

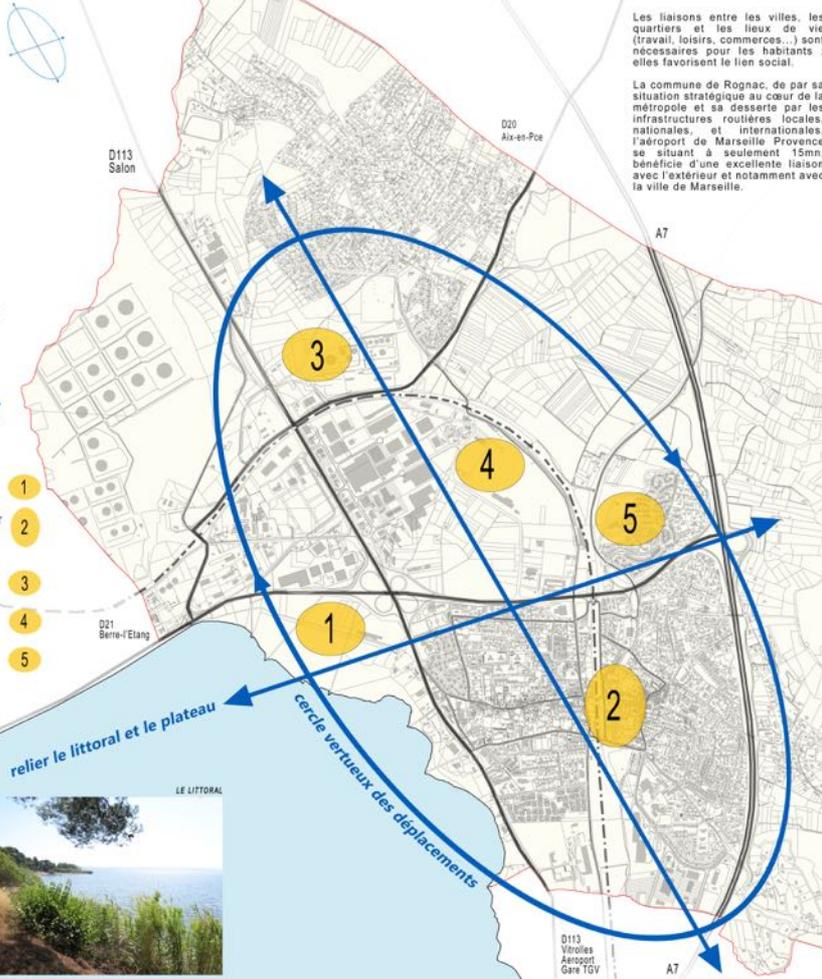
### UN PROJET DE RÉVISION DES DÉPLACEMENTS

#### POUR LIER, CONNAÎTRE LA VILLE ET GOMMER SES COUPURES

- REQUALIFIER LES AXES ROUTIERS EN VOIE URBAINE AGRÉABLE À VIVRE
- RÉÉQUILIBRER LE PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC ENTRE LES DIFFÉRENTS MODES DE DÉPLACEMENT EN DIMINUANT LA PART ALLOUÉE À LA VOITURE

### 5 PROJETS D'AMÉNAGEMENT POUR "FERTILISER LA VILLE"

- AMÉNAGEMENT DU LITTORAL
- AMÉNAGEMENT D'UN PÔLE MULTIMODAL ET DÉVELOPPEMENT DU QUARTIER ENTRE LA GARE ET LES CADESTAUX
- CRÉATION D'UN NOUVEAU QUARTIER SUR LE SITE DE LA GRANDE BASTIDE
- AMÉNAGEMENT DU QUARTIER DES PLANS
- DÉSENCLAVEMENT DU QUARTIER DES FRÉGATES PAR LES MODES ACTIFS



#### POSITIONNÉE STRATÉGIQUEMENT AU CŒUR DES FLUX DE LA MÉTROPOLE

Les liaisons entre les villes, les quartiers et les lieux de vie (travail, loisirs, commerces...) sont nécessaires pour les habitants : elles favorisent le lien social.

La commune de Rognac, de par sa situation stratégique au cœur de la métropole et sa desserte par les infrastructures routières locales, nationales, et internationales, l'aéroport de Marseille Provence se situant à seulement 15km, bénéficie d'une excellente liaison avec l'extérieur et notamment avec la ville de Marseille.

