



# Schéma directeur Marche et vélo 2025 / 2032 itinéraires piétons et cyclables de la Ville d'Aubagne





//

À Aubagne-en-Provence, l'intérêt croissant pour les mobilités douces, et particulièrement pour le vélo, ne relève plus d'un simple effet de mode. Il traduit une véritable prise de conscience collective et une volonté affirmée de transformer nos pratiques de déplacement.

Le développement des transports en commun, bus, car et train, ainsi que celui des mobilités actives doit nous permettre de réduire et **de mieux maîtriser l'usage de la voiture mais aussi d'apprendre à mieux cohabiter au sein d'un espace partagé et sécurisé.**

Pour y parvenir, nous devons réunir toutes les conditions nécessaires afin que chacun puisse se déplacer autrement qu'en véhicule motorisé. En tant que collectivité, il est de notre responsabilité d'aménager l'espace public pour offrir aux cyclistes des trajets sûrs, agréables et accessibles à tous.



Depuis l'adoption du Plan Vélo en 2024, plusieurs aménagements cyclables ont déjà vu le jour, en complément de l'arrivée du Val'Tram et du Bus à Haut Niveau de Service. **Six itinéraires majeurs figurent désormais dans le schéma directeur des mobilités douces**, avec l'objectif d'assurer une continuité et une meilleure identification de ces parcours par les Aubagnais.

Ce développement s'inscrit dans une politique de mobilité cohérente et ambitieuse, favorisant l'intermodalité. **Des mesures d'accompagnement compléteront ces aménagements : sécurisation et entretien des pistes cyclables, actions de sensibilisation, et mobilisation des financements présentés dans le cadre du Plan Marche et Vélo.**

La création d'une zone apaisée dans le centre-ville s'intègre pleinement à cette réflexion globale sur les mobilités. Parce qu'une politique de mobilité efficace repose sur la complémentarité des modes de déplacement, nous vous proposons aujourd'hui ce schéma directeur des itinéraires piétons et cyclables.

Les différentes démarches de concertation menées à Aubagne autour des mobilités douces et de l'évolution des transports en commun ont permis aux habitants de devenir acteurs de cette transformation.

Notre objectif est clair : permettre à chaque Aubagnais de se déplacer librement, facilement et en toute sécurité. // *Laurent Guedj, conseiller municipal délégué à la mobilité*

//

Le déploiement de ce plan Marche et Vélo est le résultat d'un formidable travail d'équipe, d'une synergie importante de l'ensemble des acteurs et institutions liés à la mobilité.

Mobilidées est au service d'Aubagne et des Aubagnais mais aussi au service des salariés et entreprises travaillant dans nos différentes zones d'activité.

Ce projet est une incroyable opportunité pour transformer nos habitudes et nos paradigmes concernant la Mobilité // *Olivier Potet, Président de Mobilidées*





# Introduction

La part du vélo dans les trajets quotidiens est seulement de 3%.

Pourtant l'usage du vélo en France progresse de **48%** entre 2019 et 2023. Qu'il s'agisse des déplacements domicile- travail ou du loisir, le potentiel de développement du vélo est considérable et mobilise aujourd'hui l'ensemble des acteurs publics.

Le Gouvernement a ainsi lancé un plan « vélo et marche » pour la période 2023- 2027 avec trois principaux objectifs :

- Rendre le vélo **accessible à toutes et tous**, dès le plus jeune âge et tout au long de la vie
- Faire du vélo et de la marche **une alternative attractive** à la voiture individuelle pour les déplacements de proximité et combinée aux transports collectifs pour les déplacements de plus longues distances
- Faire du vélo **un levier pour notre économie** en accompagnant les acteurs français de la filière

La Région Provence- Alpes- Côte- d'Azur et la Métropole d'Aix- Marseille- Provence ont également mis en place un **Plan Vélo** afin de développer l'usage du vélo dans les trajets du quotidien, de favoriser l'accès au vélo au plus grand nombre, de renforcer l'attractivité du territoire et sécuriser l'usage du vélo.

En 2025, la Ville  
d'Aubagne a lancé le  
"savoir rouler à vélo"  
pour les élèves de CM2  
des écoles



## Les avantages du Vélo

30 min de vélo ou de marche par jour revient à réduire de 30% le risque de maladie comme les problèmes cardio- vasculaires, le diabète, le cancer, le stress, selon l'ADEME

Les cyclistes ont 10 fois moins de risque d'être blessé qu'en voiture

Se déplacer en vélo permettrait d'économiser 650 kg de CO2 par personne et par an, soit l'équivalent d'une télévision LCD allumée 162 jours non- stop

Le vélo est considéré comme le moyen de déplacement le plus performant pour les trajets de moins de 5Km comme la marche pour les trajets de moins d'1km. Or ces distances représentent 40% des trajets quotidiens effectués !

Pour un trajet de 10km/jour, le coût des dépenses est de 100 euros/an à vélo contre







En adéquation avec les initiatives nationales, régionales et locales, mais également pour répondre à une demande croissante, la Ville d'Aubagne souhaite également établir un plan « Aubagne à vélo » proposant des actions en faveur de la mobilité douce.

