synthèse des flux VP générés par les opérations d'aménagement de Plan d'Aillane			
	Entrée	Sortie	Total
Heure de Pointe du Matin	1 068	104	1 172
Heure de Pointe du Soir	246	847	1 093

Synthèse des flux TC / MD générés par les opérations d'aménagement de Plan d'Aillane			
	Entrée	Sortie	Total
Heure de Pointe du Matin	913	48	961
Heure de Pointe du Soir	85	631	716



Synthèse des flux VP générés par les opérations d'aménagement de Plan d'Aillane			
	Entrée	Sortie	Total
Heure de Pointe du Matin	515	131	646
Heure de Pointe du Soir	499	803	1 302

Synthèse des flux TC / MD générés par les opérations d'aménagement de Plan d'Aillane			
	Entrée	Sortie	Total
Heure de Pointe du Matin	688	36	724
Heure de Pointe du Soir	57	470	527

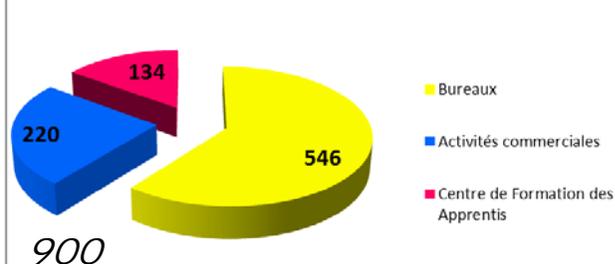
Scénario 1

28 950 m² Activités commerciales

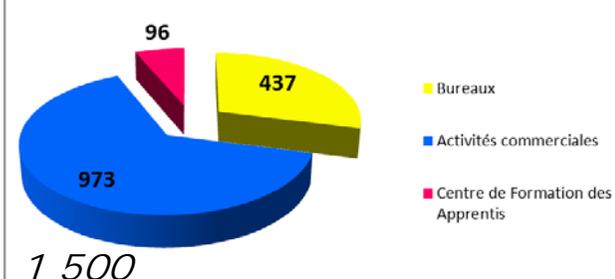
C.F.A. 1 500 élèves

2 320 emplois

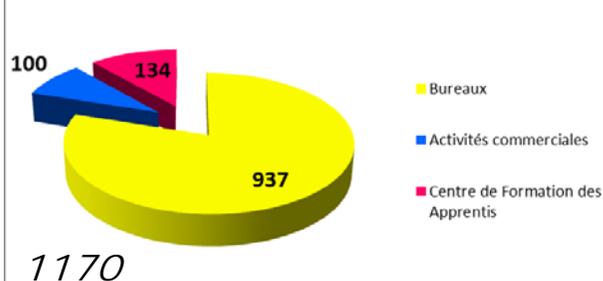
**Répartition des trafics générés par type
de projet en Heure de Pointe du Matin**



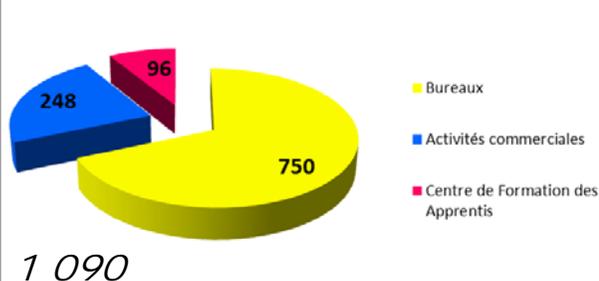
**Répartition des trafics générés par type
de projet en Heure de Pointe du Soir**



**Répartition des trafics générés par type
de projet en Heure de Pointe du Matin**



**Répartition des trafics générés par type
de projet en Heure de Pointe du Soir**



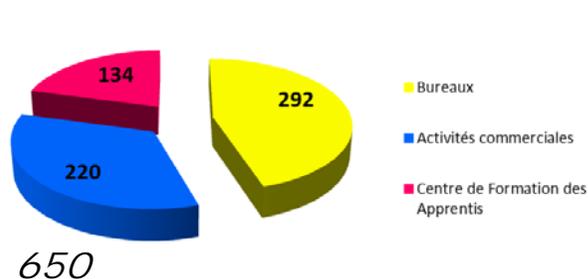
Scénario 2

4 950 m² Activités commerciales

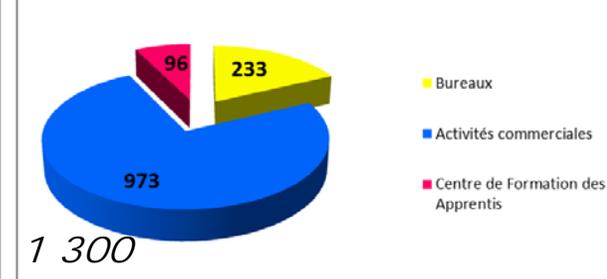
C.F.A. 1 500 élèves

3 985 emplois

**Répartition des trafics générés par type
de projet en Heure de Pointe du Matin**



**Répartition des trafics générés par type
de projet en Heure de Pointe du Soir**



Scénario 3

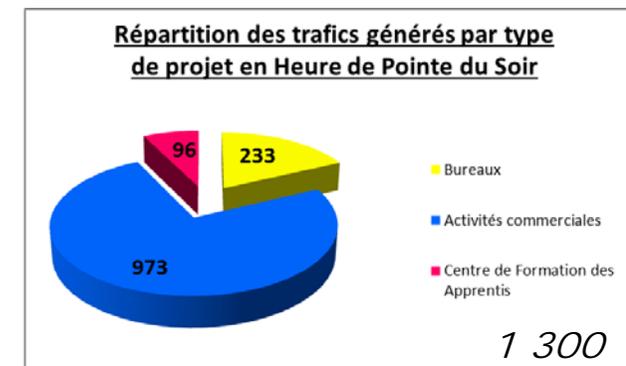
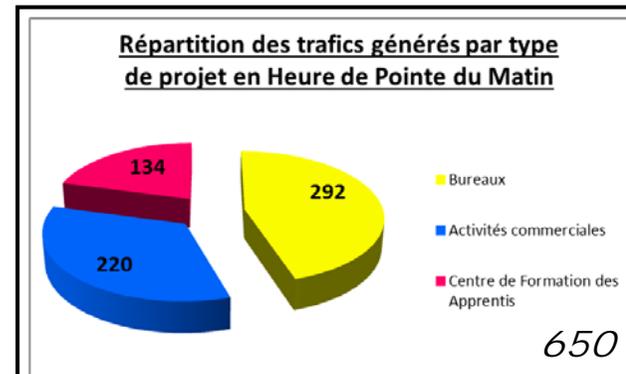
28 950 m² Activités commerciales

C.F.A. 1 500 élèves

1 220 emplois

3.4. Scénario préférentiel et validé

VALIDATION DU PROJET D'AMÉNAGEMENT N°3 : DES ACTIVITÉS COMPLÉMENTAIRES



3.4. Scénario préférentiel

Au terme de l'évaluation des trafics générés par les différents scénarii d'aménagement et suite à la réunion publique de mars 2016, la S.P.L.A. a validé le scénario 3.

Ce scénario génère 650 véh/h en Heure de Pointe du Matin et 1 300 véh/h en Heure de Pointe du Soir dans les deux sens de circulation.

**→ En Heure de Pointe du Matin : Un trafic majoritairement entrant dans la zone (80 % des flux deux sens),
→ En Heure de Pointe du Soir : un flux notable en entrée - 500 véh/h - et plus encore en sortie - 800 véh/h - 62 % sortants**

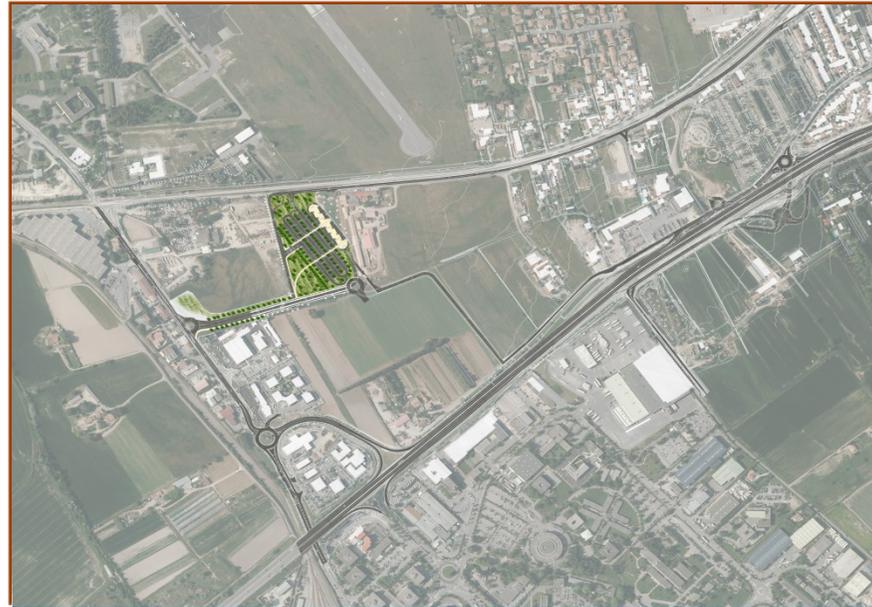
Ce scénario n°3 présente l'impact circulaire le plus limité sur le réseau viaire en Heure de Pointe du Matin, période la plus contrainte et connaissant les dysfonctionnements circulatoires les plus significatifs aux abords immédiats du secteur de Plan d'Aillane.

A cette période horaire, les activités commerciales, partiellement ouvertes, génèrent moins de trafic que celles liés à un programme tertiaire, dont les impacts sont davantage concentrés en pointe du matin.

