

Département des Bouches du Rhône  
**COMMUNE D'AIX-EN-PROVENCE**

Direction générale adjointe des services Urbanisme et Grands Projets Urbains  
Direction de la Planification Urbaine

# ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

## MODES ACTIFS



## Orientation d'Aménagement et de Programmation – Modes actifs

### Le territoire

L'ensemble de la Commune est globalement concerné par la problématique des modes actifs. La volonté par ailleurs affichée, déborde dans certaines occasions du cadre des limites communales. En effet, il s'agit parfois de relier hors de ce périmètre des itinéraires existants ou projetés et de vocation différente selon le cas.

### Les principaux enjeux

Le développement des modes actifs nécessite une approche plurielle prenant en compte le potentiel important des **déplacements** qualifiés d'**utilitaires** dans une logique de chaîne multimodale et dans le cadre d'un urbanisme intégrant piétons et vélos.

Le but est de consolider et d'étendre la trame des modes actifs dans le territoire mais aussi d'offrir une opportunité de connexion avec le réseau extérieur.

Dans un premier temps, les secteurs à enjeux ont été identifiés et hiérarchisés pour définir les faisceaux faisant office de lignes directrices. Ensuite, l'identification des points durs et leur traitement en terme de faisabilité permet d'aboutir à la définition d'un réseau maillé. En matière de déplacements vélos, cette démarche préfigure l'établissement d'un schéma directeur cyclable.

Par ailleurs, il convient d'entamer un processus pour constituer une trame d'**itinéraires** attractifs **de promenades** pour les cycles ou/et pour les piétons. L'intérêt principal consiste à offrir des possibilités de tracés de boucles de liaison ou bien d'accéder à des lieux particulièrement intéressants (points de vue, crête...), dans des conditions de sécurité favorables et dans un cadre paysager attrayant.

Les voies à très faible trafic et les chemins privés de la commune sont le plus souvent privilégiés. Cette dernière catégorie est volontairement mise en avant en raison de sa diversité et de la qualité des paysages lorsqu'on sillonne les parcours. Néanmoins, il existe un certain nombre de problèmes que l'on rencontre parfois sur le terrain qui peuvent à ce jour rendre difficile ou même impossible le cheminement normal (interruptions partielles causées par la mise en place de clôtures ou des champs agricoles labourés ou bien encore la privatisation abusive sous forme de panneaux). La multiplication dans le temps de ces cas d'illégalité démontre l'importance d'un processus progressif de disparition dommageable pour le devenir d'un certain patrimoine.

Cette démarche qui s'inscrit dans un document de planification, offre entre autre la possibilité d'identifier un certain nombre de chemins existants ou ayant existé dont l'utilité est avérée et qui représente potentiellement un attrait important. Cette approche est considérée comme un premier élément de base dans le cadre d'un processus de reconquête des chemins ruraux.

Des actions et des futurs projets autour de ces propositions de tracés de promenade et de loisirs pourront s'appuyer sur cet ensemble de données (intégration au PDIPR, jalonnement d'itinéraires vélos, ...). Elles pourront contribuer au développement touristique de la Commune tout en préservant sa richesse patrimoniale.

## Les orientations d'aménagement

Concernant les déplacements à vélo d'ordre plutôt utilitaire, une réflexion globale au sujet des itinéraires potentiels a été engagée aboutissant ainsi à un **schéma directeur cyclable**. Différents paramètres ont été pris en compte concernant le réseau routier et les pôles générateurs et le constat du réseau actuel démontre une absence de "ligne directrice" et de lisibilité pour l'usager. La superposition des différents projets fait ressortir en filigrane une absence de vision d'ensemble et de stratégie de maillage. Parallèlement, la prise en compte des différents critères permet de faire apparaître des faisceaux compatibles avec le développement de la pratique du vélo, que ce soit en termes de nécessité économique, de relief et d'opportunité.

Les points durs à traiter sont globalement liés au franchissement des axes autoroutiers, routiers, ferroviaires ou hydrauliques et constituent à eux seuls, les défauts majeurs de discontinuité du réseau cyclable existant.

Leur contournement, quand cela est possible, pourrait sembler une solution envisageable pour des raisons évidentes de facilité/coûts à court terme, mais ne constitue en aucun cas une solution pérenne dans le temps. Les détours compliqués sont préjudiciables à l'attractivité et risquent de pénaliser l'ensemble de l'itinéraire cyclable. Le traitement de ces différents points durs passe par l'élaboration d'ouvrages conséquents comme des passerelles par exemple.

Le croisement des critères conduit à trois grands secteurs favorables à la pratique du vélo (fonction du relief), des lignes de désir sur des couloirs bien identifiés et une forte densité de pôles générateurs au centre et au sud du territoire.