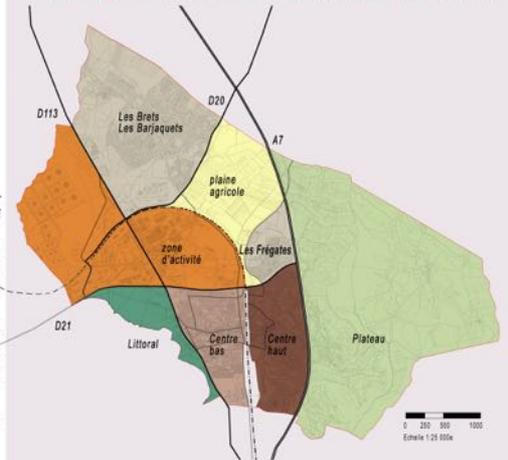


■ Affirmer sa position stratégique dans son grand territoire, par la création d'un pôle multimodal autour de la gare

■ Structurer sa zone urbaine, en connectant, en développant de nouveaux quartiers, tout cela dans son périmètre

## OBJECTIFS

■ Réduire l'effet de coupure que constituent les axes structurants, souvent de vraies barrières infranchissables



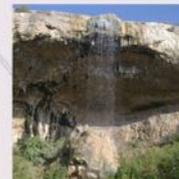
■ Révéler et donner l'usage des espaces qualitatifs de respiration de la commune : le littoral et le plateau



#### ESPACES NATURELS REMARQUABLES MAIS PEU EXPLOITÉS

La commune est dotée d'espaces naturels de respiration remarquables : notamment le littoral et le marais, et le plateau surplombant le centre ancien.

Cependant, l'usage de ces espaces qui marquent l'identité des lieux est limité : ces espaces sont même parfois inconnus des habitants de Rognac.



### HIERARCHISER ET APAISER LES FLUX

- 50 70** VITESSE ÉLEVÉE SUR LA VOIRIE STRUCTURANTE
- 30** ZONE 30 DANS LES ZONES RÉSIDENTIELLES
- 20** ZONE 20 DE RENCONTRE AUTOUR DES PÔLES DE VIE

