



Commune de La Fare les Oliviers

Etude de circulation et d'aménagement urbain



RAPPORT D'ÉTUDE

Mars 2022

Le Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) est un établissement public tourné vers l'appui aux politiques publiques, placé sous la double tutelle du ministère de la transition écologique et du ministère de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales.

Les métiers du Cerema s'organisent autour de 6 grands domaines d'activité complémentaires visant à accompagner les acteurs territoriaux dans la réalisation de leurs projets.

6 domaines d'activité :

Expertise et ingénierie territoriale / Bâtiment / Mobilités / Infrastructures de transport / Environnement et risques / Mer et littoral

Site web : [cerema.fr](https://www.cerema.fr)

Commune de la Fare les Oliviers

Etude de circulation et d'aménagement urbain

Commanditaire : Mairie de la Fare les Oliviers

Auteur : M. COULON Maxence, adjoint au Directeur des services techniques

Responsable du rapport

Franck MONTI – Département Territoires, Villes et Bâtiment – Groupe Aménagements Urbains
Tél. : +33(0)4 42 24 77 51
Courrier : franck.monti@cerema.fr
Cerema Méditerranée – Pôle d'activités – Avenue Albert Einstein – CS 70499 – 13593 Aix en Provence cedex 3

Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
1	31/03/2022	Version transmise au commanditaire

Références

N° d'affaire : 22-ME-0150

Devis n° D19MA0045-1 du 21/11/2019

Nom	Service	Rôle	Date	Visa
MONTI Franck	DTVB / GAU	Auteur principal	31/03/2022	
LAGARDE Yannis	DTVB / GAU	Contributeur	31/03/2022	
MICHELON Sylvain	DTVB / GAU	Relecteur	31/03/2022	

Résumé de l'étude

Des difficultés de circulation notamment pour les modes actifs (piétons et cyclistes) sont constatées aux abords du centre de la Fare les Oliviers ainsi dans les quartiers pavillonnaires situés au nord et au sud de l'ex-RD10.

La présente étude a donc pour objectifs de proposer à l'échelle de la commune :

- *Un schéma de modération de la vitesse intégrant la mise en œuvre de zones de circulation apaisée ;*
- *Un schéma cyclable prenant en compte les liaisons entre les principaux pôles générateurs dans et hors de la commune ;*
- *Un schéma de circulation générale prenant en compte à la fois l'optimisation de la déviation, l'amélioration des conditions de déplacement et de sécurité (notamment insécurité « ressentie ») pour les modes actifs, et les projets de voirie inscrits dans les documents de planification.*

Quelques principes d'aménagement seront proposés sous forme de profils en travers notamment dans le secteur de l'hypercentre : avenue Louis Pasteur et avenue du Maréchal Foch.

5 à 10 mots clés à retenir de l'étude

Circulation apaisée	
Modération vitesse	
Aménagement cyclable	
Modes actifs	
Accessibilité	

Statut de communication de l'étude

Les études réalisées par le Cerema sur sa subvention pour charge de service public sont par défaut indexées et accessibles sur le portail documentaire du Cerema. Toutefois, certaines études à caractère spécifique peuvent être en accès restreint ou confidentiel. Il est demandé de préciser ci-dessous le statut de communication de l'étude.

- Accès libre : document accessible au public sur internet
- Accès restreint : document accessible uniquement aux agents du Cerema
- Accès confidentiel : document non accessible

Cette étude est capitalisée sur la plateforme documentaire [CeremaDoc](https://doc.cerema.fr/depot-rapport.aspx), via le dépôt de document : <https://doc.cerema.fr/depot-rapport.aspx>

SOMMAIRE

1. CONTEXTE ET OBJECTIFS DE L'ETUDE	7
2. DIAGNOSTIC DE LA SITUATION ACTUELLE	9
2.1 Les pôles générateurs de déplacements de piétons et de cyclistes	9
2.2 Les cheminements piétons et aménagements cyclables	11
2.3 Les transports collectifs	13
2.4 L'accidentalité	15
2.5 Les demandes des riverains	17
2.6 Le réseau de voirie	19
2.6.1 Les voies principales.....	19
2.6.2 Les voies de distribution.....	19
2.6.3 Les voies de desserte	20
2.6.4 Les projets de voie nouvelle.....	20
2.6.5 Des limitations de vitesse à 30 km/h fréquentes	20
3. PROPOSITIONS	22
3.1 Schéma de modération de la vitesse	22
3.1.1 Proposition n°1 : une zone 30 étendue en centre-ville avec trois zones de rencontre réduites	23
3.1.2 Proposition n°2 : une zone de rencontre étendue à l'ensemble du centre-ville	26
3.2 Schéma cyclable.....	28
3.2.1 Phase 1	28
3.2.2 Phase 2	28
3.2.3 Phase 3 (définitive).....	29
3.3 Modification de sens de circulation	33
3.4 Propositions d'aménagement	35
3.4.1 Avenue du Maréchal Foch et avenue Pasteur.....	35
3.4.2 Avenue Saint-Exupéry	38
3.4.3 Rue des Genêts	40
3.4.4 Chemin de Favier à la Pomme de Pin.....	41

1. CONTEXTE ET OBJECTIFS DE L'ETUDE

Historiquement organisée autour de plusieurs pôles ou hameaux (les Guigues, la Crémade, la Pomme de Pin), la commune de la Fare les Oliviers s'est progressivement urbanisée le long de l'ex-RD10 (avenues du Général de Gaulle, Louis Pasteur, du Maréchal Foch, de Montricher). Cette route traverse la commune d'est en ouest et en constitue l'axe structurant, avec une concentration d'habitations, de services et de commerces côté nord, le sud du territoire étant majoritairement constitué de terrains agricoles.

En 2015 une nouvelle liaison routière a été réalisée entre l'ex-RD10 à l'est de la Fare les Oliviers (carrefour avec la RD19) et la RD113 au sud (carrefour RD113/RD21f). Cette liaison routière a notamment facilité les échanges entre l'est de la commune (échangeur autoroute A8, Aix en Provence...) et le sud (Berre l'Etang, Marignane...) et a ainsi permis de diminuer le trafic de transit en traversée du village de la Fare les Oliviers.

L'ex-RD10 a ensuite fait l'objet d'une requalification progressive sur la section comprise entre la route des Pérussiers à l'est et l'extrémité ouest de la commune.

Cependant des difficultés de circulation notamment pour les modes actifs (piétons et cyclistes) persistent aux abords du centre et dans les quartiers pavillonnaires situés au nord et au sud de l'ex-RD10.

La présente étude a donc pour objectifs de proposer à l'échelle de la commune :

- Un schéma de modération de la vitesse intégrant la mise en œuvre de zones de circulation apaisée ;
- Un schéma cyclable prenant en compte les liaisons entre les principaux pôles générateurs dans et hors de la commune ;
- Un schéma de circulation générale prenant en compte à la fois l'optimisation de la déviation, l'amélioration des conditions de déplacement et de sécurité (notamment insécurité « ressentie ») pour les modes actifs, et les projets de voirie inscrits dans les documents de planification.

Quelques principes d'aménagement seront proposés sous forme de profils en travers notamment dans le secteur de l'hypercentre : avenue Louis Pasteur et avenue du Maréchal Foch.

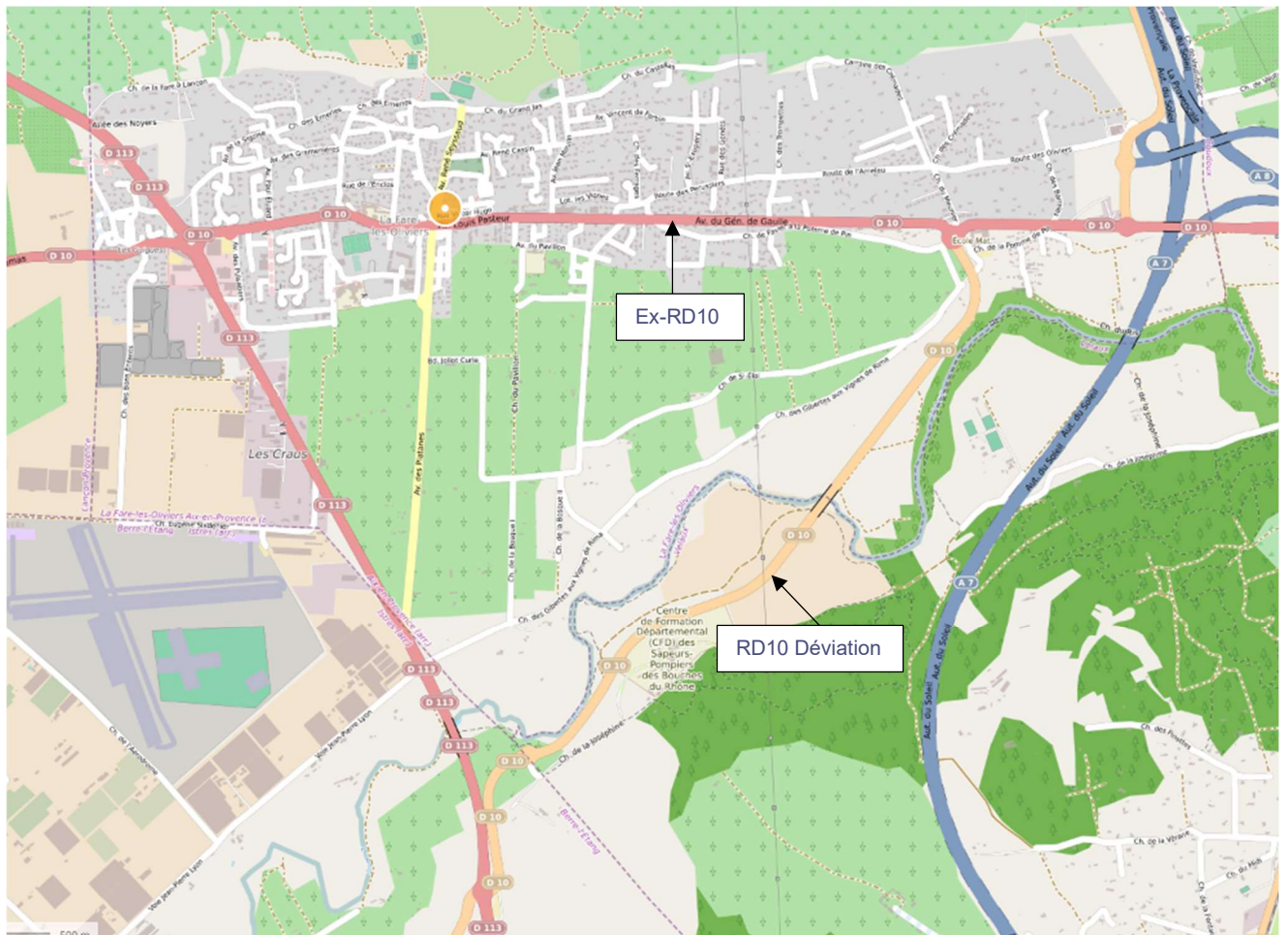


Illustration : @Geoportail

La Fare les Oliviers

2. DIAGNOSTIC DE LA SITUATION ACTUELLE

Un diagnostic de la situation actuelle à l'échelle de la commune a été réalisé. Il s'est basé sur un recueil de données en lien avec la circulation, la mobilité et les déplacements à La Fare les Oliviers.

Les éléments pris en compte dans ce diagnostic sont : les pôles générateurs de déplacements piétons et cyclistes, l'état des trottoirs et les possibilités de circulation pour les piétons, la desserte de la ville en TC, les données de sécurité routière sur la commune (accidentalité), la hiérarchisation du réseau de voirie existant, les doléances des riverains liées à la circulation et aux conditions de déplacements (courriers/demandes adressés en mairie) et les projets de voirie envisagés par la commune.

2.1 Les pôles générateurs de déplacements de piétons et de cyclistes

Les pôles générateurs de déplacements pour les piétons et les cyclistes sont de différents types et touchent différents domaines.

On retrouve tout d'abord les établissements scolaires et de petite enfance avec le collège Louis Leprince-Ringuet, les écoles élémentaires et maternelles (école Paul Doumer, écoles Saint Exupéry – La Pomme de Pin) et les crèches.

Viennent ensuite tous les équipements sportifs et de loisirs comme le stade Xavier Foubert, le gymnase Jérôme Fernandez et le dojo, le complexe sportif Sainte Rosalie, le boulodrome et le gymnase St Exupéry.

Tous les établissements de service public peuvent également être comptabilisés dans ces pôles générateurs de déplacement piétons et vélos (mairie, CCAS, bibliothèque municipale, EHPAD, MDJ, ...).