Par superposition, se dégage une mise en évidence de faisceaux qui sont hiérarchisés de la façon suivante :

- 1-liaison Centre - Pôle d'Activité les Milles et Duranne via la Pioline, raccordement quartiers Sud et Ouest vers le réseau primaire, liaison Calas - gare TGV.
- 2-Tour de ville, liaisons Centre - Jas de Bouffan, gares routières et SNCF, Maison du vélo et quartiers sud.
- 3-extension vers Luynes et du centre → quartiers nord.
- 4-Liaison vers Puyricard, la Calade, et connexions vers les pôles extérieurs (Eguilles, Venelles, Calas).

Sur ces axes un certain nombre de points durs restent à traiter : nœud de Célony-RD7n, franchissement de l'A51 au droit de la RD9, franchissement de la RD9 au niveau de la Glacière, franchissement de l'A51 au droit du lycée International de Luynes, RD14 au droit du PI de la RN296, franchissement de l'A8 liaison verte Torse / Barré, franchissement de la RD9 au niveau de l'échangeur Duranne – Pichaury.

En préambule à une ébauche pré-opérationnelle, il est proposé une définition de maillage accompagnée de la résolution des points durs sus visés. Le réseau sera constitué de « voies express » la plupart du temps en site propre et correspondant à l'armature forte. Les « voies principales » composeront les axes structurants et les « dessertes locales » compléteront ce dispositif.

Les aménagements en faveur des **piétons** et des PMR se poursuivent dans le centre ville dans une logique progressive et de concertation.

Parallèlement, diverses études ont été réalisées sur des quartiers à fort enjeux tels que le secteur des Facultés, celui du Jas de Bouffan et aussi celui d'Encagnane.

Pour ce qui concerne ces deux derniers quartiers, une démarche cohérente a été menée englobant une méthodologie de travail basée à la fois sur des principes préconisés par le CERTU et des villes pionnières (Strasbourg, Lyon).

La phase de synthèse issue du diagnostic qui a permis de dégager les tendances dominantes du territoire a conduit à décliner les enjeux d'aménagement piétons (hiérarchiser les fonctions des voies, constituer un réseau structuré, définir des axes à enjeux de sécurisation et de perméabilité, rendre le maillage lisible et continu pour tous).

Il est préconisé globalement sur ces deux quartiers :

- Une nouvelle hiérarchie du réseau viaire intégrant les transports en commun
- Des aménagements de zones 30 et de zones de rencontre
- Des cheminements à créer comprenant des axes à rendre accessible prioritairement
- Un maillage piéton cohérent, sécurisé, lisible et continu

Pour ce qui concerne le quartier des facultés, la réflexion porte sur un secteur élargi qui met en relation les différents sites universitaires mais également les déplacements en direction du centre ville ainsi que les parcs urbains.

Les principaux enjeux urbains sont pris en compte en particulier dans le cadre de l'opération Plan Campus. Au regard de l'enclavement de ce secteur, il est indispensable d'en limiter l'accès automobile. Il est prévu entre autre la réalisation d'un pôle d'échanges intermodal (triplement du parc relais du Krypton et aménagement d'une gare routière) et la création d'une passerelle TC et « modes actifs » sur l'A8 entre le quartier des Facultés et le Krypton, ce qui renforce l'intérêt de ce secteur pour y développer un campus connecté à l'ensemble du site universitaire.

Les actions menées en faveur des piétons participeront à gommer la « coupure » que constituent les barrières de l'A8 et de l'Arc et à assurer une « continuité urbaine » avec les équipements universitaires actuels positionnés au Nord, et d'une manière plus générale entre le pôle urbain du pont de l'Arc et les secteurs Sud et Sud-Est de la ville. Pour compléter, les quartiers Nord et les quartiers Est de la couronne urbaine ont été intégrés dans cette démarche ainsi que les villages (Puyricard, Luynes et Les Milles). Un schéma d'ensemble cohérent se dégage en faveur d'une **hiérarchisation fonctionnelle des cheminements piétons**.

Pour ce qui concerne **la détente et le loisir**, les modes actifs sont appréhendés sous diverses formes. Plusieurs tracés de différents degrés s'articulent sur le territoire :

- Axes structurants correspondant à des grandes liaisons cycles ou piétons d'échelle régionale à européenne : Voie verte européenne, RD7n qui reste un itinéraire légendaire, liaison Vitrolles-Le Tholonnet, GR653a vers Saint Jacques de Compostelle, GR 2013 créé dans le cadre de la capitale Européenne de la culture et dont l'itinéraire a été conçu pour répondre à une vocation à la fois environnementale et culturelle.
- Mise en relation des pôles urbains avec les grands massifs naturels (Trévaresse, Montaignet, Bibémus, Pinchinats, Arbois).
- Prise en compte de circuits divers et variés pour le vélo de portée communale ou intercommunale.

Les itinéraires correspondant ont été reportés en fonction de différents paramètres liés à l'adaptation au terrain ou aux contraintes rencontrées (exemple : itinéraire de substitution pour la RD7n)

Les grands axes urbains modes actifs figurent également, notamment ceux liés à la valorisation des espaces verts et des équipements sportifs (coulée verte, facultés, quartiers ouest,...).