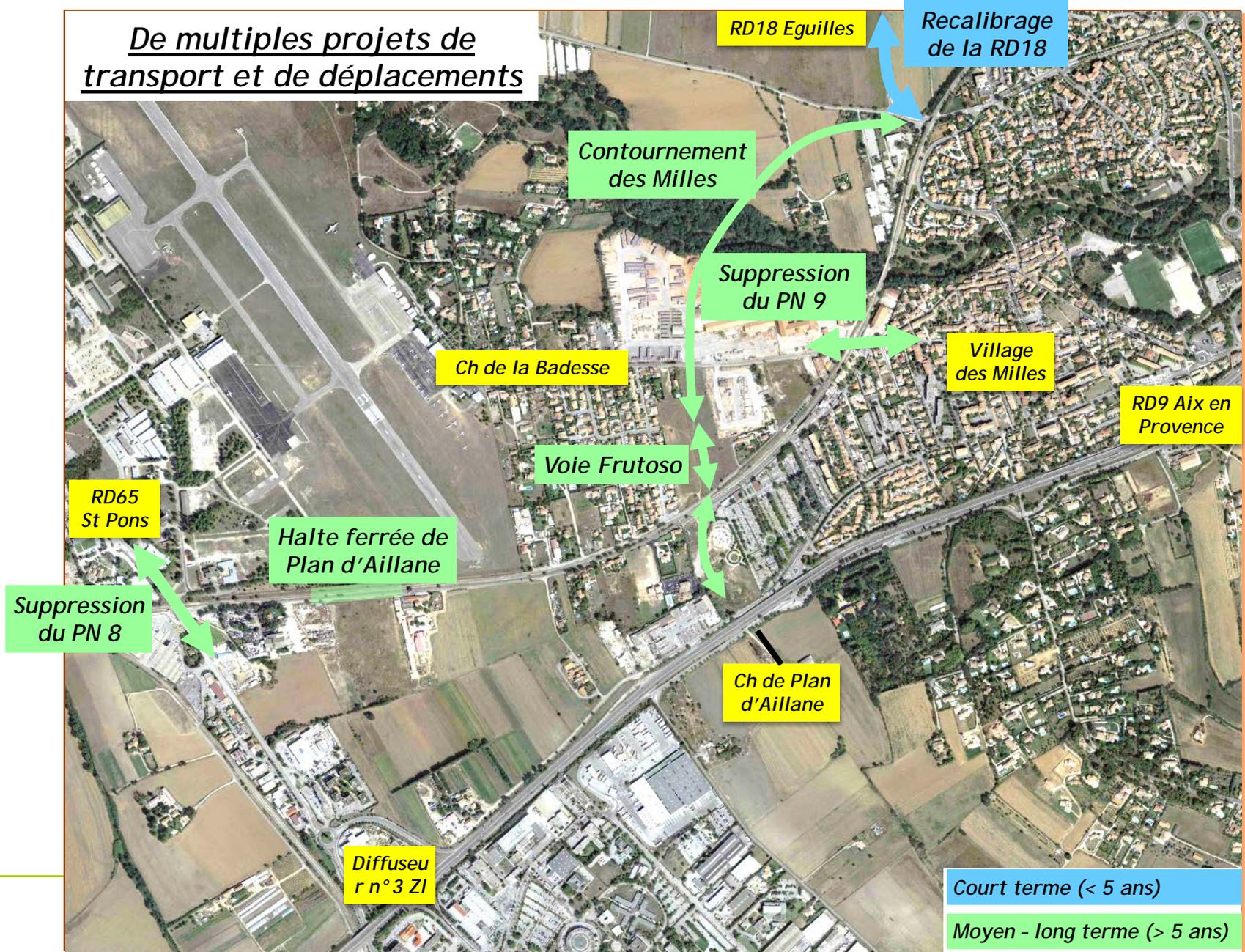
Les trafics générés par le scénario n°3 en Heure de Pointe du Soir se situent à un niveau « médian », entre ceux induits par le scénario 1 et ceux générés par le scénario 2.

4 - Phase 3 : Impacts circulatoires et définition du schéma de desserte de l'opération d'aménagement

4.1. Rappel des projets et perspectives dans le secteur d'étude



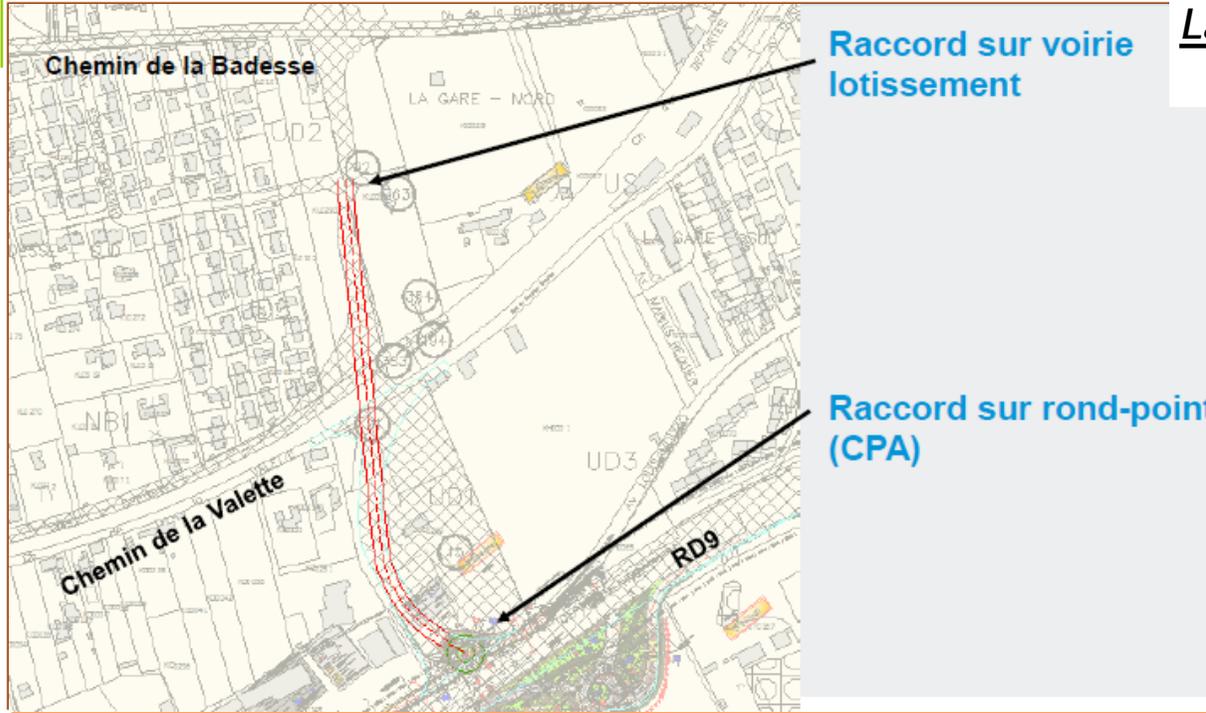
De multiples projets de
transport et de déplacements



Court terme (< 5 ans)
Moyen - long terme (> 5 ans)

La suppression du Passage à Niveau n° 8



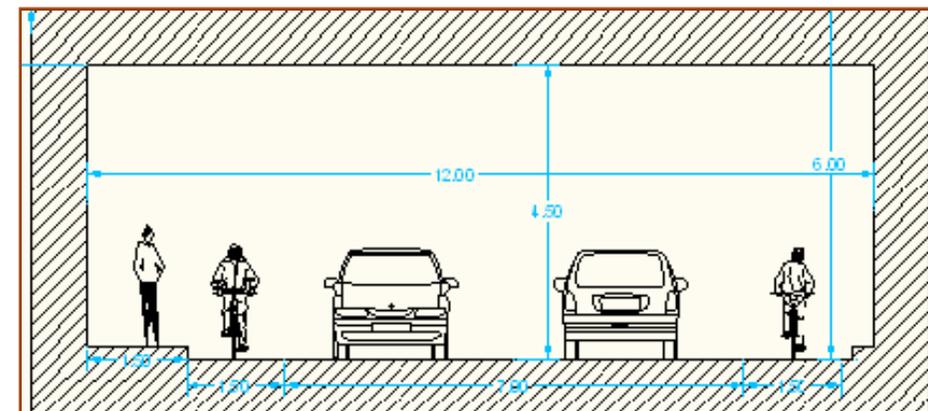


La suppression du Passage à Niveau n°9
et la création de la voie « Frutoso »

Principes fonctionnels :

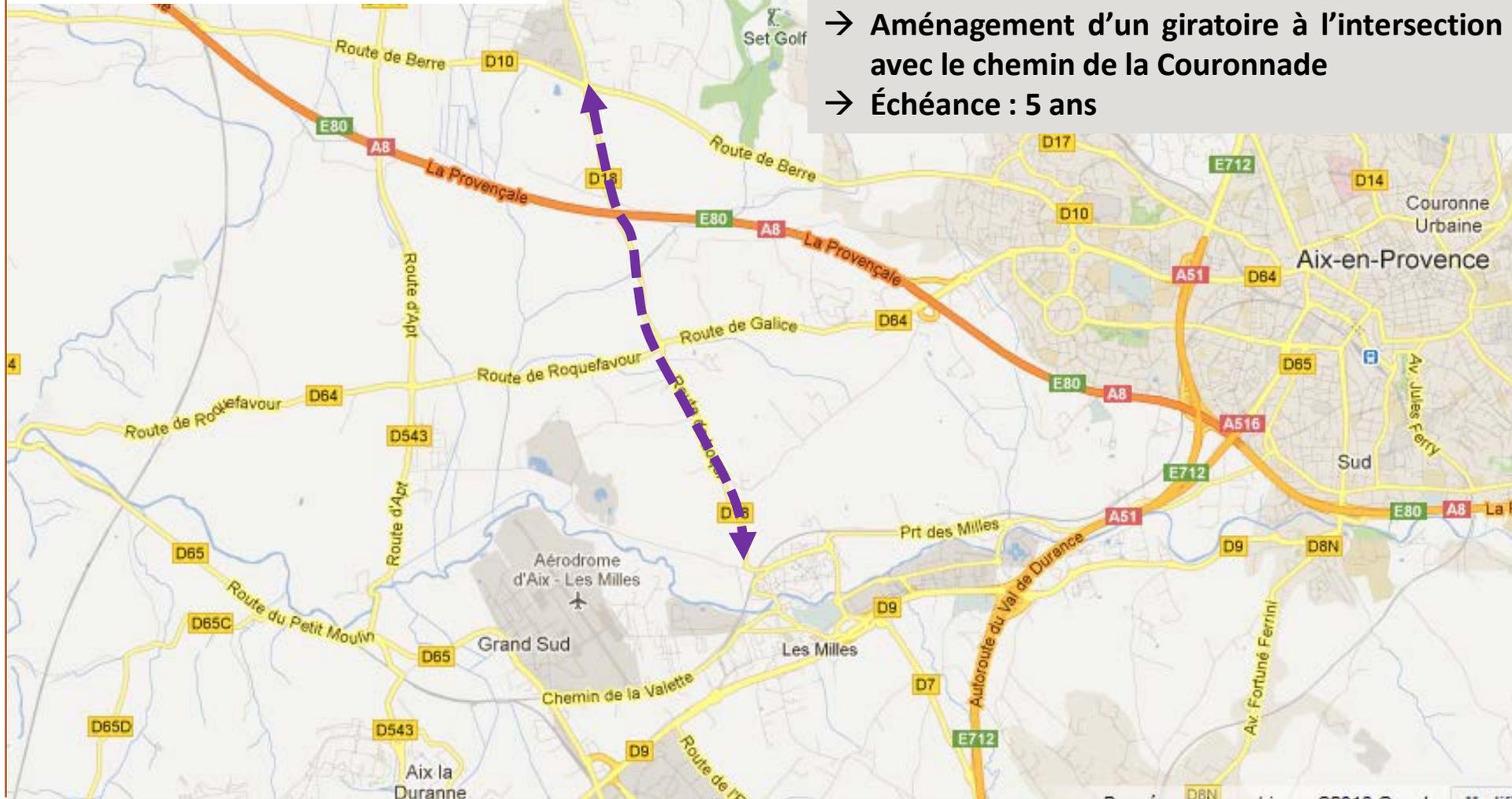
- Chaussée à 2x1 voie de largeur totale 7,50m
- Trottoir 1 m de large de part et d'autre de la chaussée
- Rond-point chemin de la Badesse
- Raccordement sur le projet d'aménagement CPA
- Suppression du PN9