### APAISER LA RD113

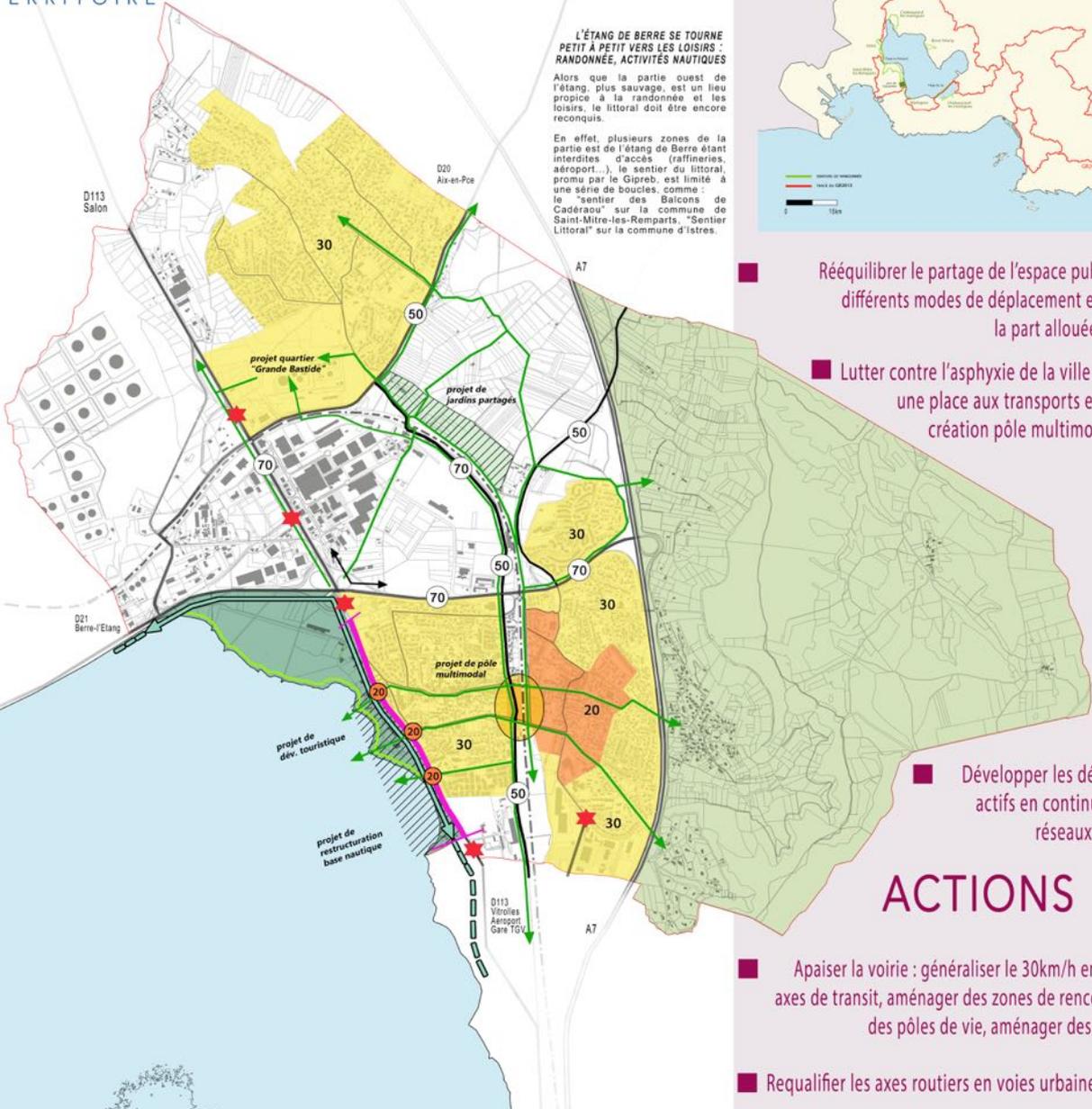
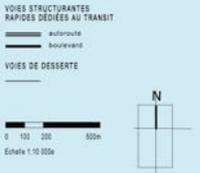
- DÉVIER ET DISSUADE LA CIRCULATION DE TRANSIT PAR DES AMÉNAGEMENTS SUR LA RD113
- REQUALIFIER LA RD113 EN BOULEVARD URBAIN APAISÉ, AGRÉABLE ET SÉCURISÉ. CRÉATION DE 3 ZONES DE RENCONTRE

### OFFRIR UNE PLACE AUX DÉPLACEMENTS ACTIFS

- DÉVELOPPER UN RÉSEAU DÉDIÉ AUX DÉPLACEMENTS ACTIFS
- CRÉER UNE VOIE VERTE LE LONG DE LA RD113, EN CONTINUITÉ DU RÉSEAU CYCLABLE DES COMMUNES LIMITROPHES
- CRÉER UN SENTIER LE LONG DU LITTORAL

### AMÉLIORER LA QUALITÉ URBAINE DES ENTRÉES DE VILLE

- VOIES STRUCTURANTES RAPIDES DÉDIÉS AU TRANSIT
  - autoroute
  - boulevard
- VOIES DE DÉSERTE



**L'ÉTANG DE BERRE SE TOURNE PETIT À PETIT VERS LES LOISIRS : RANDONNÉE, ACTIVITÉS NAUTIQUES**

Alors que la partie ouest de l'étang, plus sauvage, est un lieu propice à la randonnée et les loisirs, le littoral doit être encore reconquis.

En effet, plusieurs zones de la partie est de l'étang de Berre étant interdites d'accès (raffineries, aéroport...), le sentier du littoral, promu par le Gireb, est limité à une série de boucles, comme : le "sentier des Balcons de Cadérou" sur la commune de Saint-Mitre-les-Remparts, "Sentier Littoral" sur la commune d'Istres.