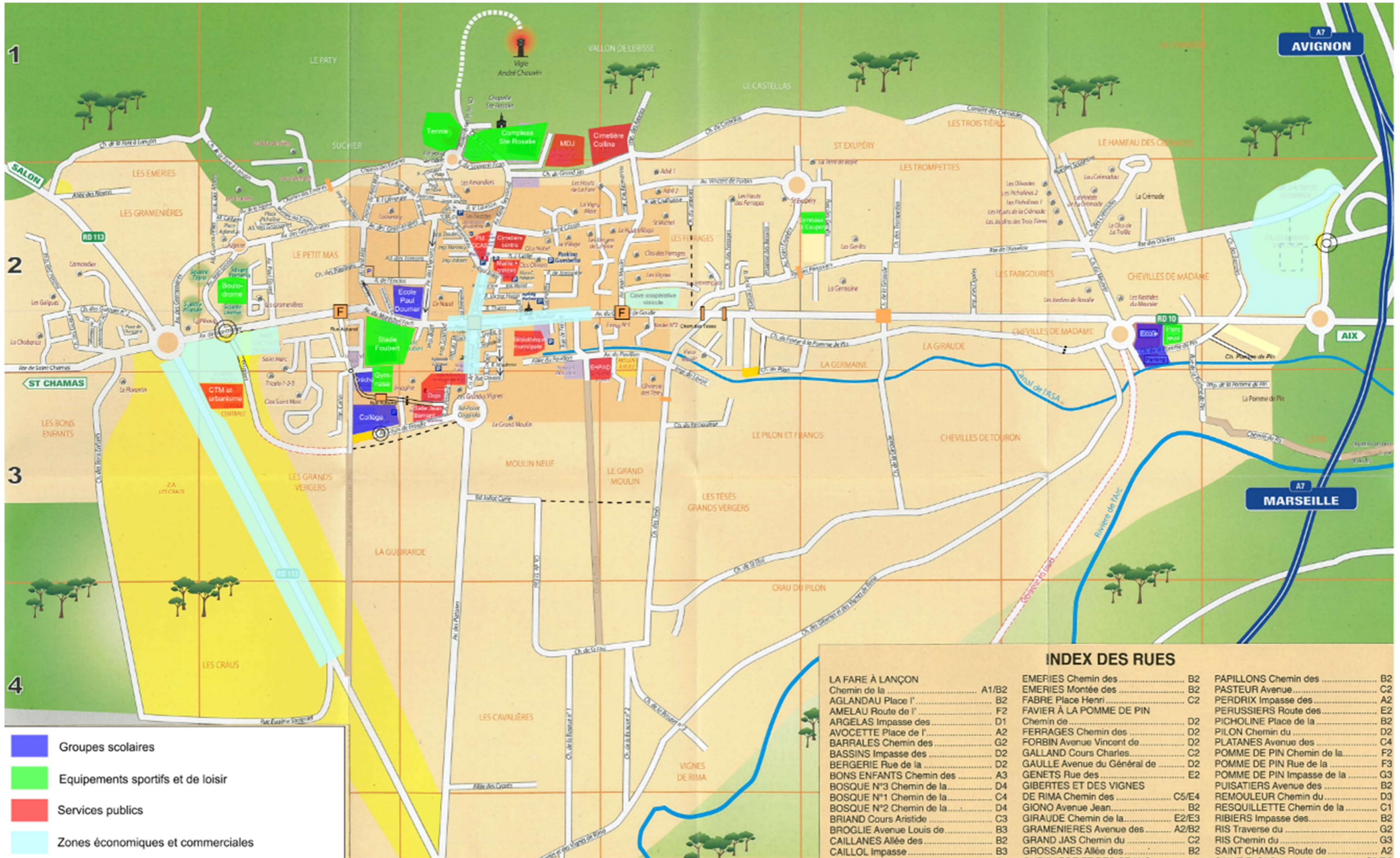
Enfin un dernier groupe de pôles générateurs concerne les activités commerciales et économiques.

Logiquement, une grande part de ces pôles générateurs sont situés à proximité du centre-ville. On distingue cependant trois secteurs excentrés :

- Un secteur situé à l'extrême est de la commune qui inclut notamment une zone économique et commerciale actuellement en cours d'expansion ;
- Un secteur situé à l'ouest de la commune avec un supermarché et une zone économique et commerciale étendue le long de la RD113 ;
- Un secteur situé plus au nord de la commune incluant le tennis club, le complexe sportif Sainte Rosalie, la Maison de Jeunes et le cimetière Colline.

La prise en compte de la liaison entre ces différents secteurs dans la constitution du schéma cyclable représente un enjeu important en termes de déplacements internes à la commune.

Plan de localisation des pôles générateurs de déplacements



2.2 Les cheminements piétons et aménagements cyclables

Un cheminement pour piétons est considéré comme accessible (au sens de la Loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées – 2005 –) lorsqu'il dispose d'une largeur minimale de 1,40 mètre libre de mobilier ou de tout autre obstacle éventuel. Cette largeur peut toutefois être réduite à 1,20 mètre en l'absence de mur ou d'obstacle de part et d'autre du cheminement.

Un état des lieux des trottoirs, de leur condition de circulation et de leur largeur a été réalisé lors des relevés de terrain. Sur la carte ci-après sont identifiées les voiries sans trottoir ou avec trottoirs de largeur inférieure à 1,40 m et celles disposant d'un trottoir de largeur supérieure ou égale à 1,40 m mais occupé par du stationnement et donc non utilisable par les piétons.

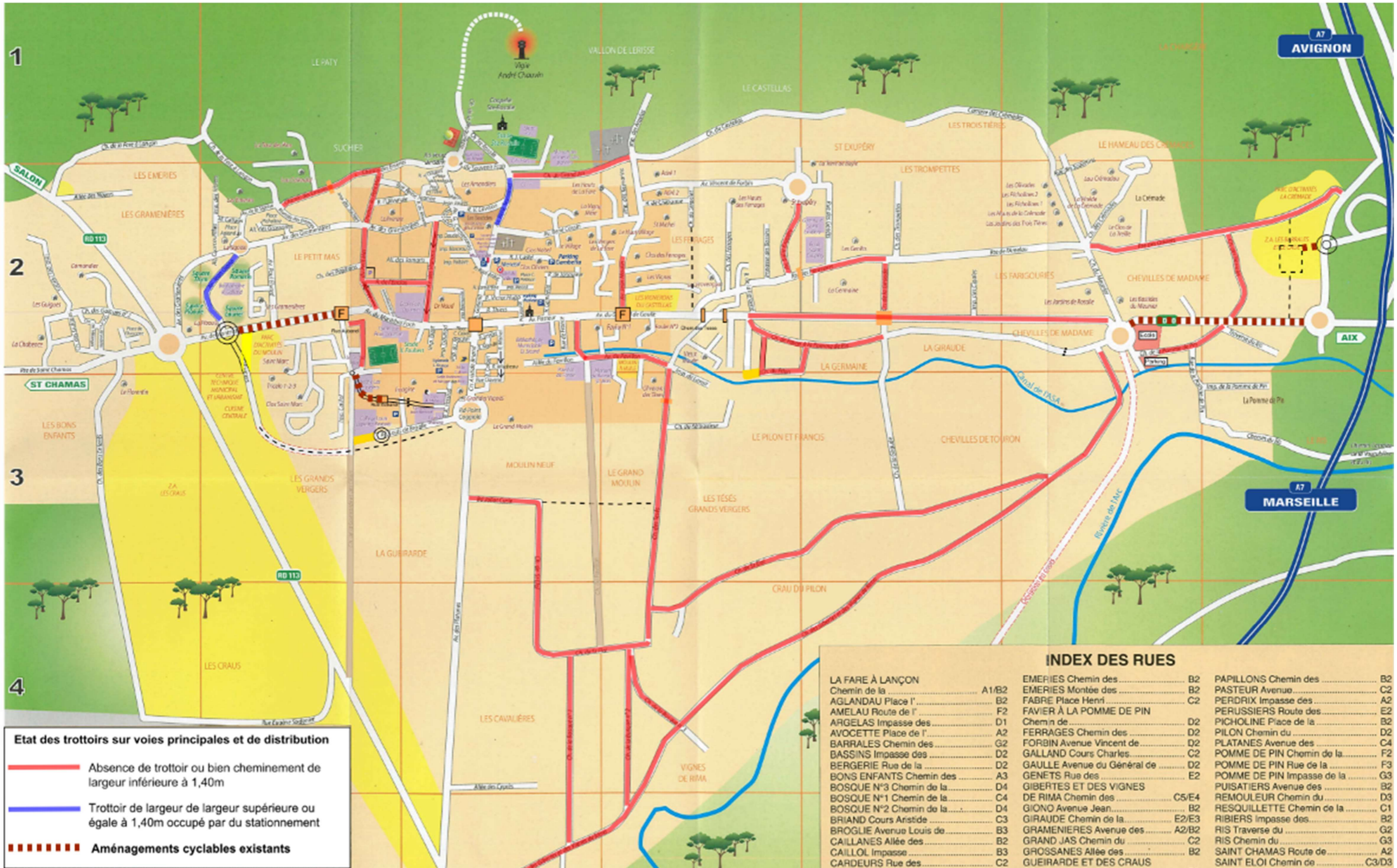
Il ressort de cet état des lieux que les voiries non équipées de trottoirs ou avec des trottoirs de largeur insuffisante sont nombreuses. On retrouve ces voies notamment sur la partie sud de la commune (chemin de St Eloi, chemin des Tèses, chemin des Gibertes et des Vignes de Rima, ...), mais aussi sur la partie est (avenue du Général de Gaulle, avenue St Exupéry, chemin de la Pomme de Pin, route des Oliviers, ...) ainsi que sur des rues proches du centre-ville (avenue Jean Moulin, avenue du Pavillon, avenue des Vignons, rue de l'Enclos, ...).

Sur les trottoirs des avenues Giono et Seyssaud qui ont une largeur supérieure au minimum réglementaire, il a été constaté une occupation régulière par des véhicules en stationnement.

Les aménagements cyclables existants sont peu nombreux. On en trouve sur 4 sections de voie, ce qui représente un linéaire total d'environ 1200 mètres :

- Avenue de Montricher entre le giratoire de Super U (avenue des Puisatiers) et le carrefour à feux avec la rue Aubanel : deux pistes cyclables unidirectionnelles au niveau du trottoir ;
- Rue Aubanel entre le mini-giratoire et le gymnase Jérôme Fernandez : bande cyclable pour le sens vers le nord ;
- Avenue du Général de Gaulle entre le giratoire avec la déviation (RD10) et le giratoire avec la RD19 : deux bandes cyclables ;
- Amorce de voie nouvelle (pas encore ouverte à la circulation) d'accès à la zone d'activité au niveau du giratoire situé sur la RD19 (sortie d'autoroute A8) : deux pistes cyclables unidirectionnelles au niveau du trottoir.

Les voiries sans trottoir ou avec trottoir de largeur insuffisante et aménagements cyclables existants



2.3 Les transports collectifs

Un état des lieux des différentes lignes de transport collectif desservant la commune de La Fare les Oliviers a été dressé.

Deux lignes régulières de TC de la métropole desservent la ville : la ligne 16 (Lançon - Aix-en Provence) et la ligne 17 (Salon de Provence – Marignane Aéroport).

La ligne 16 traverse la commune d'est en ouest avec 5 arrêts répertoriés. La ligne 17 traverse la ville sur un axe nord-sud avec un seul arrêt au niveau du giratoire Giono/Montricher.

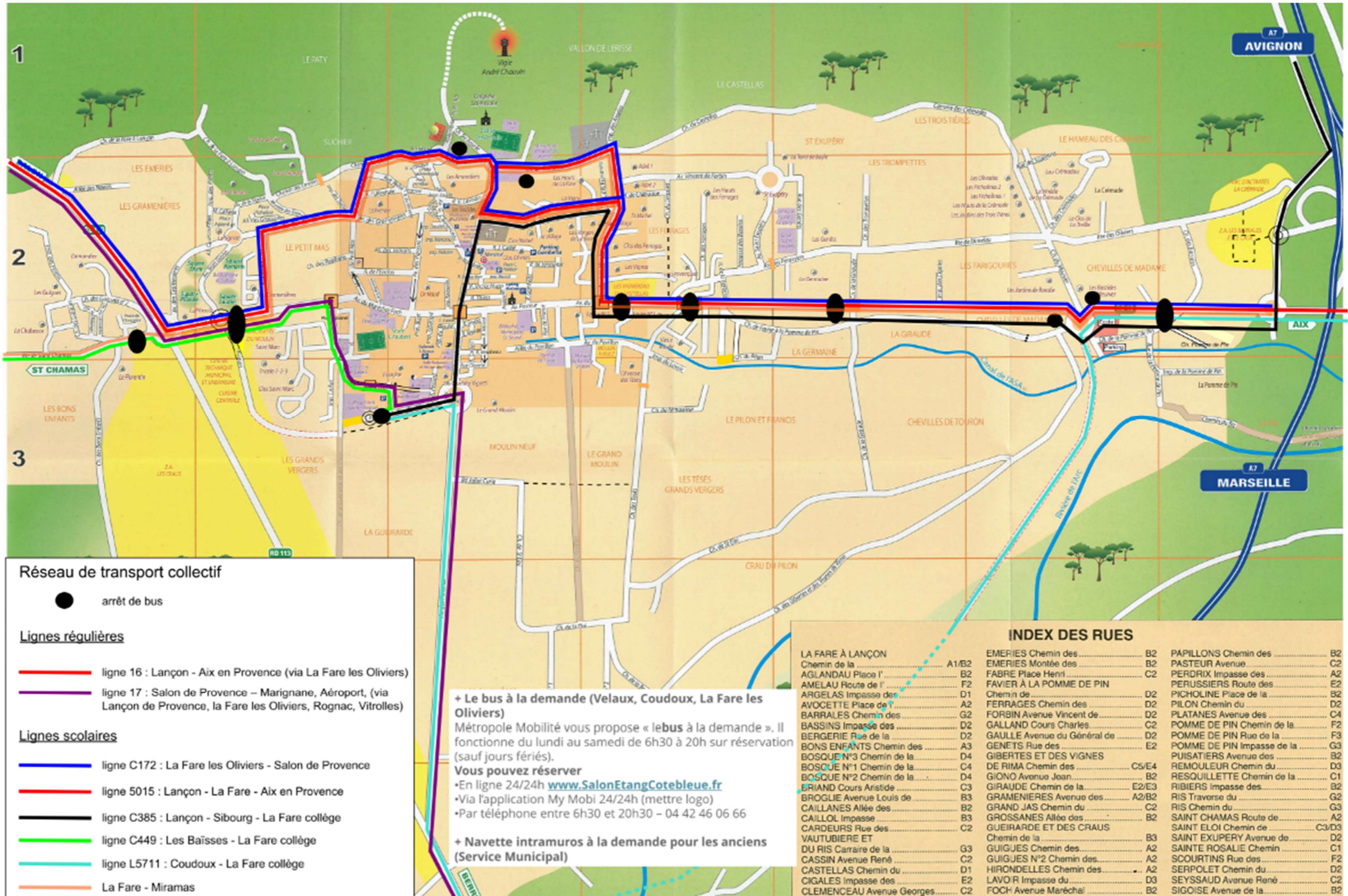
Six lignes scolaires complètent la desserte en transport collectif de la ville avec plusieurs arrêts sur la commune. Trois lignes desservent le collège et trois autres lignes scolaires desservent les lycées environnants (Aix, Salon de Provence et Miramas notamment).