Source : Réseau Ferré de France

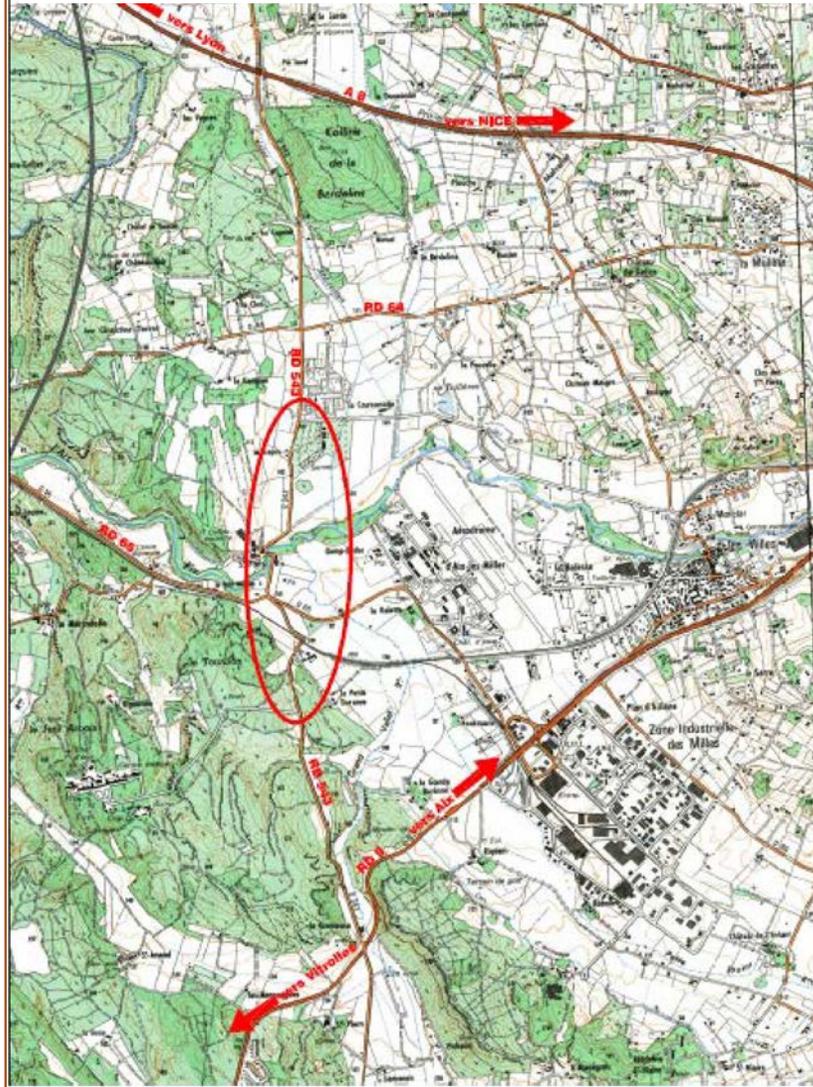


Recalibrage de la RD18 entre le village des Milles et la RD10

- Elargissement de la chaussée à 6,00 m
- Création de bandes multifonctionnelles
- Aménagement d'un giratoire à l'intersection avec le chemin de la Couronnade
- Échéance : 5 ans



Déviation de St Pons - RD543



Réaménagement de la RD543 en supprimant les points singuliers : passage à niveau N° 7, hameau de St Pons, franchissement de l'Arc et de la Jouine et carrefour avec la RD65.

Echéance : 10 ans

Les études de trafic réalisées dans le cadre de ce projet prévoient des volumes de trafic deux sens sur la RD543 de l'ordre de :

→ 9 900 véh/jour en 2018

→ 12 300 véh/jour en 2025

→ 13 700 véh/h/jour en 2038.

Rappel du trafic actuel : 7 500 véh/jour

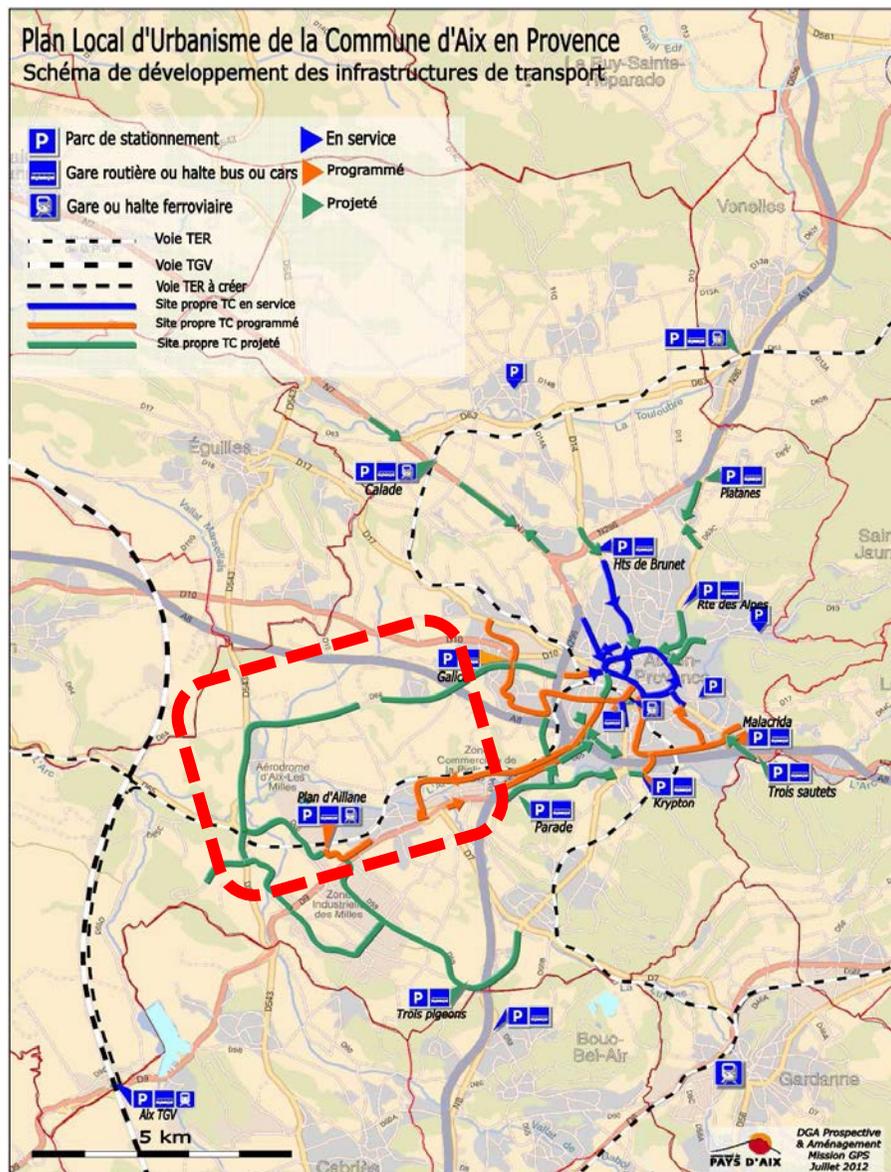
Ces évaluations intègrent : l'achèvement de la ZAC de la Duranne, la Z.A.C. de la gare T.G.V., le Domaine du Tourillon et le Domaine du Petit Arbois.

La poursuite du développement du secteur en termes d'activités et d'habitat devrait donc induire une croissance de trafic de près de 65 % à un horizon de 10-15 ans et de 85 % à plus long terme (+ 25 ans).

Le report de cette infrastructure entraînerait un basculement d'une partie des flux sur l'autre axe Nord - Sud, à savoir la RD18 et ce d'autant plus que cet axe devrait être recalibré à court terme.

Sur la base d'une première hypothèse de travail de report de 50 % des volumes supplémentaires projetés (sur la RD543), l'apport de trafic sur la RD18 peut être estimé à 2 400 véh/jour deux sens à l'horizon 2025.