Pour cela, la Ville a adopté le 18 novembre 2024, en Conseil Municipal un plan « Aubagne à vélo » reprenant des grands objectifs :

- **Vélo sport** : faire d'Aubagne-en-Provence une destination vélo
- **Vélo travail** : faire du vélo et de la marche, le mode de déplacement préféré des Aubagnais
- **Vélo loisir** : promouvoir le savoir- rouler en toute sécurité

Fort de cette ambition, le plan vélo et marche adopté a vocation à se traduire dans un document opérationnel traduisant l'implantation des équipements et aménagements envisagés à travers un schéma des Itinéraires cyclables.

**Chaque année, la Ville d'Aubagne organise un événement autour du Vélo et des mobilités douces !**





# Sommaire

## **I. Les objectifs du schéma des itinéraires cyclables définis dans la concertation avec les Aubagnais**

- A. Les résultats de la concertation
- B. Les grands objectifs du plan marche et vélo

## **II. Le déploiement des mobilités douces de façon sécurisée, apaisée et équilibrée**

- A. La création de six grands itinéraires marche et vélo cohérents
- B. Vers un cœur de Ville apaisé

## **III. La mise en œuvre progressive du schéma des itinéraires piétons et cyclables**

- A. Une maîtrise d'ouvrage plurielle
- B. Un calendrier affiné
- C. Déployer des équipements pour faciliter et sécuriser la pratique du vélo
- D. Des financements à obtenir
- E. Un déploiement concerté





# I. Les objectifs du schéma des itinéraires piétons et cyclables définis dans la concertation avec les Aubagnais

Le schéma des itinéraires piétons et cyclables se définit dans la même temporalité que le plan marche et vélo, c'est-à-dire sur la période 2025- 2032. Ce schéma a pu être défini de façon précise et hiérarchisée grâce au lancement d'une concertation lancée en 2025 auprès de tous les Aubagnais.

## A. Les résultats de la concertation

La Ville d'Aubagne, en partenariat avec Mobilidées, a lancé une enquête participative en ligne du 12 janvier au 1er avril 2025 afin de consulter les Aubagnais sur leurs pratiques et leurs besoins.

**1 066 questionnaires** ont ainsi été complétés témoignant de l'intérêt des habitants sur ce sujet du développement des mobilités douces.

Au cours de cette enquête, les répondants ont pu exprimer les points forts et les points à améliorer en matière de déplacement, de marche et de vélo, sur l'ensemble de la Ville et dans les différents quartiers. Les Aubagnais ont également été saisis des différents itinéraires proposés et d'aménagements possibles. Cette enquête a fait l'objet d'une restitution publique des résultats le 11 juin 2025, à l'occasion des "72h de l'écologie positive".

Ce sont majoritairement des femmes (54%) qui ont répondu à cette consultation et 84 % des répondants au questionnaire habitent Aubagne dont environ 28% sont domiciliés en centre-ville.

53% d'entre eux ont entre 36 et 55 ans, 28% représentent les 56 - 70 ans, alors qu'ils ne sont que 10 % dans la tranche d'âges 26 - 35 ans à avoir répondu.

### La marche

**54% trouvent qu'il est facile de marcher à Aubagne, en particulier dans le centre-ville.**

Pour autant 2 grandes difficultés ont été identifiées :

- Le manque d'espace pour les piétons en lien avec la largeur des trottoirs,
- L'omniprésence de la voiture avec la question du stationnement sauvage et la circulation automobile.

3 mesures font consensus en faveur de la marche :

- La végétalisation,
- L'espace piéton sécurisé et confortable (trottoirs plus larges et moins encombrés)

La réduction des nuisances liées

à l'automobile (diminution de la po

sentiment d'insécurité).



uit, du

### Le vélo

**56 %** des répondants pratiquent le vélo, dont 29 % au moins une fois par semaine. Ceux qui marchent le plus sont aussi ceux qui font le plus de vélo.

Il en ressort que **les 6 itinéraires proposés sont plébiscités à 70%** et aucun ne fait l'objet d'une priorisation particulière.

L'enquête révèle que des aménagements tels que les SAS vélo (40%), les stationnements vélo (70% pour des arceaux et 47% pour des box) et une signalétique renforcée sont très attendus.





## B. Les grands objectifs du plan marche et vélo

A partir du résultat de cette enquête mais aussi des grandes orientations du Plan Marche et Vélo, la Ville a ainsi entamé la construction du schéma des itinéraires piétons et cyclables.

La Ville souhaite, en effet, renforcer la continuité des aménagements existants à travers ce schéma dans le cadre de **l'arrivée du Val'Tram, la création d'un Bus à Haut Niveau de Service ainsi que la refonte du réseau de bus**. Les aménagements piétons et cyclables et piétons doivent permettre en effet de relier les différents aménagements disponibles dans la Ville, en les connectant au pôle d'échange multimodal de la gare d'Aubagne.



La Ville souhaite également renforcer son attractivité à travers ce schéma en reliant les pôle d'activités économiques au centre-ville afin de favoriser les circulations des flux, de façon durable pour soutenir le dynamisme commerçant et économique d'Aubagne.

Enfin, Aubagne, 3ème Ville étudiante des Bouches-du-Rhône souhaite soutenir les déplacements de la jeunesse, en toute sécurité en permettant **de relier les principaux lieux éducatifs, collèges et lycées ainsi que les équipements sportifs et culturels de la Ville**.