- Rééquilibrer le partage de l'espace public entre les différents modes de déplacement en diminuant la part allouée à la voiture
- Lutter contre l'asphyxie de la ville en donnant une place aux transports en commun : création pôle multimodal et BHNS

- Développer les déplacements actifs en continuité avec les réseaux limitrophes

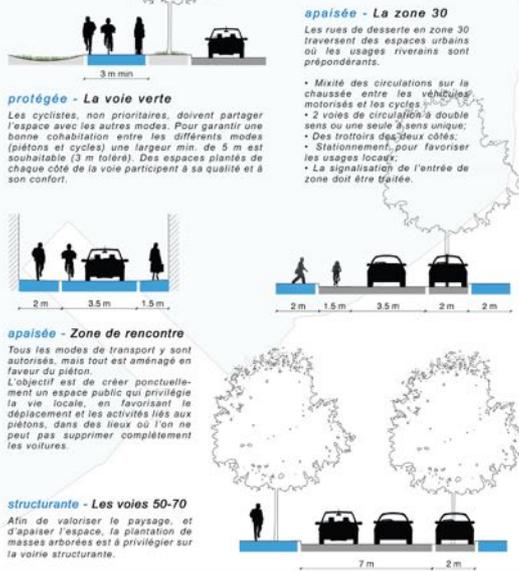
## ACTIONS

- Apaiser la voirie : généraliser le 30km/h en dehors des axes de transit, aménager des zones de rencontre autour des pôles de vie, aménager des voies vertes
- Requalifier les axes routiers en voies urbaines agréables

## Partager l'espace public ... Le bien vivre ensemble

### MODALITÉS D'AMÉNAGEMENT DES VOIES POUR UN PARTAGE ENTRE LES MODES DE DÉPLACEMENT

- La structure viarie peut être synthétisée en trois grandes familles :
  - la voirie protégée:** les voies affranchies et isolées de la circulation automobile. Elle regroupe les axes structurants et les voies vertes.
  - la voirie apaisée:** les rues de desserte ou secondaires, où l'espace est partagé entre les différents modes en prenant en compte en priorité les plus fragiles (piétons, cycles). Il s'agit des zones 30 et zones de rencontre.
  - la voirie structurante:** les axes structurants, les voies interquartiers ou axes secondaires, ou voies de distribution (voies 50-70).



### AMÉLIORER LA LISIBILITÉ DES ESPACES - ADEQUATION ENTRE STATUT ET AMÉNAGEMENT

Il est nécessaire de rendre l'espace lisible, en particulier pour les automobilistes qui doivent se comporter différemment entre une voie de transit limitée à 50-70, une zone 30 et une zone de rencontre où ils ne doivent plus se sentir « chez eux ». Inversement, plus le statut de la voie est apaisé, plus les modes actifs doivent se sentir à l'aise.

Cette adéquation entre aménagement et statut des voies doit se traduire dans tous les dispositifs d'aménagement : revêtements de sols, mobilier...



## LES AMÉNAGEMENTS DU BOULEVARD URBAIN RD113

### APAISSER - RÉDUIRE LA VITESSE

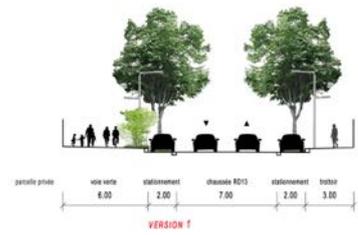
- 30 VITESSE LIMITÉE - ZONE 30
- 20 ZONE DE RENCONTRE AUTOUR DES PÔLES DE VIE VITESSE LIMITÉE À 20KM/H

### FAVORISER LES DÉPLACEMENTS ACTIFS

- VOIE VERTE, PROTÉGÉE
- SENTIER DU LITTORAL
- ESPACE DÉDIÉ AUX MODES ACTIFS: PIÉTONS, VÉLOS
- ESPACE PARTAGÉ

### VALORISER LE PAYSAGE

- DOUBLE ALIGNEMENT D'ARBRES



**LA PLACE, ESPACE DE "PARTAGE", AMÉNAGÉE POUR FAVORISER LES USAGES LOCAUX SUR LE LITTORAL**

La place est composée d'un grand plateau de forme simple, peu segmenté, encadré latéralement par deux nouveaux bâtiments. L'espace est ombragé par la plantation de 2 doubles alignements d'arbres.

Les fonctions offertes sont les fonctions typiques d'une place : favoriser la détente, le repos, et les usages locaux.

Cet espace de "partage", qui offre la possibilité d'accueillir des petits rassemblements (marchés, installations éphémères, ...) ramène la convivialité en bordure du littoral.