Source : Conseil Général des Bouches du Rhône



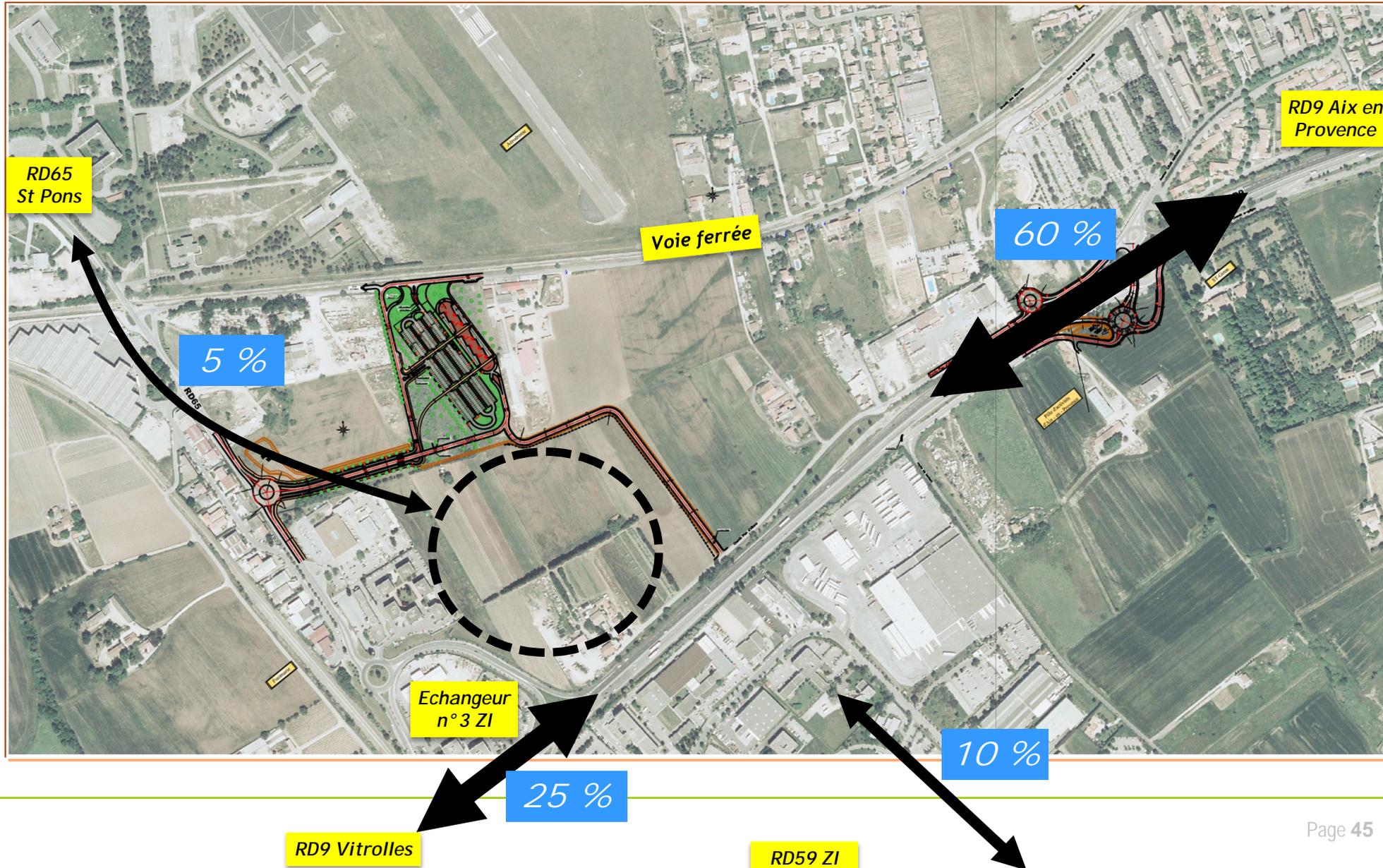
Le schéma de développement des infrastructures de transport de la Communauté du Pays d'Aix intègre le projet de réaménagement de la Route Départementale 64 entre l'échangeur d'Aix Ouest (A8) et la RD543, avec intégration d'un site propre de transport en commun.

Ce principe d'aménagement avec prise en compte des transports en commun serait prolongé le long de la RD543 jusqu'à la Duranne, complétant le schéma de desserte TC du pôle d'échanges de Plan d'Aillane.

4.2. Schéma de desserte de l'opération sur la base du scénario 3



4.2.1. Principes de répartition des flux générés par l'opération d'aménagement et volumes de trafic



4.2.1. Principes de répartition des flux générés par l'opération d'aménagement et volumes de trafic

Hypothèses d'affectation des flux par sens - Heure de Pointe du MATIN

	Trafic entrant	Trafic entrant sortant	Trafic entrant	Trafic sortant	Total
RD9 Aix	60%	60%	309	79	387
RD9 Vitrolles	25%	25%	129	33	161
RD65 St Pons	5%	5%	26	7	32
RD59 ZI	10%	10%	51	13	65
Total	100%	100%	515	131	646

En Heure de Pointe du Matin :

→ Un trafic entrant de près de 310 véh/h : la nécessité d'identifier un itinéraire d'accès distinct de celui empruntant la bretelle de sortie de la RD9 de l'échangeur n°3 compte tenu de la saturation de cette dernière

→ En sortie de Plan d'Aillane : des trafics limités, qui ne devraient pas impacter le fonctionnement du réseau de voirie, y compris les sections perturbées voire saturées (RD65 entre le giratoire du pôle d'échanges et celui de la bretelle RD9)

Hypothèses d'affectation des flux par sens - Heure de Pointe du SOIR

	Trafic entrant	Trafic entrant sortant	Trafic entrant	Trafic sortant	Total
RD9 Aix	60%	60%	299	482	781
RD9 Vitrolles	25%	25%	125	201	325
RD65 St Pons	5%	5%	25	40	65
RD59 ZI	10%	10%	50	80	130
Total	100%	100%	499	803	1302

En Heure de Pointe du Soir :

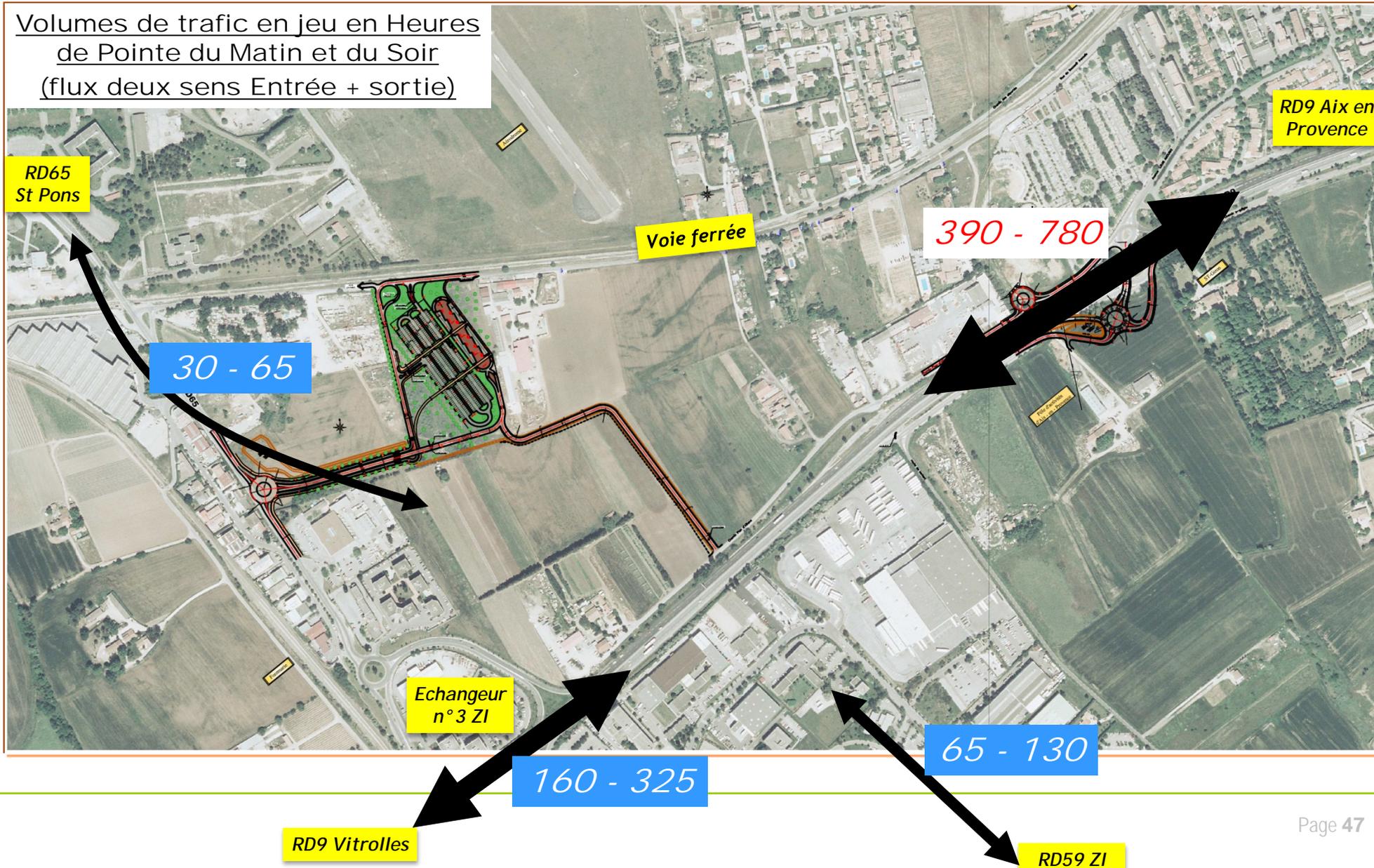
→ Un trafic entrant de près de 500 véh/h : un flux important circulant au niveau de l'échangeur n°2 de l'Aérodrome,

→ En sortie de Plan d'Aillane : un volume très élevé à gérer au droit de l'échangeur n°2

→ Echangeur n°2 : Des caractéristiques géométriques en capacité de répondre à la demande de trafic ?

4.2.1. Principes de répartition des flux générés par l'opération d'aménagement et volumes de trafic

Volumes de trafic en jeu en Heures
de Pointe du Matin et du Soir
(flux deux sens Entrée + sortie)



4.2.2. Accessibilité au secteur d'aménagement de Plan d'Aillane : Contraintes circulatorio et prescriptions particulières à intégrer

Giratoire : Préserver un écoulement convenable des trafics, pour faciliter la circulation des transports en commun en lien avec Plan d'Aillane

Limiter l'apport de trafic, notamment le matin pour éviter d'accentuer les rétentions actuelles Nord → Sud

Bretelle de sortie de la RD9 + giratoire = des secteurs à éviter qui ne peuvent constituer que des itinéraires d'accès secondaires en entrée et en sortie du site, notamment en H.P.M.