Ce dernier axe est complémentaire avec d'autres actions lancées dans le cadre du plan marche et vélo tel que le « **Savoir Rouler à vélo** » désormais proposé aux élèves de CM2 afin de leur apprendre à se déplacer en vélo à Aubagne.

Aujourd'hui ce schéma des itinéraires piétons et cyclables permet de préciser les actions prioritaires :

- **Développer un réseau cyclable** performant et des cheminements piétons sécurisés
- **Créer une zone apaisée en centre-ville**
- Déployer **des équipements** pour faciliter et sécuriser la pratique de la marche et du vélo
- Entretenir les aménagements et équipements cyclables et piétons dans le temps
- Prendre systématiquement en compte le vélo et le piéton dans les futurs projets de refonte de voirie
- Créer **une identité de la politique marche et vélo**, et la décliner sur plusieurs vecteurs de communication
- Organiser un écosystème vélo de services avec le repositionnement de **la maison du vélo**





## II. Le déploiement des mobilités douces de façon sécurisée, apaisée et équilibrée

### A. La création de six grands itinéraires marche et vélo cohérents

Afin de répondre aux orientations et objectifs fixés, **6 itinéraires structurants ont été identifiés reliant le centre-ville aux différents secteurs de la commune, qui ont tous fait l'objet d'un consensus lors de la concertation.**

En complément de ces axes structurants, des itinéraires dits « secondaires » ont été définis et permettront une desserte de « proximité » au plus près des principaux équipements publics de la Commune.

**50 KM d'aménagement cyclables sont ainsi envisagés**, à la fois sur les 6 itinéraires définis ainsi que sur des itinéraires secondaires.

#### Itinéraire 1 : liaison Sud : centre-ville vers les zones d'activités- 5,5 KM

##### République vers les zones d'activités des Paluds et de la plaine de Jouques

Le tracé prévoit d'emprunter la rue de la République, l'avenue de Verdun jusqu'au rond-point des 6 fenêtres et se poursuivra sur la RD8N en direction de la Commune de Cuges les Pins.

Il permettra en outre de desservir le futur hôpital d'Aubagne prévu sur le secteur des Gargues et offrira une desserte Sud des parcs d'activités des communes d'Aubagne et de Gémenos.

Les établissements et services publics (écoles, collège, maison de quartier, bibliothèque, conservatoire, maison France service, tribunal d'instance...) situés sur cet itinéraire et/ou à proximité bénéficieront, avec la mise en œuvre d'itinéraires dits secondaires, d'une desserte de qualité et sécurisée.

Sa réalisation est programmée en 2 étapes en lien avec la poursuite de la requalification des espaces publics de la zone industrielle des Paluds déjà engagée et en accompagnement de la reconstruction de l'hôpital d'Aubagne.

L'entrée de ville constitue un enjeu stratégique à la fois fonctionnel, esthétique et culturel. Elle doit répondre aux besoins des usagers quotidiens tout en offrant une expérience lisible et accueillante aux visiteurs occasionnels, notamment ceux issus du tourisme.







Cette entrée de ville doit être conçue comme un espace clair, intelligible pour toutes et tous, et profondément ancrée dans l'identité locale. Elle participe pleinement à l'image du territoire et à la qualité du cadre de vie.



Les carrefours giratoires les plus fréquentés représentent des points névralgiques à valoriser en priorité, car ils s'inscrivent dans la logique d'un futur plan global de circulation et d'aménagement. Leur requalification constitue une opportunité majeure pour renforcer la cohérence et la fluidité des déplacements vers la zone des Paluds et le futur ensemble du centre hospitalier.

Les giratoires de La Bourbonne, ainsi que le projet de **voie verte le long de la RD8N**, ont d'ores et déjà fait l'objet d'une étude préalable menée par la Métropole, permettant d'établir un premier diagnostic et d'identifier des pistes d'aménagement cohérentes avec les enjeux du territoire.

## Itinéraire 2 : liaison centre-ville vers Gémenos *en passant par la zone commerciale - 5 KM*

Ce tracé emprunte les aménagements piétons et cyclables réalisés dans la cadre du BHNS, mis en service le 1er septembre 2025 et pourra se poursuivre en direction du centre-ville de la Commune de Gémenos.

Cet itinéraire fait 5 km et assure la liaison du centre-ville vers les zones commerciales et industrielles d'Aubagne et Gémenos.

Il dessert un bassin de plus de **22 000 actifs**, dont près de **40 % résident à Aubagne**. Il offrira un parcours cyclable d'environ **25 minutes** pour rejoindre la zone d'activité, renforçant ainsi l'attractivité des mobilités alternatives et la cohérence des déplacements domicile-travail.

Les aménagements cyclables entre le rond-point de la Planque en entrée du centre-ville et l'avenue du Pastre sont en service.

La création d'une voie verte sur le chemin des Paluds, déjà programmée, constitue un aménagement particulièrement attendu, tant pour les usages quotidiens (promenades, pauses méridiennes) que pour les déplacements doux, en assurant les connexions stratégiques entre les pôles d'emplois des zones industrielles des Paluds et de la plaine de Jouques, Gémenos et les secteurs résidentiels et d'activités.