Pour tous les trajets est-ouest et ouest-est, compte tenu des caractéristiques géométriques réduites de la chaussée, les bus n'empruntent pas l'ex-RD10. Ils contournent le centre-ville par le nord en empruntant l'avenue Jean Moulin, le chemin du Grand Jas (ou l'avenue René Cassin selon le sens de circulation), le chemin des Emeries, le chemin du Petit Mas, l'avenue des Gramenières et l'avenue Paul Eluard.

D'autre part, les services de Métropole Mobilité proposent « le bus à la demande », qui permet de se déplacer entre les arrêts du secteur Velaux/Coudoux/La Fare les Oliviers. Ce service fonctionne du lundi au samedi de 06h30 à 20h00 sur réservation (sauf jours fériés).

Enfin, un service de navette intramuros à la demande pour les anciens est mis en place par la municipalité. Il permet les déplacements orientés est-ouest trois jours par semaine.

Le réseau de transports collectifs



2.4 L'accidentalité

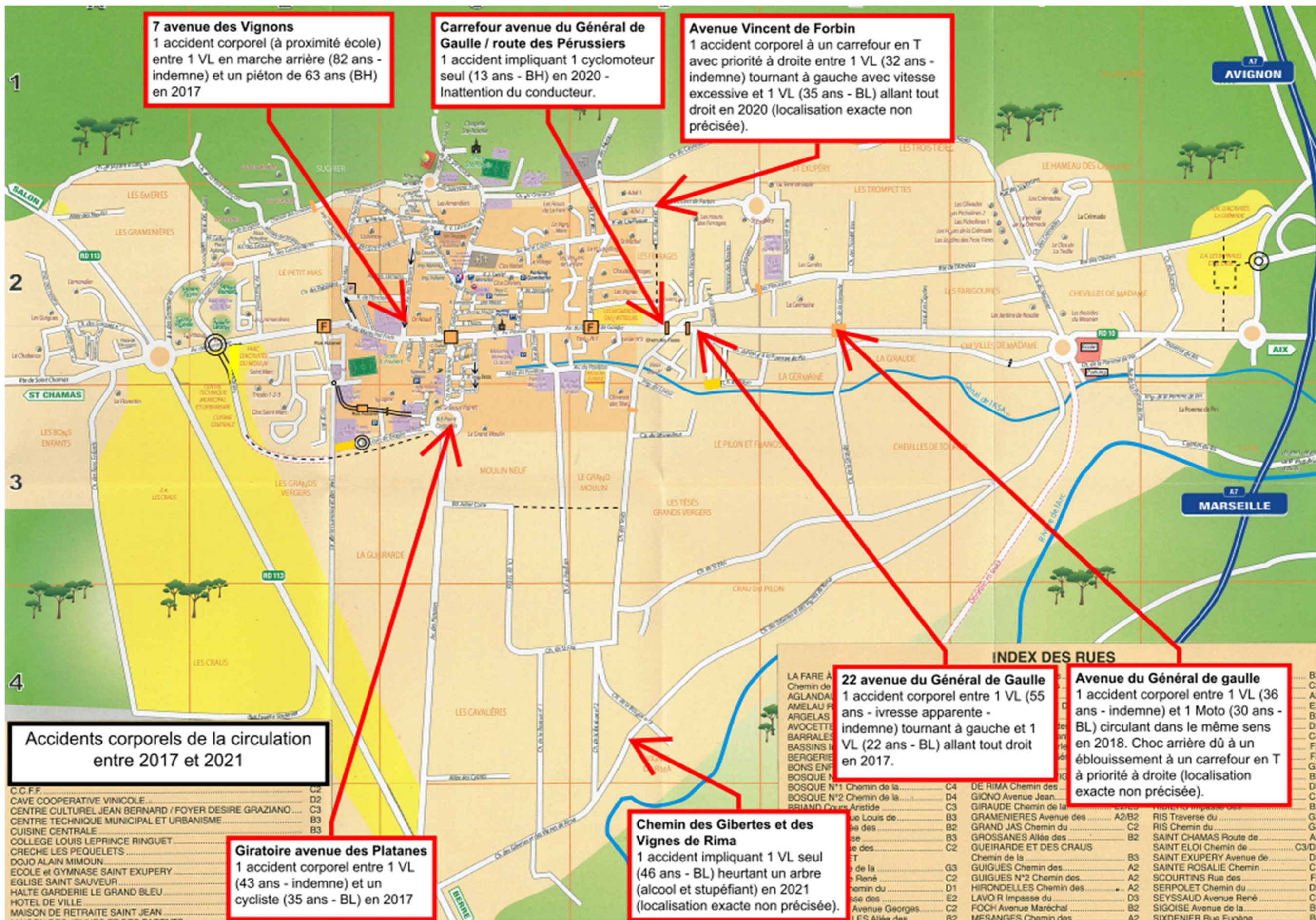
La base de données nationales des bulletins d'analyse des accidents corporels de la circulation fait état de 7 accidents en 5 ans, entre 2017 et 2021, dans le périmètre d'agglomération de la Fare les Oliviers (délimité par les panneaux EB10 et EB20). Les accidents survenus sur l'A7 et la RD113, donc hors agglomération, ne sont pas comptabilisés.

Les victimes sont au nombre de 7 avec 2 blessés hospitalisés (pour une durée minimale de 24 heures) et 5 blessés légers (sans hospitalisation ou hospitalisation inférieure à 24 heures).

Sur les 7 accidents corporels de la circulation :

- 3 se sont produits sur l'avenue du Général de Gaulle :
 - 1 accident localisé au n°22 entre 1 VL (55 ans - ivresse apparente - indemne) tournant à gauche et 1 VL (22 ans - BL) allant tout droit en 2017 ;
 - 1 accident non localisé entre 1 VL (36 ans - indemne) et 1 Moto (30 ans - BL) circulant dans le même sens en 2018 ; il s'agit d'un choc arrière dû à un éblouissement à un carrefour en T à priorité à droite ;
 - 1 accident localisé au carrefour avec la route des Pérussiers impliquant 1 cyclomoteur seul en 2020 (inattention du conducteur) ;
- 1 accident s'est produit en 2017 au 7 avenue des Vignons (à proximité de l'école) entre 1 VL en marche arrière (82 ans - indemne) et un piéton de 63 ans (BH) ;
- 1 accident s'est produit en 2017 au carrefour giratoire sur l'avenue des Platanes entre 1 VL (43 ans - indemne) et un cycliste (35 ans - BL) ;
- 1 accident a eu lieu en 2020 sur l'avenue Vincent de Forbin à un carrefour en T avec priorité à droite entre 1 VL (32 ans - indemne) tournant à gauche avec vitesse excessive et 1 VL (35 ans - BL) allant tout droit (localisation exacte non précisée) ;
- 1 accident a eu lieu en 2021 sur le chemin des Gibertes et des Vignes de Rima impliquant 1 VL seul (46 ans - BL) heurtant un arbre (alcool et stupéfiant) ; la localisation exacte n'est pas précisée.

Si le nombre d'accidents corporels et leur gravité ne sont pas très élevés, il persiste un sentiment d'insécurité routière de la part des riverains sur certaines rues (voir chapitre suivant).



2.5 Les demandes des riverains

Les différentes demandes ou plaintes de riverains concernant la circulation adressées à la Mairie soit par courrier soit par mail ont été recensées. Une carte a été établie permettant de visualiser les voies de circulation les plus citées.

Il ressort que l'avenue du Grand Jas (5 citations) et l'avenue Jean Moulin (3 citations) sont les plus citées. Viennent ensuite la rue Aubanel, le chemin de la Gueirarde et des Craus et l'avenue Seyssaud cités par deux fois. Le motif essentiel évoqué concerne la vitesse excessive des véhicules.

D'autres voies ont fait l'objet de demandes par les riverains avec un motif évoqué de vitesse excessive des véhicules :

- Route des Oliviers
- Avenue des Gramenières
- Avenue Paul Eluard
- Rue Paul Arène.

Enfin certaines voies ont fait l'objet de demandes dénonçant le stationnement des véhicules sur trottoir :

- Chemin de Favier à la Pomme de Pin
- Rue Lamartine.

Demandes ou plaintes de riverains concernant les conditions de déplacement



2.6 Le réseau de voirie

Le réseau de voirie sur la commune de La Fare les Oliviers peut être hiérarchisé en 3 catégories de voies relativement à leurs fonctions.

2.6.1 Les voies principales

Les voies principales ont pour fonction d'assurer les liaisons à grande échelle soit vers les pôles extérieurs à l'agglomération soit entre quartiers éloignés intégrés à l'agglomération ; la fonction circulatoire de transit interne ou externe à l'agglomération y est privilégiée :

- RD10 entre le giratoire avec la RD19 à l'est et le giratoire avec la RD113 au sud (liaison routière dite « déviation » réalisée en 2015) ;
- RD10 à l'ouest qui traverse Les Guigues en direction de Saint-Chamas ;
- RD19 en provenance notamment de Val de Sibourg ;
- RD113 sur un axe nord-sud (Salon – Berre) ;
- L'axe nord-sud constitué par le cours Aristide Briand et l'avenue des Platanes ;
- L'axe est-ouest constitué par les avenues du Général de Gaulle, du Maréchal Foch, Louis Pasteur et de Montricher (ex-RD10) ;

Concernant ce dernier axe, un des objectifs de la présente étude est de dissuader les automobilistes en transit (qui ne s'arrêtent pas à la Fare les Oliviers) de l'emprunter afin qu'ils privilégient l'itinéraire de déviation (RD10). Ceci permettra de diminuer le trafic routier et améliorer le cadre de vie en centre-ville.

2.6.2 Les voies de distribution

Elles ont pour fonction d'assurer les liaisons internes à l'agglomération. Les déplacements de proximité sont privilégiés par rapport au trafic de transit :

- L'axe est-ouest constitué par la route des Oliviers, la route de l'Amelau et la route des Pérussiers ;
- L'ensemble du maillage du réseau côté nord comprenant notamment l'avenue Jean Moulin, le chemin du Grand Jas, l'avenue René Cassin, l'avenue Seyssaud, la rue du Souvenir Français, le chemin des Emeries, l'avenue des Gramenières, l'avenue de la Sigoise, l'avenue Jean Giono, l'avenue Paul Eluard, le chemin du Petit Mas.
- L'axe permettant le maillage du réseau côté sud : rue Aubanel et avenue Louis de Broglie ;
- Le chemin des Gibertes et des Vignes de Rima.

2.6.3 Les voies de desserte

Le reste du réseau de voirie comprend les voies de desserte, dont la fonction est d'assurer l'accès des riverains. La vie locale y est généralement prépondérante. Les déplacements se limitent à la desserte des activités riveraines (la majorité des voies de quartier, les voies résidentielles ou de lotissement, des voies de centre-ville).

2.6.4 Les projets de voie nouvelle

Certains emplacements sont réservés dans le cadre du Plan local d'urbanisme (PLU) pour la réalisation de sections de voie nouvelle. A terme de réalisation de ces voiries, le maillage côté sud sera complété et certains axes auront vocation à devenir des voies de distribution.

C'est le cas notamment pour l'avenue de Puisatiers qui sera raccordée au carrefour giratoire de l'avenue des Platanes.

Une liaison à minima pour piétons et cyclistes pourra être créée entre le chemin des Tèses et l'avenue Joliot Curie.

Côté nord, une liaison entre le chemin du Serpolet et la route des Pérussiers puis le boulevard du Général de Gaulle est également prévue.

D'autre part, à terme, la jonction entre la route des Oliviers et la RD19 se fera au niveau giratoire situé au sud du carrefour actuel (accès à la nouvelle zone d'activités).