- Aménager le littoral : créer des accès, offrir des espaces de loisir, développer les usages : tourisme, conchyliculture ...
- Créer des espaces protégés et agréables : place, voie verte, trottoirs, voirie apaisée et partagée
- Favoriser les usages locaux par la création d'une place et une offre importante en stationnements
- Offrir une desserte de qualité : création d'un BHNS

## ACTIONS

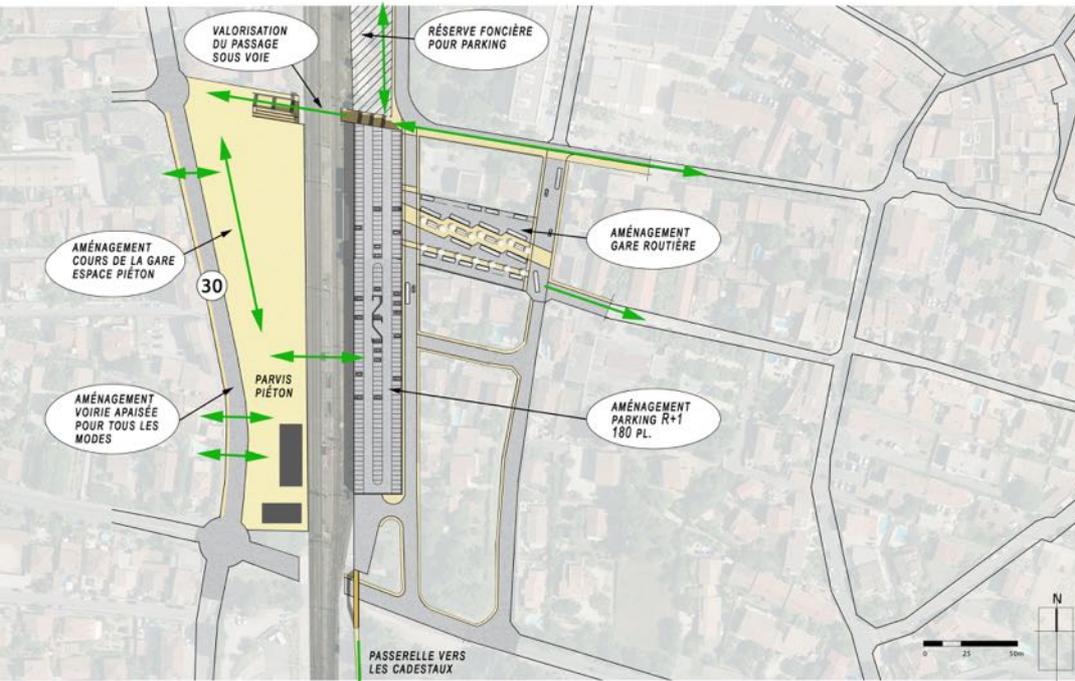


## Démocratiser l'accès à l'étang par des aménagements de qualité



Horizon	Part modale de la voiture :		72%	60%
	Prés. urb.	Prés. urb.		
2015	520 000	400	240	230
2020 sans AEB	465 000	600	230	230
2020 avec AEB	570 000	820	230	240
2030 avec AEB	1 070 000	1 530	540	470

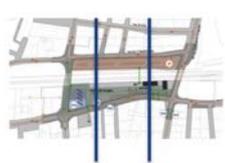
Augmentation de la fréquentation en fonction du temps.  
Grand saut de fréquentation entre le scénario 2020 et 2030.  
1TER+Piétons à 80kmh max  
3TER+Piétons à 110kmh commercial



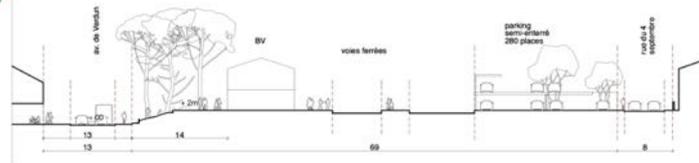
EVALUATION DES BESOINS - Ingérop



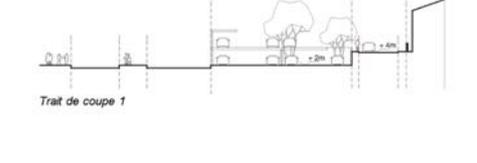
ETUDE DE FAISABILITÉ - Ingérop



Trait de coupe 2



Trait de coupe 1



Trait de coupe 1

## Réunir tous les modes de transport au sein de la gare de Rognac pour répondre aux besoins croissants de déplacements métropolitains



**LES CADESTAUX : UNE GRANDE DISPONIBILITÉ FONCIÈRE EN RELATION AVEC CENTRE-VILLE ET PÔLE MULTIMODAL**

Le secteur des Cadestaux tourne le dos à la ville "un no man's land" entre la "butte de battage", l'ancienne zone de triage SNCF et la zone industrielle et commerciale.