## Itinéraires 3 : liaison centre-ville vers Beaudinard -5 KM

Le tracé prévoit de rejoindre la RD43 en direction du secteur de Pont de l'Etoile et traversera les zones d'habitations du quartier des Aubes.

Il permettra notamment de desservir les écoles de Beaudinard mais aussi le centre des impôts de la Commune et le site de la Croix Rouge installé récemment dans les locaux de Cancillieri.

La desserte de la zone d'activités de Napollon, mais aussi des quartiers Beaudinard et de St Pierre les Aubagne, et plus globalement les zones habitées du Nord de la Commune en direction de Pont de l'Etoile, doit être pensée **comme un axe structurant à la fois pour la mobilité quotidienne et pour l'attractivité territoriale**.

Le renforcement des liaisons entre ces points permet d'optimiser les flux domicile-travail, d'améliorer l'accès aux services et d'affirmer la cohérence urbaine entre zones résidentielles et économiques.

La création d'une voie verte longeant les champs autour d'Aubagne constitue une opportunité multifonctionnelle. Au-delà d'un simple itinéraire cyclable, cet aménagement joue un rôle transversal de mise en valeur du patrimoine paysager, de promotion du vélo-tourisme et de renforcement de l'identité locale rurale et agricole. Une telle voie offre aux usagers — cyclotouristes, familles, salariés en déplacement doux — un parcours authentique, sécurisé et attractif, en marge des grands axes motorisés.

## Itinéraire 4 : liaison centre-ville vers le Piémont du Garlaban - 4 KM

Cet itinéraire emprunte les aménagements réalisés dans le cadre du Val'Tram et permettra en outre de garantir la continuité entre la station « Campagne Valérie » et le centre-ville.

Il permettra de desservir le parc d'activités de Napollon et ses 1.000 emplois mais aussi les secteurs d'habitations du quartier des Solans, de Napollon, vers le Piémont du Garlaban.

Comme l'itinéraire 3, ce tracé offre un double usage, **à la fois du quotidien en renforçant les trajets domiciles/travail avec la desserte**, depuis le pôle multimodal du centre-ville, le parc d'activités de Napollon et les nombreuses zones résidentielles situées sur les contreforts des collines sous le Garlaban, mais aussi **des parcours de promenades loisirs/familles de découverte du grand paysage** vers le massif de la Sainte Baume et l'accès aux massifs forestiers caractérisant l'identité de la Commune.

La mise en service en 2026 du Val'Tram en direction de la Bouilladisse, s'accompagnera d'une piste cyclable sécurisée entre la station Campagne Valérie et de Napollon.

Le Schéma Directeur « Marche et Vélo » de la Commune prévoit de prolonger les aménagements cyclables le long du chemin de Longuelance en direction de la station du Val'Tram Pont de l'Etoile et son parking relais.





## Itinéraire 5 : liaison centre-ville vers la route de la Légion – 4,5 KM

Ce tracé empruntera l'avenue Antide Boyer puis rejoindra à partir du rond-point Albéric VAILLANT les aménagements réalisés le long de la RD2 en direction de la penne sur Huveaune. Cet itinéraire permettra de desservir la zone Nord du Pôle Alpha où travaille environ 4.500 personnes.

Cet axe cyclable le long de la route de La Légion, en partie aménagé, constitue **une opportunité majeure pour structurer un corridor de mobilité douce reliant le centre-ville d'Aubagne à la Commune de la Penne sur Huveaune.**

Cet itinéraire s'inscrit dans la démarche de la Région Sud sur la route V65.

Cet itinéraire offre la possibilité de créer une continuité cyclable intercommunale, cohérente avec les ambitions du Plan Vélo métropolitain visant à développer des "corridors vélo" permettant d'améliorer les trajets quotidiens domicile-travail mais aussi de renforcer la pratique du vélo-tourisme, sur des cheminements sécurisés, lisibles et attractifs.

L'analyse du tracé fait apparaître deux carrefours giratoires nécessitant une requalification pour une meilleure sécurité des usagers;

- Le rond-point Albéric VAILLANT à la sortie de l'autoroute A50 qui constitue l'une des portes principales d'Aubagne. Son trafic dense et la complexité des mouvements automobiles en font un point noir majeur.
- Le rond-point situé au croisement de la RD2 et l'avenue MANOUKIAN





## Itinéraire 6 : liaison centre-ville vers le Pôle Alpha- 7 KM

Cet itinéraire emprunte les aménagements réalisés dans le cadre du tramway le long de la RD8N qui dessert de nombreux services et établissements publics (écoles, collège, lycées maisons de quartier du Charrel et de la Tourtelle, etc...).

**Les aménagements cyclables existants devront faire l'objet de travaux d'amélioration significatifs.**

Une partie de l'itinéraire cyclable est existant le long du tramway en direction du Charrel. Le tracé présente des discontinuités et des zones dangereuses, faute d'un espace toujours suffisant pour assurer un partage et une cohabitation sécurisée entre tramway, piétons et cyclistes.

Ces défauts nuisent à la fluidité des déplacements à vélo et limitent l'attrait de cet itinéraire comme corridor cyclable structurant. Des améliorations sont donc nécessaires pour en renforcer l'usage.