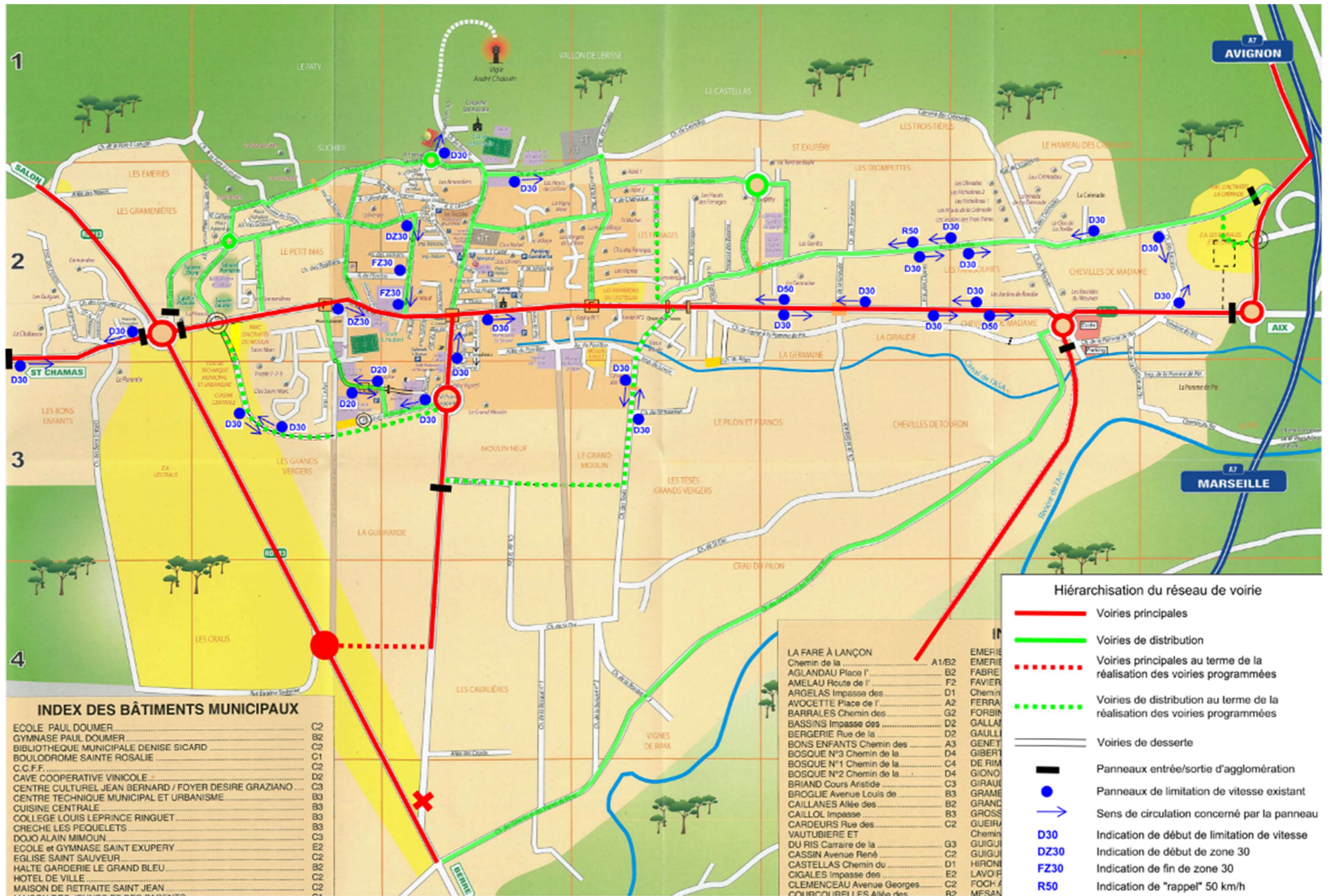
Enfin au sud de la commune, dans l'optique de diminuer le nombre de carrefours sur la RD113 et de sécuriser les points d'échanges, un projet de carrefour giratoire est envisagé au niveau du carrefour avec la rue Eugène Sixdenier. Ce projet intègre également la création d'une voirie nouvelle reliant ce carrefour giratoire à l'avenue des Platanes, ce qui permettra de fermer le carrefour actuel RD113/avenue des Platanes.

2.6.5 Des limitations de vitesse à 30 km/h fréquentes

Sur l'ensemble de la commune, de nombreuses sections de voies, y compris sur les voies principales, sont limitées à 30 km/h. Ces limitations de vitesse accompagnent quelquefois des dispositifs réducteurs de la vitesse tels que ralentisseurs, plateaux surélevés... ou bien constituent des périmètres de zones 30 de taille réduite. Ce qui fait apparaître un besoin de modération de la vitesse à l'échelle de la commune.

Quelques panneaux de fin de zone 30 sont manquants.

Hiérarchisation du réseau de voirie



3. PROPOSITIONS

Les propositions formulées ci-après sont de différents ordres :

- Modération de la vitesse des véhicules motorisés ;
- Schéma cyclable à l'échelle de la commune ;
- Modification du plan de circulation pour certaines rues.

3.1 Schéma de modération de la vitesse

Dans le cadre d'une politique de modération de la vitesse, la mise en place de zones à circulation apaisée est proposée. Ces zones sont de deux types : les zones 30 et les zones de rencontre.

Ces zones ont pour objectif de réduire le trafic automobile et la vitesse de circulation pour rendre les déplacements des modes actifs (vélos, piétons) plus aisés, plus confortables et plus sécurisés.

Ces deux types d'aménagement ont toutefois quelques différences rappelées dans les définitions ci-dessous.

La « zones 30 » est une section ou un ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h et les règles habituelles du code de la route s'appliquent, y compris pour les piétons.

La « zone de rencontre » est une section ou un ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des usagers y est limitée à 20 km/h.

Pour ces deux types d'aménagement :

- les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police ;
- les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation ;
- l'ensemble de la zone est aménagée de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.

3.1.1 Proposition n°1 : une zone 30 étendue en centre-ville avec trois zones de rencontre réduites

Le schéma de modération de la vitesse proposé comprend :

- Une zone 30 englobant une grande partie du centre-ville et notamment les voiries suivantes : avenue du Maréchal Foch, avenue Pasteur, cours Aristide Briand, cours Charles Galland, montée du Petit Mas, avenue des Vignons, rue de l'Enclos, rue Aubanel, avenue Louis de Broglie, chemin des Thèses, avenue du Pavillon ;
- Une zone 30 englobant le secteur « Les Guigues » (y compris la RD10) situé à l'ouest de la commune ;
- Trois zones de rencontre de petite taille composées essentiellement de rues étroites :
 - Au nord de la commune : avenue Georges Clémenceau, rue V. Lavisson, place Jean Jaurès, place H. Fabre, place Vauvenargues, rue Reine Jeanne ;
 - Au centre de la commune : rue Thiers, rue Victor Hugo, rue Gambetta, rue Lamartine, rue de Jonquières ;
 - Au sud de la commune : rue Mistral, rue Claverie, rue Colbert, rue Leydet, rue Mirabeau, rue Mireille.

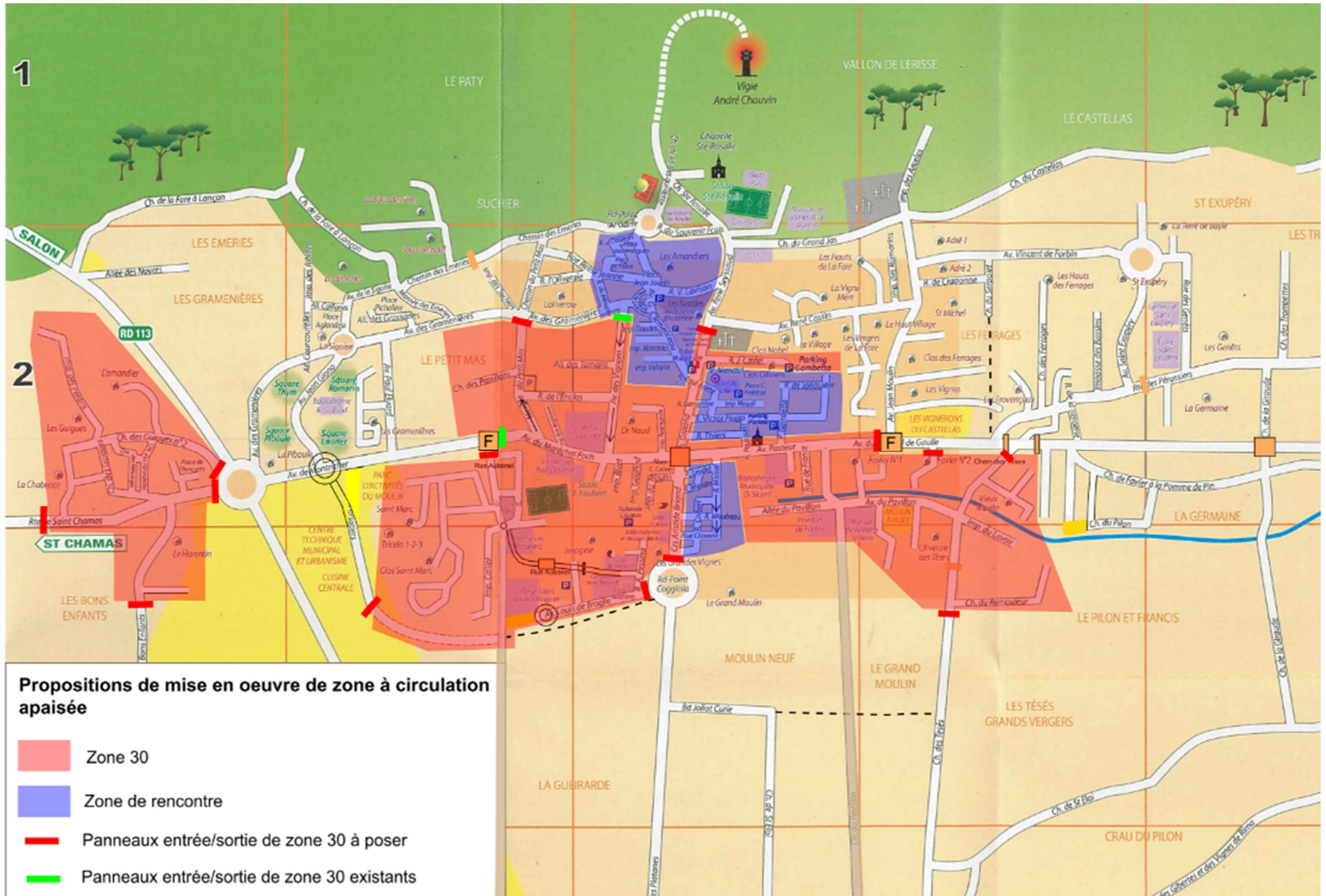
Compte tenu des caractéristiques géométriques réduites des rues concernées par les zones de rencontre, la pose de panneaux d'entrée/sortie de zone peut suffire dans la plupart des cas.

Ce schéma de modération de la vitesse peut être mis en œuvre en deux phases successives, d'une part pour des raisons économiques mais aussi pour pouvoir évaluer avec un certain recul la réalisation des premiers aménagements avant de lancer la deuxième phase.

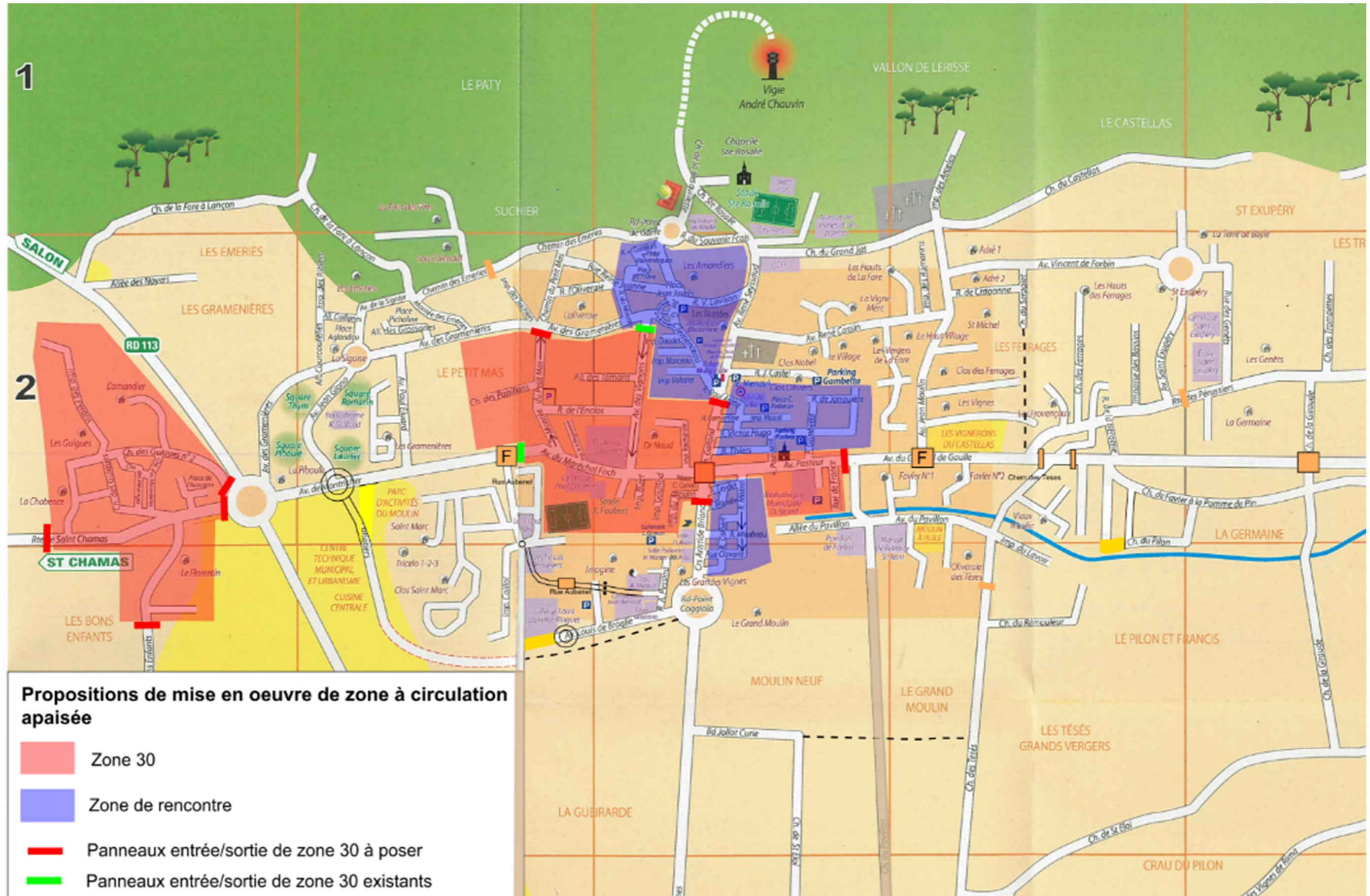
La première phase pourrait consister en la réalisation de :

- La zone 30 englobant le secteur « Les Guigues » ;
- Les trois zones de rencontre ;
- La zone 30 du centre-ville avec un périmètre réduit : avenue du Maréchal Foch, avenue Pasteur, cours Charles Galland, montée du Petit Mas, avenue des Vignons, rue de l'Enclos.