Hiérarchiser les usages pour éviter que le Plan d'Aillane ne soit traversé par des flux de transit en liaison avec la Z.I. des Milles, en particulier le matin

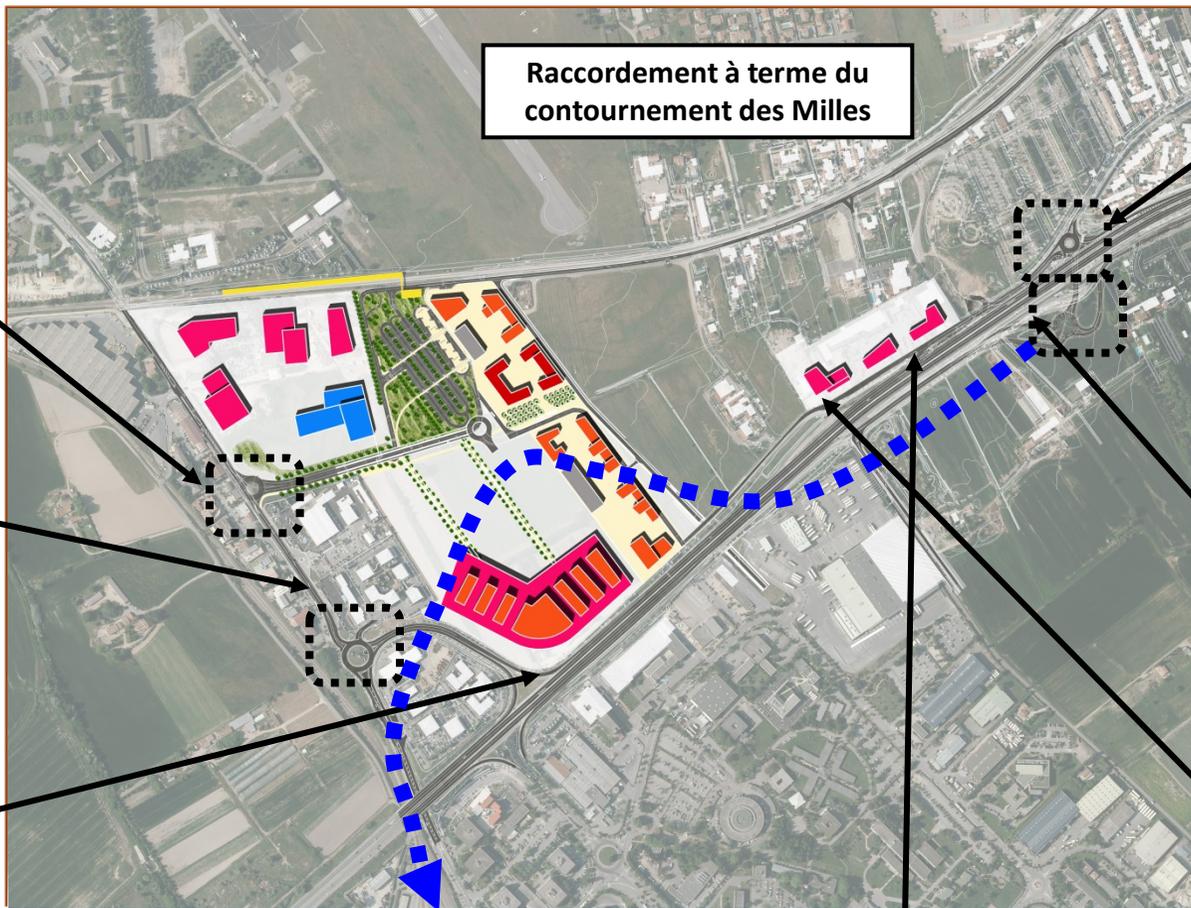
Raccordement à terme du contournement des Milles

Prendre en compte les caractéristiques de l'intersection Route de l'Enfant – Bretelle d'entrée sur la RD9 vers Vitrolles, en termes de sécurité

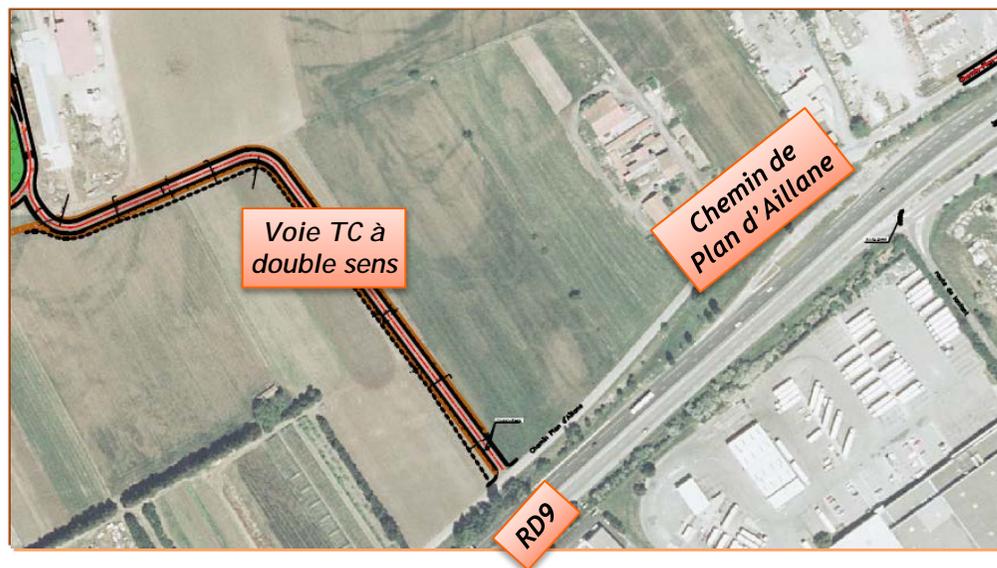
Privilégier la porte d'entrée Echangeur n°2 Aéroport et préserver un écoulement fluide de la circulation, en particulier sur la bretelle de sortie de la RD9 depuis Aix. Evaluer les réserves de capacité sur un ouvrage faiblement dimensionné

Préserver un trafic fluide, en particulier sur la bretelle de sortie de la RD9 depuis Vitrolles. Evaluer les réserves de capacité compte tenu de la forte augmentation des flux en H.P.S. (en liaison avec la RD9 Aix)

Assurer une régularité et des temps de parcours attractifs pour les transports en commun entre le pôle d'échanges et le chemin A. Guigou (vers Aix)



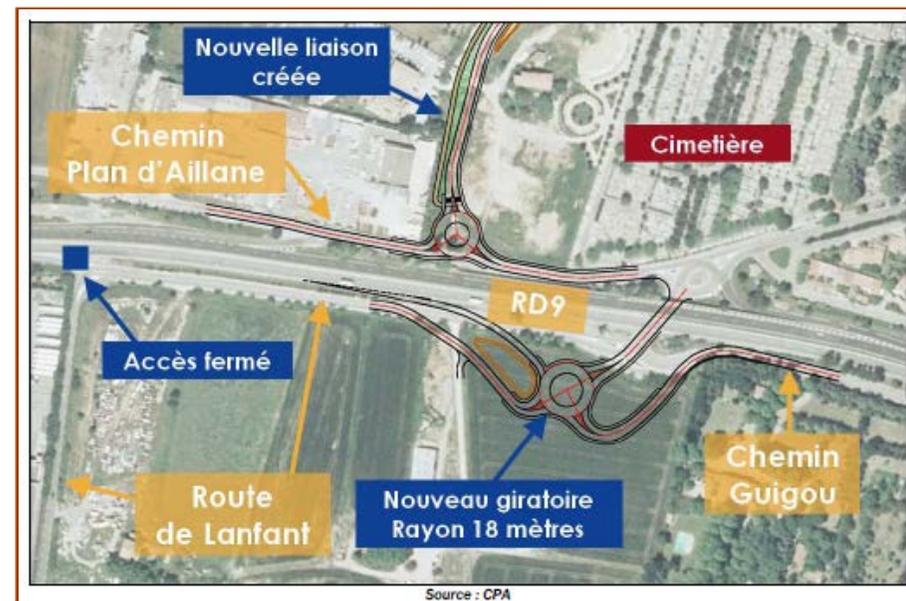
4.2.2. Accessibilité au secteur d'aménagement de Plan d'Aillane : Contraintes circulatorio et prescriptions particulières à intégrer



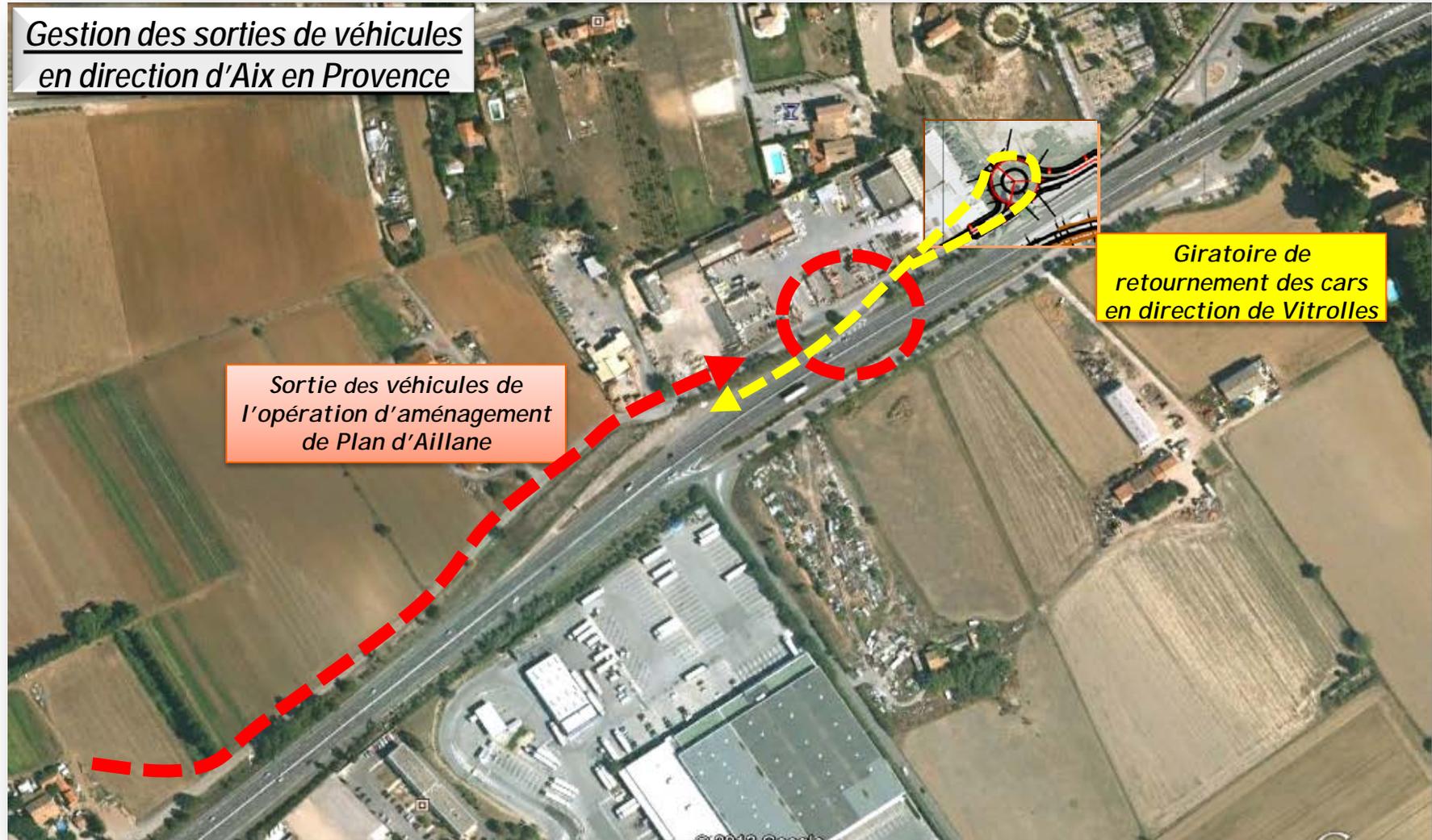
Rappel des principes de desserte du pôle d'échanges de Plan d'Aillane

Principes fonctionnels récemment réalisés :

- Réaménagement de l'échangeur RD9 n°2 « Aérodrome » : création d'un giratoire à l'intersection des axes Route de l'Enfant / Chemin A. Guigou, déplacement de la bretelle de sortie RD9 depuis Vitrolles connectée au giratoire Sud créé.
- Prolongement du chemin de Plan d'Aillane jusqu'au pôle d'échanges par une voirie à double sens de circulation
- Aménagement d'une voie réservée aux Véhicules de Transports en Commun entre le chemin de Plan d'Aillane et le pôle d'échanges.