Le prolongement de cet itinéraire assurera une meilleure desserte du quartier de Camp Major et par la création d'itinéraires secondaires des quartiers de Saint Mitre et de la Perussonne.

En outre, il offrira un tracé sécurisé en direction du Pôle Alpha et la Penne sur Huveaune et au-delà vers Marseille.

## Des itinéraires secondaires - 19KM

En complément de ces axes structurants, des itinéraires dits « secondaires » ont été définis et permettront **une desserte de « proximité » au plus près des principaux équipements publics de la Commune.**

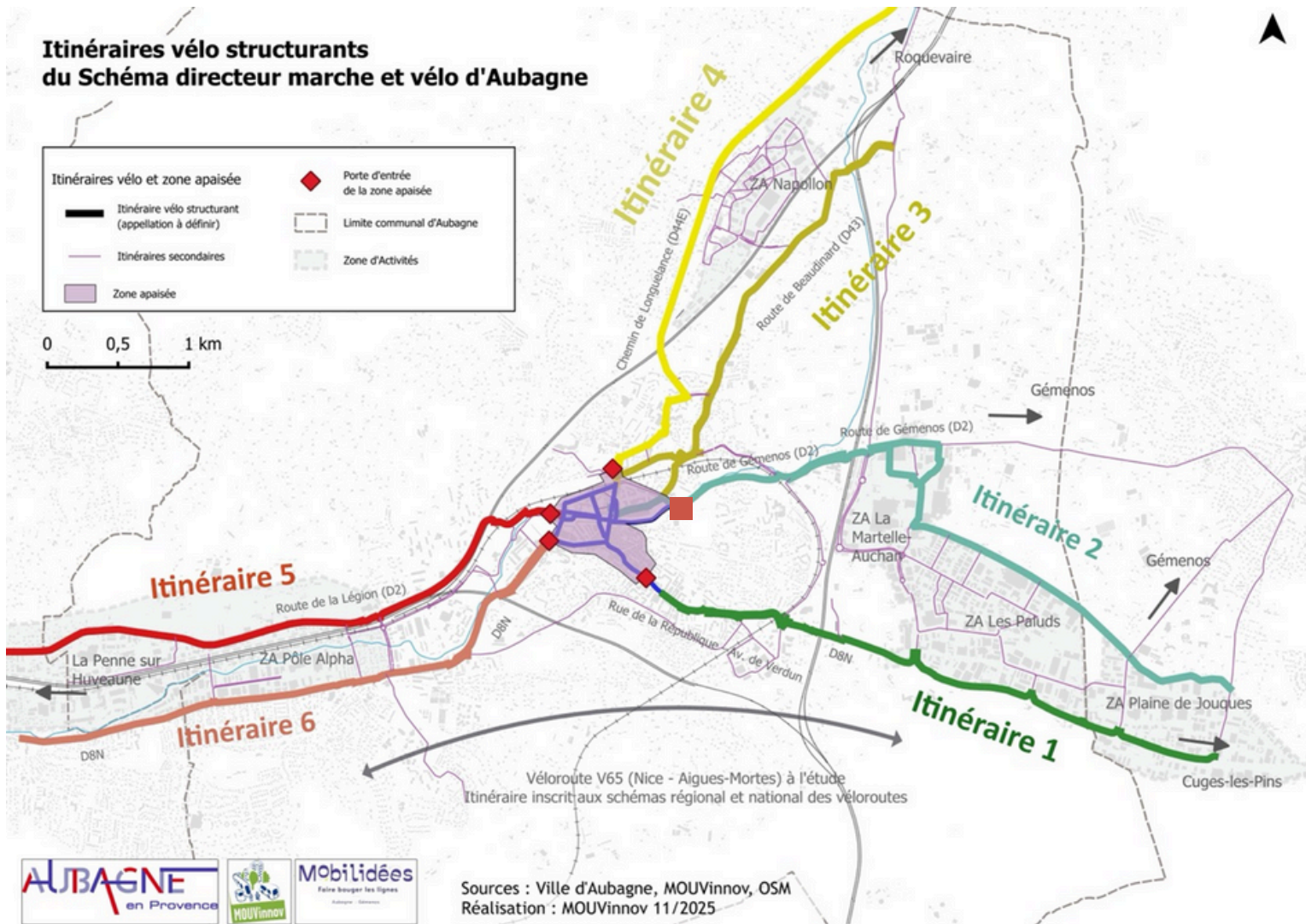
2 niveaux d'itinéraires « secondaires » ont été précisés. Un premier niveau qui permettra de relier les itinéraires structurants entre eux et un second niveau de desserte plus locale. L'aménagement est estimé **à 15KM de parcours piéton et cyclable ainsi qu'à 4 KM de bandes multifonction.**







## Les itinéraires du schéma directeur



50 KM d'aménagements piétons et cyclables :

- + 5,5 KM itinéraire 1
- + 5 KM itinéraire 2
- + 5 KM itinéraire 3
- + 4 KM itinéraire 4
- + 4,5 KM itinéraire 5

+ 19 KM itinéraires secondaires





## B. Vers un cœur de Ville apaisé

L'ensemble des itinéraires convergent vers le centre-ville où se situe le pôle d'échange multimodal d'Aubagne qui relie les tramways, le train, les réseaux de bus et demain les voies cyclables et piétonnes.