Proposition n°1 : Schéma de modération de la vitesse : phase définitive



Proposition n°1 : Schéma de modération de la vitesse : phase provisoire



3.1.2 Proposition n°2 : une zone de rencontre étendue à l'ensemble du centre-ville

Dans le cadre de la mise en place d'un schéma de modération de la vitesse, la Mairie de la Fare les Oliviers a souhaité ajouter une proposition intégrant une zone de rencontre étendue à l'ensemble du centre-ville.

Ainsi le schéma de modération de la vitesse proposé comprend une zone 30 et une zone de rencontre.

La zone 30 englobe le secteur « Les Guigues » (y compris la RD10) situé à l'ouest de la commune (périmètre identique à celui de la proposition n°1).

La zone de rencontre englobe une partie du centre-ville et regroupe :

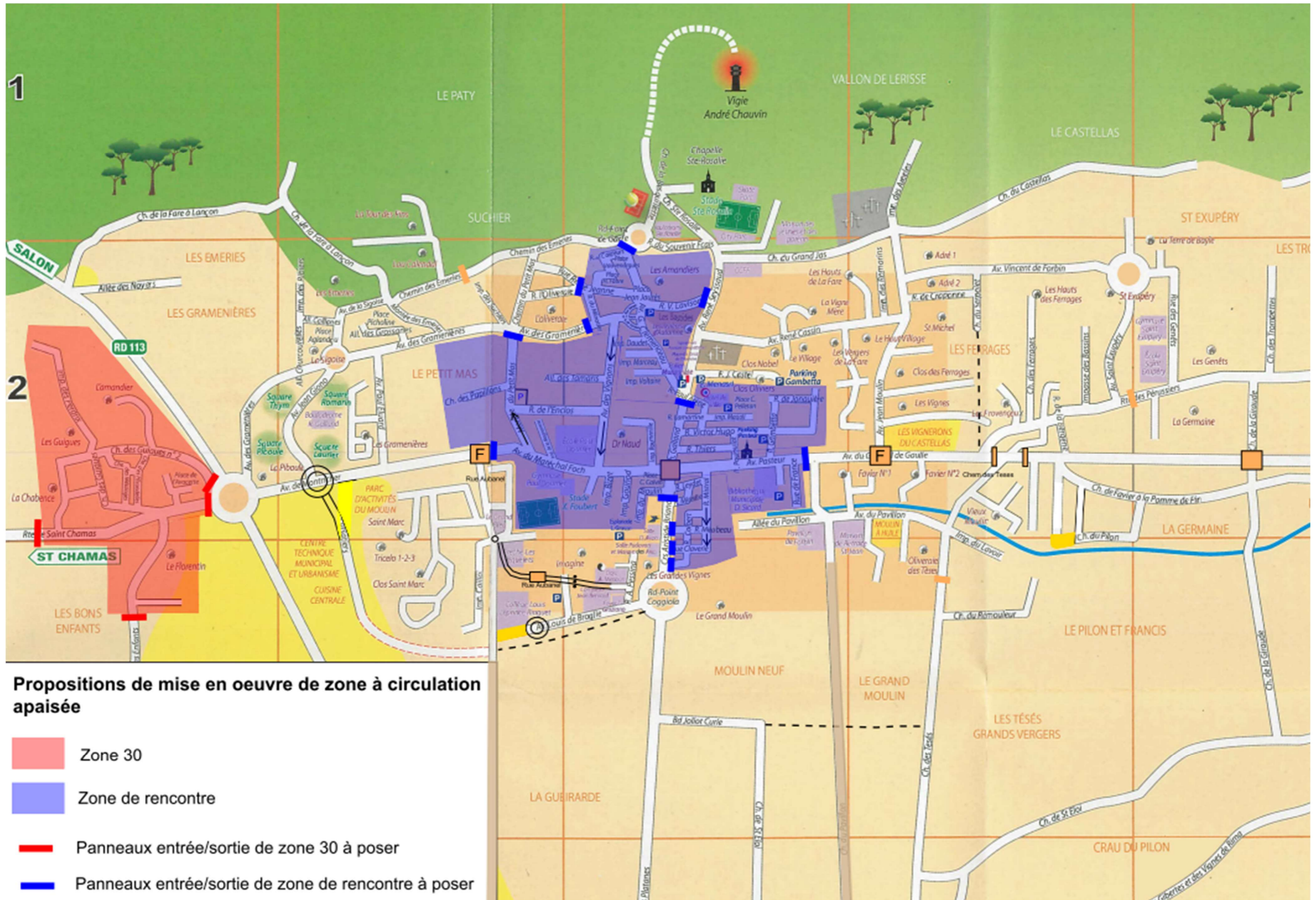
- Les trois périmètres de zone de rencontre décrits dans la proposition n°1 :
 - avenue Georges Clémenceau, rue V. Lavisson, place Jean Jaurès, place H. Fabre, place Vauvenargues, rue Reine Jeanne ;
 - rue Thiers, rue Victor Hugo, rue Gambetta, rue Lamartine, rue de Jonquièrre ;
 - rue Mistral, rue Claverie, rue Colbert, rue Leydet, rue Mirabeau, rue Mireille ;
- les voiries suivantes : avenue du Maréchal Foch, avenue Pasteur, cours Charles Galland, montée du Petit Mas, avenue des Vignons, rue de l'Enclos.

Il s'agit d'une proposition ambitieuse en termes de modification des comportements des usagers tous modes et notamment des conducteurs de véhicules motorisés. Certaines voiries devront faire l'objet d'aménagement afin que :

- la vitesse limite de 20 km/h soit crédible et respectée ;
- la priorité des piétons sur les véhicules soit crédible et respectée ;
- le parti général d'aménagement soit compatible avec le concept de zone de rencontre.

Les voiries concernées sont notamment : avenue du Maréchal Foch, avenue Pasteur, cours Charles Galland, montée du Petit Mas, avenue des Vignons, rue de l'Enclos.

Proposition n°2 : Schéma de modération de la vitesse



3.2 Schéma cyclable

Un état des lieux des itinéraires cyclables a été réalisé. A partir de celui-ci, des propositions pour compléter le schéma cyclable de la ville sont formulées. Un phasage chronologique de ces aménagements est possible, l'objectif de ce schéma cyclable à terme étant d'être le plus complet possible et d'assurer notamment la desserte de tous les points générateurs de déplacements vus auparavant.

Le linéaire d'aménagement cyclable existant est relativement réduit (voir § 2.2), il se concentre essentiellement au niveau des avenues de Montricher et Aubanel côté ouest et sur une section de l'avenue du Général de Gaulle côté est.

3.2.1 Phase 1

La première phase de la mise en œuvre du schéma cyclable pourrait consister en la réalisation de liaisons cyclables sur une « armature » du réseau orientée nord-sud et est-ouest :

- Itinéraire orienté est-ouest reliant « les Guiges » à l'ouest jusqu'au projet de parking « P+R » prévu à l'est dans le cadre du PDU métropolitain ; cet itinéraire emprunte dans sa partie est le chemin de Favier à la Pomme de Pin ; en ce qui concerne les avenues Foch et Pasteur qui font partie intégrante de la zone à circulation apaisée proposée en centre-ville, le principe de mixité cyclistes-véhicules motorisés est à priori possible ;
- Itinéraire orienté nord-sud reliant le complexe sportif Sainte Rosalie au nord et le rond-point Coggiola (carrefour Aristide Briand/Louis de Broglie) au sud ;
- Liaison entre le rond-point Coggiola à l'avenue de Montricher par la rue Aubanel.

3.2.2 Phase 2

La deuxième phase de la mise en œuvre du schéma cyclable pourrait consister en la réalisation d'une liaison cyclable complète sur tout le linéaire de l'avenue du Général de Gaulle. La section concernée est comprise entre le chemin de la Giraude et le groupe scolaire de la Pomme de Pin. La réalisation de bandes cyclables correctement dimensionnées de part et d'autre des voies de circulation permettrait d'assurer la continuité.

3.2.3 Phase 3 (définitive)

En phase 3, le schéma est complété pour arriver à un maillage plus dense de la ville et une desserte cyclable optimisée.

Ainsi, côté est de la ville des aménagements sont proposés sur les avenues Cassin, de Forbin et Jean Moulin ainsi que le chemin du Grand Jas et la route des Pérussiers.

A l'ouest le réseau est complété avec l'aménagement de la montée du Petit Mas.

Enfin, côté sud, des aménagements cyclables pourront être proposés lors des aménagements de voirie nouvelle :

- entre l'avenue des Puisatiers et le giratoire Coggiola ;
- entre le boulevard Joliot Curie et le chemin des Tèses ; une liaison uniquement piétonne et cyclable est souhaitée par la Mairie ;
- entre la route des Platanes et le futur giratoire RD113/rue Eugène Sixdenier en projet.

Toutefois, quelques points durs sont à signaler en termes de profil en travers et seront à étudier particulièrement, ils sont situés :

- avenue du Général de Gaulle entre la rue des Pérussiers et la route de la Bergerie ;
- route des Pérussiers entre le chemin des Ferrages et l'avenue St Exupéry ;
- route des Pérussiers entre la route des Genêts et l'impasse des Cigales ;
- chemin des Emeries au niveau du chemin du Petit Mas.