4.2.2. Accessibilité au secteur d'aménagement de Plan d'Aillane : Contraintes circulatoires et prescriptions particulières à intégrer



4.2.2. Accessibilité au secteur d'aménagement de Plan d'Aillane : Contraintes circulatoires et prescriptions particulières à intégrer



Un conflit marqué entre deux flux de sens opposé, qui nécessite de :

- Envisager le déplacement de la bretelle d'entrée RD9 vers Vitrolles plus en amont, connecté au giratoire récemment réalisé (probablement à déplacer légèrement) OU
- Adapter les modalités de sortie Véhicules du secteur de Plan d'Aillane

4.2.3. Accessibilité au secteur d'aménagement de Plan d'Aillane : Fonctionnement des points d'échanges (après réalisation de l'opération d'aménagement)



4.2.3. Accessibilité au secteur d'aménagement de Plan d'Aillane : Fonctionnement des points d'échanges



Caractéristiques géométriques :

Rayon intérieur : 9,5 m
Largeur d'anneau : 8,5 m
Rayon extérieur : 18 m

Giratoire RD65 – Accès Ouest Plan d'Aillane
Caractéristiques de fonctionnement

Heure de Pointe du Matin
8h - 9h

Branche	Réserve de capacité	Longueur de stockage maximale	Temps moyen d'attente
Accès Plan d'Aillane	87 %	3 véh	1 s
RD65 Nord	66 %	2 véh	1 s
RD65 Sud	76 %	2 véh	0 s



Heure de Pointe du Soir
17h - 18h

Branche	Réserve de capacité	Longueur de stockage maximale	Temps moyen d'attente
Accès Plan d'Aillane	84 %	3 véh	2 s
RD65 Nord	76 %	2 véh	1 s
RD65 Sud	52 %	2 véh	1 s



Des réserves de capacité supérieures à 50 % qui garantissent le maintien d'un écoulement fluide de la circulation, sans remontée de véhicules, ni temps d'attente au droit du giratoire et une entrée et sortie fluide des véhicules de transports en commun en relation avec le pôle d'échanges de Plan d'Aillane.

Niveau d'écoulement des flux	
	Fluide (mais dense)
	Perturbé
	Saturé

4.2.3. Accessibilité au secteur d'aménagement de Plan d'Aillane : Fonctionnement des points d'échanges



Caractéristiques géométriques :

Rayon intérieur : 5 m
Largeur d'anneau : 8 m
Rayon extérieur : 13 m

Echangeur n°2 Aéroport - Giratoire Nord Caractéristiques de fonctionnement

*Heure de Pointe du Matin
8h - 9h*

Branche	Réserve de capacité	Longueur de stockage maximale	Temps moyen d'attente
Bretelle de sortie RD9 Aix en P	67 %	2 véh	1 s
Avenue Amouriq	62 %	3 véh	3 s
Rue du Plan	92 %	2 véh	1 s
Liaison Guigou	87 %	2 véh	0 s



*Heure de Pointe du Soir
17h - 18h*

Branche	Réserve de capacité	Longueur de stockage maximale	Temps moyen d'attente
Bretelle de sortie RD9 Aix en P	58 %	3 véh	3 s
Avenue Amouriq	84 %	2 véh	2 s
Rue du Plan	65 %	2 véh	1 s
Liaison Guigou	63 %	2 véh	1 s



Des réserves de capacité supérieures à 55 % garantissant un écoulement fluide de la circulation, sans remontée de véhicules, ni temps d'attente malgré un giratoire aux caractéristiques géométriques limitées

Niveau d'écoulement des flux	
	Fluide (mais dense)
	Perturbé
	Saturé

4.2.3. Accessibilité au secteur d'aménagement de Plan d'Aillane : Fonctionnement des points d'échanges



Caractéristiques géométriques :

Rayon intérieur : 11 m
Largeur d'anneau : 7 m
Rayon extérieur : 18 m

Echangeur n°2 Aéroport - Giratoire Sud Caractéristiques de fonctionnement

*Heure de Pointe du Matin
8h - 9h*

Branche	Réserve de capacité	Longueur de stockage maximale	Temps moyen d'attente
Chemin A. Guigou	82 %	2 véh	0 s
Liaison Av Amouriq - Les Milles	79 %	2 véh	1 s
Bretelle de sortie RD9 Vitrolles	80 %	2 véh	2 s
Chemin A. Guigou ZI	92 %	2 véh	1 s



*Heure de Pointe du Soir
17h - 18h*

Branche	Réserve de capacité	Longueur de stockage maximale	Temps moyen d'attente
Chemin A. Guigou	90 %	2 véh	2 s
Liaison Av Amouriq - Les Milles	66 %	2 véh	0 s
Bretelle de sortie RD9 Vitrolles	18 %	9 véh	11 s
Chemin A. Guigou ZI	54 %	4 véh	9 s



Des réserves de capacité supérieures à 15 % qui garantissent un écoulement convenable de la circulation, sans remontée de véhicules, ni temps d'attente au droit du giratoire, malgré un fort mouvement de Tourne à Gauche depuis le giratoire « Nord » en direction d'Aix en Provence.

Niveau d'écoulement des flux	
	Fluide (mais dense)
	Perturbé
	Saturé

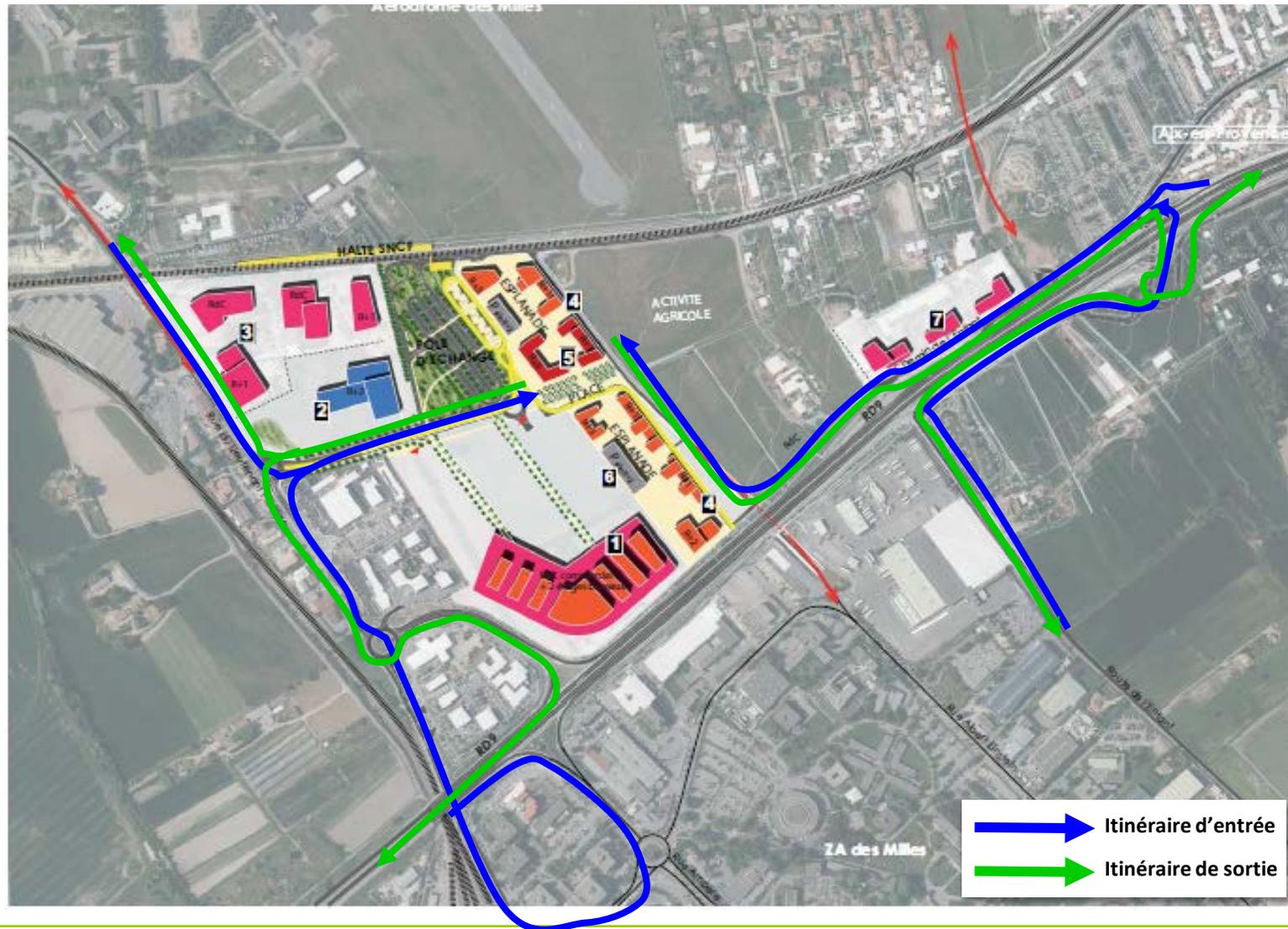
4.2.3. Accessibilité au secteur d'aménagement de Plan d'Aillane : Fonctionnement des points d'échanges

Bilan des trafics au droit des carrefours de raccordement
(charges de trafic en véh/h = total du trafic entrant dans le giratoire)