La Ville s'oriente donc vers **la définition d'une zone « apaisée »**, où la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h afin de renforcer le partage et la sécurisation de tous les usagers de l'espace public.

Les piétons devront marcher sur les trottoirs, ils pourront traverser la chaussée n'importe où, dès lors qu'ils seront à moins de 50 mètres d'un passage piéton. Les véhicules (vélo, moto, voiture...) devront leur céder la priorité.

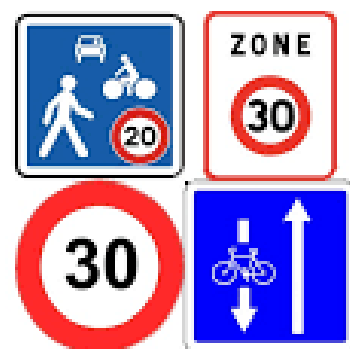
Dans le prolongement de la requalification du cours Barthélémy, de la rue de la République, du boulevard Jean Jaurès et des aménagements réalisés dans le cadre du Val'Tram, l'espace urbain devra être conçu de façon cohérente et lisible, avec notamment la mise en œuvre d'aménagements, d'équipements et de signalétiques spécifiques.

La zone 30 fera également le lien avec le parc de l'Huveaune, récemment réaménagé et les équipements sportifs de la Commune.

Une attention particulière devra être apportée aux aménagements des 5 portes d'entrées de ville identifiées, frontière avec le cœur de ville ainsi que le centre historique et patrimonial.

La zone apaisée aménagée de façon progressive contribuera à :

- **sécuriser l'espace public** en réduisant la vitesse des véhicules,
  - **améliorer la cohabitation** entre tous les usagers,
  - favoriser la pratique du vélo et de la marche,
  - **rendre les rues plus sûres, plus accueillantes, plus apaisées,**
- et à améliorer la qualité de vie des riverains,**
- un effet positif sur l'environnement avec **une réduction des nuisances sonores et diminution de la pollution.**



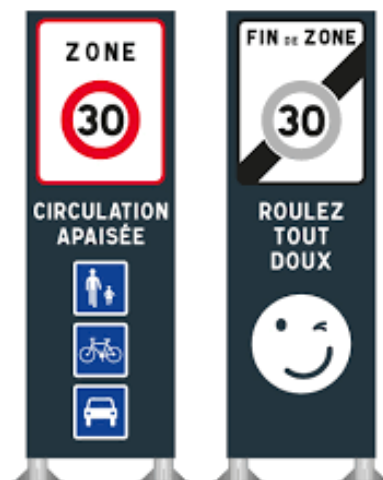


## Un centre-ville apaisé



Ainsi divers aménagements et équipements pourront être programmés pour un meilleur partage et une sécurisation de la zone apaisée :

- Marquage des **entrées de la zone apaisée** avec la pose de panneaux - totems communicants,
- Habituer les automobilistes **aux nouvelles règles de circulation** et aux vélos avec la mise en place de plateaux traversants, ralentisseurs, SAS vélo, cédez-le-passage aux feux, double-sens cyclables...
- **Maitriser le stationnement** pour libérer de l'espace aux piétons et cyclistes
- Renforcer l'aménagement urbain et poursuivre le nivellement de la chaussée notamment sur l'enchainement des places publiques (De Gaulle / Foch / Voltaire) et les principales artères piétonnes (Av. Jeanne d'Arc)







# III La mise en œuvre progressive du schéma des itinéraires piétons et cyclables

## A. Une maîtrise d'ouvrage plurielle

La construction du futur Plan Marche et Vélo d'Aubagne s'inscrit dans une démarche stratégique et coordonnée visant à garantir la compatibilité du projet local avec les documents de planification cyclable élaborés à l'échelle métropolitaine, départementale et régionale. Cette cohérence est indispensable pour assurer **la continuité des itinéraires, optimiser le financement des actions et inscrire Aubagne des objectifs de mobilités durables fixés à une plus large échelle.**

L'élaboration d'un plan marche et vélo réaliste et efficace nécessite un temps d'étude, de concertation et de programmation permettant :

- D'intégrer les recommandations des schémas vélo existants (SRADDET Région Sud, PDESI CD13, Schéma Directeur des Modes Actifs de la Métropole Aix-Marseille-Provence),
- De croiser les priorités d'Aubagne avec les corridors métropolitains identifiés,
- De vérifier la compatibilité technique des tracés (topographie, emprises, sécurité),
- D'établir une hiérarchisation opérationnelle cohérente avec les échéances supra-territoriales (2026 / 2032),
- D'optimiser les opportunités de co-financement (Région, État, Europe).

La Ville d'Aubagne a recensé l'intégralité des voiries afin d'en définir les maîtres d'œuvre dans l'élaboration de **ce schéma qui ne pourra se réaliser qu'avec le concours de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence et du Département des Bouches-du-Rhône.**

Il ressort en effet la répartition estimée suivante :

- 23% de la voirie relève de la commune,
- 45% de la Métropole d'Aix Marseille Provence
- 32% du Département des Bouches-du-Rhône.

Cette répartition est hétérogène selon les 6 itinéraires prévus.