Schéma cyclable : phase 1

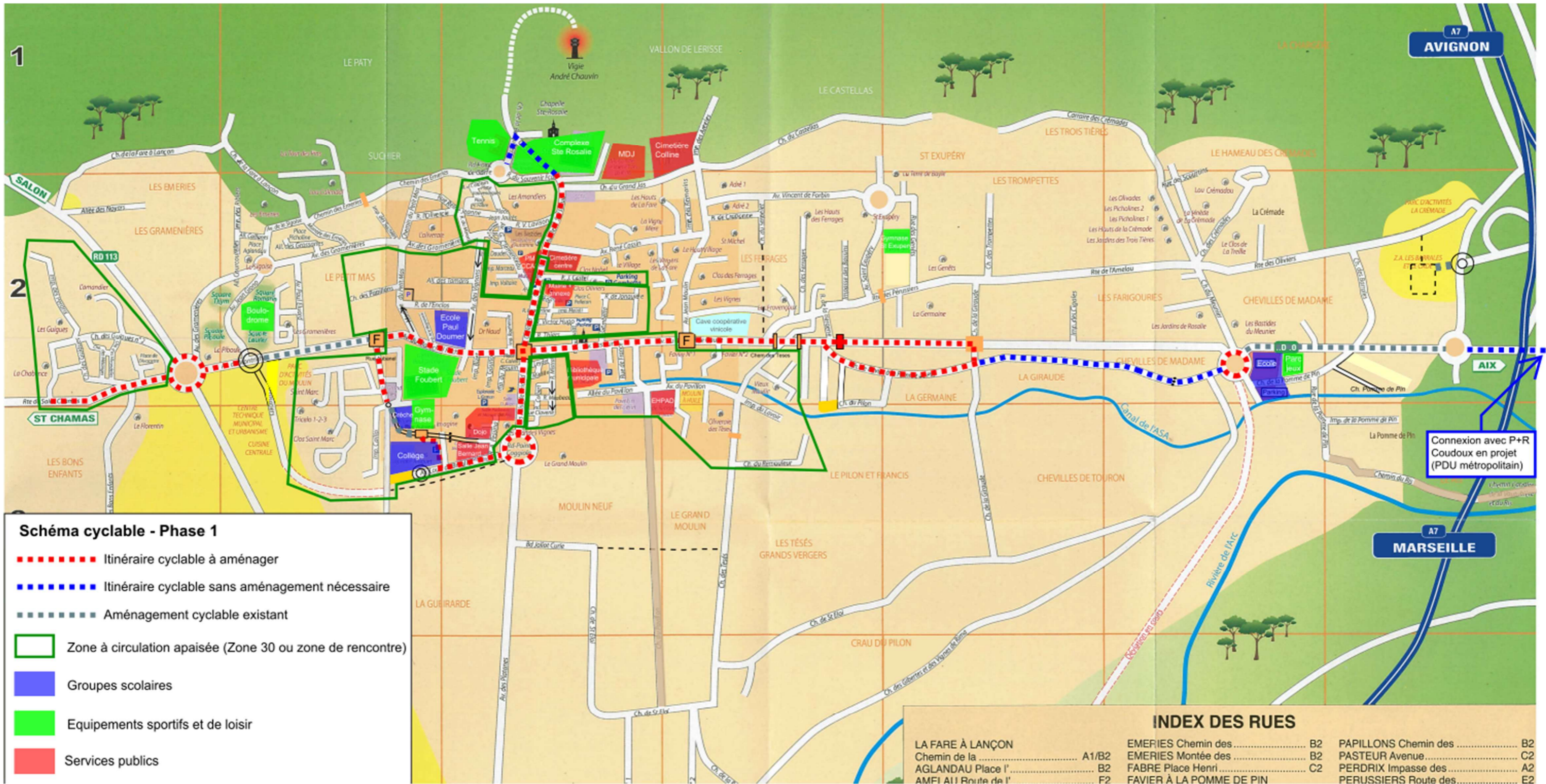


Schéma cyclable : phase 2

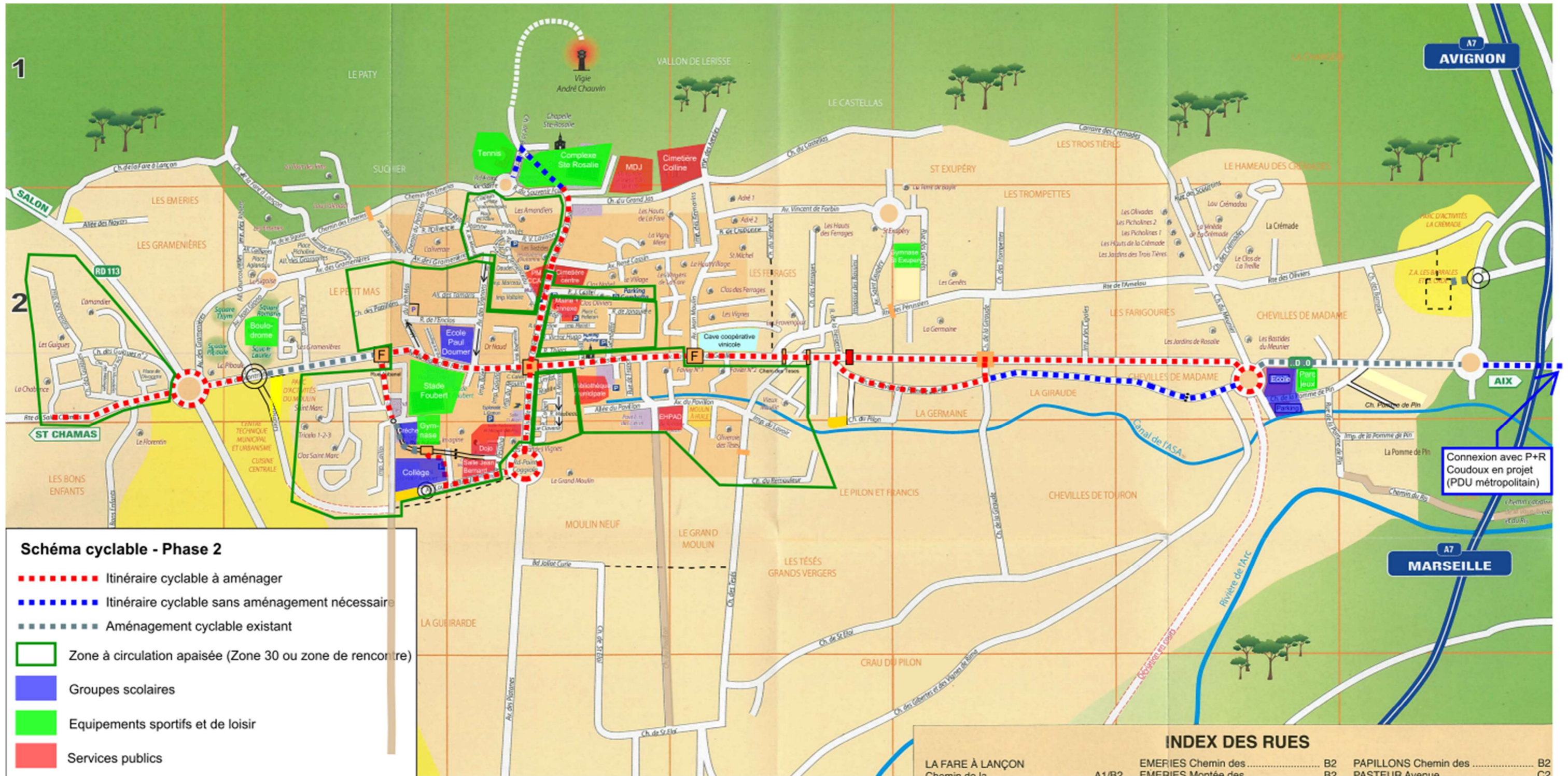
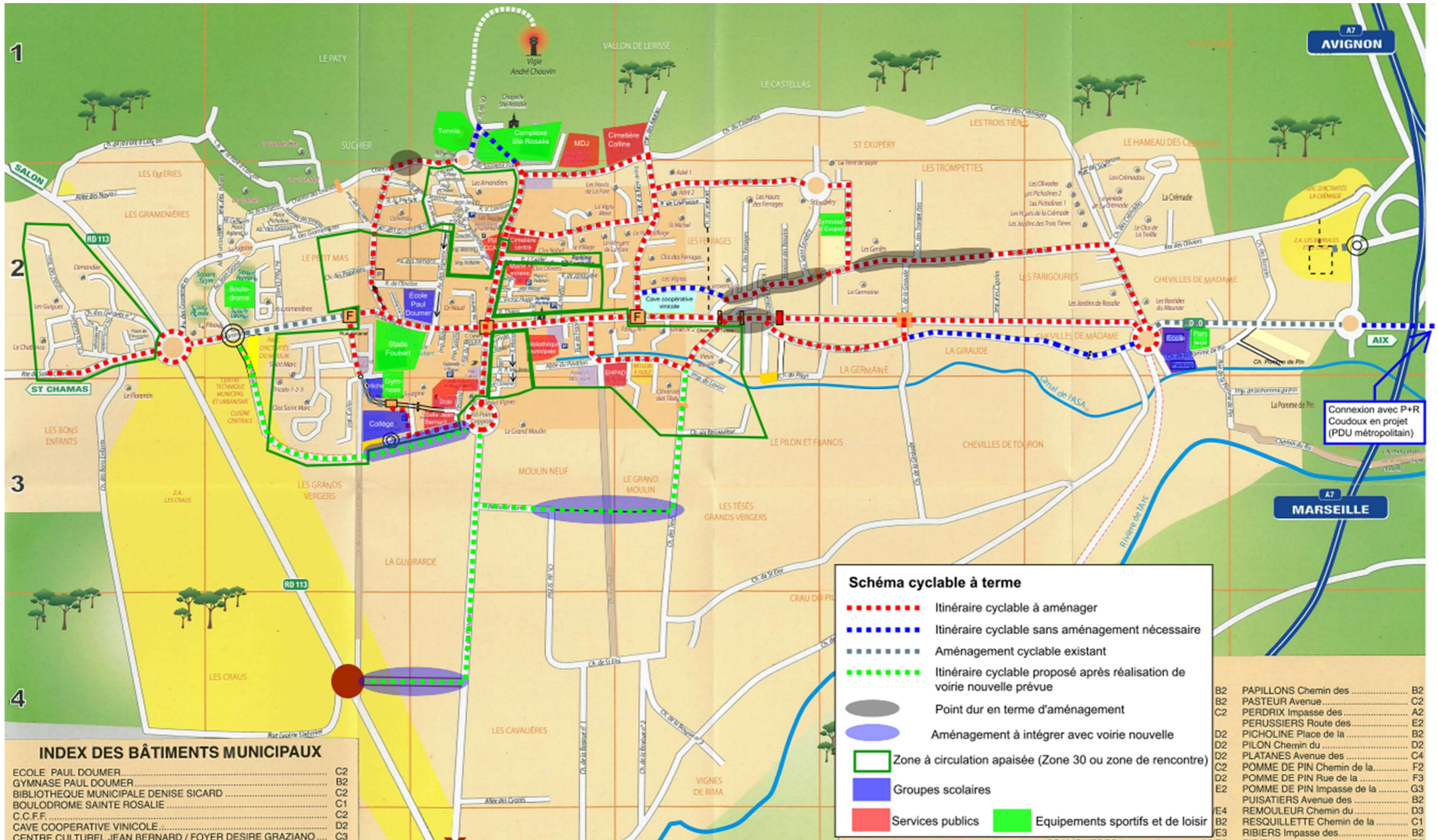


Schéma cyclable : phase 3 (définitive)



3.3 Modification de sens de circulation

Plusieurs voies de l'hyper centre fonctionnent déjà à sens unique notamment pour des raisons de profil en travers réduit.

Il est proposé de mettre à sens unique d'autres voies afin de réduire la place occupée par les véhicules motorisés et redonner de l'espace aux modes actifs (piétons, vélos).

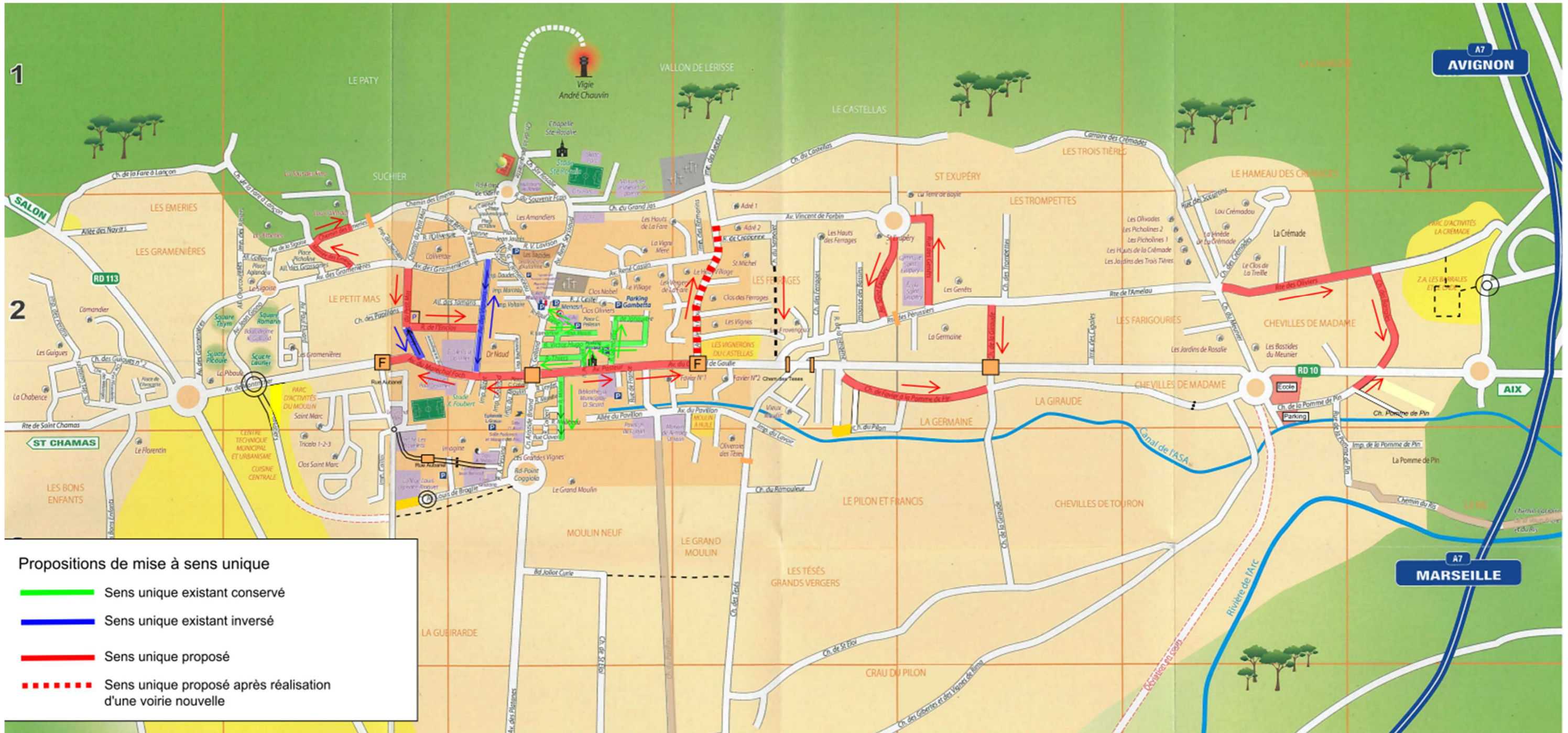
Les mises à sens unique sont proposées dans la mesure où le sens de circulation qui n'est plus autorisé peut se faire sur un itinéraire parallèle ne générant pas un allongement de parcours important.

Des modifications des sens de circulation sont proposées sur les voies suivantes :

- Mise à sens unique est-ouest de l'avenue du Maréchal Foch ;
- Mise à sens unique ouest-est de l'avenue Pasteur ;
- Mise à sens unique ouest-est de la rue de l'Enclos ;
- Inversion du sens unique existant sur l'avenue des Vignons et la Montée du Petit Mas ;
- Boucle à sens unique constituée par la rue des Genets en sens unique sud-nord et l'avenue Saint-Exupéry en sens unique nord-sud ;
- Mise à sens unique ouest-est du chemin de Favier à la Pomme de Pin ;
- Mise à sens unique nord-sud du chemin de la Girarde ;
- Mise à sens unique sud-nord de la Montée des Emeries ;
- Mise à sens unique ouest-est du chemin des Emeries entre la Montée des Emeries et la voie d'accès aux lotissements Lou Calendal et La Tour de Pins ;
- Mise à sens unique ouest-est de la route des Oliviers entre le chemin du Meunier et le chemin des Barrales ;
- Mise à sens unique nord-sud du chemin des Barrales ;
- Mise à sens unique ouest-est de la section du chemin de la Pomme de Pin débouchant sur la RD10.

Au terme de la réalisation de la voie nouvelle reliant le chemin du Serpolet à la route des Pérussiers, une boucle à sens unique constituée par l'avenue Jean Moulin et la voie nouvelle (sens de circulation à définir) pourra être mise en place.