Les itinéraires projetés ont été pressentis en faisant appel à différentes expériences individuelles, en se référant au contexte environnemental et en utilisant toutes les opportunités (voiries et chemins). La restitution permet d'aboutir à un ensemble de propositions qui s'avèrent non exhaustives.

Pour ce qui concerne la **randonnée pédestre et éventuellement les itinéraires VTT**, l'armature principale est constituée principalement des voiries sans trafic particulier ainsi que des voies DFCl et des chemins ruraux présentant des atouts environnementaux attrayants.

Ainsi, les grands massifs de la commune (La Trévaresse, L'Arbois, Le Montaigu, Bibemus, La vallée des Pinchinats) peuvent être largement exploités grâce au potentiel de chemins existants très important. Des liaisons sont essentielles pour compléter le dispositif général tel que le chemin des Lauves et le chemin de Banon en direction du plateau de Puyricard et le chemin des Plaideurs en direction d'Eguilles. Certains tracés et notamment pour ce qui concerne ce dernier pourront, dans la mesure du possible, faire l'objet de petites adaptations à condition de préserver le principe de continuité qui demeure essentiel.

La valorisation des cours d'eau existants s'offre naturellement dans le cadre de la démarche et participe également à l'ossature du support.

A titre d'exemple, la promenade de l'Arc dans sa partie située entre le Pont de l'Arc et les Trois Sautets représente un héritage ancré pour les Aixois. Elle mérite d'être prolongée et développée dans des directions au-delà même de la simple randonnée en raison des richesses environnementales, culturelles et patrimoniales qui ne demandent qu'à être exploitées.

De plus, l'Arc en raison de son tracé Est-Ouest constitue une opportunité considérable de part des possibilités de proximité avec les zones agglomérées et de développement urbain, et ses potentialités décrites précédemment.

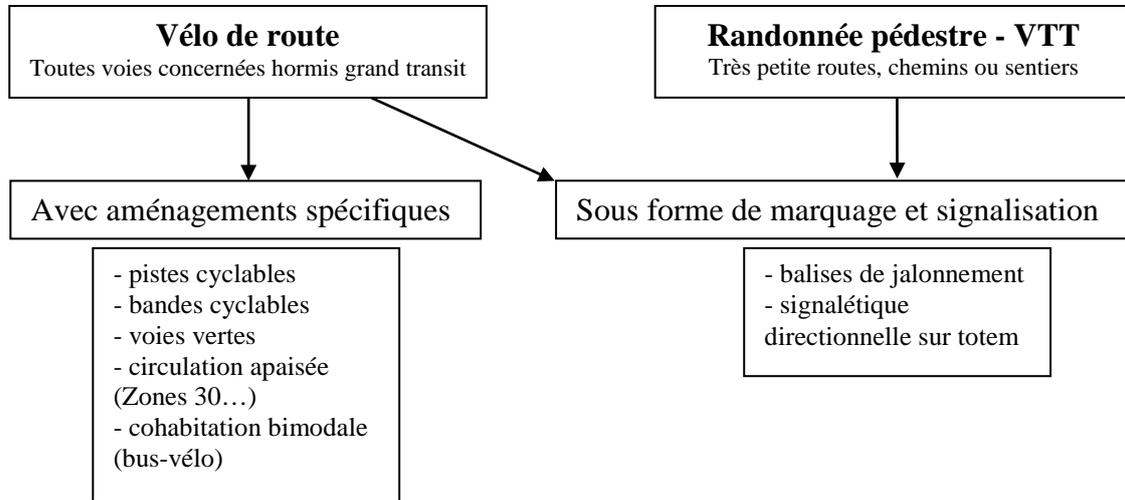
La Luynes et la Torse viennent compléter la trame des cours d'eau dans ce même esprit tendant à utiliser les ressources existantes sur le territoire.

Par ailleurs, un report des chemins classés au PDIPR a été effectué, y compris ceux débordant de la limite de commune. Un effort de jonction vers ces itinéraires existants est recherché afin d'élargir et de compléter la toile actuelle.

Dans le domaine qui s'apparente d'avantage à de **la randonnée cyclotouriste**, des circuits pourront s'appuyer sur les propositions figurant sur la carte. Ils ont été établis à partir de pratiques locales et se développent dans de nombreuses directions souvent tournées vers des lieux de détente et selon des distances plus ou moins longues ce qui présente l'avantage d'une offre diverse et variée.

Ces projets de circuits sont par ailleurs connectés aux grands axes structurants (voie verte...) et peuvent compléter à terme une trame d'itinéraire très utile à un développement du vélo tourisme.

En fonction des pratiquants potentiels des modes actifs (vélos de route, VTT, randonnées pédestres), différentes possibilités d'aménagement peuvent être envisagées pour ces itinéraires :



Les parcours pourront se faire sous forme de circuits et la recherche permanente de continuité sera le gage d'une mise en œuvre réussie.

La richesse du réseau communal en matière de voies publiques et de chemins permet d'entrevoir une organisation s'appuyant sur l'existence de ce tissu et pouvant aller jusqu'à la reconquête de certains tracés comme indiqué préalablement.