Ainsi, la volonté d'Aubagne n'est pas de produire un document isolé, mais un plan solide, aligné avec les dynamiques déjà engagées à l'échelle du territoire, garantissant une mise en œuvre progressive, crédible et porteuse de valeur ajoutée.

## B. Un calendrier affiné

Afin d'organiser la planification des aménagements cyclables à Aubagne, la ville propose un phasage sur une période 2026-2032, qui permettra à chacun des partenaires de planifier les propres travaux et qui garantira la répartition du financement.







En effet la mise en œuvre de l'ensemble de ces aménagements n'incombe pas exclusivement à la ville d'Aubagne mais s'inscrit en déclinaison et en maillage des différents schémas portés par la Région Sud, le Conseil départemental des Bouches du Rhône et de la Métropole Aix-Marseille-Provence et de leurs compétences respectives.

La planification de ce phasage est construite en fonction de **la continuité des itinéraires existants, de la nécessité de sécurisation, de la faisabilité technique et temporelle.**

Il s'agit de donner un horizon de temps et de priorisation pour les 6 itinéraires structurants et pour les itinéraires secondaires de premier niveau identifiés :

2026- 2028

**Itinéraire 2**

**Itinéraire 4, tronçon n°1**

- entre le centre-ville et la station du Val'Tram campagne Valérie
- entre la station du Val'Tram de Napollon et le RD 96

2028- 2030

**Itinéraire 1 tronçon n°1**

du rond de la Bourbonne en allant vers Cuges les Pins

**Itinéraire 3**

**Itinéraire 4, tronçon n°2**

- avenue Manoukian (RD 2F)
- entre l'Espace des Libertés et le rond point Albéric VAILLANT (RD2)

**Itinéraire 5**

**Itinéraire 6**

Aménagements continus

**itinéraires secondaires :**

RD43a qui reliera les itinéraires majeurs 1, 2 et 3

entre le rond-point de Lamagnon et le croisement de la route de Beaudinard:

2030- 2032

**Itinéraire 1 tronçon n°2**

du centre-ville jusqu'au rond-point de la Bourbonne en lien avec le futur BHNS qui desservira l'Hôpital aux Gargues

**Itinéraires secondaires :**

tronçon 2: entre le rond-point des 6 fenêtres et celui de Lamagnon en lien avec le futur BHNS Sud qui desservira le futur hôpital aux Gargues  
RD42 qui reliera les itinéraires majeurs 1 et 6





Les autres itinéraires secondaires seront planifiés en cohérence avec les opérations et les aménagements de proximité.

L'aménagement de la **zone apaisée du centre-ville** sera poursuivi en lien avec les opérations prévues dans le cadre de la concession publique pour la période 2026/2032 et dans le prolongement des aménagements réalisés, notamment au titre du Val'Tram et du BHNS mais aussi de la requalification du cours Barthélémy.

Les aménagements envisagés seront précisés avec les différents maîtres d'ouvrage en fonction des calendriers opérationnels définis et feront l'objet de mise au point dans le cadre de la création d'une commission « Marche – Vélo » pour Aubagne réunissant les décideurs et les partenaires de la mobilité à Aubagne.

## C. Déployer des équipements pour faciliter et sécuriser la pratique du vélo

Pour accompagner l'aménagement des 6 axes principaux et la zone apaisée du centre-ville, des équipements doivent être réalisés afin d'améliorer la sécurité, la lisibilité et le confort des usagers.

A ce titre la mise à disposition d'une **offre de stationnement vélo** et de **bornes de recharge** maillant le territoire est importante. La commune prévoit l'installation d'arceaux vélos à proximité des équipements publics ainsi que des box à vélo, près de certains lieux. Des « box résidants » pourront être implantés sur le territoire. L'emplacement reste à définir à l'aide de l'observatoire du vélo et de la Commission marche et vélo.

Parallèlement, il est essentiel d'accompagner les acteurs privés (entreprises, commerces, bailleurs...) dans le déploiement de solutions de stationnement et ou de bornes de recharge en les aiguillant vers les dispositifs existants de conseil et de financement.

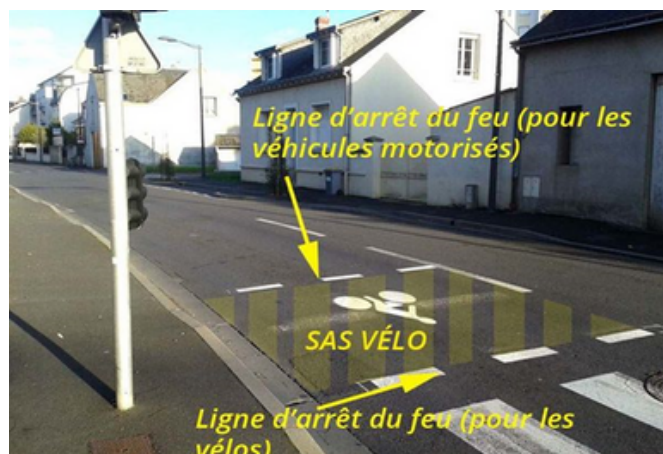
La signalisation du réseau cyclable permet de réglementer les usages de l'espace en donnant la priorité aux modes actifs (double-sens cyclables, panneaux M12...), et d'orienter les piétons et cyclistes dans leurs déplacements. **Il est indispensable pour assurer une bonne lisibilité de la continuité d'un itinéraire, ainsi que pour connecter les pôles d'activités et les équipements aux itinéraires structurants.** Ainsi, pour le vélo, le jalonnement doit être pensé à l'échelle du réseau cyclable, à l'aide d'un plan de jalonnement des itinéraires et du réseau cyclable.