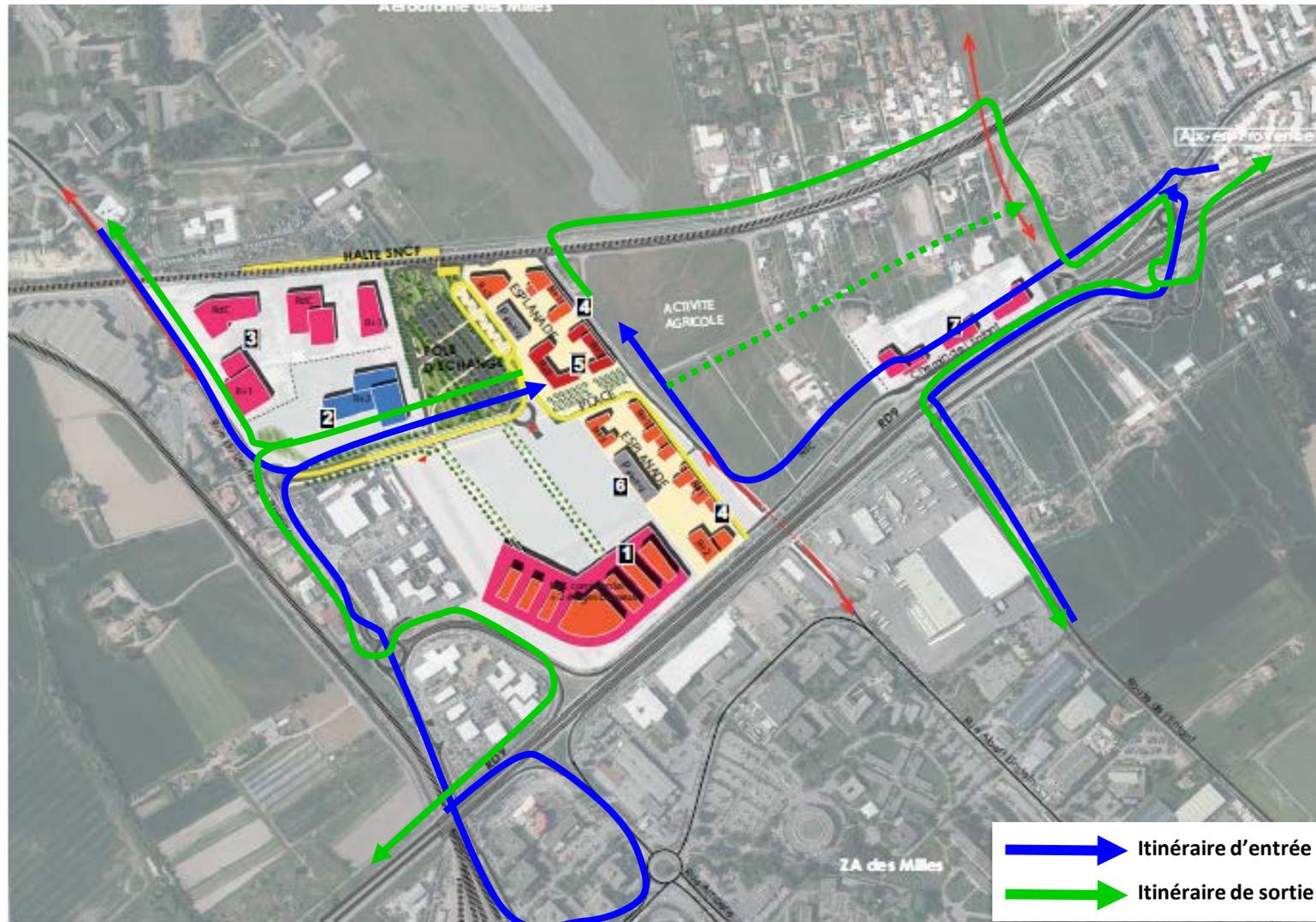
Giratoire	Heure de Pointe du Matin		Heure de Pointe du Soir	
	<i>Actuel</i>	<i>Futur</i>	<i>Actuel</i>	<i>Futur</i>
Giratoire Ouest Plan d'Aillane	1 055	1 205	1 205	1 500
Echangeur n°2 Aéroport - Giratoire Nord	770	1 250	880	1 790
Echangeur n°2 Aéroport - Giratoire Sud	760	960	1 170	1 800

- Des charges de trafic modérées sur l'ensemble des trois systèmes d'échanges, inférieures à 2 000 véh/h,
- Des augmentations de trafic variables au droit du giratoire Ouest (+15 à + 25 %)
- Une circulation en forte augmentation au droit de l'échangeur d'Aix Aéroport des Milles (+ 53 % en H.P.S)

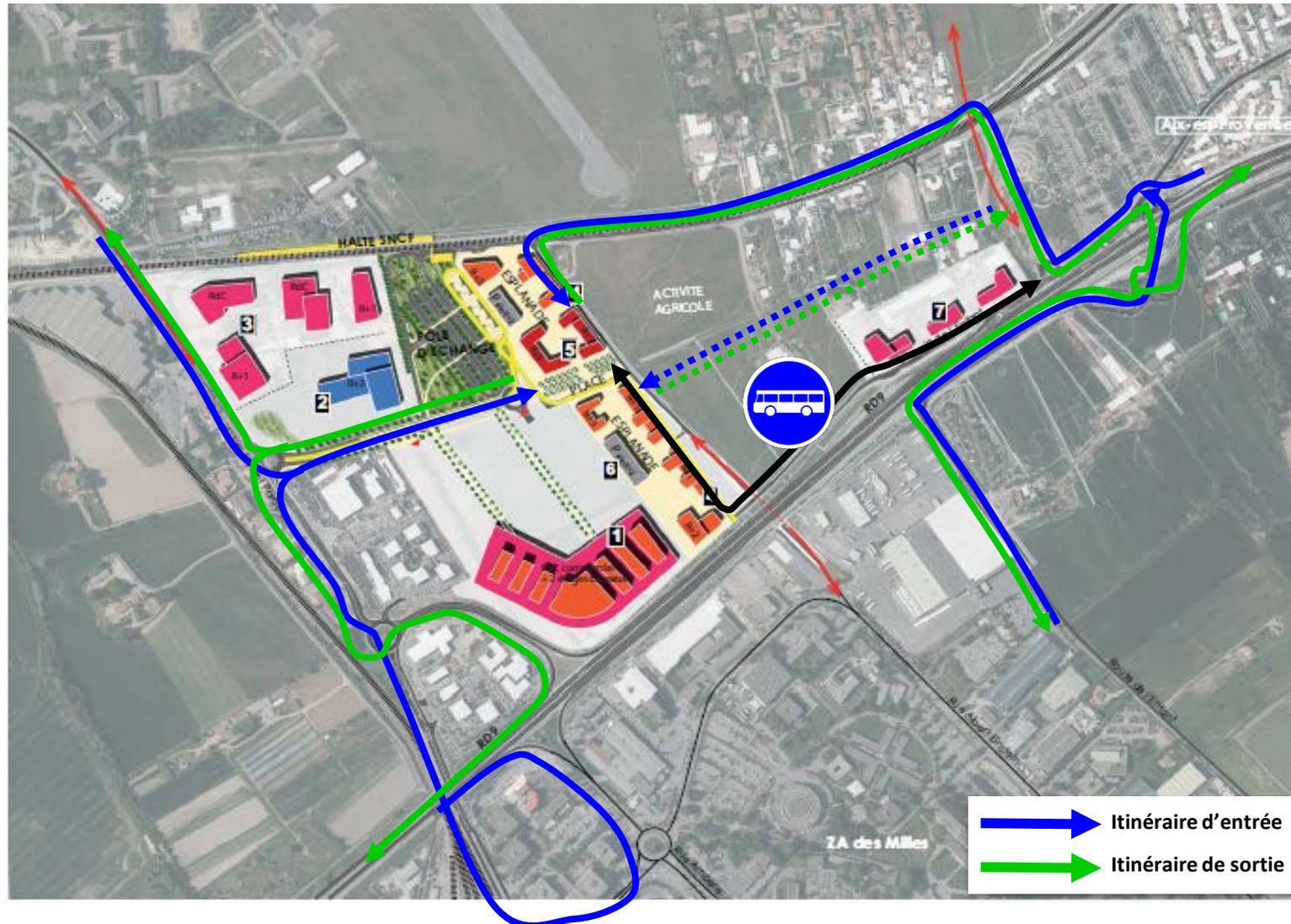
4.2.4 Accessibilité à Plan d'Aillane à partir des RD9, RD65 et RD59 : Variante A : Itinéraires d'entrée et de sortie



4.2.4 Accessibilité à Plan d'Aillane à partir des RD9, RD65 et RD59 : Variante B : Itinéraires d'entrée et de sortie



4.2.4 Accessibilité à Plan d'Aillane à partir des RD9, RD65 et RD59 : Variante C : Itinéraires d'entrée et de sortie



	Variante A	Variante B	Variante C
Lisibilité de l'accès au secteur de Plan d'Aillane	Satisfaisante quel que soit l'origine des automobilistes		Convenable/Acceptable pour les usagers en provenance d'Aix Satisfaisante pour tous les autres usagers
Lisibilité de la sortie du secteur de Plan d'Aillane	Satisfaisante vers St Pons (RD65) et RD9 Vitrolles Insécurisée vers RD9 Aix et RD59	Satisfaisante vers St Pons (RD65) Indirecte vers RD9 Aix / Vitrolles et RD59	
Fonctionnement du giratoire d'accès Ouest - RD65	+ 150 véh/h en H.P.M. = Impact négligeable en raison de trafics supplémentaires venant majoritairement du Nord + 295 véh/h en H.P.S. = circulation et écoulement denses sans perturbation notable Absence d'impact pour la circulation des Véhicules de Transport en Commun		
Fonctionnement du giratoire en sortie de la RD9 depuis Aix - Echangeur n°3 ZI	Légère dégradation des conditions de circulation en H.P.M. (+ 110 véh/h sur la branche Rue Berthelot et rue du Lt Parayre) Maintien d'une circulation dense mais sans dysfonctionnement circulaire significatif en H.P.S.		
Fonctionnement du giratoire NORD Echangeur n°2 Aéroport des Milles	Impact circulaire significatif en H.P.M. : + 500 véh/h Fort impact circulaire en H.P.S. : + 1 010 véh/h Maintien de convenables réserves de capacité		