Cependant, sa position géographique peut s'affirmer comme une véritable articulation urbaine, entre entrée de ville par la ZI, mise en relation du plateau sportif avec la ville et intégration du quartier Vacon dans l'ensemble urbain.

Mais surtout, ce secteur se caractérise par une grande disponibilité foncière en cœur de ville : une opportunité pour générer un véritable quartier en relation avec le centre-ville et le pôle multimodal.



## ACTIONS

- Réunir tous les modes de transport au sein de la gare de Rognac : train, bus, BHNS, voiture, vélo...
- Augmenter la capacité de stationnement automobile autour du pôle multimodal
- Créer un quartier en cœur de ville qui réponde aux problèmes de la ville : les parcours résidentiels, la desserte, la proximité des services et équipements ...
- Assurer les liaisons par les modes actifs entre le centre ville et l'espace naturel du plateau



LE PÔLE CULTUREL ET SON PARVIS

**RECONVERSION DU SITE INDUSTRIEL EN UN ÉCOQUARTIER POUR LA VILLE**

Le site occupé aujourd'hui par l'entreprise Lyon-delfas est voué à une reconversion selon les nouveaux paradigmes de l'habiter et de la ville future.

Le programme s'oriente vers la création d'un quartier urbain regroupant une mixité de fonctions, définissant un nouveau mode d'habiter faisant part égale entre économie, social et environnement.

De plus, le quartier est organisé de sorte à optimiser sa connexion avec la ville grâce à une desserte forte par les transports en commun, les modes actifs et une voirie hiérarchisée.

Enfin, les rues du quartier sont différenciées : certaines sont dédiées à la circulation automobiles, alors que pour d'autres, la hiérarchie dans l'usage de l'espace public est ici modifiée. La rue est avant tout un lieu où les enfants jouent, puis un lieu où l'on gare sa voiture et en dernier lieu un endroit où les voitures peuvent circuler. Ainsi la relation entre les hommes est transformée.

**RÉUTILISATION D'ÉLÉMENTS EMBLÉMATIQUES DU LIEU : CUVES ET GRANDE BASTIDE**

Des éléments emblématiques qui forment le paysage et participent à la mémoire locale sont conservés et reconvertis.

La grande bastide en pôle coopératif : l'idée est de redonner au lieu le lustre d'autrefois, où il se positionnait comme une composante de la vie sociale et économique.

La grande cuve est convertie en salle de spectacle. Cette réutilisation du patrimoine participe au renouvellement urbain du quartier, tout en créant un emblème fort pour la ville. D'autres cuves pourraient être converties en centre de plongée ou encore en simulateur de chute libre ...

**FORTE CONNEXION AU PAYSAGE TOPOGRAPHIE ET ORIENTATION DU SITE SONT RESPECTÉES**

Le quartier est organisé avec la volonté d'optimiser l'utilisation de la topographie pour la gestion des eaux pluviales : des noues paysagères sont créées le long des sentes traversantes, régulant ainsi l'écoulement des eaux de pluie jusqu'aux bassins de rétention.

Les sentes connectent les cœurs d'îlot aux espaces naturels, prolongeant à l'intérieur du quartier les parcours forestiers existants et quadrillant le quartier par les modes actifs.

Enfin, l'organisation répond à la volonté d'optimiser l'exposition solaire nord/sud des bâtiments.



LA GRANDE BASTIDE INTERPRÉTÉE EN PÔLE COOPÉRATIF



## ACTIONS

### Offrir un nouveau mode d'habiter, un écoquartier à la ville

- Offrir une mixité d'usages : logements, équipements, services et une mixité de logements : collectifs, intermédiaires, individuels, sociaux et en accession
- Assurer une bonne desserte du site par les transports en commun, les modes actifs, et par une voirie différenciée
- Utiliser le relief pour la gestion des eaux pluviales : création de noues est-ouest et de bassins de rétention
- Respecter le site et la mémoire locale : connecter le quartier au paysage par des sentes traversantes, et réutiliser les éléments emblématiques du lieu, la cuve et la bastide