La mise en œuvre de **SAS vélo**, améliorera les conditions d'attente et de redémarrage des cyclistes.

Au feu rouge, il leur offre une position avancée qui leur permet d'être plus visibles ; et leur évite par exemple de se retrouver cachés dans l'angle mort des véhicules qui tournent.



Il facilite aussi leur mouvement de tourne-à-gauche en leur permettant de bien se placer (à gauche du flux) avant que la circulation ne redémarre et ne rende cette manœuvre plus difficile. Enfin, il éloigne les cyclistes des pots d'échappement réduisant ainsi leur inhalation des gaz nocifs.



Par ailleurs, **la végétalisation de l'espace public constitue un pilier structurant du Plan Marche et Vélo d'Aubagne**, afin d'améliorer le confort des usagers, soutenir la transition écologique et renforcer l'identité du centre-ville.

- **Créer un environnement propice à la marche et au vélo grâce à des aménagements verts**

Une zone piétonne ou cyclable bien végétalisée améliore la perception de sécurité et encourage les déplacements à pied ou à vélo. Le CEREMA souligne l'importance d'aménagements qualitatifs pour favoriser la cohabitation entre piétons et cyclistes. Les aménagements verts absorbent les polluants atmosphériques, filtrent les particules fines et contribuent à améliorer la qualité de l'air. Les arbres et la végétation limitent aussi les îlots de chaleur urbaine, un enjeu particulièrement important dans les centres-villes en Région Sud.

- **Améliorer la résilience climatique du centre-ville**

Afin d'assurer le confort des usagers, la poursuite des actions de végétalisation des espaces doit être élaborée en parallèle du projet d'équipement dans un objectif d'apaisement de l'espace public : arbres, haies et /ou séparateurs végétalisés entre voies piétonnes/vélos et circulation motorisée permettent de structurer les usages, de réduire le bruit et marquent visuellement les zones dédiées aux mobilités douces. Enfin, devront être intégrés la mise en place d'espaces de pause, bancs, zones ombragées, refuges végétalisés, notamment pour les personnes âgées, enfants en bas âge ou à mobilité réduite.





## D. Des sources de financement à obtenir

La Ville d'Aubagne a étudié la répartition financière des itinéraires en fonction de la maîtrise d'ouvrage mais aussi du phasage. Ces estimations sont bien entendu susceptibles d'évoluer.

	AMP	COMMUNE CD13		Total général
Itinéraire 1	2,3	-	1,7	4,0
Itinéraire 2	2,6	0,2	-	2,7
Itinéraire 3	0,1	0,1	1,9	2,1
Itinéraire 4	3,3	0,5	-	3,9
Itinéraire 5	-	0,3	0,5	0,8
Itinéraire 6	0,6	-	-	0,6
Centre	0,6	0,9	-	1,6
Secondaire	4,0	3,0	1,9	8,9
<b>Total général</b>	<b>13,5</b>	<b>5,1</b>	<b>6,0</b>	<b>24,6</b>

## E. Un déploiement concerté

La ville d'Aubagne souhaite poursuivre la mise en œuvre du schéma directeur Marche et Vélo dans la concertation avec les acteurs engagés et partenaires.

Pour cela, la ville souhaite créer une **commission dédiée « marche vélo »** qui aura notamment pour objectif de garantir le suivi de la mise en œuvre des actions identifiées en lien avec les autres politiques publiques d'aménagements.

Dans ce cadre, la commune souhaite mettre en place **un observatoire des mobilités** actives afin de suivre l'évolution des pratiques de la marche et du vélo, d'évaluer l'efficacité des aménagements, services et animations. Cet observatoire sera un outil d'aide à la décision de dialogue avec les habitants, permettant ainsi de faire évoluer le plan de circulation de la Commune.

La ville entend également repositionner **une maison du Vélo**, véritable pôle local d'accueil, dédié à la promotion des mobilités, à la cohabitation des usages et à l'accompagnement des cyclistes et des piétons.

Enfin il sera proposé **la création d'un Comité de Pilotage composé de la Métropole Aix-Marseille-Provence, du Département des Bouches du Rhône, de la région Sud, de Mobilités, des associations locales et de la ville d'Aubagne**. Il se réunira une fois par an pour mesurer les avancées opérationnelles, identifier les éventuelles difficultés, de proposer si besoin des ajustements, et enfin de planifier et coordonner les travaux d'aménagements.







La mise en œuvre du Schéma Directeur Marche et Vélo va naturellement encourager la pratique du vélo sur le territoire et générer un besoin croissant notamment de services et d'informations sur l'ensemble de la commune.

Pour accompagner cette dynamique, la commune doit structurer un écosystème local favorable au développement tant économique et qu'associatif autour du la marche et du vélo.

Cela contribuera à renforcer l'attractivité de la Commune en matière d'organisation d'évènements sportifs en prenant appui sur les nombreuses associations sportives de la Commune, mais aussi en matière de développement touristique.