Modification de sens de circulation



3.4 Propositions d'aménagement

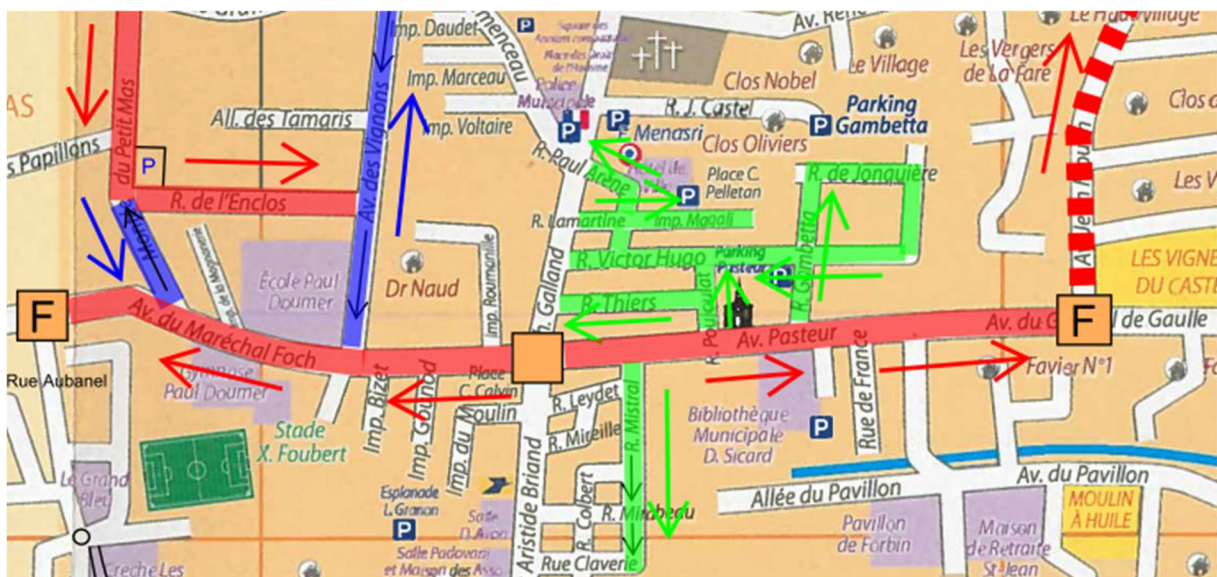
Dans ce chapitre, quelques propositions de mise à sens unique sont complétées par une proposition sommaire d'aménagement sous forme de profils en travers :

- Avenue du Maréchal Foch et avenue Pasteur ;
- Avenue de Saint-Exupéry ;
- Rue des Genêts ;
- Chemin de Favier à la Pomme de Pin.

3.4.1 Avenue du Maréchal Foch et avenue Pasteur

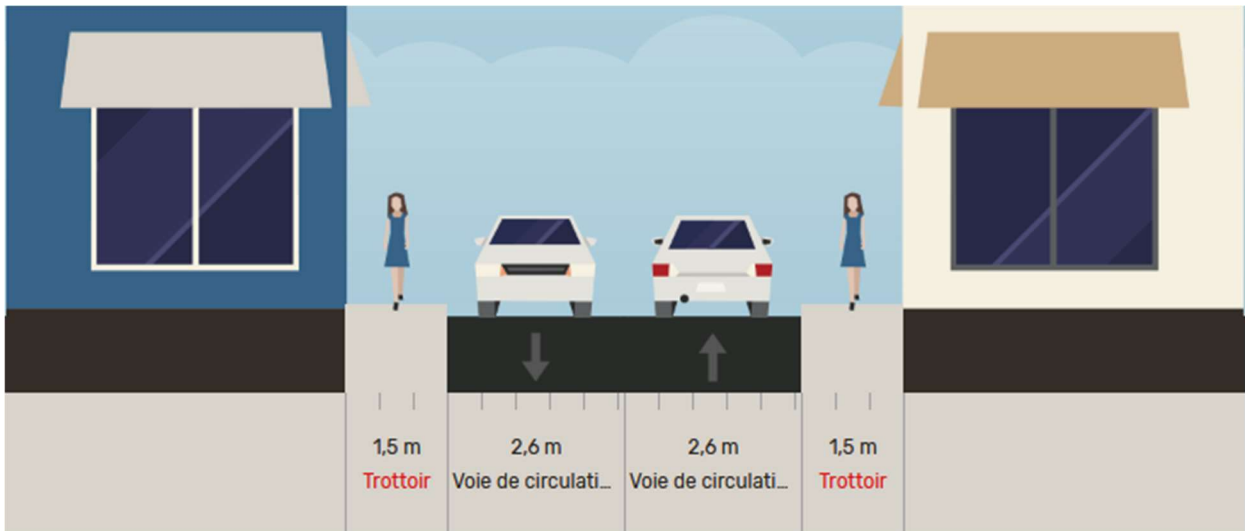
Une mise à sens unique est proposée :

- Sur l'avenue du Maréchal Foch dans le sens est-ouest entre l'avenue Charles Galland et la rue Aubanel ;
- Sur l'avenue Pasteur dans le sens ouest-est entre l'avenue Charles Galland et l'avenue Jean Moulin.



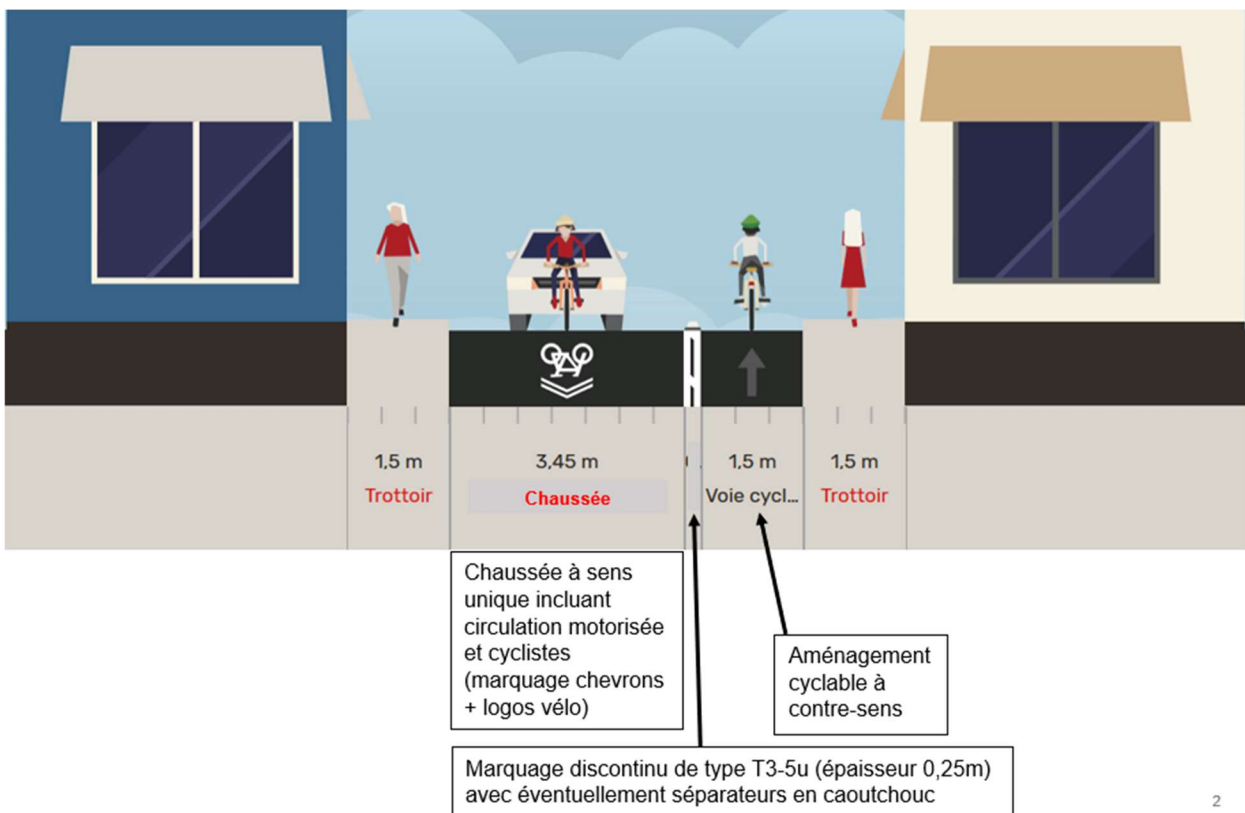
D'après les mesures réalisées sur site :

- La largeur de chaussée entre bordures est de 5,20m sur l'ensemble de la section ;
- La largeur des trottoirs est variable entre 1,10m et 1,60m sauf devant l'église et la boucherie où le trottoir est plus large (2,20m à 4,20m) ; une largeur moyenne de 1,50m sera représentée sur les profils ;
- La largeur des places de stationnement est de 2m.

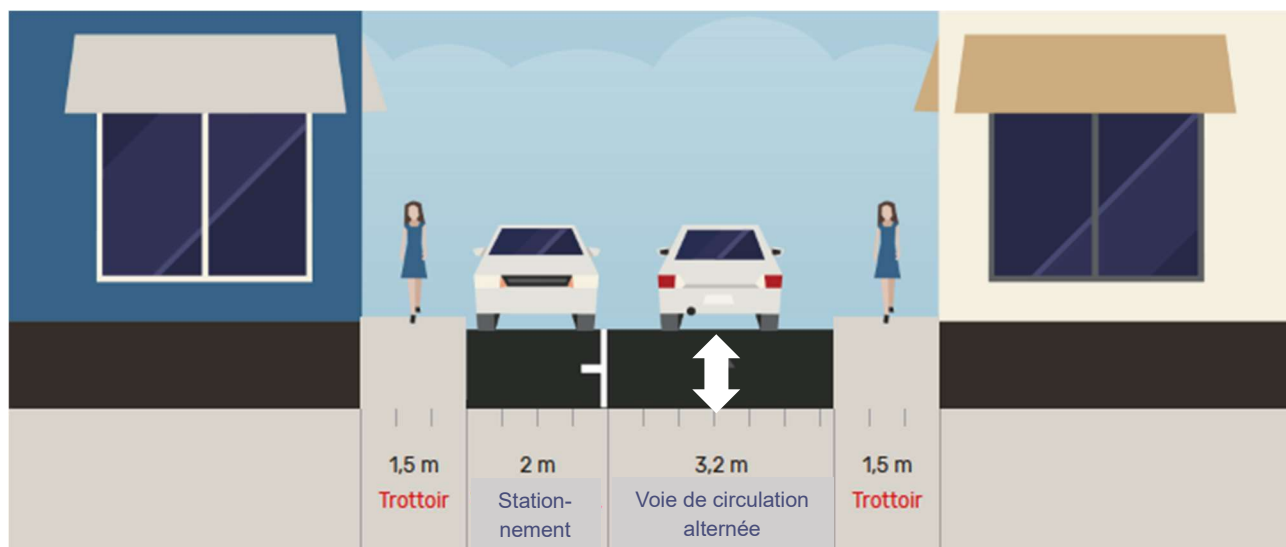


Profil en travers actuel en section courante

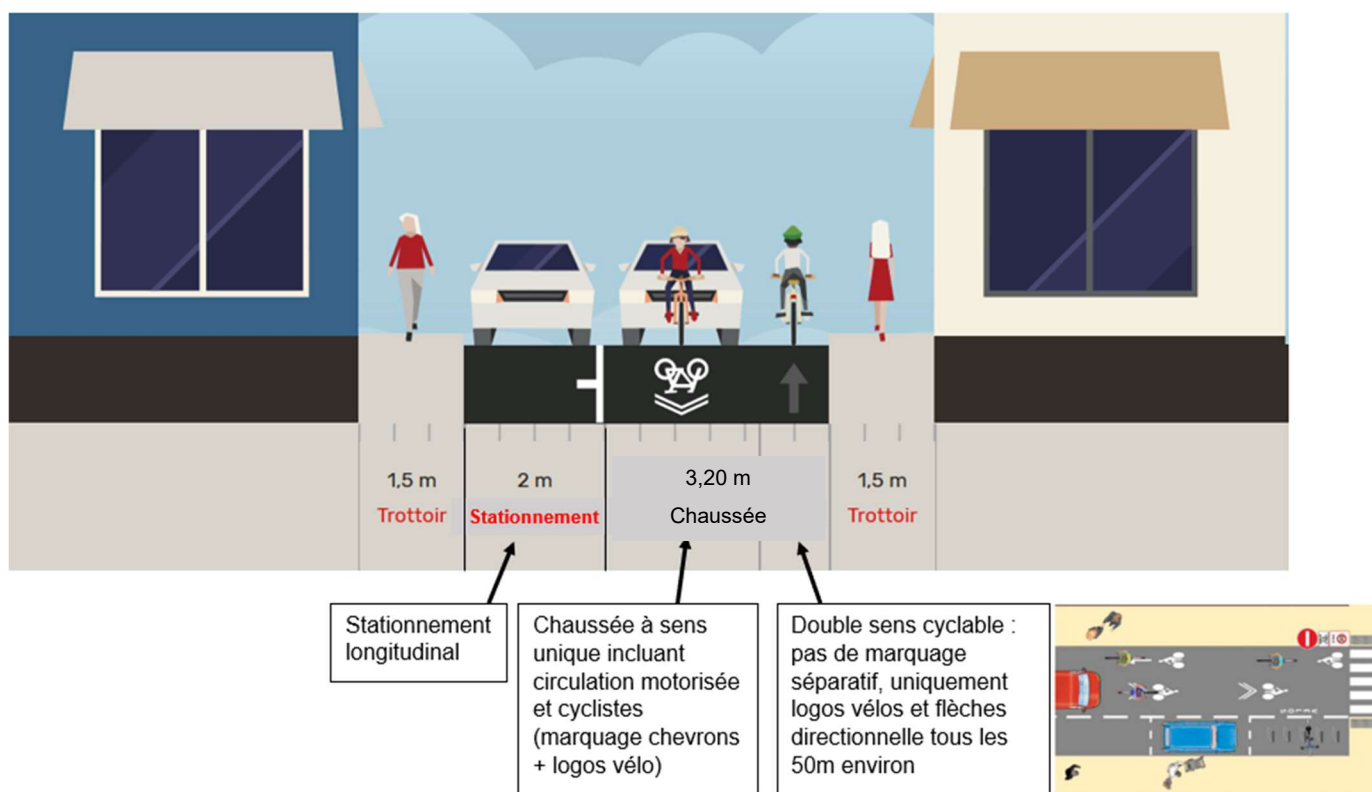
Compte tenu du profil en travers existant, à savoir une largeur de chaussée de 5,20m, un aménagement « à moindre coût » semble possible en conservant les bordures actuelles.