	Variante A	Variante B	Variante C
Fonctionnement du giratoire SUD Echangeur n°2 Aéroport des Milles	<p>Impact circulaire limité en H.P.M. : + 180 véh/h Fort impact circulaire en H.P.S. : + 610 véh/h Maintien de réserves de capacité convenables le matin et acceptables en H.P.S.</p>		
Circulation Chemin du Plan d'Aillane entre le giratoire Nord de l'échangeur n°2 et le nouveau giratoire	<p>Impact circulaire significatif en H.P.M. : 330 → 820 véh/h deux sens Fort impact circulaire en H.P.S. : 290 → 1 200 véh/h deux sens</p>		
Fonctionnement du giratoire intermédiaire Chemin de l'Enfant	<p>Convenable jusqu'à la mise en service du contournement des Milles</p>		
Circulation des Véhicules de Transports en Commun depuis/vers le Pôle d'échanges de Plan d'Aillane	<p>Circulation mixte et dense entre le nouveau giratoire et le P.E. de Plan d'Aillane, Circulation mixte et dense entre le nouveau giratoire et le giratoire Nord de Plan d'Aillane</p>	<p>Circulation mixte mais fluide entre le nouveau giratoire et le P.E. de Plan d'Aillane, Circulation mixte entre le nouveau giratoire et le giratoire Nord de Plan d'Aillane</p>	<p>Circulation quasi exclusive entre le nouveau giratoire et le P.E. de Plan d'Aillane, Circulation mixte entre le nouveau giratoire et le giratoire Nord de Plan d'Aillane</p>

	Variante A	Variante B	Variante C
Compatibilité avec le positionnement de la bretelle d'entrée sur la RD9 en direction de Vitrolles	Aménagement incompatible et source d'insécurité	Aménagement compatible (sens unique VL Est → Ouest et double sens TC)	Aménagement compatible (sens unique VL Est → Ouest et double sens TC)
Compatibilité avec le projet de raccordement à terme du Contournement des Milles – Giratoire	Compatibilité médiocre	Compatibilité moyenne Mouvements tournants potentiellement sources de conflits	Compatibilité convenable Mouvements tournants faiblement conflictuels

Au terme de l'analyse de ces trois variantes de desserte, on retiendra :

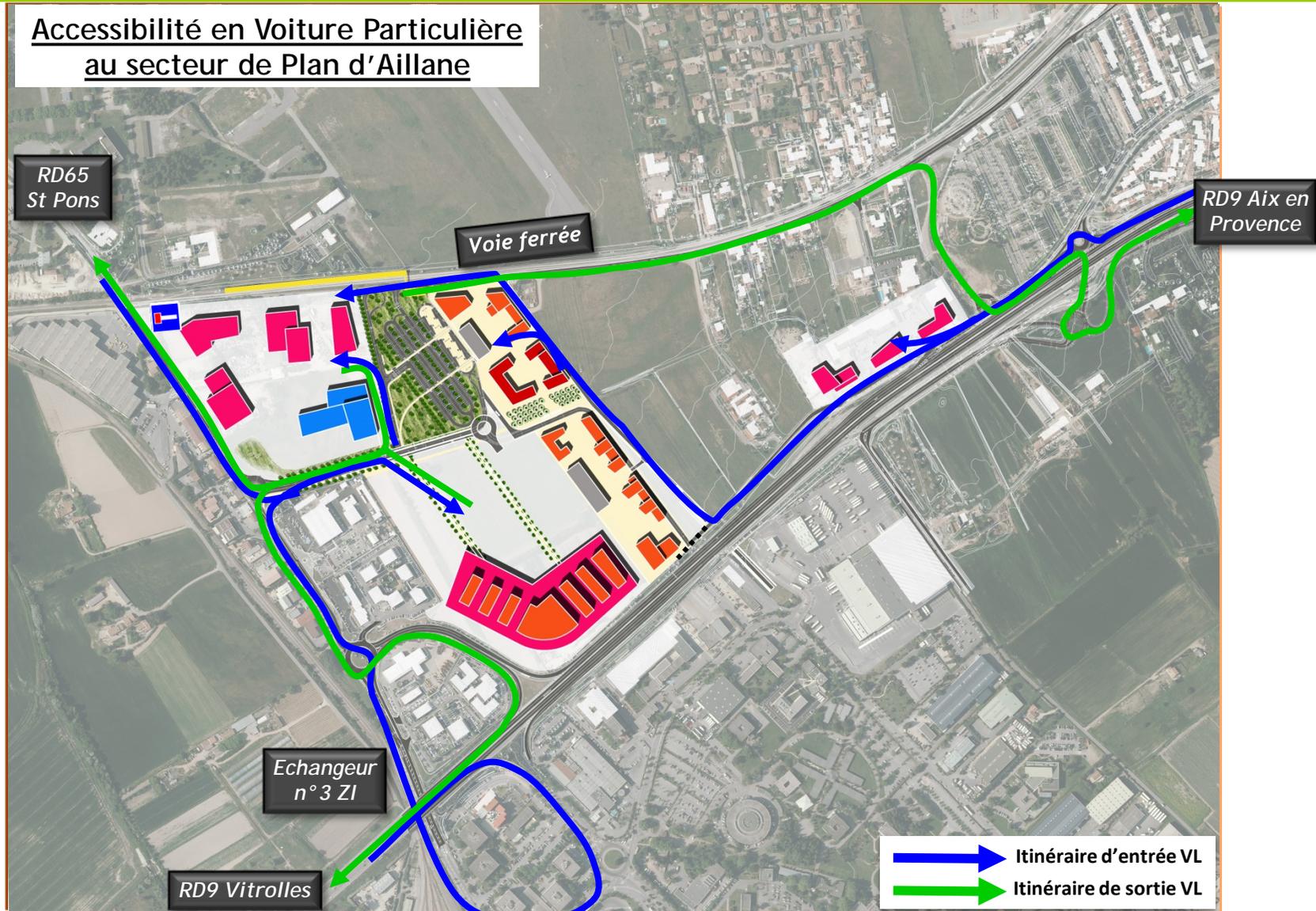
- ✓ Variante A : principes d'accès et de sortie à éviter/à exclure,
- ✓ Variante B : principes permettant de sécuriser les sorties du secteur d'aménagement et préservant la fluidité de la circulation vers le pôle d'échanges de Plan d'Aillane,
- ✓ Variante C : principes permettant de préserver la fluidité depuis/vers le pôle d'échanges de Plan d'Aillane et de reporter les entrées/sorties VL plus au nord, sur le chemin de la valette ou sur une voie Est – Ouest à créer.

Les principes intégrés dans les variantes B et C ont été déclinés suivant les phases d'aménagement du secteur de Plan d'Aillane.

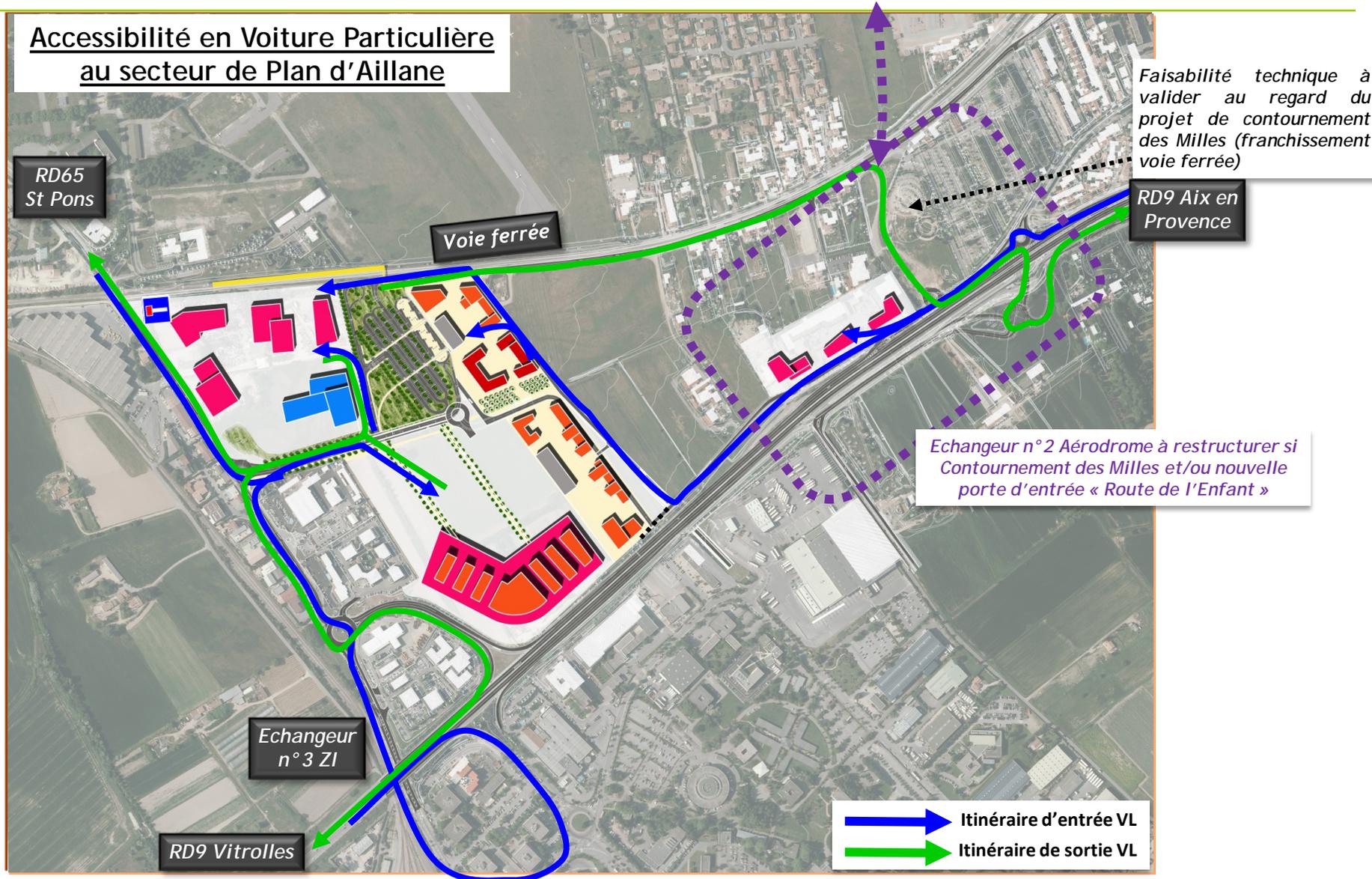
4.3. Principes de desserte par phases d'aménagement du scénario 3



Accessibilité en Voiture Particulière au secteur de Plan d'Aillane



Accessibilité en Voiture Particulière au secteur de Plan d'Aillane



Accessibilité en Transports en Commun au secteur de Plan d'Aillane