Profil en travers proposé en section courante



Profil en travers actuel avec présence de stationnement longitudinal



Profil en travers proposé avec présence de stationnement longitudinal

Pour le sens autorisé, la circulation des cyclistes peut se faire dans la circulation générale. Cette mixité est possible avec des vitesses pratiquées par les véhicules inférieures ou égales à 30 km/h et un trafic inférieur à 4000 véhicules par jour.

Un double sens cyclable est également proposé afin de ne pas provoquer d'allongements de parcours pour les cyclistes. Pour les sections de voie avec stationnement longitudinal, la largeur disponible étant de 3,20m, le double sens cyclable ne sera pas délimité mais simplement matérialisé avec un marquage de pictogrammes vélos et de flèches directionnelles. Cette largeur permet un croisement sans difficultés particulières sous réserve d'un trafic de poids lourds faible en plus des exigences citées ci-avant.

Les deux mises à sens unique vont engendrer un report de trafic sur d'autres voiries locales, notamment :

- Côté nord : les rues Jean Moulin, René Cassin, Grand Jas, Charles Galland, Souvenir Français, Emeries, Gramenières ;
- Côté sud : les rue Aubanel, Louis de Broglie, Aristide Briand.

Certaines sections de voie nécessiteront des aménagements réducteurs de vitesse afin de ne pas dégrader le niveau de sécurité et de dissuader le trafic de transit qui persisterait.

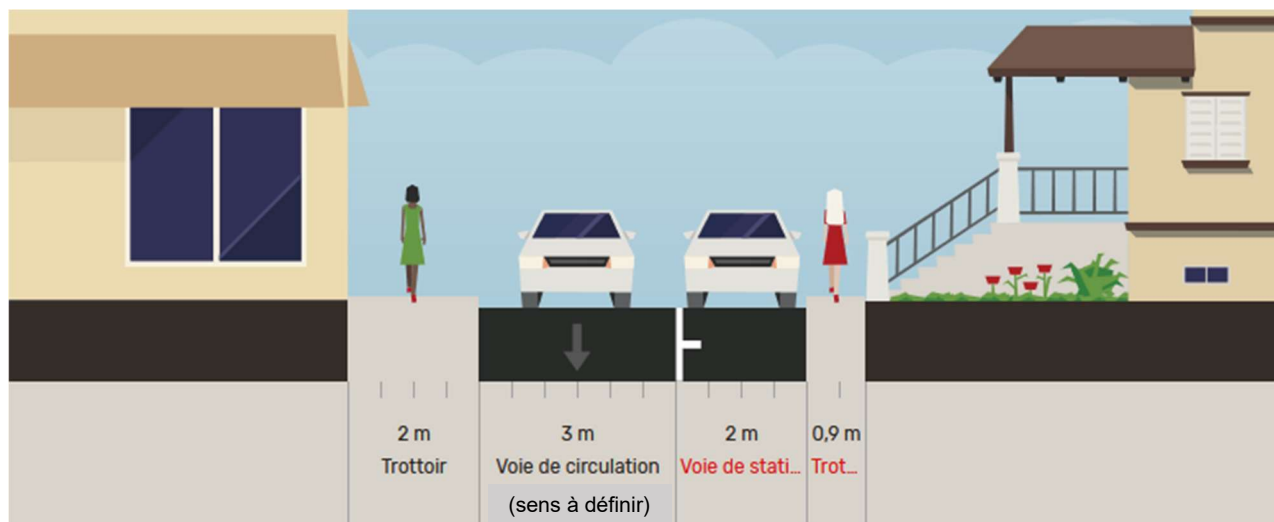
3.4.2 Avenue Saint-Exupéry

Le profil en travers actuel de la voie est composé d'une chaussée de largeur 6m entre bordures et de deux trottoirs étroits (1m et 0,90m). Du stationnement longitudinal de véhicules à cheval sur trottoir a été constaté.



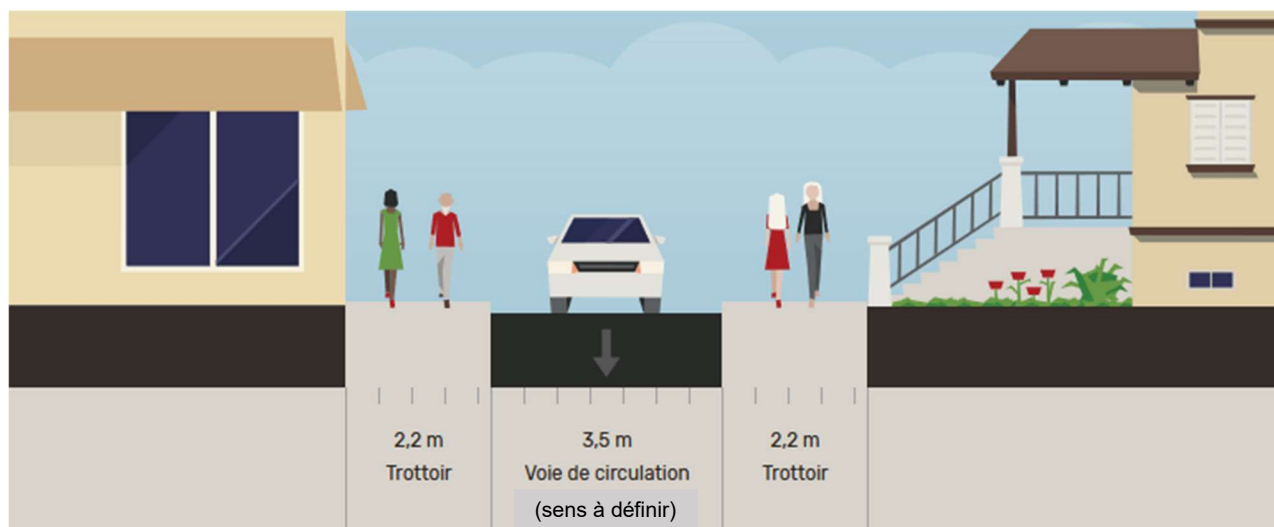
La proposition de mise à sens unique peut s'accompagner :

- De la mise en conformité d'un trottoir avec une largeur confortable de 2m et de la matérialisation de stationnement longitudinal si celui-ci s'avère nécessaire pour les riverains notamment (proposition A) ;
- De la mise en conformité des deux trottoirs avec une largeur confortable supérieure à 2m si le stationnement longitudinal n'est pas retenu (proposition B).



Proposition A : Maintien d'un alignement actuel de bordures

Le stationnement peut être alterné d'un côté et de l'autre de la voie de circulation afin de créer des chicanes pouvant contraindre les automobilistes à réduire leur vitesse.



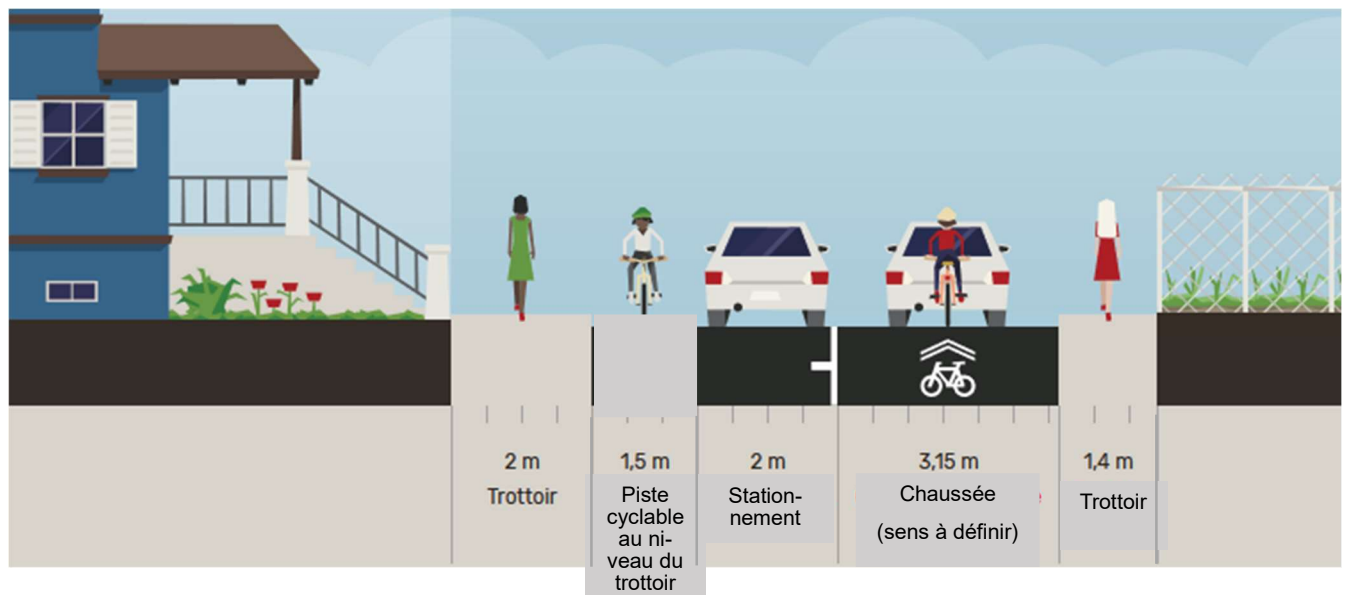
Proposition B : Exemple de répartition de l'espace avec deux trottoirs de largeur égale

3.4.3 Rue des Genêts

Le profil en travers actuel de la voie est composé d'une chaussée de largeur 5,40m, du stationnement longitudinal de largeur 2,30m et deux trottoirs dont un étroit (0,95m et 1,40m).



La proposition de mise à sens unique s'accompagne de la mise en conformité d'un trottoir avec une largeur confortable de 2m et d'un itinéraire cyclable dans les deux sens (voir schéma cyclable).



Proposition : Maintien d'un alignement actuel de bordures

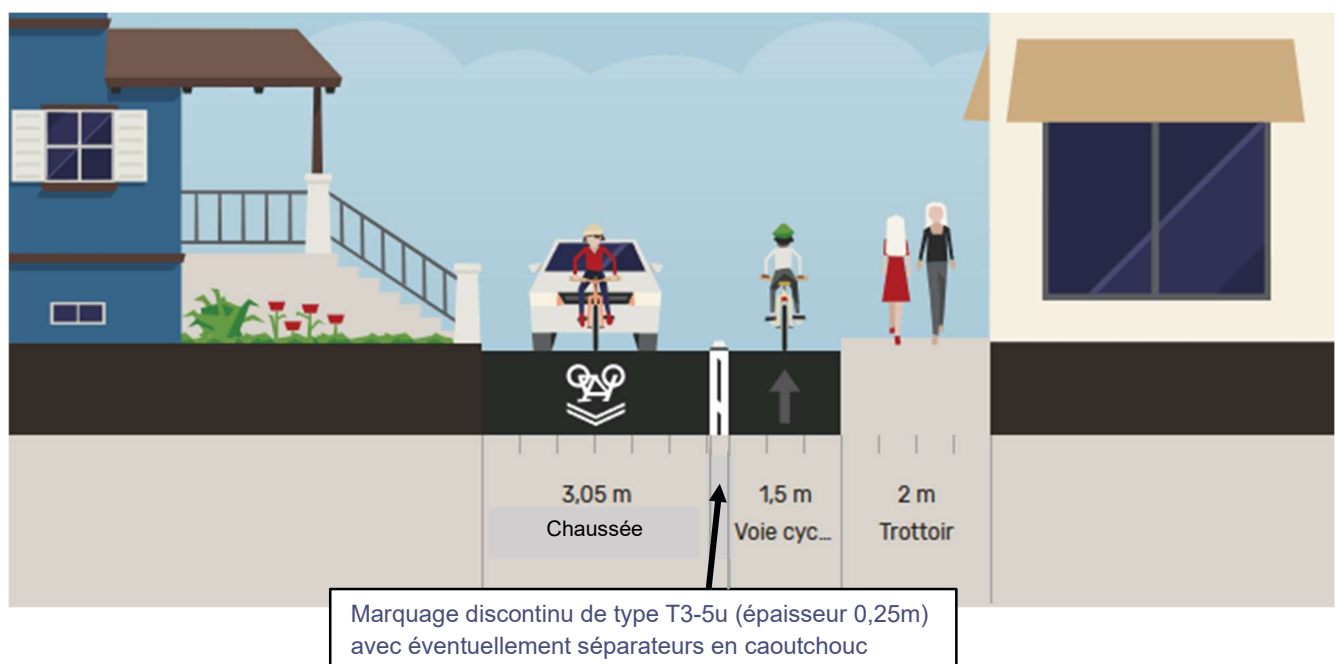
Le stationnement peut être alterné d'un côté et de l'autre de la voie de circulation afin de créer des chicanes pouvant contraindre les automobilistes à réduire leur vitesse.

3.4.4 Chemin de Favier à la Pomme de Pin

Le profil en travers actuel de la voie est composé d'une chaussée de largeur 5,50m et d'un trottoir de largeur 1,30m.



La proposition de mise à sens unique s'accompagne de la mise en conformité d'un trottoir avec une largeur confortable de 2m et d'un itinéraire cyclable dans les deux sens (voir schéma cyclable).





Cerema

CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN