



EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL MUNICIPAL
DELIBERATION N°2026- 44 -CM

SEANCE DU VINGT TROIS JUIN DEUX MILLE VINGT SIX

→ *L'ordre du jour a débuté à 18h35.*

PRESENTS :

Mesdames, Sylvie ASENJO VANUCCINI, Sophie BILLECI, Laetitia CLEMENT-ORTUNO, Modesty DECKERS, Catherine KERVAJAN, Aurélie POTIER DORCHY, Fabienne REMANT-DOLE, Valérie SALLES, Hélène VARRE, Louise VINCENZI.

Messieurs, Michel ILLAC, Jean-Pierre BENNATI, Maxime BERTO, Alain CASTEL, Constant COUTSOURAS, Philippe ERRERO, Robert FHAL, Christophe GLORIAN, Ozkan KIZILDAG, Jean-Paul MAYOT, Yannik MOREL, Eric OLIVE, Jean-Michel OLIVE, Roger PURROY, Marcel TURCHIULI.

ABSENTS EXCUSES :

- *Madame Maryline BRU est absente, elle donne son pouvoir à Monsieur Roger PURROY.*
- *Madame Karen DOSSETTO est absente, elle donne son pouvoir à Madame Valérie SALLES.*
- *Madame Hélène FRANCESCHI est absente, elle donne son pouvoir à Monsieur Robert FHAL.*
- *Monsieur John LANNE est absent, il donne son pouvoir à Madame Aurélie POTIER DORCHY.*

PRESIDENT DE SEANCE :

Monsieur Michel ILLAC, maire.

SECRETAIRE DE SEANCE :

Madame Hélène VARRE a été nommée à l'unanimité, secrétaire de séance.

En exercice : 29

Présents : 25

Votants : 29

→ *L'ordre du jour s'est achevé à 20h38.*

Objet : Approbation du schéma directeur des aménagements cyclables

Annexes : Schéma directeur des aménagements cyclables

Madame Laëtitia CLEMENT-ORTUNO rapporte que :

Lauréates de l'appel à projets AVELO 3 de l'ADEME, les communes de la Côte Bleue (Le Rove, Ensues-la-Redonne, Carry-le-Rouet et Sausset-les-Pins) bénéficient d'un accompagnement visant à structurer le développement du vélo sur un territoire soumis à de fortes contraintes : relief marqué, discontinuités de voirie, linéarité côtière et enjeux environnementaux. Le projet intègre également les connexions avec les communes voisines afin d'assurer la continuité des itinéraires cyclables.

Le Schéma Directeur des Aménagements Cyclables (SDAC) s'inscrit dans le projet « La Côte Bleue à Vélo ». Il a pour objectif de définir une stratégie globale, cohérente et opérationnelle de développement des mobilités cyclables à l'échelle intercommunale, en lien avec la Métropole Aix-Marseille-Provence, le Département des Bouches-du-Rhône et la Région Sud.

Le SDAC vise à structurer un réseau cyclable cohérent et hiérarchisé, à identifier les itinéraires prioritaires, à assurer les continuités entre les communes et à définir une stratégie de stationnement vélo. Il permet également d'estimer les coûts, de programmer les aménagements et de proposer un cadre de gouvernance pour leur mise en œuvre.

La démarche s'est organisée en trois grandes phases :

- **Diagnostic** : analyse du territoire, de l'offre existante, des usages et des besoins, mettant en évidence une forte demande de sécurisation, de continuité et de stationnement vélo.
- **Scénarios** : élaboration d'un réseau cyclable cible à court, moyen et long terme, incluant 58 km d'aménagements et 934 places de stationnement, ainsi que des recommandations sur les types d'aménagements et les services associés.
- **Plan d'actions** : définition opérationnelle des projets avec leur programmation, leurs coûts, leurs modalités de gouvernance et les actions de sensibilisation.

Le plan d'actions comprend notamment 58 km d'aménagements cyclables sur l'ensemble des communes de la côte bleue ayant adhéré au projet, le développement de services vélo, le traitement des points durs, ainsi que des actions de communication et de promotion de la pratique cyclable. Le budget global du SDAC est estimé à 23,3 M€ à l'horizon 2035.

Tout au long de la démarche, une concertation a été menée avec les habitants, les associations, les acteurs économiques et les partenaires institutionnels. Elle a permis de faire remonter les usages existants, les points de danger, les discontinuités perçues, ainsi que les besoins en stationnement vélo. Les principaux constats concernent le manque de sécurité sur certains axes structurants, les difficultés de déplacement entre communes et le déficit de stationnement sécurisé à proximité des pôles générateurs de déplacements.

Vu le Code général des collectivités territoriales

Vu la délibération n°2024-27, de la commune d'Ensues la Redonne, relative à la signature de la convention de groupement de commande du projet AVELO 3 et à la désignation du membre représentant au sein de la commission d'appel d'offres en la matière

Vu l'avis à favorable à l'unanimité des membres présents à la commission n° 7 « Environnement, développement durable, aménagement du territoire, eau et assainissement » du 10 juin 2026

Où le présent rapport et après en avoir débattu, le Conseil Municipal,

A l'unanimité des membres présents ou représentés,

APPROUVE le Schéma Directeur des Aménagements Cyclables intercommunal « La Côte Bleue à Vélo », annexé à la présente délibération

AUTORISE Monsieur le Maire à signer tous documents nécessaires à la mise en œuvre de la présente délibération.

Le président de séance :

Maire

Michel ILLAC



La secrétaire de séance :

Hélène VARRE

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "H. Varre", is written over the printed name.



Envoyé en préfecture le 26/06/2026
Reçu en préfecture le 26/06/2026
Publié le 26/06/2026
ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU

Automne 2025

Berser
Levrault



Elaboration du Schéma Directeur des Aménagements Cyclables Scénarios d'aménagements



Soutenu par



Projet réalisé avec le soutien technique et financier de l'ADEME dans le cadre du programme CEE AVELO 3

Contacts

Louise CHAPERON

Consultante BL Evolution

Louise.chaperon@bl-evolution.com

06 64 89 38 82



Luc LAVIELLE

Consultant sénior BL évolution

Luc.lavielle@bl-evolution.com

07 60 07 44 80



Sommaire

Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU



1. Rappel du diagnostic
2. Scénarios d'aménagements cyclables
3. Les services vélo
4. Sensibilisation et communication
5. Annexes



Le rôle du SDAC

Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU



SDMA Métropolitain, Plan de
mobilité...

Schéma Directeur des Aménagements Cyclables

Mise en œuvre
opérationnelle

Diagnostic

Stratégie

Plan d'actions

Analyse
documentaire

Choix des itinéraires à
aménager et des
services à porter

Visite de terrain

Définition de
l'ambition financière

Concertation
(enquête et fête du
vélo)

Aménagements

Etudes de faisabilité
pré-opérationnelle

Communication

Maitrise d'œuvre et
travaux

Services

Actions de
communication, services
(location, aide à
l'achat...),
stationnement...

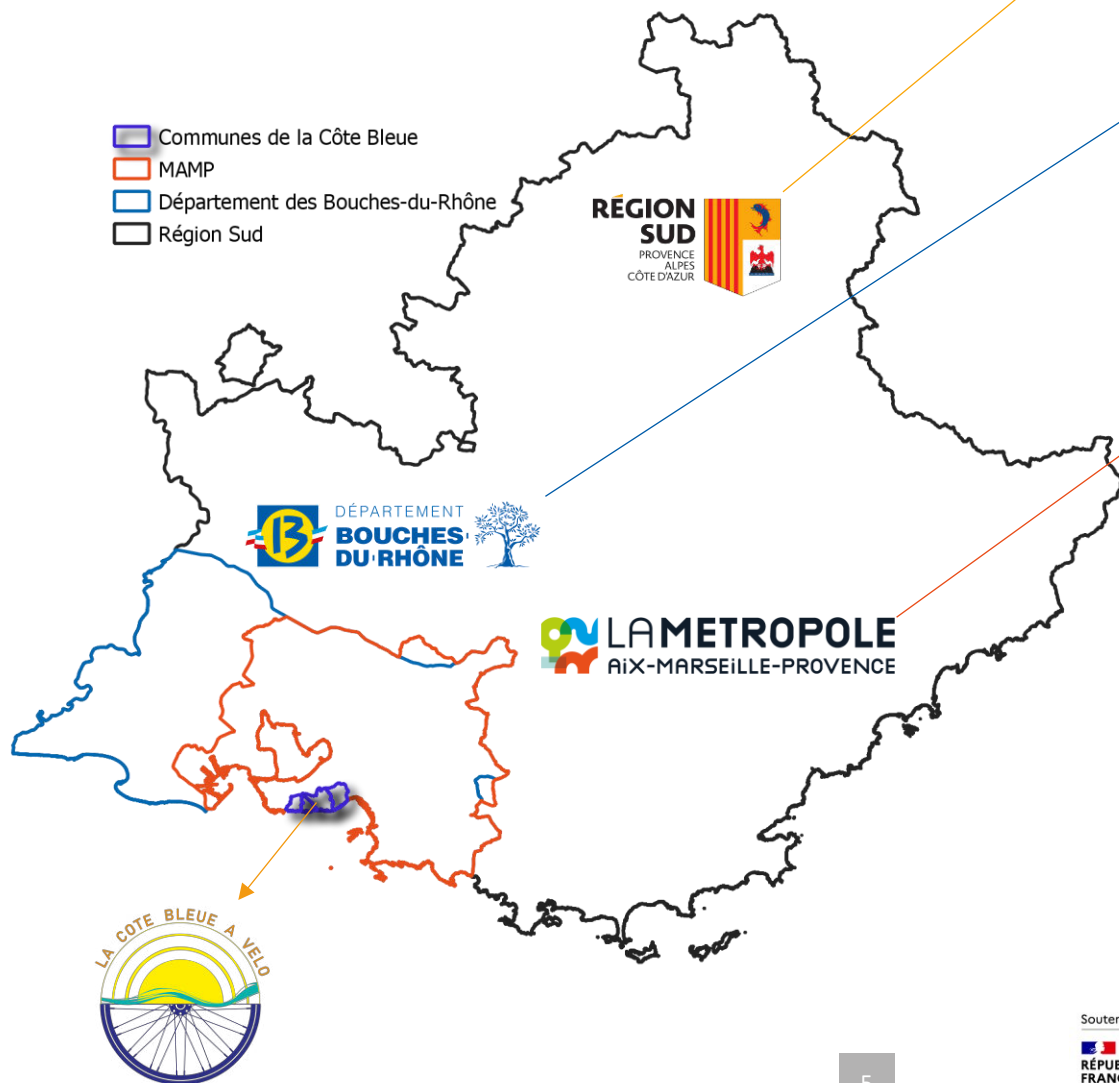
Périmètre de l'étude BL évolution

1. Rappel du diagnostic



Contexte du SDAC

Contexte administratif



Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

Berser
Levrault

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU

Schéma Régional des Véloroutes de PACA

→ Soutien de la Région notamment sur la V65, itinéraire touristique reliant Nice à Aigue-Mortes, qui traverse les 4 communes

Schéma Directeur des infrastructures de mobilité 2024 – CD13

→ En cours de révision et prévoit l'intégration des infrastructures cyclables

Compétence voirie sur les routes départementales hors agglomération

Plan de mobilité à l'échelle du Bassin Est Etang de Berre de la Métropole

Plan Vélo Métropolitain 2019-2024

Schéma Directeur des Modes Actifs (en cours de réalisation)

→ Le précédent Plan Vélo prévoyait un renfort du réseau secondaire des communes (action 2), le SDAC devra s'intégrer pleinement avec le SDMA Métropolitain

Compétence voirie sur les routes communales et départementales en agglomération



Contexte du SDAC

Quelques chiffres

24 207 habitants

341 hab/km²

94% de ménages motorisés

85% des trajets
domicile/travail réalisés en
voiture

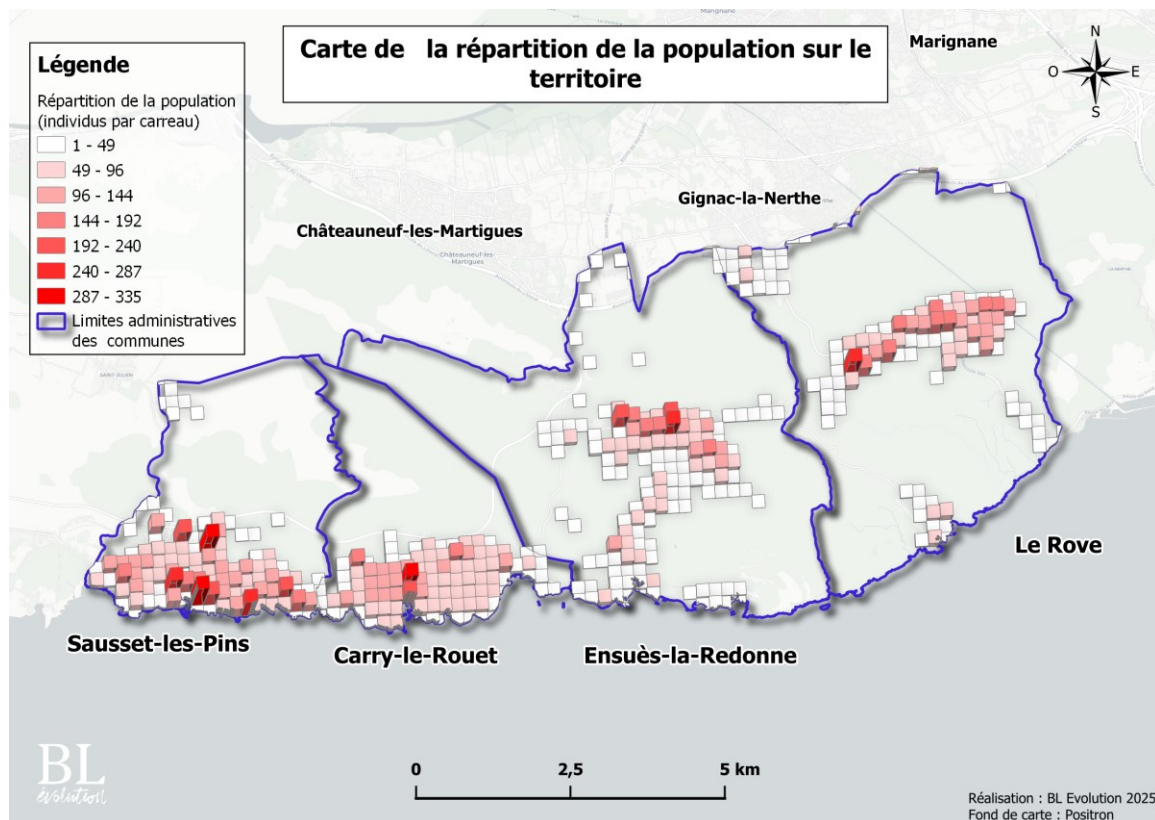
4 gares pour relier Marseille ou
Miramas

Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU





Contexte du SDAC

Les grands enjeux du SDAC

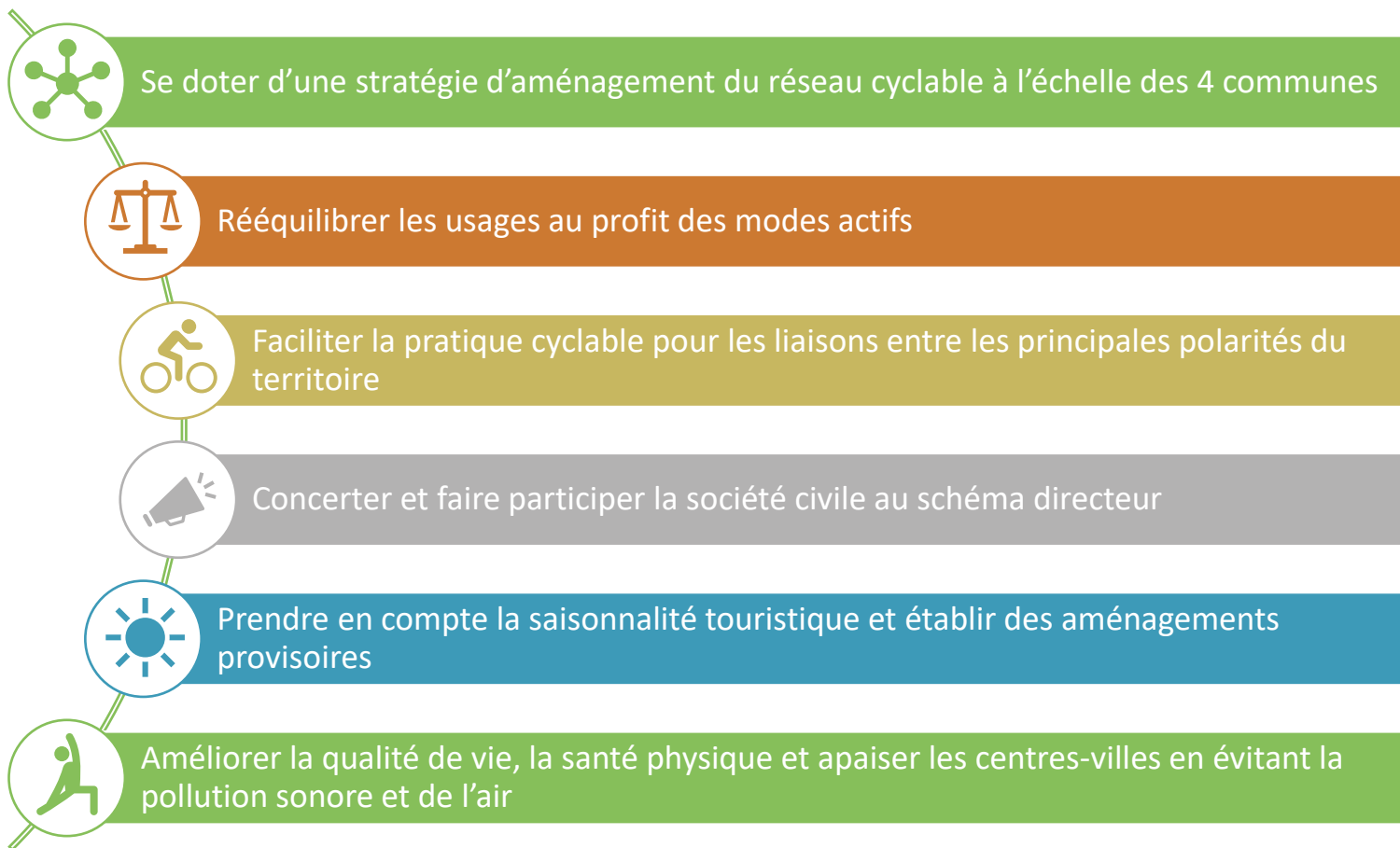
Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU

Berser
Levrault





Analyse de la demande potentielle

Réponses à l'enquête en ligne – Freins et perspectives

Envoyé en préfecture le 26/06/2026

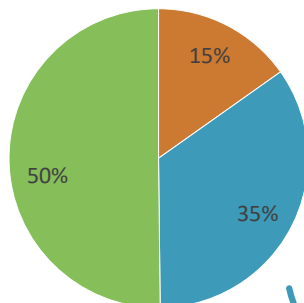
Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU



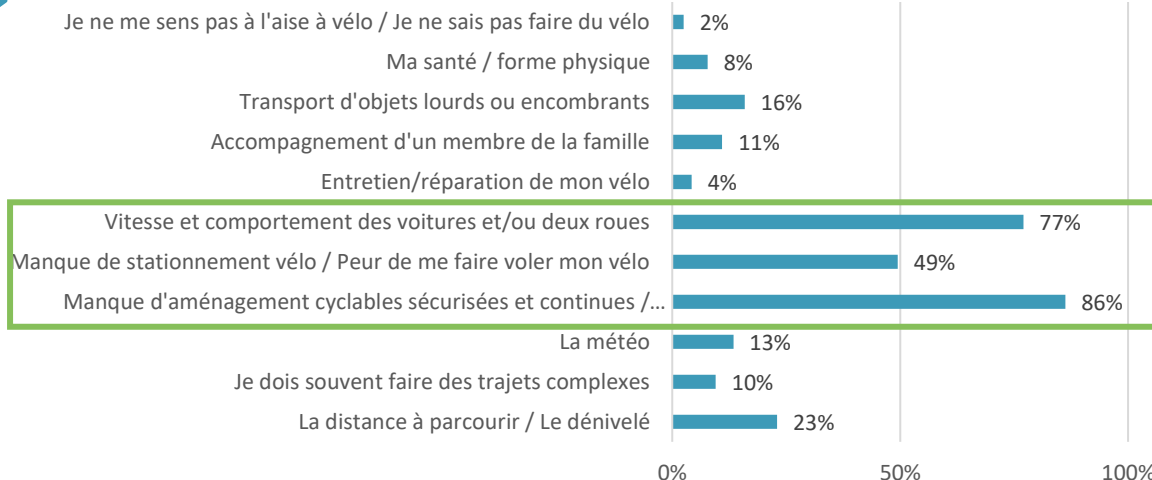
Vélacité d'utiliser plus le vélo



- Aucun changement, ma pratique me convient
- J'aimerais faire du vélo un peu plus souvent
- J'aimerais utiliser le vélo dès que possible

Freins à la pratique du vélo

85% des répondants prêts à faire **plus de vélo.**





Rappel du diagnostic

Réponses à l'enquête en ligne – Quelques verbatims

Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU



Bravo pour votre initiative !

Le rêve : relier Ensues centre a carry centre pour faire ses courses le week-end en velo

Besoin de sécurité essentiel.

Faites une région apaisée en partageant la route entre voiture/voiturette/trotinette/velo

Ne pas installer des infrastructures en opposition avec les voitures. Nous avons besoin de ces 2 moyens de déplacement. Ils sont complémentaires et non pas en opposition.

Nécessité absolue de sécuriser les déplacements entre les communes limitrophe et de créer des pistes cyclables longues et séparées du flux des autres usagers.

Vive le vélo! Vraiment impatiente de pouvoir profiter de Carry à vélo de manière sécurisée



Rappel du diagnostic

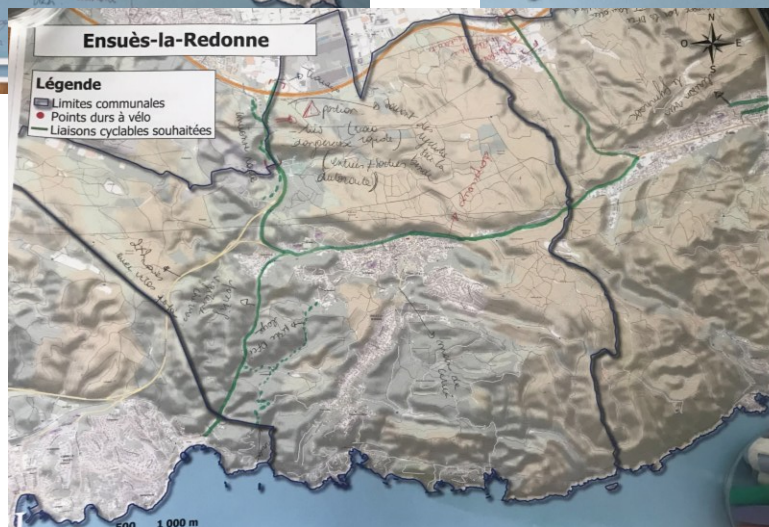
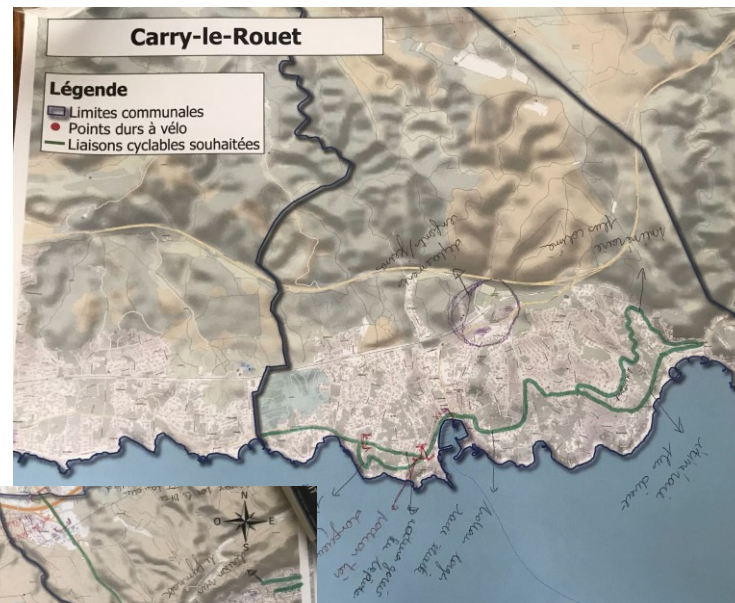
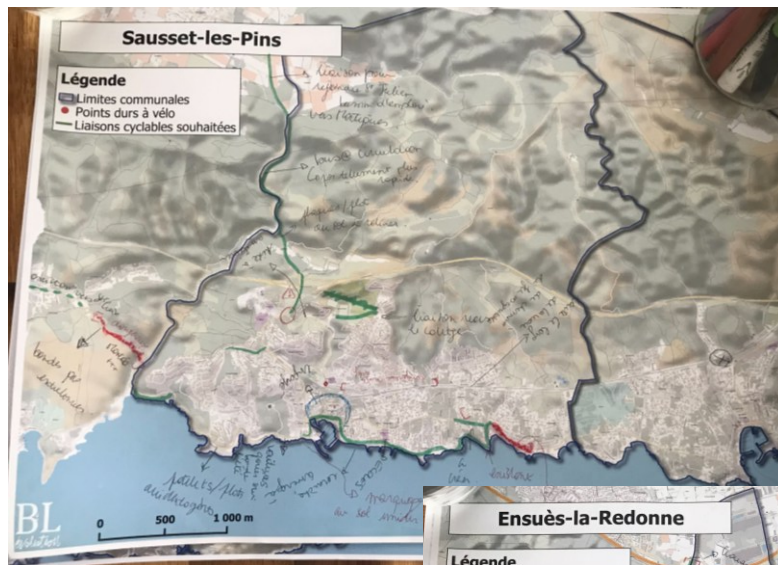
Concertation à l'occasion de la fête du vélo à Ensues-la-Redonne

Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU





Synthèse

Les enjeux du diagnostic

Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU



1. Une attente forte et une volonté de la population de faire plus de vélo

2. Un potentiel important de report modal, notamment grâce au vélo électrique et à la présence de nombreux équipements à proximité des lieux de vie

*85% des répondants à l'enquête si toutes les actions sont mises en œuvre
40% prêts à en faire tous les jours*

3. Une voirie très contrainte et une topographie particulièrement marquée contraignant les possibilités d'aménagement

4. Une offre de stationnement et des services vélo à renforcer sur le territoire

5. Une intermodalité à faciliter et à renforcer pour les trajets de plus longue distance

6. Une opportunité majeure de synergie avec le développement du vélotourisme sur le territoire

7. Des habitudes ancrées du tout voiture et de conduite dangereuse pour les modes actifs



Synthèse

Carte des lignes de désirs

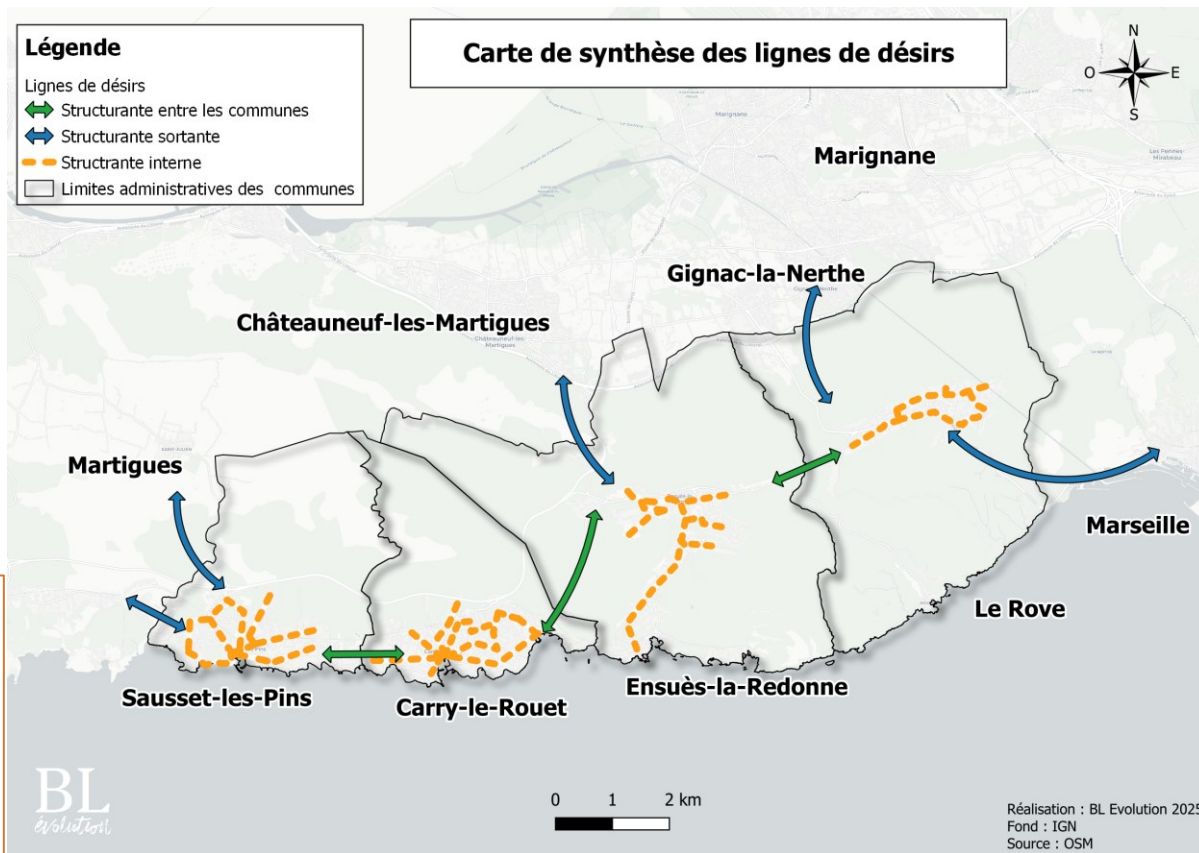
La carte ci-dessous récapitule les lignes de désirs sur le territoire, reflétant les enjeux et besoins identifiés par le diagnostic. Les **flèches bleues expriment un enjeu fort et prioritaire d'aménager des liaisons directes, efficaces et sécurisées sur les déplacements sortant de la Côte Bleue**. Les **flèches vertes expriment enjeu fort d'aménager des itinéraires efficaces et sécurisés entre les communes de la Côte Bleue**.

Enfin, les **lignes oranges en pointillées concernent les axes/flux structurants à enjeux en interne aux communes**.

L'ensemble de ces lignes de désirs permettent de répondre aux besoins du territoire sur les axes/flux à enjeux (sur la demande comme sur l'offre).



Ces lignes ne présentent pas le tracé des itinéraires à inscrire au SDAC mais bien les axes présentant des enjeux pour lesquels des itinéraires doivent être prévus (en phase 2).



2. Scénarios d'aménagements cyclables

2.1 Méthodologie et présentation globale



Méthodologie

Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU

Berser
Levrault

Le cycliste a besoin d'un réseau cyclable cohérent, rapide, agréable, sûr et confortable



La sécurité

→ **C'est le principal critère : le manque d'aménagement sécurisé est le principal frein à l'usage du vélo.** Le besoin de sécurisation des cyclistes est essentiel pour assurer un report modal efficace vers ce moyen de transport.



L'efficacité

→ **Il est nécessaire de tracer « au plus court » les aménagements cyclables pour le vélo du quotidien.** En effet, une personne devant rallonger de 10 minutes son trajet quotidien n'acceptera pas de prendre le vélo.



La longueur

→ **Il faut un minimum de kilomètres d'itinéraires cyclables aménagés** pour construire un réseau.



La continuité

→ **C'est assurer une place aux vélos sur tout leur parcours.** Celui-ci pourra ainsi se composer successivement d'une petite route ne nécessitant pas d'aménagements, d'une piste bidirectionnelle, de bandes cyclables, d'une zone 30, d'une voie verte, d'un double-sens cyclable et finir par une piste unidirectionnelle.



Le maillage

→ **Un réseau doit être maillé, c'est-à-dire qu'il doit constituer une «toile d'araignée»,** qui permette d'atteindre quasiment tous les secteurs par des itinéraires cyclables visibles qui se superposent au maillage des voiries importantes.



Le confort

→ **Un réseau mal entretenu se dégrade rapidement, devient inconfortable et donc inutilisé.** En l'absence d'entretien, le cycliste préférera reprendre la chaussée ou ne plus prendre son vélo. Le confort des pistes cyclables (largeur, bordures de piste cyclable...) est un aspect important.



Méthodologie

Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU



La priorisation et les perspectives d'aménagements à la croisée des usages et de la faisabilité technique

A travers ces scénarios d'itinéraires, deux types de planification sont détaillés :

1. La **priorité** : elle correspond aux besoins remontés par les usagers à l'occasion des réunions de concertation et aux besoins sur les itinéraires. Elle détermine les études à lancer en premier lieu et les aménagements à réaliser ou à penser en priorité.
2. La **perspective d'aménagement** : celle-ci correspond quant à elle à la faisabilité technique et projette donc dans le temps la sortie de terre des itinéraires. Elle se décline en trois période de temps
 - Le **court terme** : il convient de retenir la date de 2030 pour s'aligner sur la temporalité du SDMA Métropolitain
 - Le **moyen terme** : 2033 soit d'ici 7 ans (à compter de 2026)
 - Le **long terme** : 2035 et plus soit 10 ans et plus





Méthodologie

Les différents types d'aménagement

1. Les aménagements partagés

Les aménagements partagés permettent, sous un seuil de trafic et de vitesse de circulation (moins de 4000 véhicules par jour et 30km/h de vitesse pratiquée) de **partager la voirie avec les véhicules motorisés**. Selon le niveau de sécurité à apporter, plusieurs aménagements peuvent être pensés, de la chaussée à voie centrale banalisée au simple marquage au sol et panneautage en passant par les zones de rencontres ou les zones 30 ([voir annexes](#)).

2. Le travail sur le plan de circulation

Pour réduire les niveaux de trafic et les vitesses de circulation, il est nécessaire de travailler sur le plan de circulation. Il s'agit de questionner les sens de circulation pour replacer le trafic sur les axes supposés accueillir l'essentiel des flux de circulation. Il peut s'agir de passage à sens unique, de mises en impasse ou encore de fermetures de circulation ([voir annexes](#)).

3. Les sites propres

Lorsque le trafic et les vitesses de circulation sont élevés ou lorsque que l'itinéraire cyclable impose un certain niveau de service (flux de cyclistes important anticipé) l'option à privilégier est le site propre. Il s'agit d'aménagements séparés du flux des véhicules motorisés : piste cyclable unidirectionnelle, bidirectionnelle ou voie verte.

Envoyé en préfecture le 26/06/2026
Reçu en préfecture le 26/06/2026
Publié le 26/06/2026
ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU

Legende
Plan de circulation
Site propre
Limites administratives des communes

Berser Levraut



Méthodologie

Les différents types d'aménagement

1. Les aménagements partagés



3. Les sites propres



2. Le travail sur le plan de circulation



Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU

Berser
Levrault

Légende

Itinéraires pour les scénarios

Partagé

Plan de circulation

Site propre

Limites administratives des communes



Présentation globale des tracés

Envoyé en préfecture le 26/06/2026

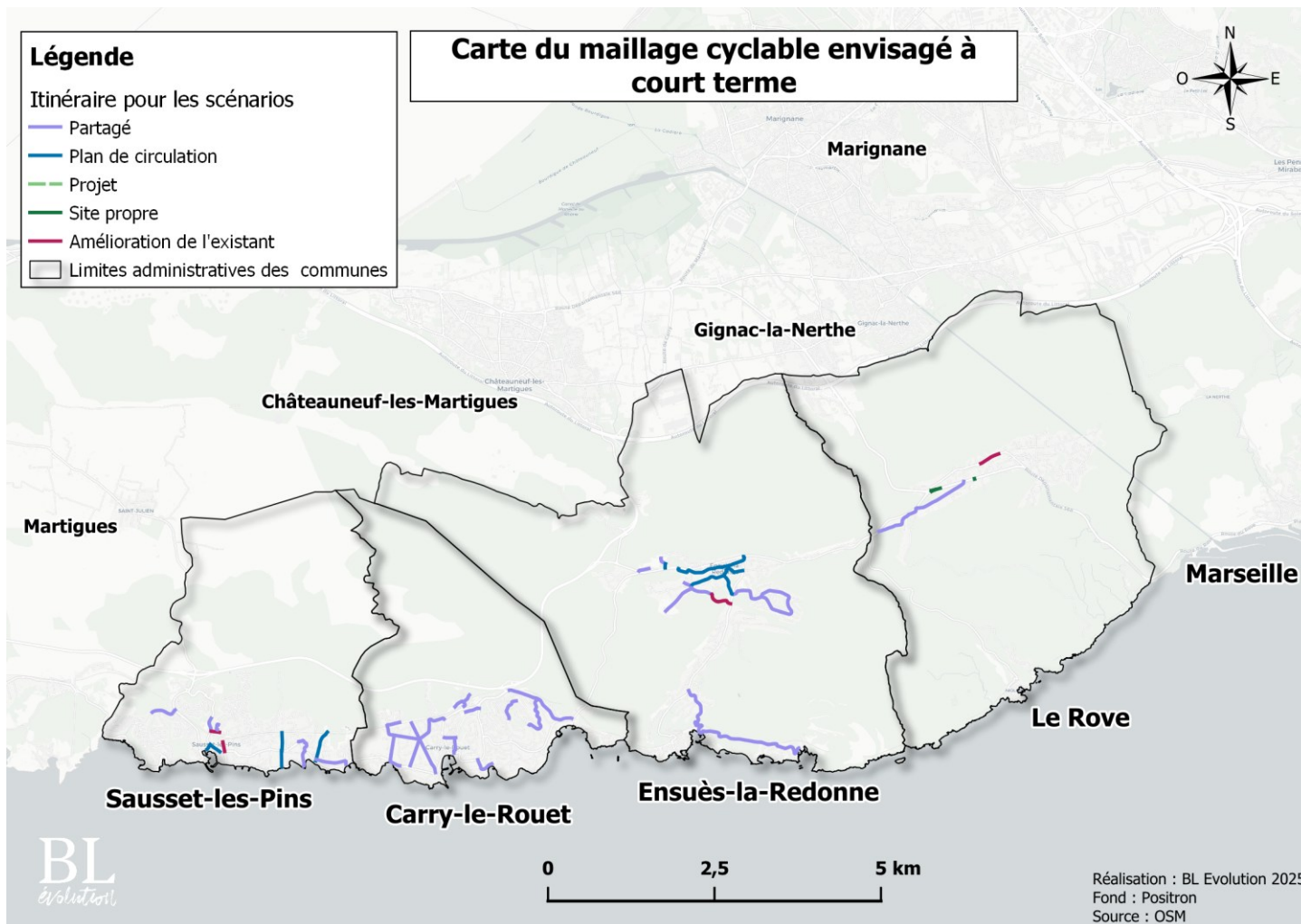
Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU



Les aménagements envisageables à court-terme (perspective d'aménagement) – 2026/2030





Présentation globale des tracés

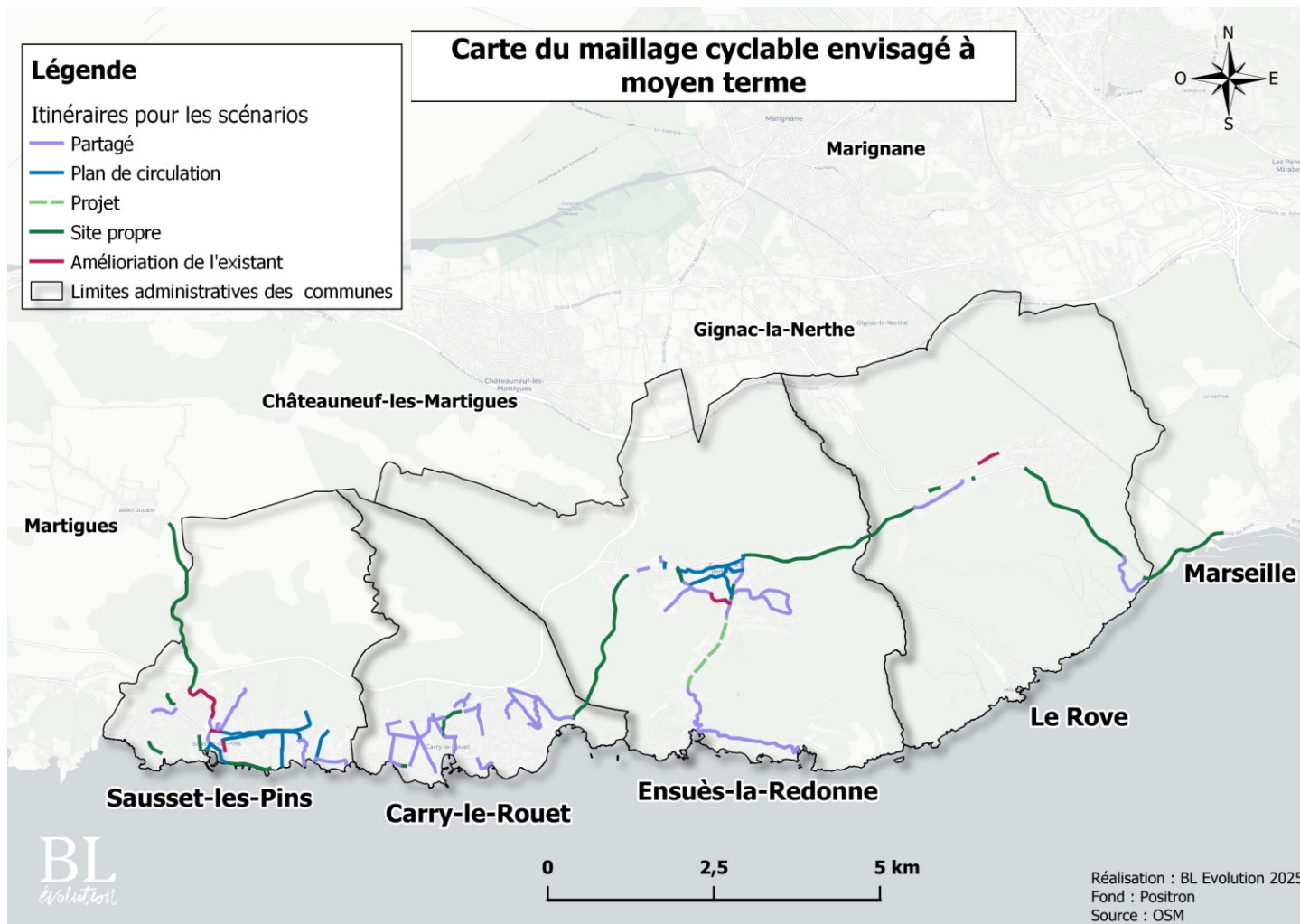
Les aménagements envisageables à moyen-terme (perspective d'aménagement) – 2030/2033

Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU





Présentation globale des tracés

Envoyé en préfecture le 26/06/2026

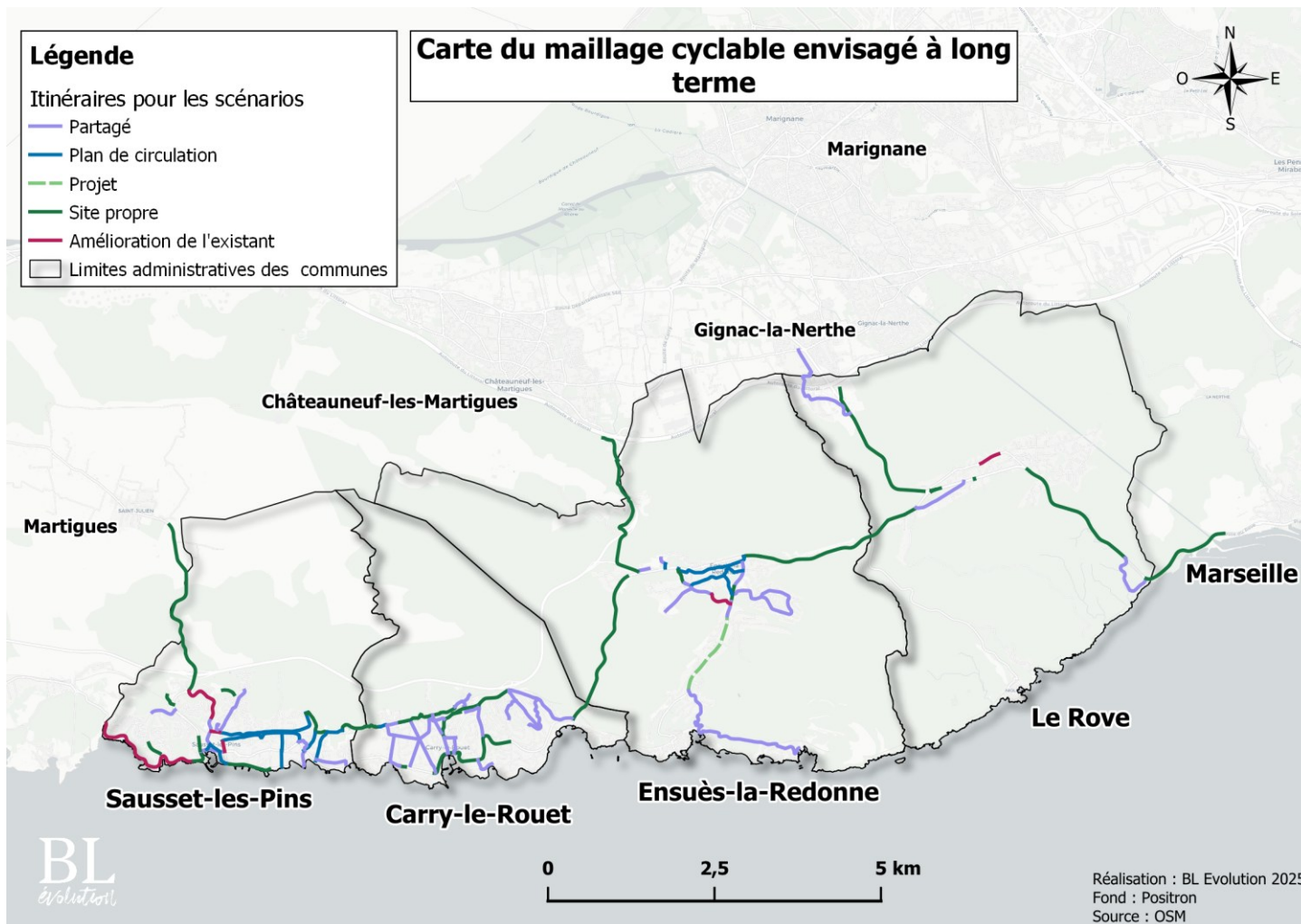
Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU



Les aménagements envisageables à long-terme (perspective d'aménagement) – 2033 et plus





Présentation globale des tracés

Synthèse chiffrée

Type d'aménagement	Court terme (2030)	Moyen terme (2033)	Long terme (2035 et +)	Total
Amélioration de l'existant (en km)	0,9	0,8	2,0	3,7
Partagé (en km)	15,1	4,0	2,4	21,5
Plan de circulation (en km)	3,7	3,1	0,7	7,5
Projet (en km)		1,3		1,3
Site propre (en km)	0,2	14	10	24
Total général	20 km	23 km	15 km	58 km

Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU



2.2 Liaisons intercommunales



Les liaisons intercommunales sont toutes identifiées comme priorité 1 afin de lancer le plus rapidement possible les études, notamment sur les sections à enjeux (techniques, financiers et en termes de besoins de la population). Pour autant, la réalisation des aménagements s'envisage à moyen terme voire à long terme (selon les contraintes techniques).



Liaisons intercommunales

L'ensemble des liaisons permettant de relier les communes entre elles

Envoyé en préfecture le 26/06/2026

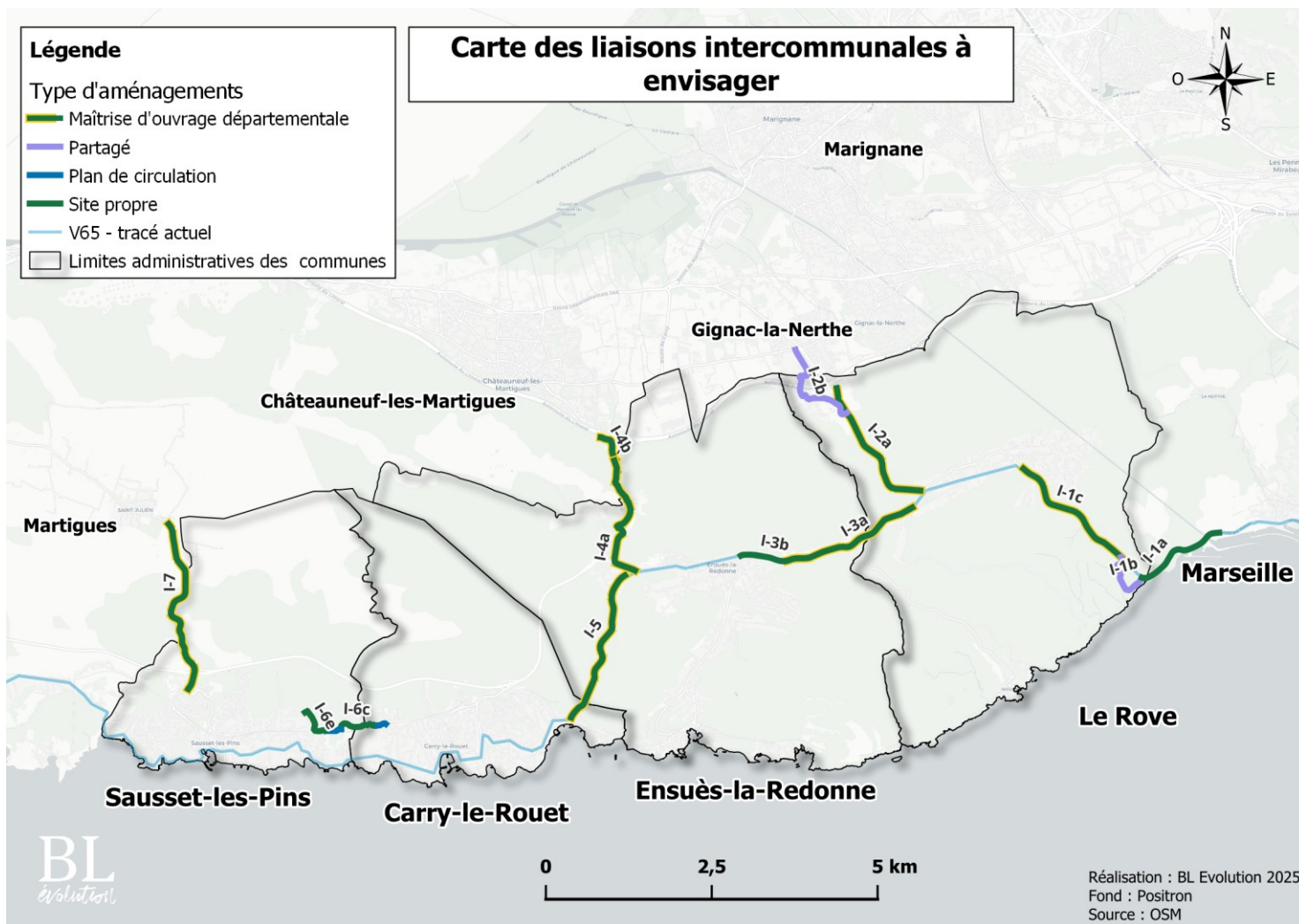
Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU

Priorité 1

Berser
Levrault



BL
évolution



Liaisons intercommunales

L'ensemble des liaisons permettant de relier les communes entre elles

Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU

Priorité 1

Berser
Levrault

N°		Propositio n	Longueur (en m)	Coût (k€)	Commentaires - Perspective	
1	a	Voie verte	1436	1 436	MO MAMP - Largeur de voirie contrainte et problématique du stationnement en saison estivale pouvant impacter l'aménagement.	MT
	b	Jalonnement	914	14	MO MAMP	MT
	c	Voie verte	2081	2 081	MO CD13 - emprise de l'ordre de 6 m à adosser à la voie existante Contraintes fortes : topographiques (vallon encaissé, talus rocheux), environnementales, foncières, pluviales (vallat), exploitation (Statut RGC) (!) DUP probable = échéance long terme + incertitude intérêt majeur	MT
2	a	Voie verte	1791	1 791	MO CD13 - emprise de l'ordre de 6 m à adosser à la voie existante Contraintes fortes : topographiques (vallon encaissé, talus rocheux), environnementales, foncières, pluviales (vallat), exploitation (Statut RGC) (!) DUP probable = échéance long terme + incertitude intérêt majeur Un lien à faire avec le PEM du Rove	LT
	b	Jalonnement	1755	26	MO MAMP	LT
3	a	Voie verte	2113	2 113	MO CD13 – emprise de l'ordre de 6 m à adosser à la voie existante Contraintes fortes : topographiques (vallon encaissé, talus rocheux), environnementales, foncières, pluviales (vallat), exploitation (Statut RGC) (!) DUP probable = échéance long terme + incertitude intérêt majeur	MT
	b	Voie verte	709	709	MO MAMP – Contrainte foncière certaine et potentielle contrainte environnementale.	MT
4	a	Bidirectionnelle	2142	2 142	MO CD13 - Contraintes environnementales et foncière majeures – nécessité de réaliser une DUP impliquant des incertitudes quant à la réalisation. Un flux cyclistes important attendu pour le quotidien (actifs et scolaires).	LT
	b	Bidirectionnelle	471	471	MO CD13 - Contraintes environnementales et foncière majeures – nécessité de réaliser une DUP impliquant des incertitudes quant à la réalisation. Un flux cyclistes important attendu pour le quotidien (actifs et scolaires).	LT
5		Unidirectionnelle sens montant	2423	2 460	MO CD13 – Etudier la faisabilité d'une piste cyclable unidirectionnelle dans le sens montant et à défaut expérimenter la fermeture temporaire. Pour l'option site propre même problématique de DUP et de faisabilité	MT



Liaisons intercommunales

L'ensemble des liaisons permettant de relier les communes entre elles

Envoyé en préfecture le 26/06/2026
Reçu en préfecture le 26/06/2026
Publié le 26/06/2026
ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU

Priorité 1

Berser
Levrault

N°	Proposition	Longueur (en m)	Coût projeté (k€)	Commentaires	
6	a Sens interdit sauf ayants droit	123	4	MO CLR – Pouvoir de police communal nécessitant une concertation des riverains.	MT
	b Voie verte	74	37	MO CLR ou MAMP – Contraintes foncières et environnementales certaines.	MT
	c Voie verte	599	300	MO CLR ou MAMP – Contraintes foncières et environnementales certaines.	MT
	d Sens interdit sauf ayants droit	233	7	MO CLR – Pouvoir de police communal nécessitant une concertation avec la station d'épuration.	MT
	e Voie verte	572	286	MO CLR ou MAMP – Contraintes foncières et environnementales certaines.	MT
7	Voie verte ou bidirectionnelle	2794	2794	MO CD13 - Contraintes environnementales et foncière majeures – nécessité de réaliser une DUP impliquant des incertitudes quant à la réalisation. Un flux cyclistes important attendu pour le quotidien (actifs et loisirs).	MT

→ 13,8 M€ pour le CD13 pour 13,8km

→ 2,8 M€ pour la MAMP pour 6,4km



Liaisons intercommunales

Liaison 1 : Le Rove – Marseille contexte et enjeux

- Un trafic très dense et des vitesses de circulation élevées
 - Près de 900 Rovenains se rendent à Marseille pour travailler tous les jours (et 800 Ensuéenens)
 - Marseille est le pôle générateur de déplacement compte tenu de son niveau d'équipement
 - Cet itinéraire est la porte d'accès à la Côte Bleue depuis Marseille et dispose donc d'un potentiel touristique
 - Cet itinéraire permet l'accès à la plage de Corbière
- ⚠ Selon l'option choisie sur le côté de la voie verte, un point noir peut survenir pour l'insertion/la sortie de la RD

Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU

Inscrite
avant 2030

Priorité 1

Perser
Levrault
MIT

SDMA
METROPOLE
MIX-MARSEILLE-PROVENCE

Légende

Type d'aménagements

— Maîtrise d'ouvrage départementale

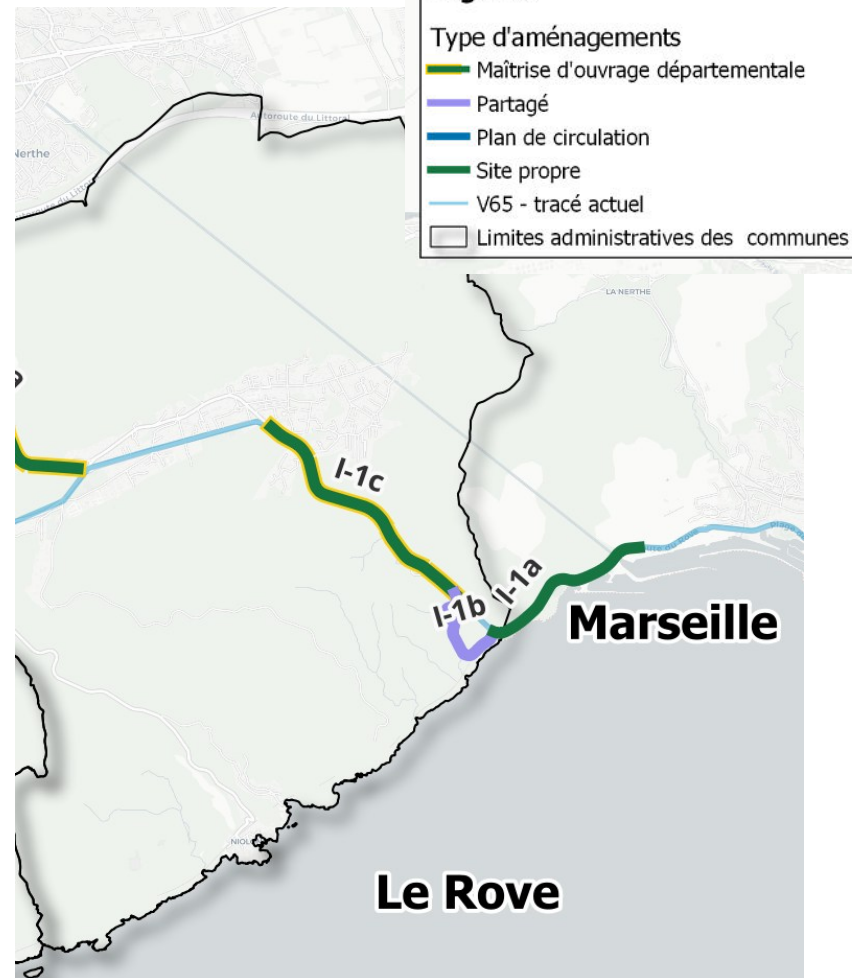
— Partagé

— Plan de circulation

— Site propre

— V65 - tracé actuel

— Limites administratives des communes





Liaisons intercommunales

Liaison 1 : Le Rove – Marseille détail

Tronçon	I-1a	I-1b	I-1c
Aménagement	Voie verte sud	Jalonnement	Voie verte côté sud
Longueur	1,5km	900m	2km
MO	MAMP	MAMP	CD13
TMJA 2020	10 400	< 1 000	13 300
Coût au ml	> 1 000€ ml	30€ ml	> 1 000€ ml

Légende

Itinéraires pour les scénarios

Partagé

Plan de circulation

Site propre

Limites administratives des communes



Tronçon	I-1a
Catégorie d'aménagement	Site propre
Aménagement prévu	Voie Verte au sud
Longueur (en m)	1436
Priorité	1
Perspective d'aménagement	MT
MO	

Commentaires :

Type d'aménagement

Partagé

Plan de circulation

Site propre

Amélioration de l'existant



Réalisation : BL Evolution - 2025
Fond : Google Satellite/Map Tiler



Soutenu par



Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU

Inscrite au SDMA avant 2030

Priorité 1

Persi Berser Levraut MT

SDMA

METROPOLE

HAUT-DE-SEINE



Liaisons intercommunales

Liaison 1 : Le Rove – Marseille détail

Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

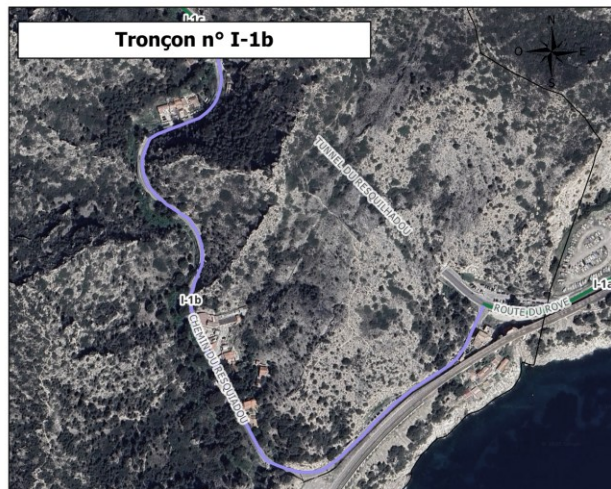
Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU

Priorité 1

Perser Levraut MT

Inscrite au SDMA 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU
avant 2030



Tronçon	I-1b
Catégorie d'aménagement	Partagé
Aménagement prévu	Jalonnement
Longueur (en m)	914
Priorité	1
Perspective d'aménagement	MT
MO	

Commentaires :

BL Réalisation : BL Evolution - 2025
Fond : Google Satellite/Map Tiler

Type d'aménagement
Partagé
Plan de circulation
Site propre
Amélioration de l'existant

Légende

Itinéraires pour les scénarios

Partagé

Plan de circulation

Site propre

Limites administratives des communes



Tronçon	I-1c
Catégorie d'aménagement	Site propre
Aménagement prévu	Voie Verte au sud
Longueur (en m)	2081
Priorité	1
Perspective d'aménagement	MT
MO	

Commentaires :

BL Réalisation : BL Evolution - 2025
Fond : Google Satellite/Map Tiler

Type d'aménagement
Partagé
Plan de circulation
Site propre
Amélioration de l'existant

Soutenu par



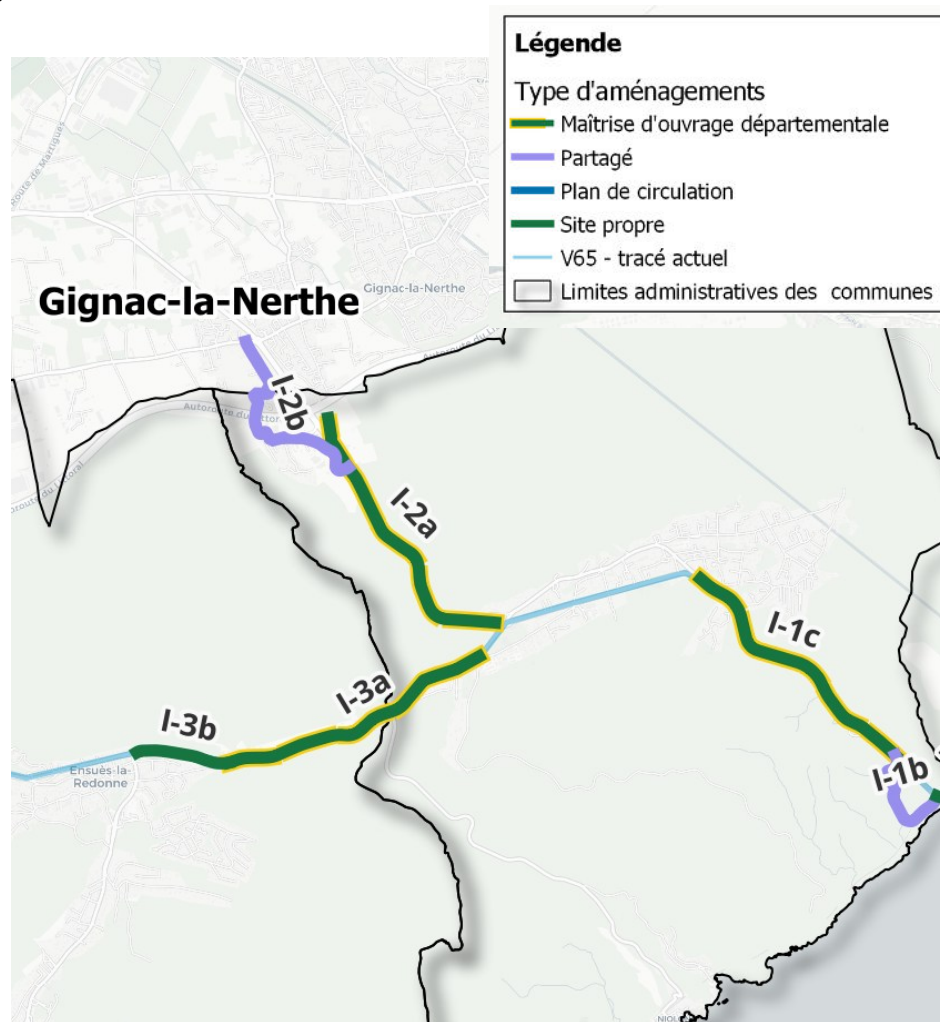
Projet réalisé avec le soutien technique et financier de l'ADEME dans le cadre du programme CEE AVELO 3



Liaisons intercommunales

Liaison 2 : Le Rove – Gignac contexte et enjeux

- Un trafic très dense et des vitesses de circulation élevées
 - Une topographie contraignante impliquant des coûts importants
 - Plus de 200 Rovenains se rendent à Gignac et Marignane pour travailler tous les jours (et 800 Ensuéniens)
 - 275 élèves du Rove se rendent à Gignac et Marignane pour étudier tous les jours
 - Un nouveau Pôle d'Echange Multimodal prévu au niveau de l'échangeur autoroutier
 - La zone d'activité de Gignac desservie par l'itinéraire vélo
- ⚠ Un point noir majeur à traiter au niveau de la traversée de la RD voire de l'échangeur pour traiter la liaison avec le PEM



Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU

Inscrite
après 2030

Priorité 1

Pers. Berter Levraut

SDMA
Métropole
NIX-MARSEILLE-PROVENCE



Liaisons intercommunales

Liaison 2 : Le Rove – Gignac détail

Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU

Inscrite
après 2030

Priorité 1

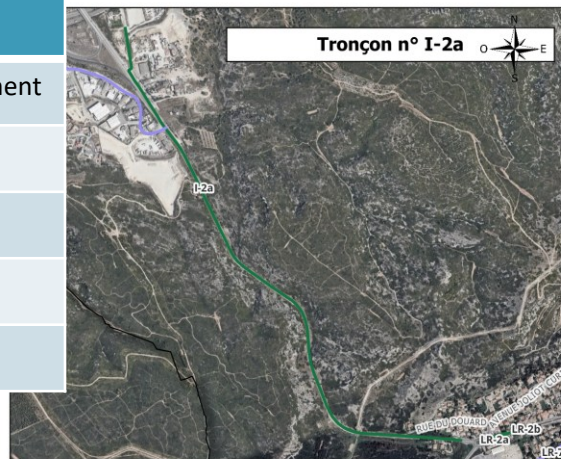
Pers. Levraut

SDMA

COMPTOROLE

HAUT-PIERRE-PROVENCE

Tronçon	I-2a	I-2b
Aménagement	Bidirectionnelle	Jalonnement
Longueur	2,2km	1,7km
MO	CD13	MAMP
TMJA 2020	10 400	800
Coût au ml	> 1 000€ ml	30€ ml



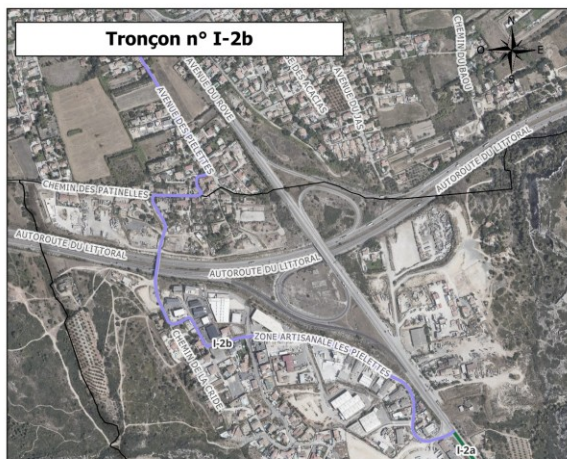
Tronçon	I-2a
Catégorie d'aménagement	Site propre
Aménagement prévu	Voie verte (côté à définir)
Longueur (en m)	2213
Priorité	1
Perspective d'aménagement	LT
MO	

Commentaires :

Type d'aménagement
Partagé
Plan de circulation
Site propre
Amélioration de l'existant



Réalisation : BL Evolution - 2025
Fond : Google Satellite/Map Tiler



Tronçon	I-2b
Catégorie d'aménagement	Partagé
Aménagement prévu	Jalonnement
Longueur (en m)	1755
Priorité	1
Perspective d'aménagement	LT
MO	

Commentaires :

Type d'aménagement
Partagé
Plan de circulation
Site propre
Amélioration de l'existant



Réalisation : BL Evolution - 2025
Fond : Google Satellite/Map Tiler

Soutenu par





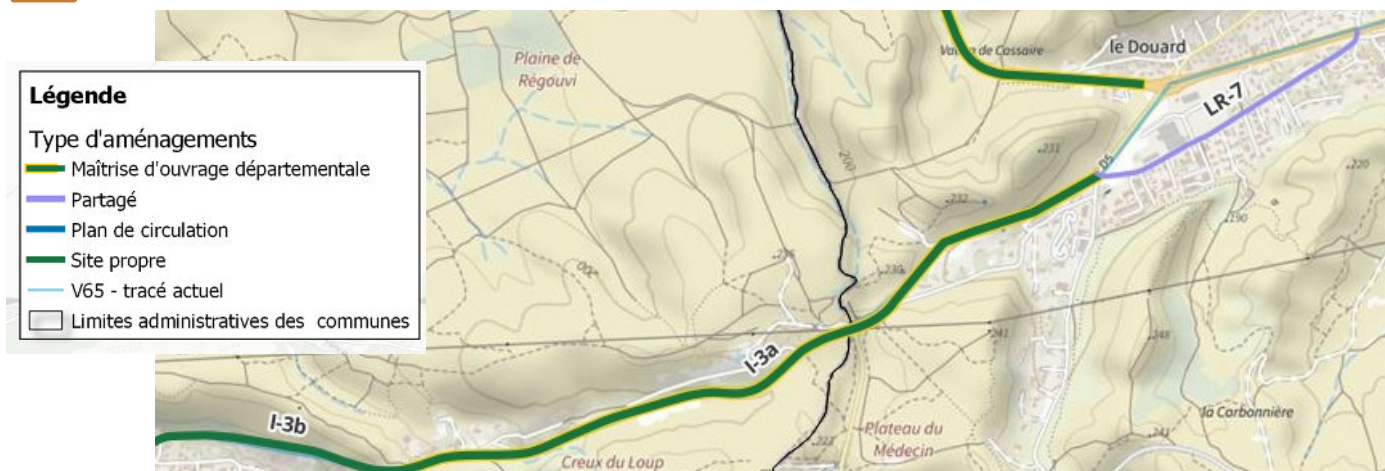
Liaisons intercommunales

Liaison 3 : Le Rove – Ensues-la-Redonne contexte et enjeux

- Un trafic dense, des vitesses de circulation élevées et des largeurs de voirie variables parfois contraintes
- 350 habitants d'Ensues-la-Redonne se rendent au Rove, à Gignac ou à Marignane tous les jours pour travailler
- 330 élèves du Rove se rendent à Gignac (220) et Marignane (110) pour étudier tous les jours
- Un nouveau Pôle d'Echange Multimodal prévu au niveau de l'échangeur autoroutier
- La zone d'activité de Gignac desservie par l'itinéraire vélo



Un point noir à traiter au niveau du croisement entre la RD5 et la Route de Niolon





Liaisons intercommunales

Liaison 3 : Le Rove – Ensues-la-Redonne détail

Envoyé en préfecture le 26/06/2026

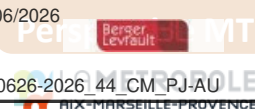
Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

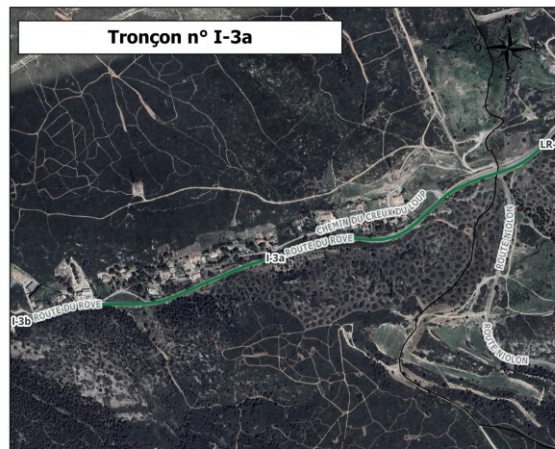
ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU

Inscrit
avant 2030

Priorité 1



Tronçon	I-3a	I-3b
Aménagement	Voie verte à définir	Voie verte
Longueur	2,4km	700m
MO	CD13	MAMP
TMJA 2020	6 000	6 000
Coût au ml	> 500€ ml	> 500€ ml



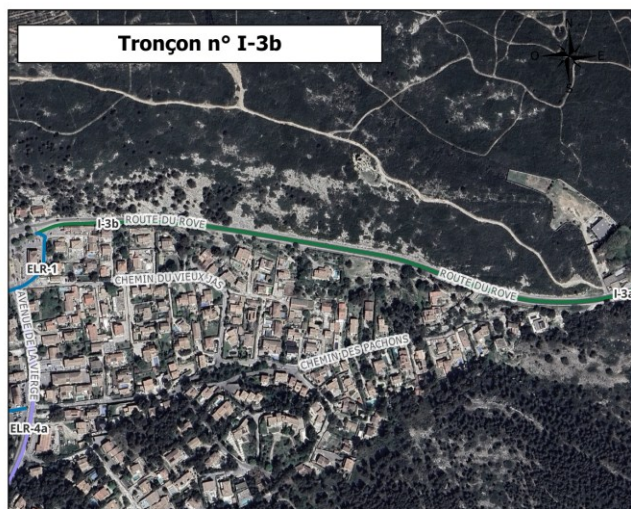
Tronçon	I-3a
Catégorie d'aménagement	Site propre
Aménagement prévu	Voie verte sud
Longueur (en m)	1446
Priorité	1
Prospective d'aménagement	MT
MO	

Commentaires : Bidi 2,5m ou VV car très contraint + 20/30 cm séparateur

Type d'aménagement
Partagé
Plan de circulation
Site propre
Amélioration de l'existant



Réalisation : BL Evolution - 2025
Fond : Google Satellite/Map Tiler



Tronçon	I-3b
Catégorie d'aménagement	Site propre
Aménagement prévu	Voie verte sud
Longueur (en m)	709
Priorité	1
Prospective d'aménagement	MT
MO	

Commentaires : Bidi ou VV 2,5m car très contraint + 20/30 cm séparateur

Légende

Itinéraires pour les scénarios

Partagé
Plan de circulation
Site propre
Limites administratives des communes

Type d'aménagement
Partagé
Plan de circulation
Site propre
Amélioration de l'existant



Réalisation : BL Evolution - 2025
Fond : Google Satellite/Map Tiler

Soutenu par



Les certificats
d'économies
d'énergie



Projet réalisé avec le soutien technique et financier de l'ADEME dans le cadre du programme CEE AVELO 3



Liaisons intercommunales

Liaison 4 : Ensues-la-Redonne – Châteauneuf-les-Martigues contexte et enjeux

Inscrite au SDMA

- Un trafic très dense sur une section dangereuse nécessitant l'aménagement d'un itinéraire éloigné
- Une topographie relativement contrainte sur la portion à proximité du parc d'attraction
- 65 habitants d'Ensues se rendent à Châteauneuf pour travailler tous les jours
- De nombreux équipements accessibles dans le centre de Châteauneuf

⚠ Une voirie très contrainte rendant difficile et très coûteux l'aménagement d'un itinéraire sécurisé tout le long.

Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-44_CM_PJ-AU

Priorité 1

Pers. Berser Levraut

COMMETROPOLE

HAUT-DE-SEINE

HAUT-DE-SEINE

Légende

Type d'aménagements

— Maîtrise d'ouvrage départementale

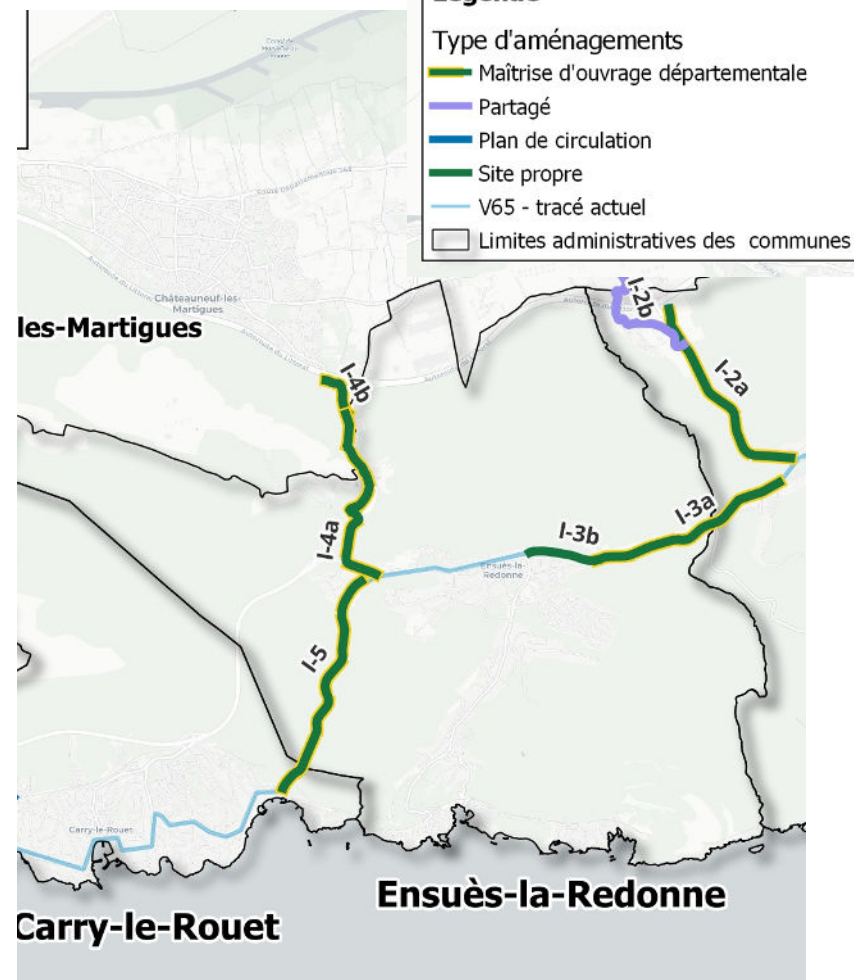
— Partagé

— Plan de circulation

— Site propre

— V65 - tracé actuel

— Limites administratives des communes





Liaisons intercommunales

Liaison 4 : Ensues-la-Redonne – Châteauneuf-les-Martigues détail

Envoyé en préfecture le 26/06/2026

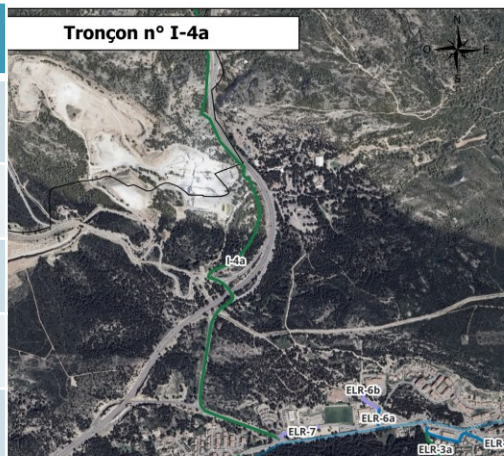
Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU

Inscrite au SDMA après 2030

Tronçon	I-4a	I-4b
Aménagement	Bidirectionnelle	Bidirectionnelle
Longueur	1,8km	400m
MO	CD13	CD13
TMJA 2020	15 000	1 700
Coût au ml	> 1 000€ ml	300€ ml



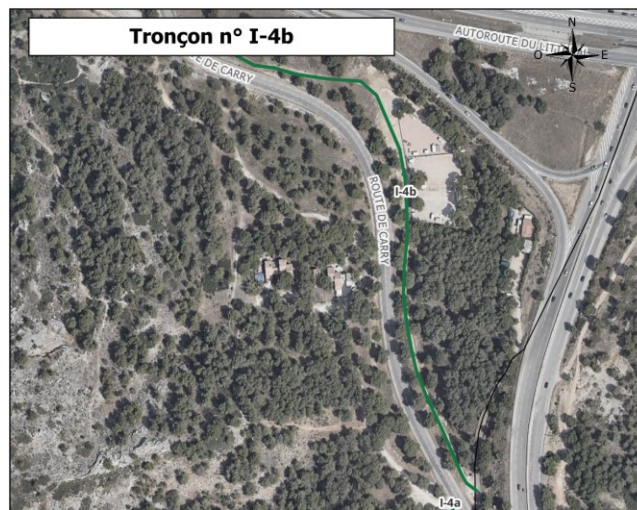
Tronçon	I-4a
Catégorie d'aménagement	Site propre
Aménagement prévu	Bidirectionnelle (en encorbellement ?)
Longueur (en m)	2142
Priorité	1
Perspective d'aménagement	LT

Commentaires : Très compliqué, aménagement long terme

Type d'aménagement
Partagé
Plan de circulation
Site propre
Amélioration de l'existant



Réalisation : BL Evolution - 2025
Fond : Google Satellite/Map Tiler



Tronçon	I-4b
Catégorie d'aménagement	Site propre
Aménagement prévu	Bidirectionnelle
Longueur (en m)	471
Priorité	1
Perspective d'aménagement	LT
MO	

Commentaires :

Légende

Itinéraires pour les scénarios

Partagé
Plan de circulation
Site propre
Limites administratives des communes

Type d'aménagement
Partagé
Plan de circulation
Site propre
Amélioration de l'existant



Réalisation : BL Evolution - 2025
Fond : Google Satellite/Map Tiler

Soutenu par



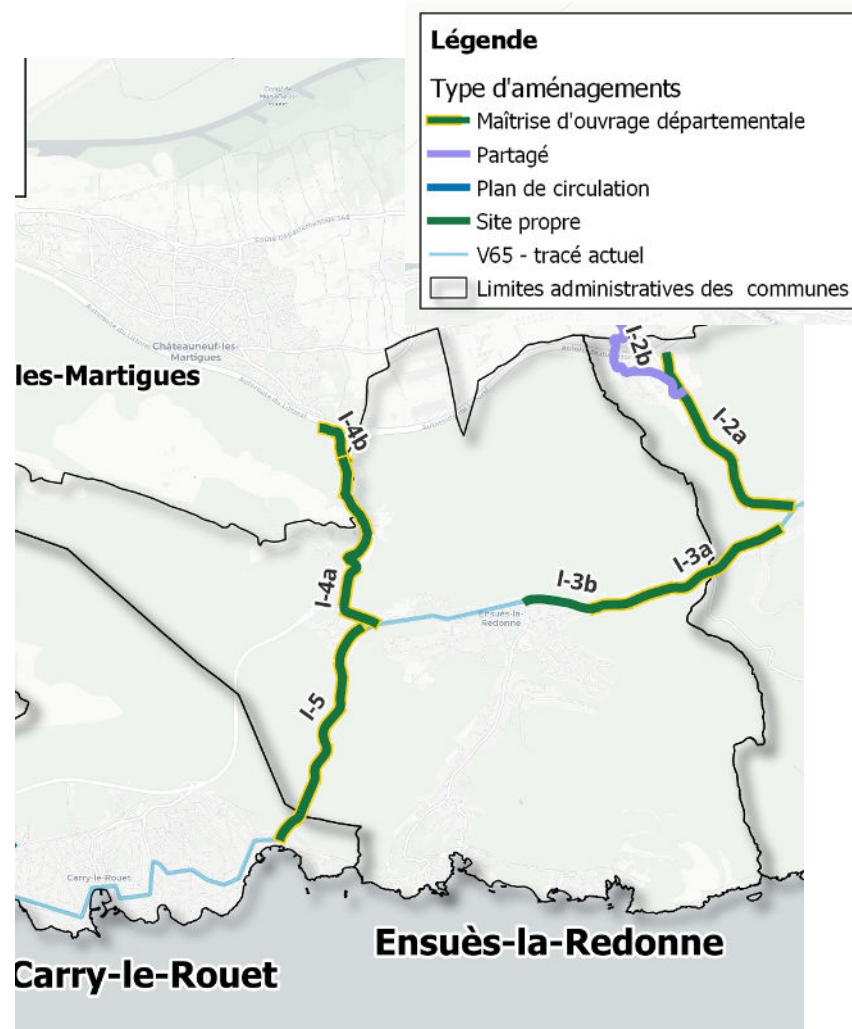
Projet réalisé avec le soutien technique et financier de l'ADEME dans le cadre du programme CEE AVELO 3



Liaisons intercommunales

Liaison 5 : Ensus-la-Redonne – Carry-le-Rouet contexte et enjeux

- Un trafic et une largeur de voirie trop contrainte pour envisager un aménagement sur la RD5
- Une opportunité le long de la voie ferrée par les chemins empierrés avec un enjeu foncier à déterminer
- Peu de riverains sur l'ensemble de la liaison
- 60 habitants d'Ensuès se rendent à Carry tous les jours pour le travail et 45 habitants de Carry se rendent à Châteauneuf tous les jours
- De nombreux équipements générant des déplacements dans les deux communes (notamment sportifs et des commerces)
- Un fort potentiel touristique et loisir sur la liaison notamment pour l'accès à la plage du Rouet



Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-44_CM_PJ-AU

Inscrit
après 2030

Priorité 1

Perser
Levrault
MT

SDMA
Métropole
MIX-MARSEILLE-PROVENCE



Liaisons intercommunales

Liaison 5 : Ensues-la-Redonne – Carry-le-Rouet détail

Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

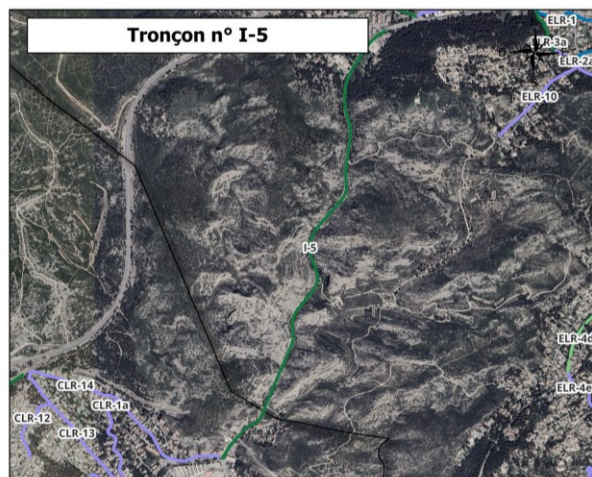
Priorité 1

Persi Berser Levraut MIT

Inscri ID: 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU
après 2030

AIX-MARSEILLE-PROVENCE

Tronçon	I-5
Aménagement	<u>Option 1</u> : Etudier la faisabilité d'une piste unidirectionnelle sens montant <u>Option 2</u> : Fermeture de la circulation sauf riverains (progressive) <u>Option 3</u> : Réduction de la vitesse de circulation avec obstacles physiques
Longueur	2,4km
MO	CD13
TMJA 2020	3 880
Coût au ml	1 000€ ml



Tronçon	I-5
Catégorie d'aménagement	Site propre
Aménagement prévu	Unidirectionnelle sens montant
Longueur (en m)	2423
Priorité	1
Perspective d'aménagement	MT

Commentaires : Etude de faisabilité à faire pour l'unidirectionnelle, ou étudier la possibilité de fermer occasionnellement la route pour expérimenter les restrictions de circulation

Type d'aménagement
Partagé
Plan de circulation
Site propre
Amélioration de l'existant

BL
évolution

Réalisation : BL Evolution - 2025
Fond : Google Satellite/Map Tiler

Soutenu par





Liaisons intercommunales

Liaison 6 : Carry-le-Rouet – Sausset-les-Pins contexte et enjeux

- Un trafic important et des vitesses de circulation très élevées assortie d'une faible visibilité
- Une topographie très contrainte sur l'ensemble de la liaison
- Peu de riverains sur l'ensemble de la liaison
- 70 habitants de Carry se rendent à Sausset tous les jours pour travailler, 94 scolaires et 106 habitants de Sausset vont à Carry
- De nombreux équipements générant des déplacements dans les deux communes (notamment sportifs et des commerces)
- Un fort potentiel touristique et loisir sur la liaison

Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU

Priorité 1

Persi MT

Variante

SDMA – itinéraire loisir

Légende

Type d'aménagements

— Maîtrise d'ouvrage départementale

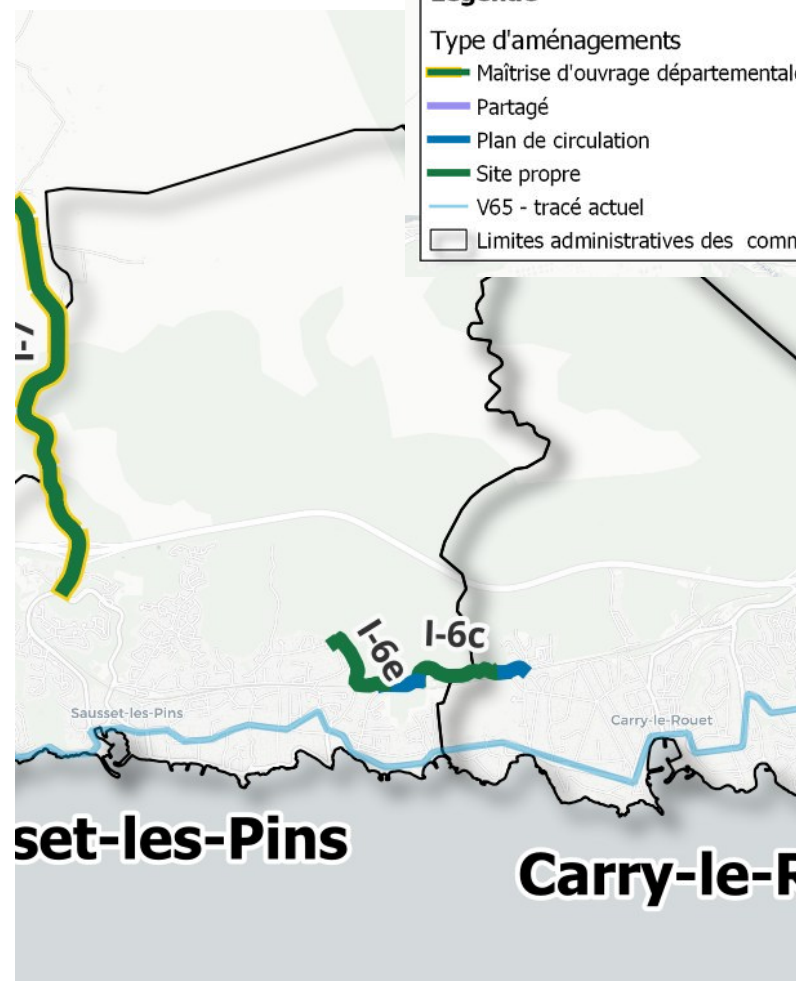
— Partagé

— Plan de circulation

— Site propre

— V65 - tracé actuel

— Limites administratives des communes





Liaisons intercommunales

Liaison 6 : Carry-le-Rouet – Sausset-les-Pins détail

Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-44_CM_PJ-AU

Priorité 1

Persi Berser Levraut MIT

Variante

SDMA – itinéraire loisir

Tronçon	I-6a	I-6b	I-6c	I-6d	I-6e
Aménagement	Sens interdit sauf ayants droits	Voie verte	Voie verte	Sens interdit sauf ayants droits	Voie verte
Longueur	120m	74m	600m	230m	300m
MO	MAMP (?) ou commune de Carry-le-Rouet	MAMP (?) ou commune de Carry-le-Rouet	MAMP (?) ou commune de Sausset-les-Pins	MAMP (?) ou commune de Sausset-les-Pins	MAMP (?) ou commune de Sausset-les-Pins
TMJA 2020	< 800	N/A	N/A	< 800	N/A
Coût au ml	< 30€ ml	500€ ml	500€ ml	< 30€ ml	500€ ml





Liaisons intercommunales

Liaison 7 : Sausset-les-Pins – Saint-Julien contexte et enjeux

- Un trafic très important et des vitesses de circulation élevées
- 190 habitants de Sausset se rendent à Martigues tous les jours pour travailler et 130 habitants de Carry
- 177 élèves de Sausset se rendent à Martigues pour étudier tous les jours
- De nombreux équipements disponibles à Martigues
- Un fort potentiel touristique et loisir pour les habitants de Martigues souhaitant accéder aux plages de Sausset
- ⚠ Un point noir à traiter au niveau du rond-point des Jumelages

Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

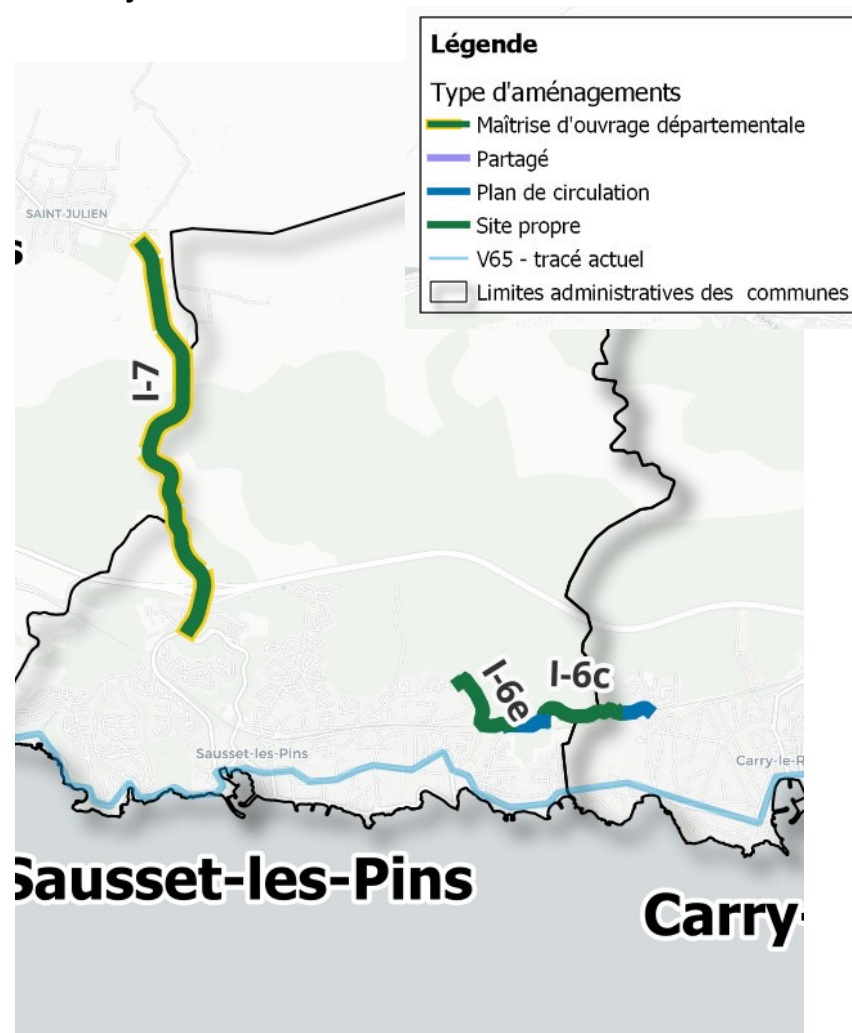
ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU

Inscrite
avant 2030

Priorité 1

Persi MT

SDMA
Métropole
MIX-MARSEILLE-PROVENCE





Liaisons intercommunales

Liaison 7 : Sausset-les-Pins – Saint-Julien détail

Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

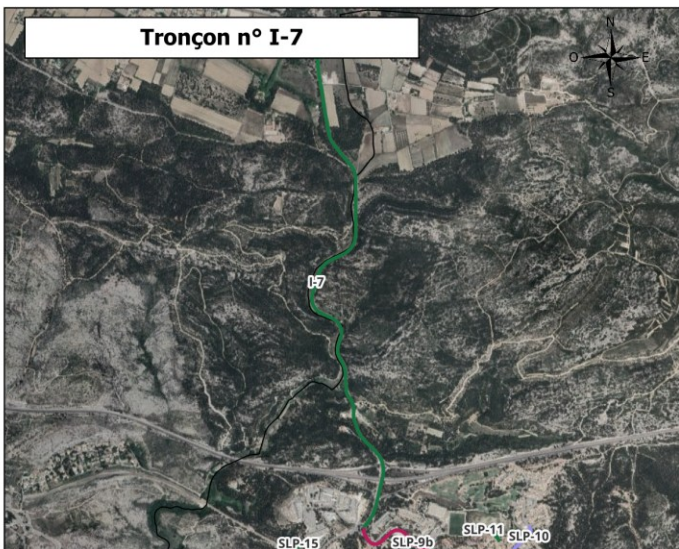
ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU

Priorité 1

Persi Berser Levraut MT

Inscrite au SDMA 3000 METROPOLE
avant 2030

Tronçon	I-7
Aménagement	Voie verte ou bidirectionnelle selon l'usage (côté à déterminer)
Longueur	2,8km
MO	CD13
TMJA 2020	4 100
Coût au ml	> 1 000€ ml



Tronçon	I-7
Catégorie d'aménagement	Site propre
Aménagement prévu	Voie verte
Longueur (en m)	2794
Priorité	1
Prespective d'aménagement	MT
MO	

Commentaires : Deux unidirectionnelles

Type d'aménagement

- Partagé
- Plan de circulation
- Site propre
- Amélioration de l'existant

BL
évolution

Réalisation : BL Evolution - 2025
Fond : Google Satellite/Map Tiler

Soutenu par

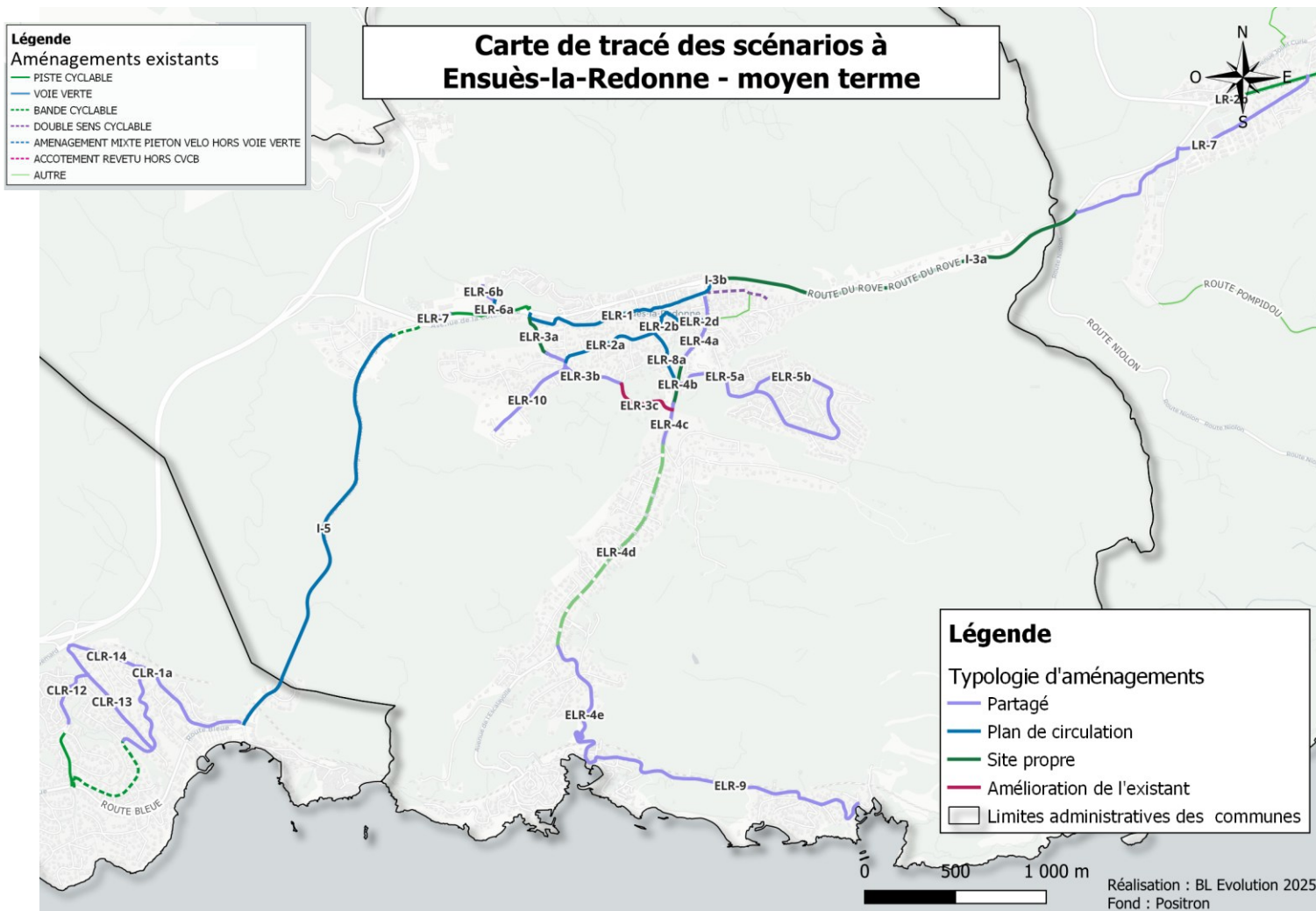


Projet réalisé avec le soutien technique et financier de l'ADEME dans le cadre du programme CEE AVELO 3

2.3 Les aménagements intra-communaux

2.3.1 Ensuès-la-Redonne







Ensuès-la-Redonne

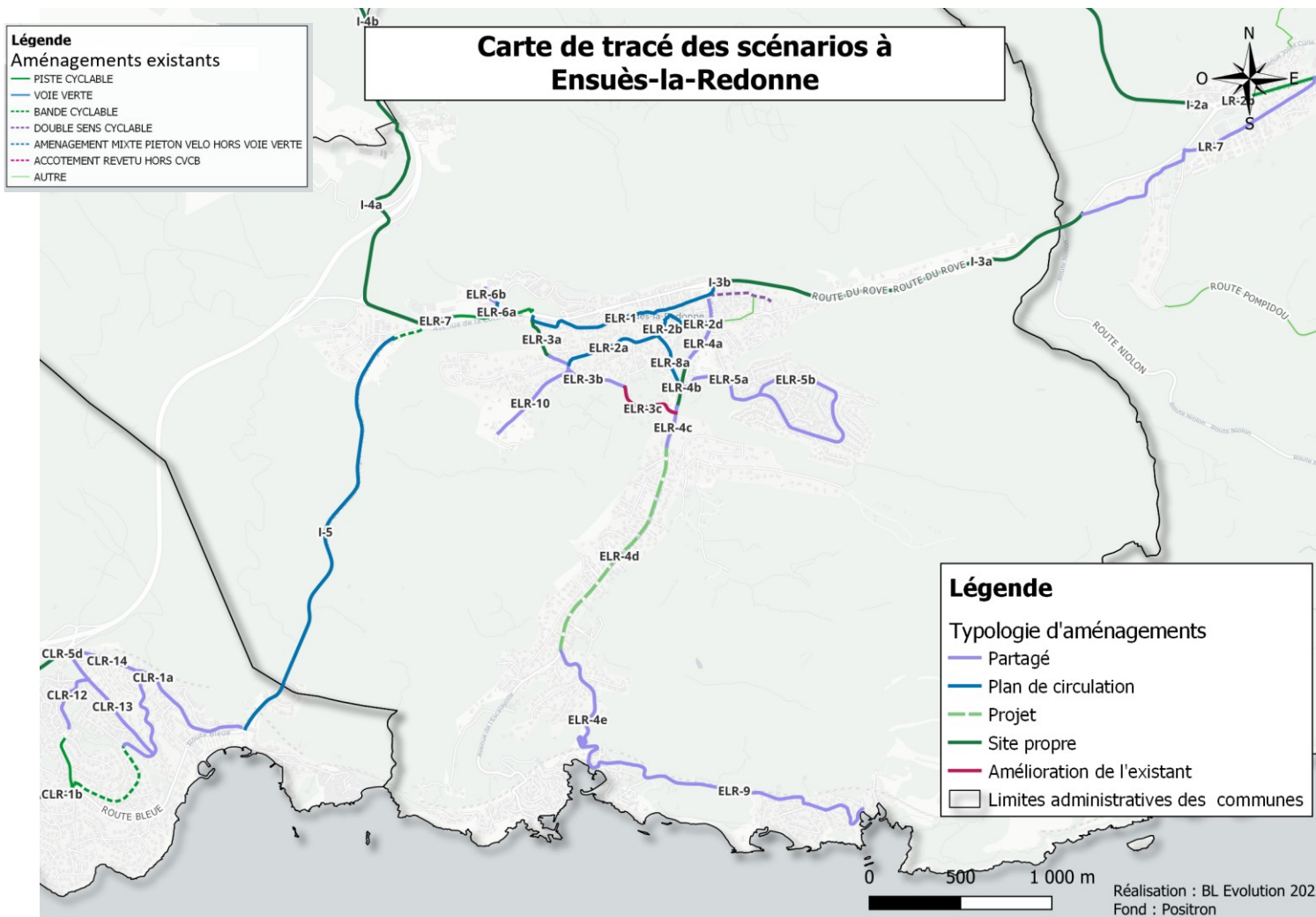
Carte des tracés – long terme

Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU





Ensuès-la-Redonne

Synthèse des chiffres clés

Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU



Type d'aménagement	Court terme	Coûts en k€	Moyen terme	Coûts en k€	Total	Coûts en k€
Amélioration de l'existant (en km)	0,367	5,505			0,367	5,505
Partagé (en km)	5,821	89,67	0,622	31,1	6,443	120,77
Plan de circulation (en km)	2,424	36,36			2,424	36,36
Projet (en km)			1,31	N/A	1,31	N/A
Site propre (en km)			0,453	158,7	0,453	158,7
Total général (en km)	9	131,5	2,4	190	11	321

Hypothèse de coûts

- **Partagé** : entre 15€ (jalonnement simple), 50€ (CVCB) du mètre linéaire et 800€ du mètre linéaire pour les zones de rencontres
- **Plan de circulation** : 15€ du mètre linéaire
- **Site propre** : entre 300€ (voie verte sur chemin existant) et 800€ à 1 000€ du mètre linéaire selon la contrainte de la voirie



Ensuès-la-Redonne

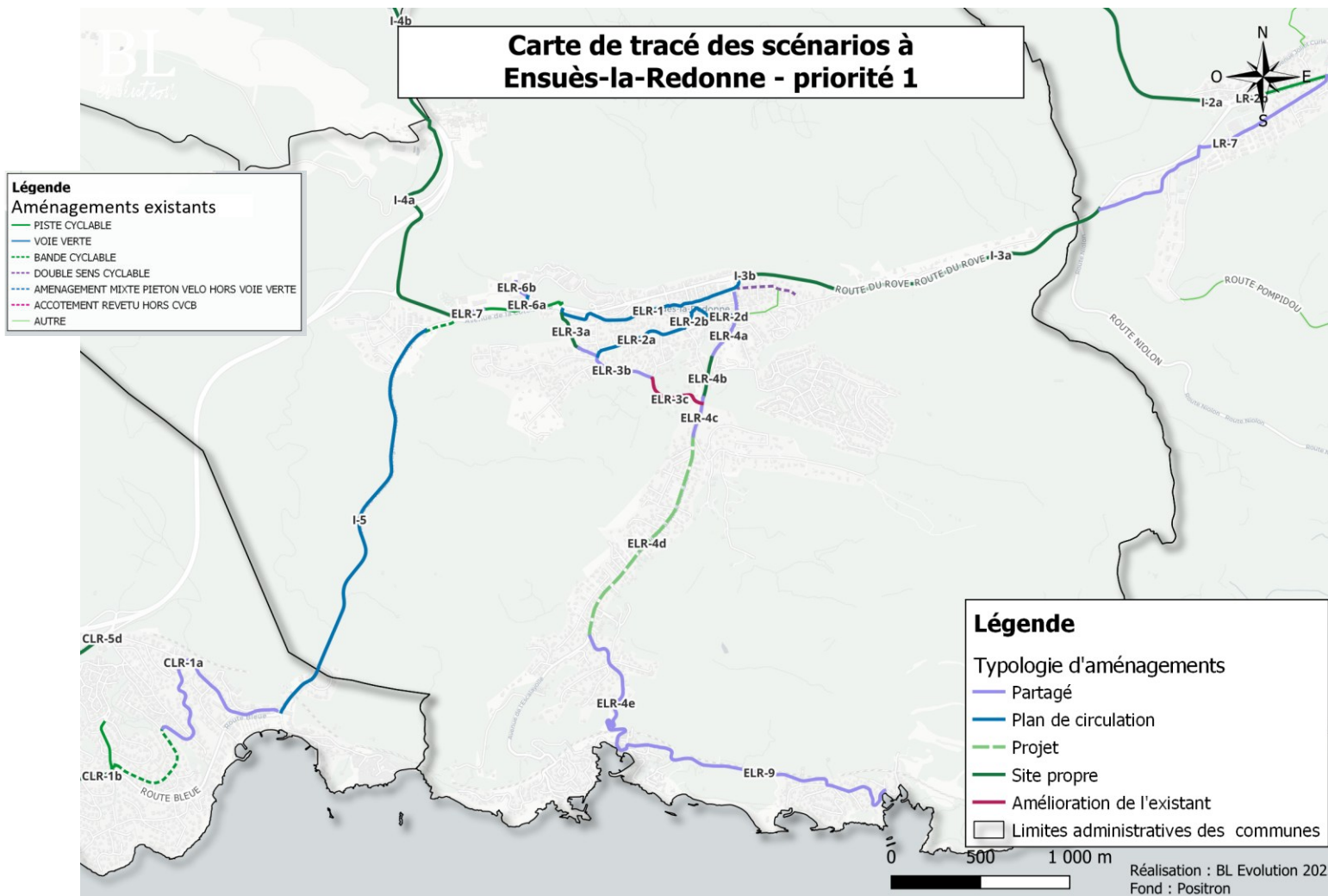
Aménagements inscrits en priorité 1

Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU





Ensuès-la-Redonne

Détail des tronçons

Tronçon	Catégorie d'aménagement	Type d'aménagement	Priorité	Perspecti ve	Longueur
ELR-1	Plan de circulation	Double sens cyclable	1	CT	1140
ELR-2a	Plan de circulation	Sens unique (ouest vers l'est)	1	CT	543
ELR-2b	Plan de circulation	Fermeture sauf riverains	1	CT	97
ELR-2c	Plan de circulation	Double sens cyclable	1	CT	147
ELR-2d	Plan de circulation	Sens unique ouest est avec double sens cyclable	1	CT	134
ELR-3a	Site propre	Voie verte	1	MT	225
ELR-3b	Partagé	Jalonnement	1	CT	477
ELR-3c	Amélioration de l'existant	Double sens cyclable à sécuriser via du marquage au sol	1	CT	367
ELR-4a	Partagé	CVCB	1	MT	401
ELR-4b	Site propre	Deux unidirectionnelles	1	MT	228
ELR-4c	Partagé	CVCB avec plateaux ou chicanes pour réduire la vitesse de circulation	1	MT	221
ELR-4d	Projet	Projet de voie verte en cours	1	MT	1310
ELR-6a	Plan de circulation	Double sens cyclable	1	CT	61
ELR-6b	Partagé	Rue aux écoles	1	CT	126
ELR-4e	Partagé	Jalonnement	1	CT	1008
ELR-9	Partagé	Jalonnement	1	CT	1701

Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU







Ensuès-la-Redonne

Détail des tronçons

Tronçon	Catégorie d'aménagement	Type d'aménagement	Priorité	Perspective	Longueur
ELR-7	Partagé	Vélorue	2	CT	157
ELR-8a	Plan de circulation	Double sens cyclable	2	CT	302

Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU



Soutenu par



Projet réalisé avec le soutien technique et financier de l'ADEME dans le cadre du programme CEE AVELO 3



Ensuès-la-Redonne

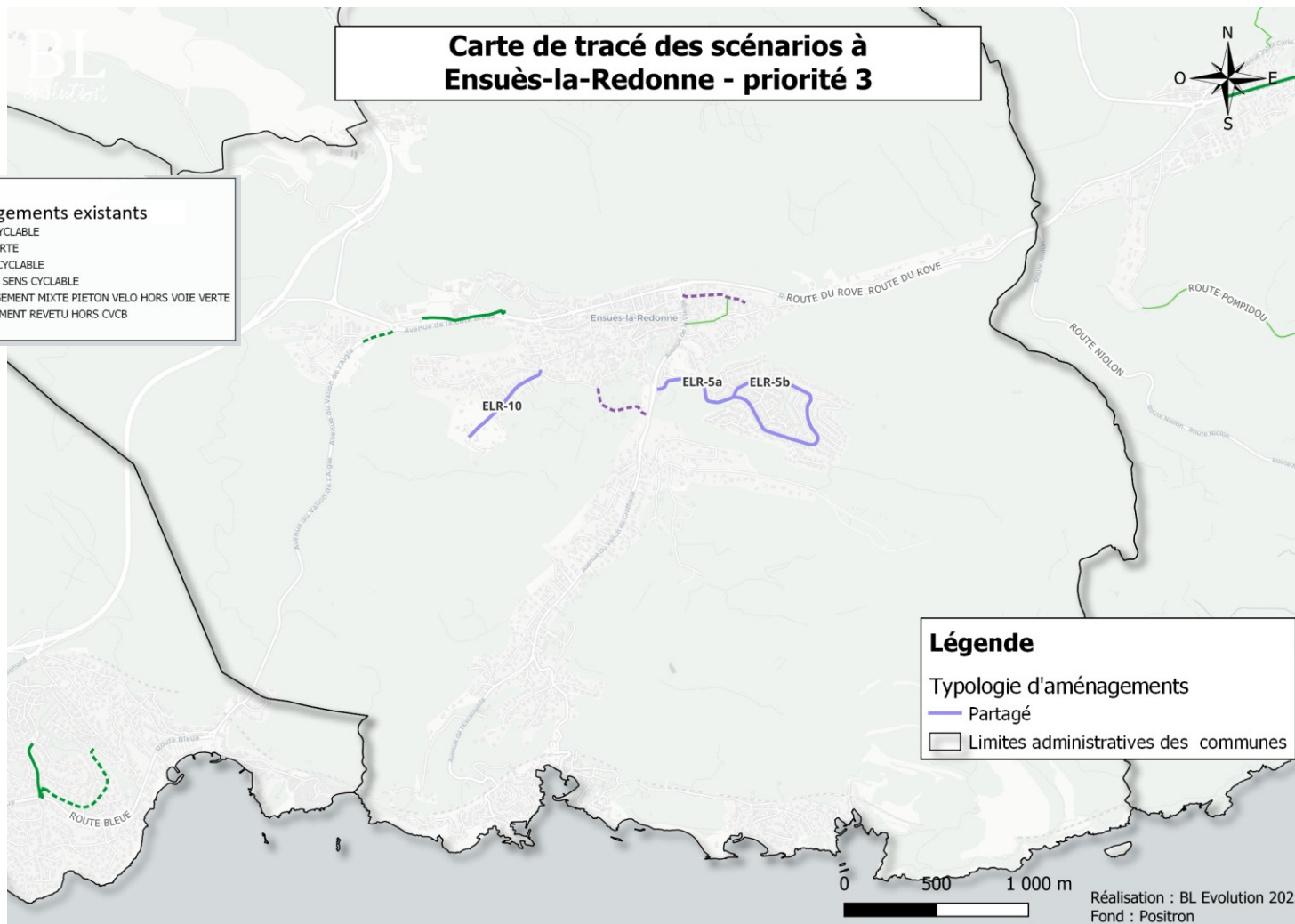
Aménagements inscrits en priorité 3

Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU





Ensuès-la-Redonne

Détail des tronçons

Tronçon	Catégorie d'aménagement	Type d'aménagement	Priorité	Perspective	Longueur
ELR-5a	Partagé	CVCB	3	CT	521
ELR-5b	Partagé	Jalonnement	3	CT	1305
ELR-10	Partagé	Jalonnement	3	CT	526

Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU



Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU



2.3.2 Carry-le-Rouet



Carry-le-Rouet

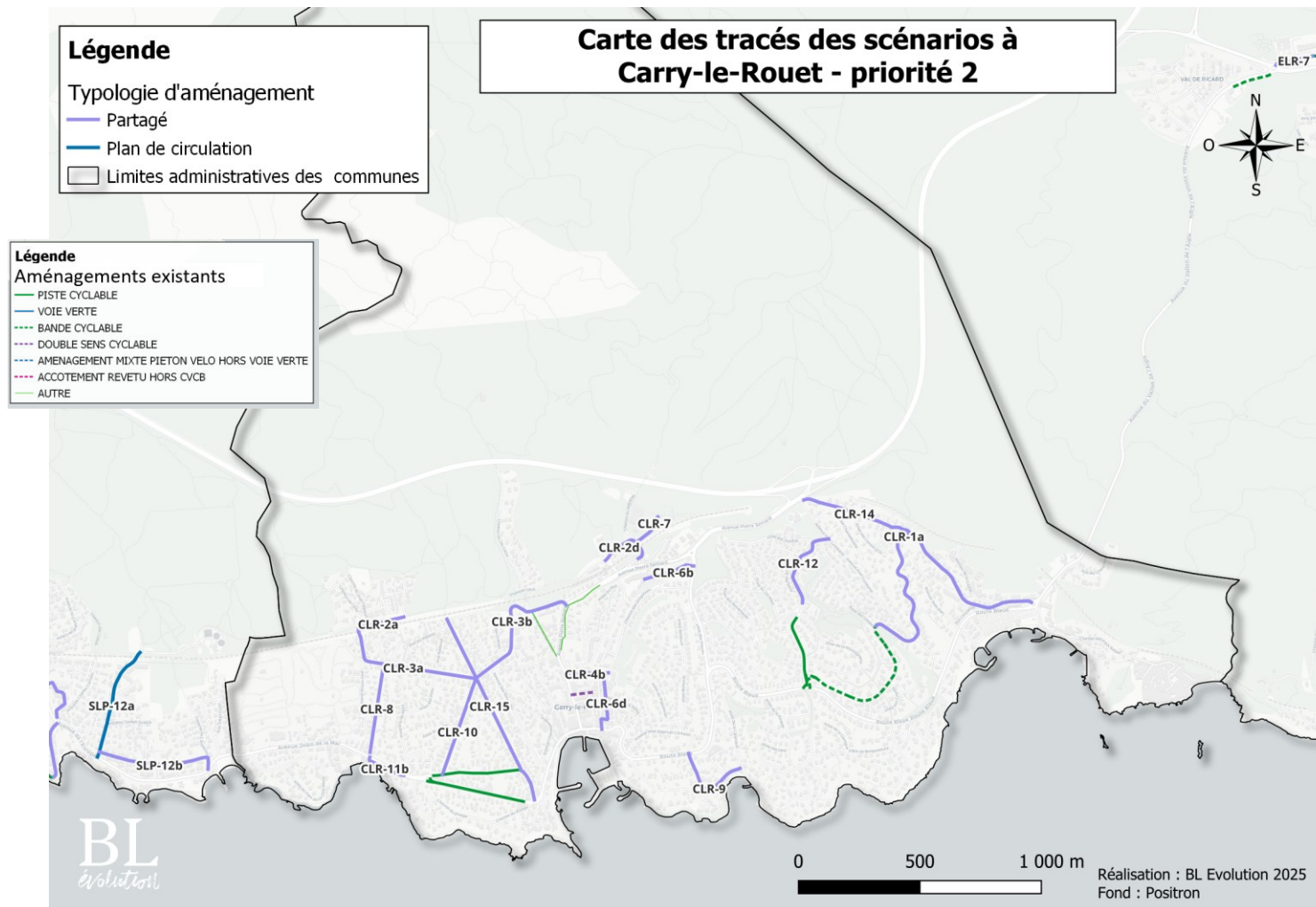
Carte des tracés – court terme

Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU



Soutenu par





Carry-le-Rouet

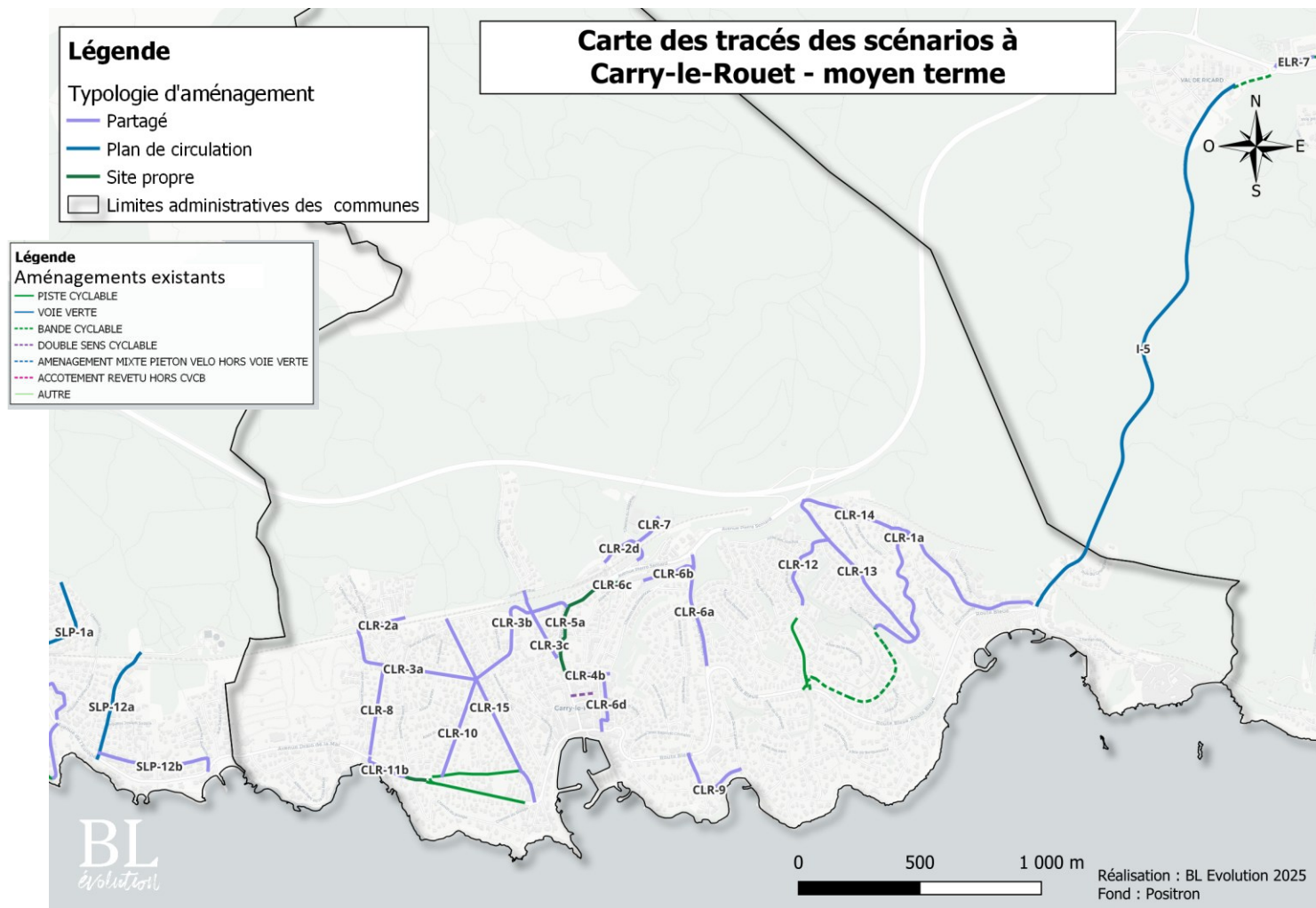
Carte des tracés – moyen terme

Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU

BL
évolutionBL
évolution

Soutenu par

Les certificats
d'économies
d'énergie



Carry-le-Rouet

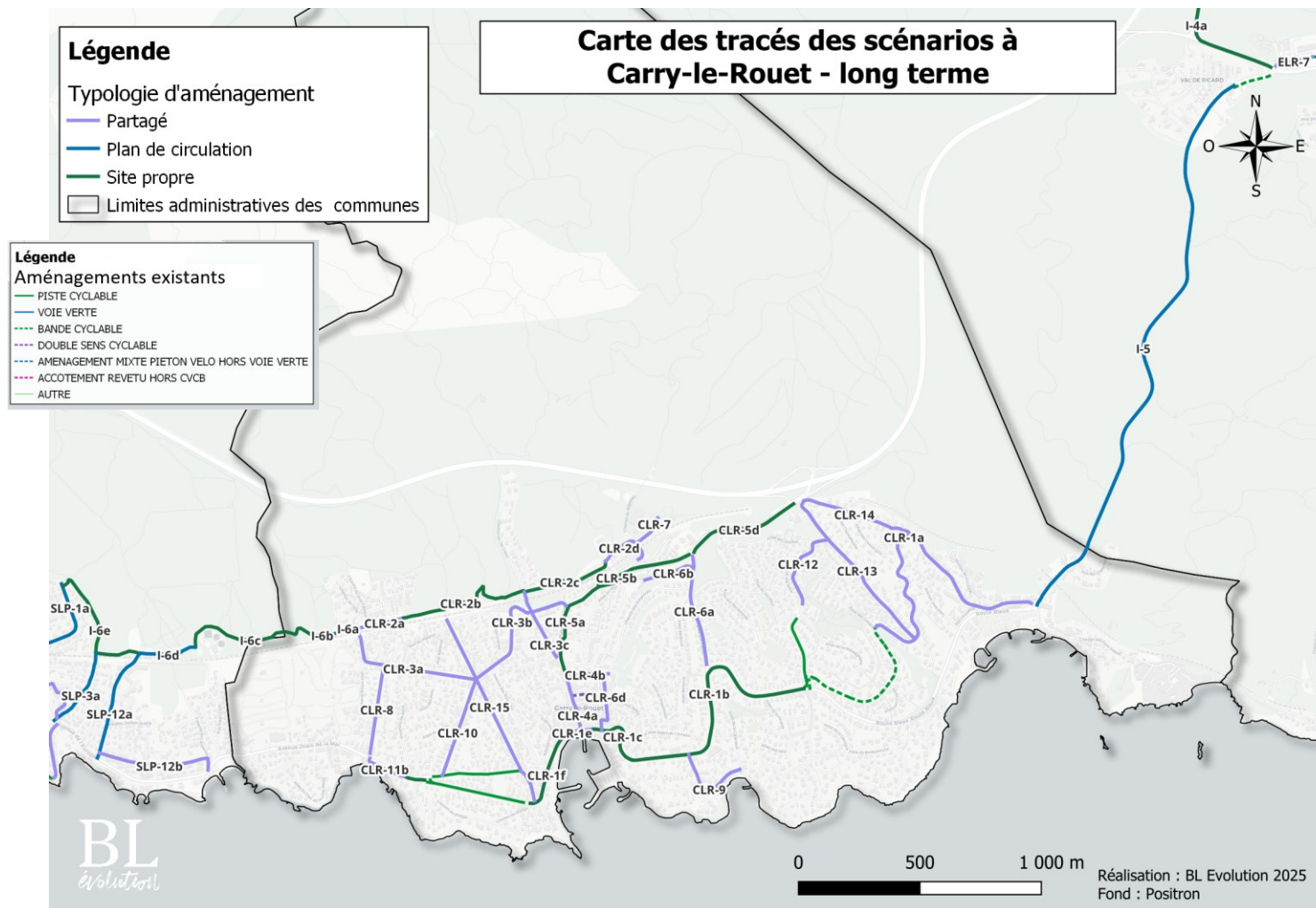
Carte des tracés – long terme

Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU

BL
évolutionBL
évolution

Soutenu par

Les certificats
d'économies
d'énergie



Carry-le-Rouet

Synthèse des chiffres clés

Type d'aménagement	Court terme	Coûts en k€	Moyen terme	Coûts en k€	Long terme	Coûts en k€	Total	Coûts en k€
Partagé (en km)	6,299	109,865	1,497	68,87	0,33	264	8,126	442,735
Plan de circulation (en km)	0,448	6,72					0,448	6,72
Site propre (en km)			0,626	165,415	3,559	1660,9	4,185	1826,315
Total général (en km)	7	116,5	2	234	4	1 925	12,8	2 276

Hypothèse de coûts

- **Partagé** : entre 15€ (jalonnement simple), 50€ (CVCB) du mètre linéaire et 800€ du mètre linéaire pour les zones de rencontres
- **Plan de circulation** : 15€ du mètre linéaire
- **Site propre** : entre 300€ (voie verte sur chemin existant) et 800€ à 1 000€ du mètre linéaire selon la contrainte de la voirie

Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU

Berser
Levrault



Carry-le-Rouet

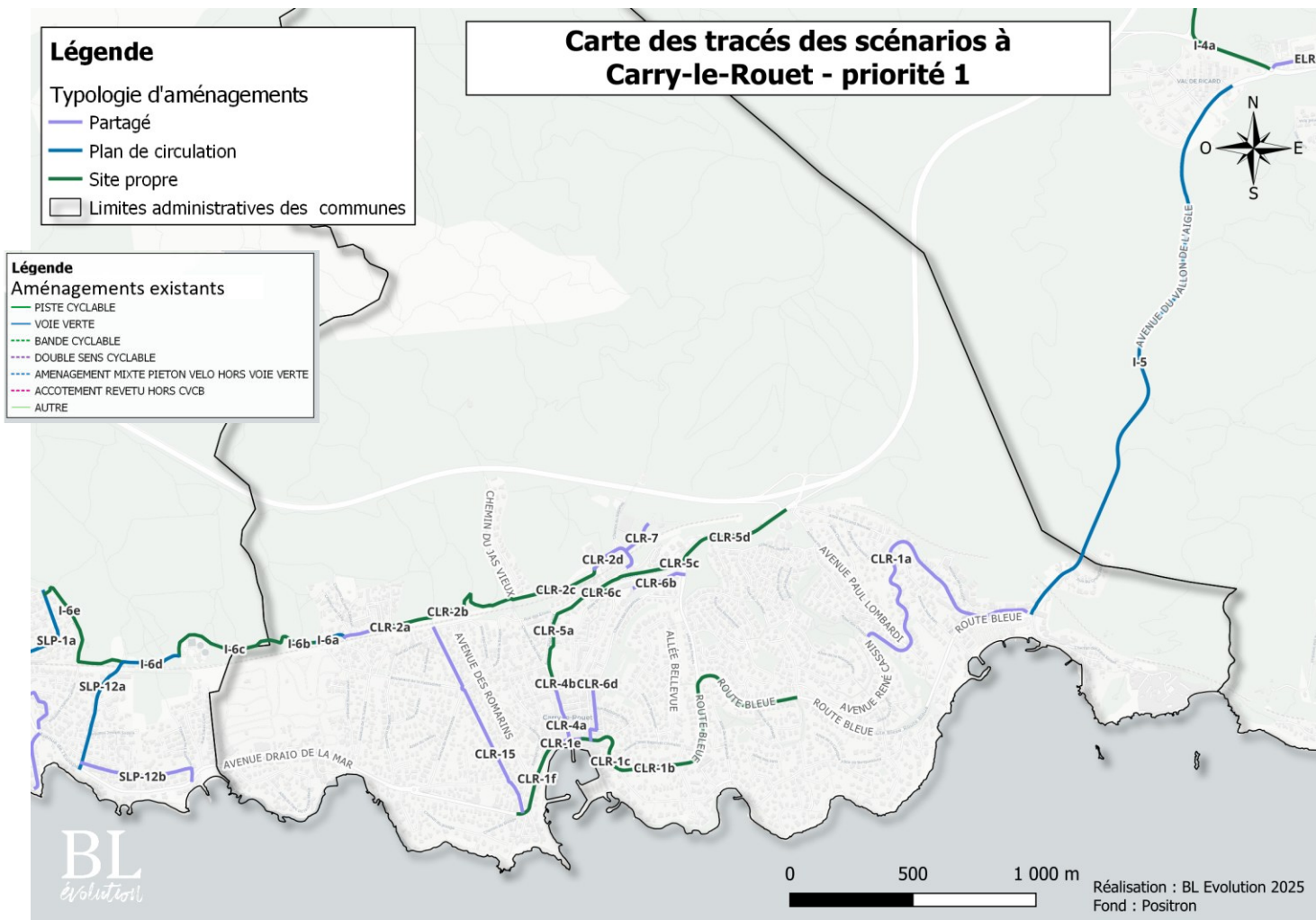
Aménagements inscrits en priorité 1

Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU

BL
évolutionBL
évolution

Soutenu par

Les certificats
d'économies
d'énergie



Carry-le-Rouet

Détail des tronçons

Tronçon	Catégorie d'aménagement	Type d'aménagement	Priorité	Perspective	Longueur
CLR-15	Partagé	Jalonnement simple	1	CT	837
CLR-1a	Partagé	Jalonnement	1	CT	1351
CLR-1b	Site propre	Voie verte	1	LT	1090
CLR-1c	Site propre	Unidirectionnelle montante	1	LT	274
CLR-1d (route bleue)	Partagé	Zone de rencontres	1	LT	47
CLR-1e	Partagé	Zone de rencontres	1	LT	51
CLR-1f	Site propre	Unidirectionnelle sens montant	1	LT	332
CLR-2a	Partagé	Vélorue	1	CT	190
CLR-2b	Site propre	Voie verte	1	LT	506
CLR-2c	Site propre	Voie verte	1	LT	481
CLR-2d	Partagé	Jalonnement	1	CT	162
CLR-4a	Partagé	Zone de rencontres	1	LT	232
CLR-4b	Partagé	Jalonnement	1	CT	150

Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU



Soutenu par



Projet réalisé avec le soutien technique et financier de l'ADEME dans le cadre du programme CEE AVELO 3



Carry-le-Rouet

Détail des tronçons

Tronçon	Catégorie d'aménagement	Type d'aménagement	Priorité	Perspective	Longueur
CLR-5a	Site propre	Voie verte	1	MT	433
CLR-5b	Site propre	Site propre	1	LT	193
CLR-5c	Site propre	Site propre	1	LT	206
CLR-5d	Site propre	Voie verte	1	LT	477
CLR-6b	Partagé	Rue aux écoles	1	CT	212
CLR-6c	Site propre	Voie verte	1	MT	105
CLR-6d	Partagé	Jalonnement	1	CT	286
CLR-7	Partagé	Jalonnement	1	CT	222

Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU



Soutenu par



Projet réalisé avec le soutien technique et financier de l'ADEME dans le cadre du programme CEE AVELO 3



Carry-le-Rouet

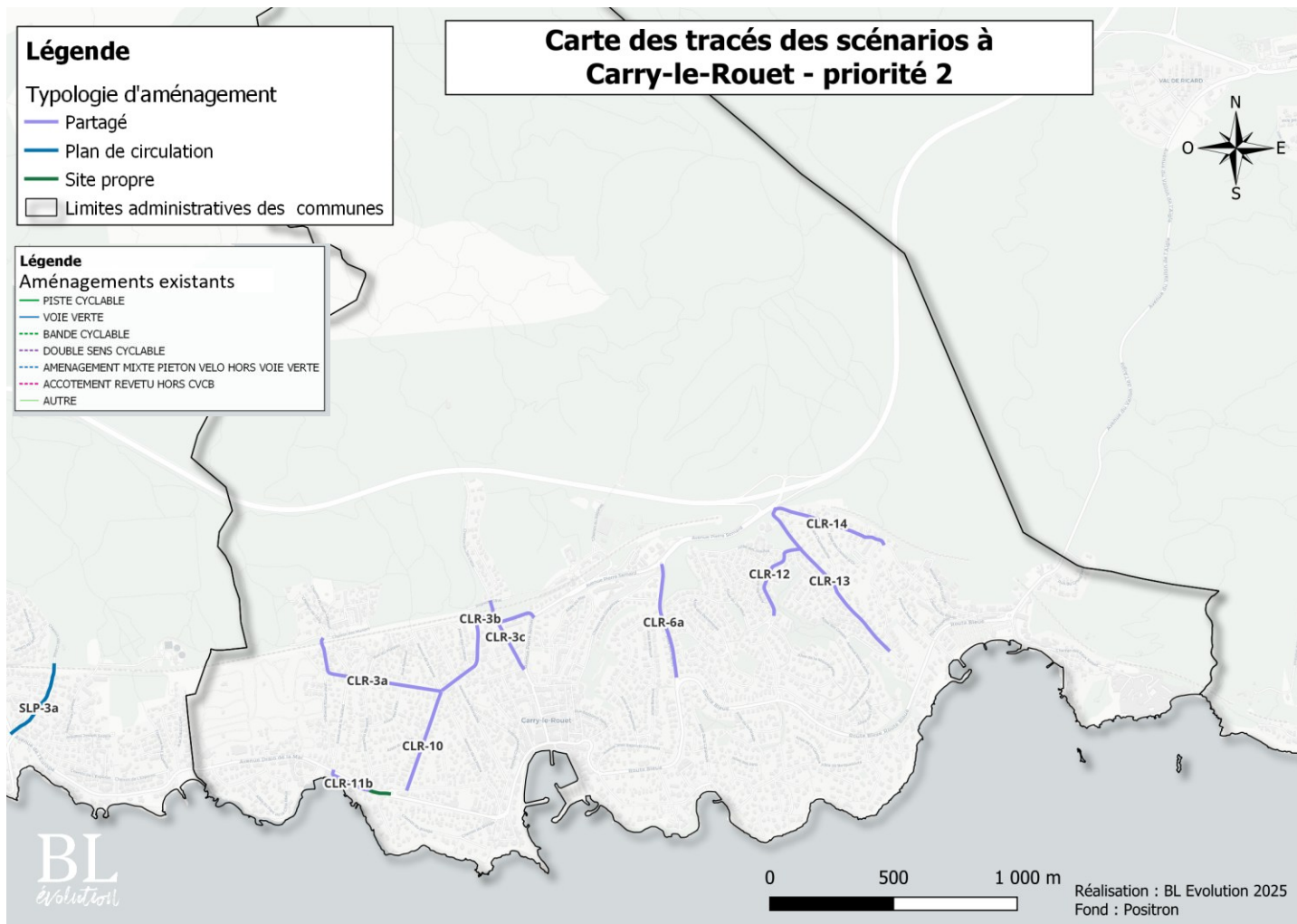
Aménagements inscrits en priorité 2

Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU

BL
évolutionBL
évolution

Soutenu par

Les certificats
d'économies
d'énergie



Carry-le-Rouet

Détail des tronçons

Tronçon	Catégorie d'aménagement	Type d'aménagement	Priorité	Perspective	Longueur
CLR-10	Plan de circulation	Double sens cyclable	2	CT	448
CLR-11a (continuité des aménagements sur l'av Dario de la Mar)	Site propre	Bidirectionnelle ou voie verte au sud	2	MT	88
CLR-11b (continuité des aménagements sur l'av Dario de la Mar)	Partagé	Jalonnement et double sens cyclable	2	CT	170
CLR-12	Partagé	Jalonnement avec amélioration des chicanes	2	CT	358
CLR-13	Partagé	CVCB	2	MT	744
CLR-14	Partagé	Jalonnement	2	CT	466
CLR-3a	Partagé	Jalonnement	2	CT	595
CLR-3b	Partagé	Jalonnement simple (minimaliste)	2	CT	595
CLR-3c	Partagé	Vélorue	2	MT	300

Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU



Soutenu par



Projet réalisé avec le soutien technique et financier de l'ADEME dans le cadre du programme CEE AVELO 3



Carry-le-Rouet

Aménagements inscrits en priorité 3

Envoyé en préfecture le 26/06/2026

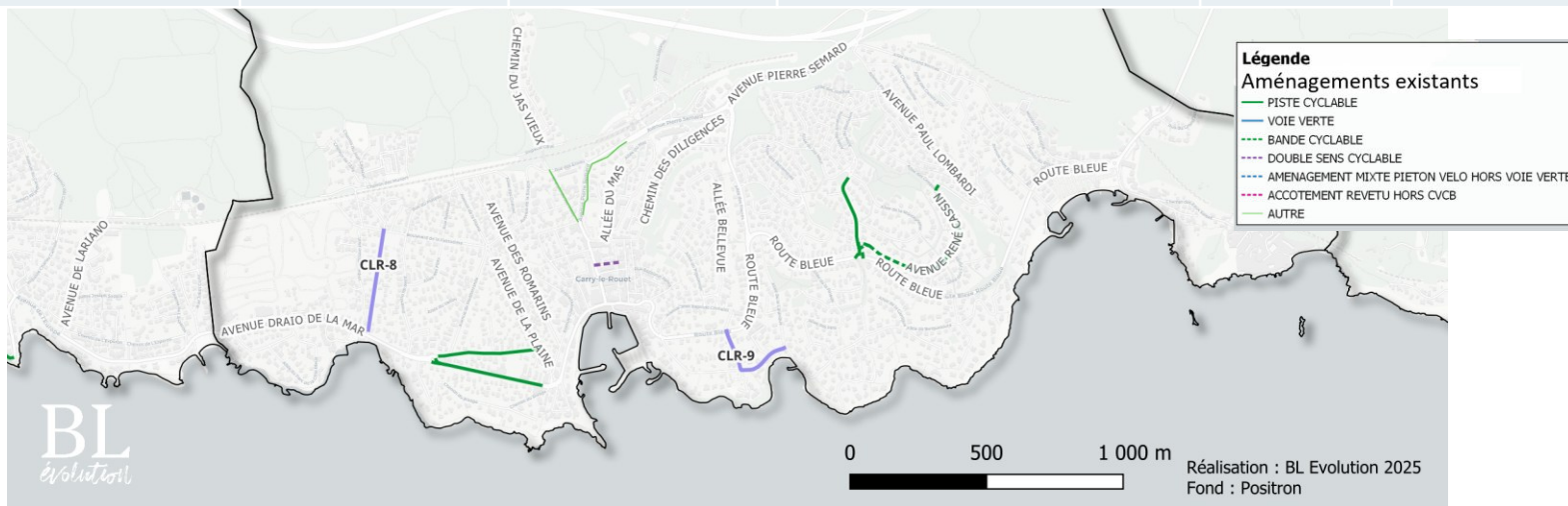
Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU



Tronçon	Catégorie d'aménagement	Type d'aménagement	Priorité	Perspective	Longueur
CLR-8	Partagé	Bande cyclable montante	3	CT	367
CLR-9	Partagé	Jalonnement	3	CT	338



Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU



2.3.3 Sausset-les-Pins



Sausset-les-Pins

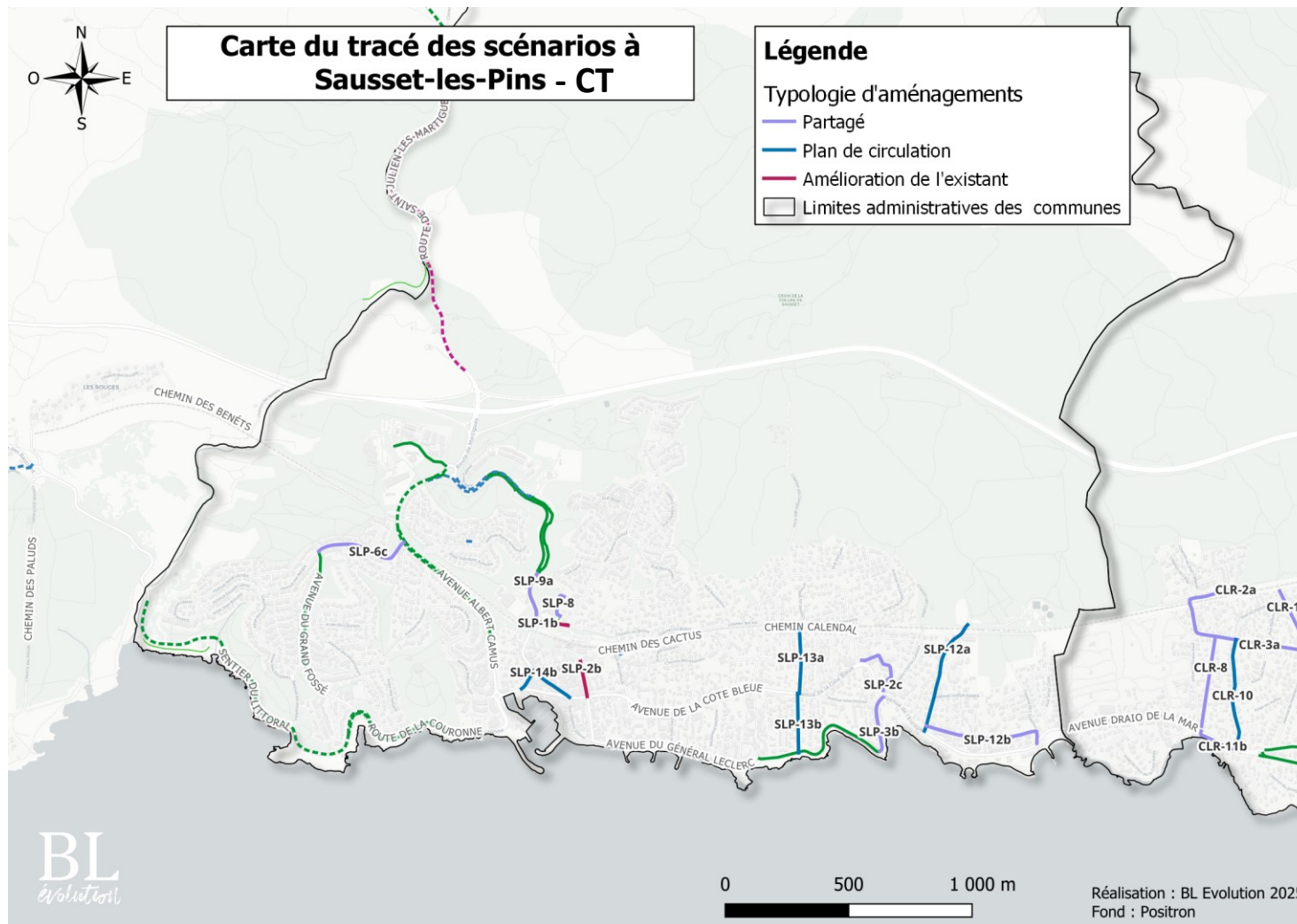
Carte des tracés à court terme

Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU



BL
évolution

0 500 1 000 m

Réalisation : BL Evolution 2025
Fond : Positron



BL
évolution

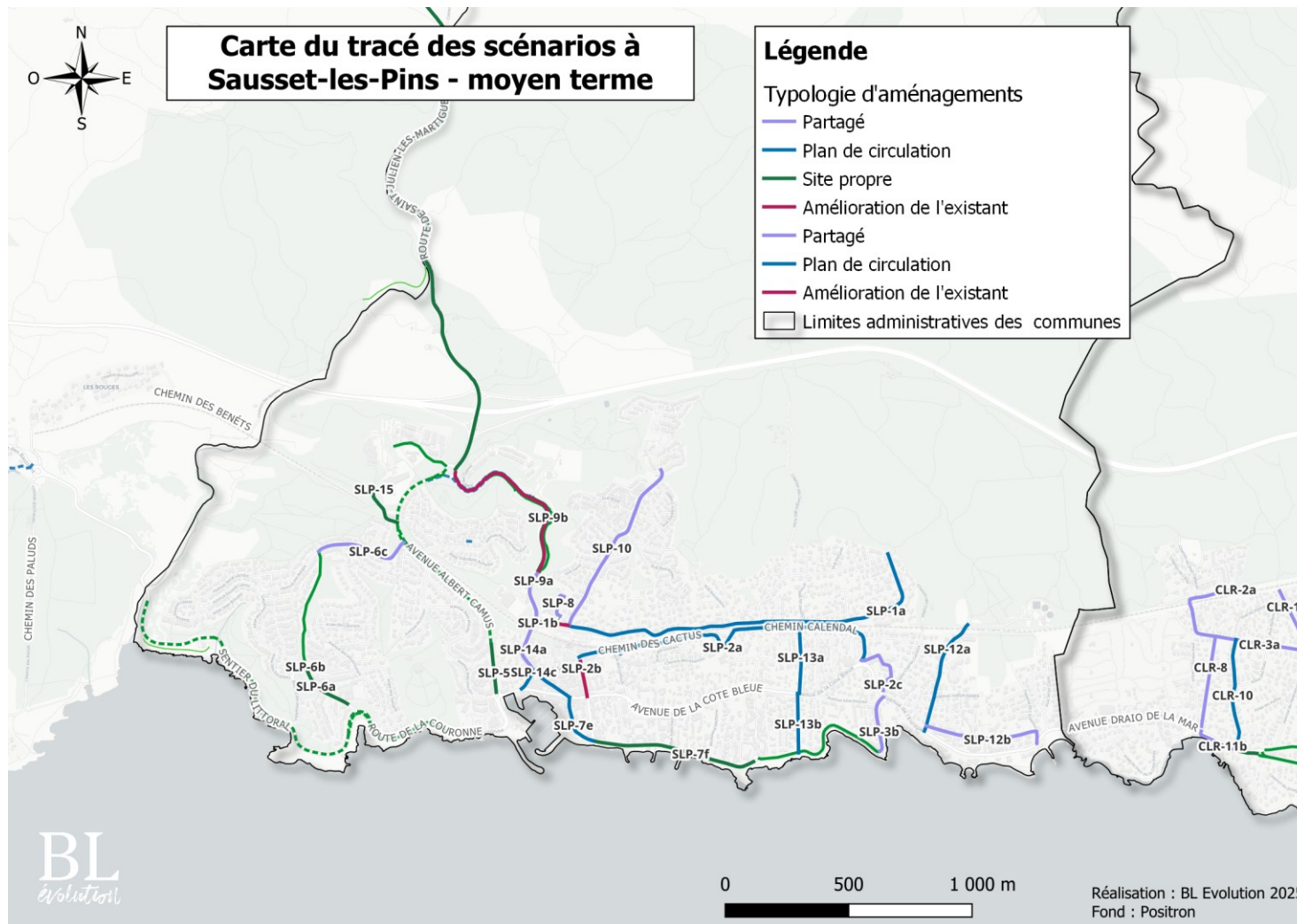
Soutenu par



Projet réalisé avec le soutien technique et financier de l'ADEME dans le cadre du programme CEE AVELO 3

Carte des tracés à moyen terme

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU







Sausset-les-Pins

Synthèse des chiffres clés

Type d'aménagement	Court terme	Coûts en k€	Moyen terme	Coûts en k€	Long terme	Coûts en k€	Total	Coûts en k€
Amélioration de l'existant (en km)	0,267	4,005	0,751	225,3	1,97	740,7	2,988	970,005
Partagé (en km)	1,695	25,425	0,961	48,05	0,362	289,6	3,018	363,075
Plan de circulation (en km)	1,252	18,78	3,138	47,07	0,338	5,07	4,728	70,92
Site propre (en km)			1,287	472,3	0,458	163,6	1,745	635,9
Total général (en km)	3,2	48	6	793	3	1 200	12,5	2 040

Hypothèse de coûts

- **Partagé** : entre 15€ (jalonnement simple), 50€ (CVCB) du mètre linéaire et 800€ du mètre linéaire pour les zones de rencontres
- **Plan de circulation** : 15€ du mètre linéaire
- **Site propre** : entre 300€ (voie verte sur chemin existant) et 800€ à 1 000€ du mètre linéaire selon la contrainte de la voirie

Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU





Sausset-les-Pins

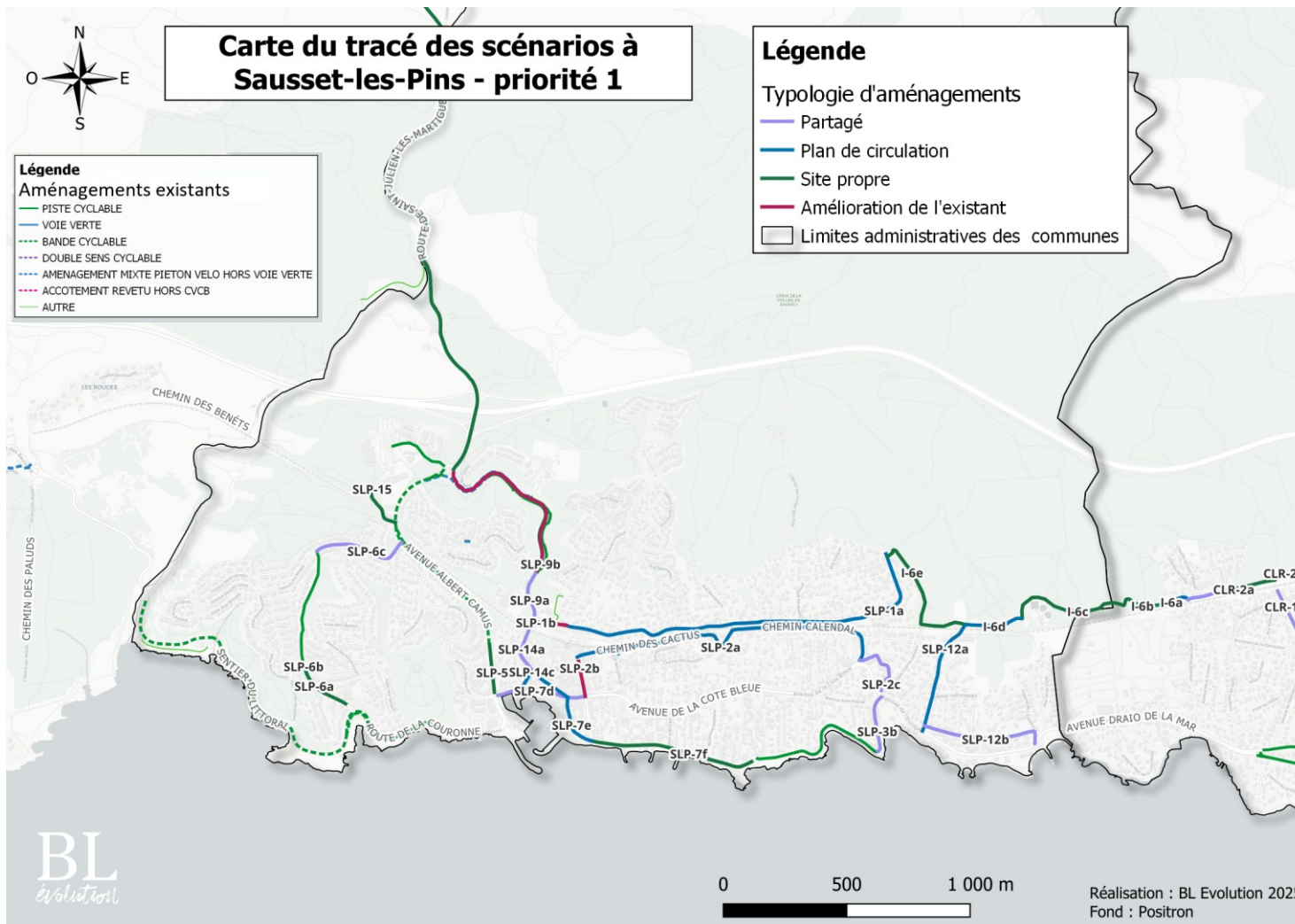
Aménagements inscrits en priorité 1

Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU



BL
évolution



BL
évolution

Soutenu par



Les certificats
d'économies
d'énergie





Sausset-les-Pins

Détail des tronçons

Tronçon	Catégorie d'aménagement	Type d'aménagement	Priorité	Perspective	Longueur
SLP-12a	Plan de circulation	Mise en impasse	1	CT	476
SLP-12b	Partagé	Jalonnement	1	CT	507
SLP-14a	Partagé	CVCB	1	MT	214
SLP-14b	Plan de circulation	Double sens cyclable pouvant nécessiter de supprimer le stationnement	1	CT	180
SLP-14c	Plan de circulation	Double sens cyclable	1	CT	88
SLP-15	Site propre	Voie verte	1	MT	186
SLP-1a	Plan de circulation	Passage à sens unique	1	MT	1581
SLP-1b	Amélioration de l'existant	Sécurisation du double sens cyclable	1	CT	123
SLP-2a	Plan de circulation	Passage à sens unique	1	MT	1335
SLP-2b	Amélioration de l'existant	DSC à sécuriser	1	CT	144
SLP-2c	Partagé	Jalonnement et double sens cyclable	1	CT	257
SLP-3b	Partagé	Jalonnement	1	CT	233
SLP-5	Site propre	Deux unidirectionnelles	1	MT	194

Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU





Sausset-les-Pins

Détail des tronçons

Tronçon	Catégorie d'aménagement	Type d'aménagement	Priorité	Perspective	Longueur
SLP-6a	Site propre	Voie verte	1	MT	208
SLP-6b	Site propre	Bidirectionnelle à prolonger avec la gestion de l'intersection	1	MT	31
SLP-6c	Partagé	Jalonnement	1	CT	393
SLP-7d	Partagé	Zone de rencontres	1	LT	362
SLP-7e	Plan de circulation	Double sens cyclable	1	MT	222
SLP-7f	Site propre	Voie verte	1	MT	668
SLP-9a	Partagé	Jalonnement	1	CT	197
SLP-9b	Amélioration de l'existant	Deux unidirectionnelles	1	MT	751

Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU





Sausset-les-Pins

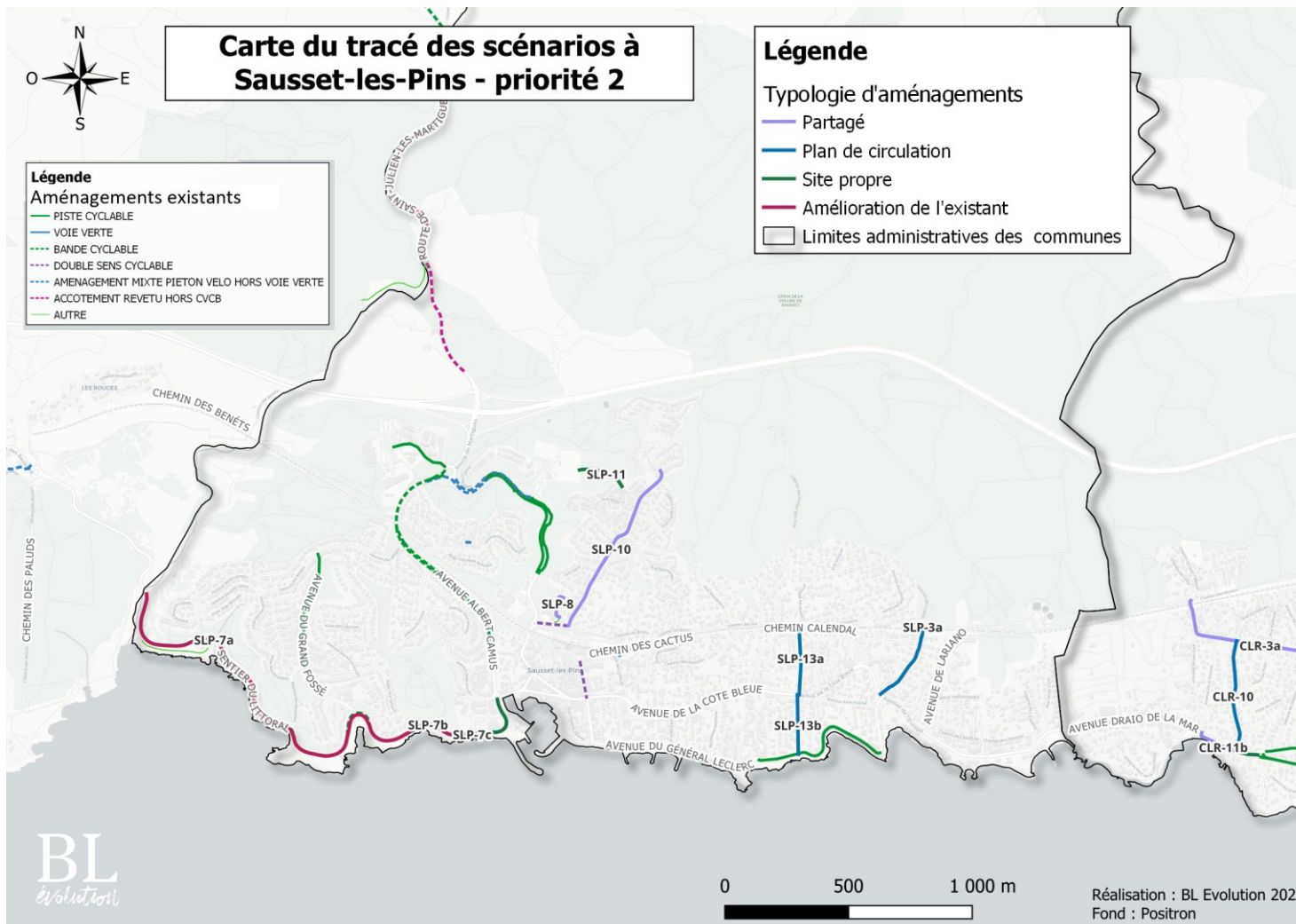
Aménagements inscrits en priorité 2

Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU

BL
évolutionBL
évolution

Soutenu par

Les certificats
d'économies
d'énergie



Sausset-les-Pins

Détail des tronçons

Tronçon	Catégorie d'aménagement	Type d'aménagement	Priorité	Perspective	Longueur
SLP-10	Partagé	CVCB	2	MT	747
SLP-11	Site propre	Voie verte	2	LT	196
SLP-13a	Plan de circulation	Passage à sens unique avec double sens cyclable	2	CT	268
SLP-13b	Plan de circulation	Double sens cyclable	2	CT	240
SLP-3a	Plan de circulation	Impasse perméable modes actifs	2	LT	338
SLP-7a	Amélioration de l'existant	Voie verte	2	LT	1497
SLP-7b	Amélioration de l'existant	Deux unidirectionnelles	2	LT	473
SLP-7c	Site propre	Voie verte	2	LT	262
SLP-8	Partagé	Rue aux écoles	2	CT	138

Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU



Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU



2.3.4 Le Rove



Le Rove

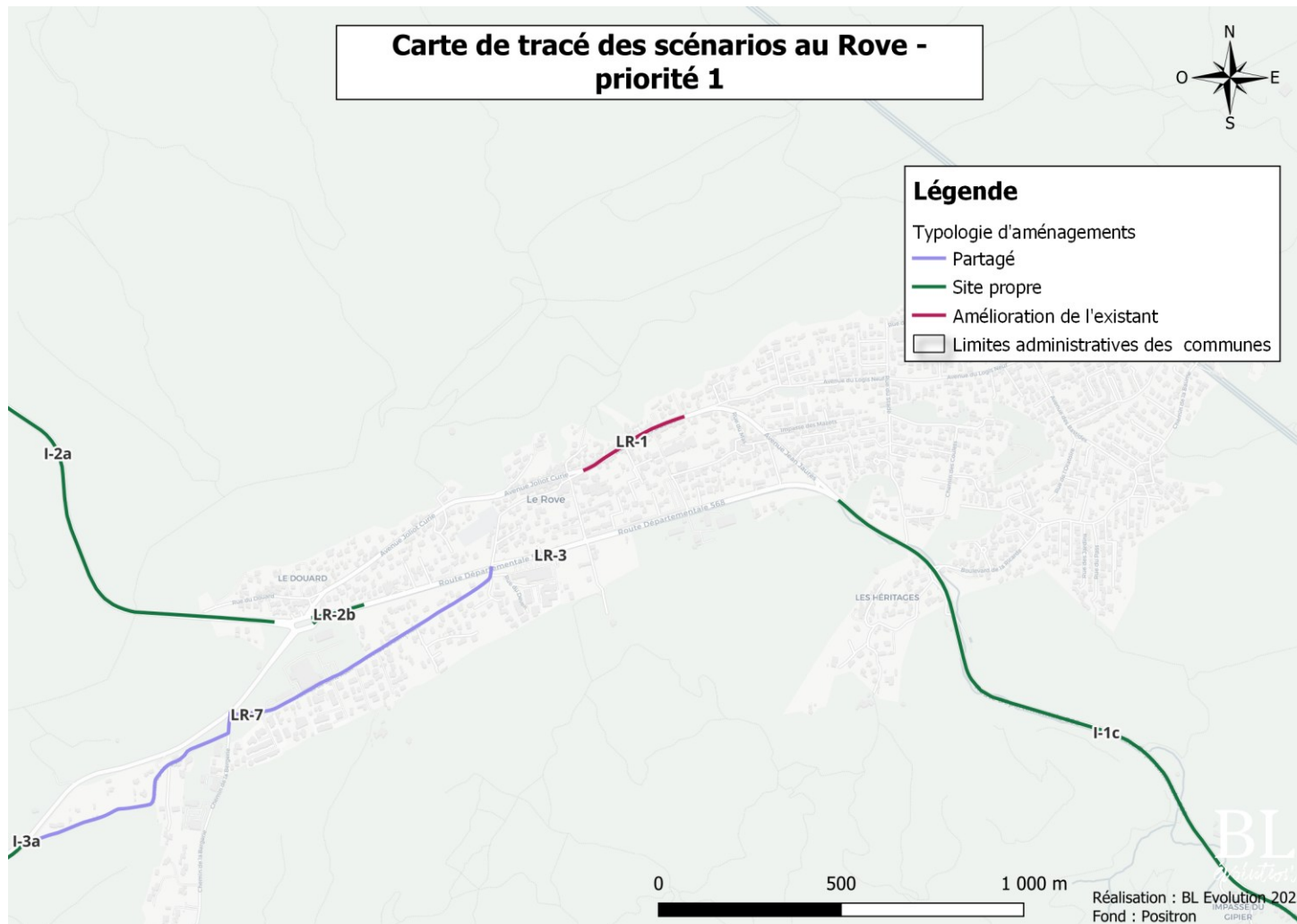
Carte des tracés

Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU





Le Rove

Synthèse des chiffres clés

Type d'aménagement	Court terme	Coûts en k€
Amélioration de l'existant (en km)	0,306	4,59
Partagé (en km)	1,567	26,639
Site propre (en km)	0,21	84
Total général (en km)	1	115

Hypothèse de coûts

- **Partagé** : entre 15€ (jalonnement simple), 50€ (CVCB) du mètre linéaire et 800€ du mètre linéaire pour les zones de rencontres
- **Plan de circulation** : 15€ du mètre linéaire
- **Site propre** : entre 300€ (voie verte sur chemin existant) et 800€ à 1 000€ du mètre linéaire selon la contrainte de la voirie

Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU

Berser
Levrault



Le Rove

Détail des tronçons

Tronçon	Catégorie d'aménagement	Type d'aménagement	Priorité	Perspective	Longueur
LR-1	Amélioration de l'existant	Renforcer la séparation piéton vélo	1	CT	678
LR-2a (accès au RP du Douard)	Site propre	Unidirectionnelle	1	CT	62
LR-2b (accès au RP du Douard)	Site propre	Unidirectionnelle	1	CT	140
LR-3	Site propre	Liaison vers le centre commercial depuis la piste cyclable	1	CT	10
LR-7 (prolongation de l'itinéraire intercommunal I-3)	Partagé	Jalonnement avec réduction de la vitesse de circulation	1	CT	1567

Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU



Soutenu par



Projet réalisé avec le soutien technique et financier de l'ADEME dans le cadre du programme CEE AVELO 3

2.4 Traiter les points durs



Traiter les points durs

Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

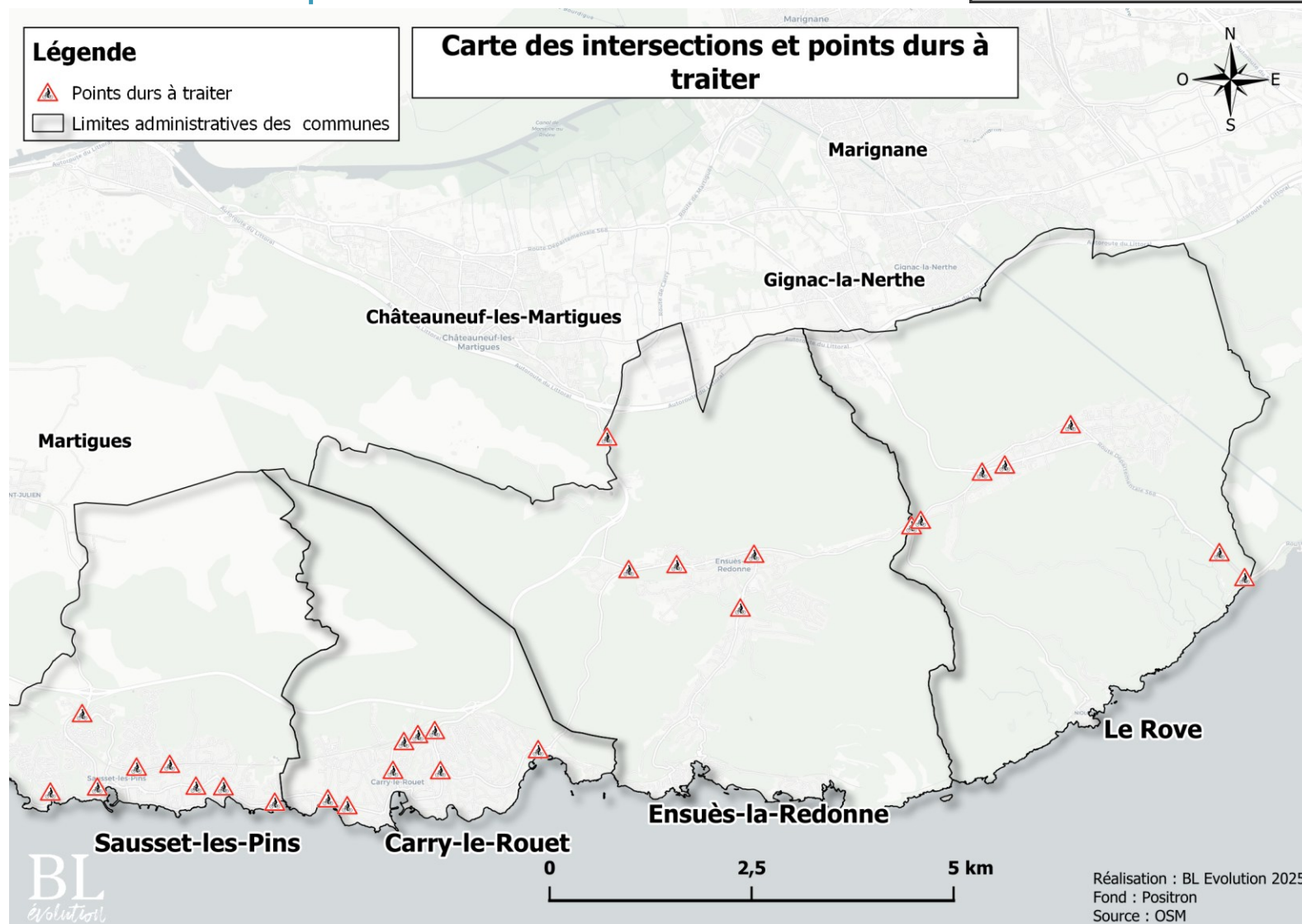
ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU

Berser
Levrault

Légende

- Points durs à traiter
- Limites administratives des communes

Carte des intersections et points durs à traiter



BL
évolution

Réalisation : BL Evolution 2025
Fond : Positron
Source : OSM



BL
évolution

Soutenu par



Les certificats
d'économies
d'énergie





Traiter les points durs

Détail par commune

Le Rove

Croisement	5
Giratoire	1
Sortie de parking	1

Sausset-les-Pins

Croisement	4
Giratoire	2
Point dur	2

Ensuès-la-Redonne

Croisement	2
Feux tricolores et croisement	1
Giratoire	2

Carry-le-Rouet

Croisement	3
Giratoire	3
Traversée de voie dangereuse	2

Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU

Berser
Levrault

→ À consolider avec les tracés définitifs



Traiter les points durs

Illustrations de possibilités d'aménagements sur des points durs importants

Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU

Berser
Levrault

Grand plateau (traversée itinéraire en centre-bourg)



→ environ 40 000€

Pourrait s'appliquer à la traversée de l'avenue du Vallon de Graffiane depuis la Promenade de Chantegrive

Giratoire majeur



→ environ 100 000€ pour un giratoire complet

Pourrait s'appliquer au cas du rond-point du Douard

2.5 Jalonnement du réseau cyclable



Rappels du diagnostic

Le jalonnement : inexistant sur le territoire, à développer pour sécuriser les pratiques

- Sur le territoire de la Côte Bleue, le jalonnement directionnel est inexistant.
- Certaines communes comme Le Rove, Sausset-les-Pins se sont dotées de **panneaux « sens interdit sauf cyclistes »** sur des voies limitées à 30 km/h aux abords des équipements.
- Malgré la présence de ces panneaux de signalisation de police, **les automobilistes sont encore insuffisamment sensibilisés à la cohabitation avec les cyclistes**. Par exemple, malgré la présence de double-sens cyclable, les automobilistes roulent sur la bande cyclable matérialisée au sol.
- Sur la commune du Rove, le récent aménagement des pistes cyclables unidirectionnelles le long de la D5 sont dotées de la signalisation de police « réservée aux vélos » mais aucune signalisation directionnelle indique les équipements que dessert cet aménagement cyclable.



Panneau sens interdit sauf cyclistes, communes Le Rove



©DDSR

Exemple de signalisation vélo directionnelle



Le jalonnement du réseau cyclable

La signalisation directionnelle

La signalétique est un élément important de l'aménagement de l'espace public. Le jalonnement doit permettre **d'assurer un itinéraire cyclable et piétonnier lisible, efficace et confortable**.

Son but est d'indiquer au cycliste la direction de sa destination. Des cheminements mal jalonnés, ou mal connus, ne sont pas pratiques à utiliser.

A faire apparaître :

- La direction
- La distance associée

Dans certains cas (par exemple, lorsqu'il n'y a aucun doute possible sur l'itinéraire), une signalisation simple (logotype vélo) peut être utilisée.

Dans le cas d'itinéraires temporaires ou de remplacement (déviation, travaux...), un jalonnement peut également s'avérer fortement utile.

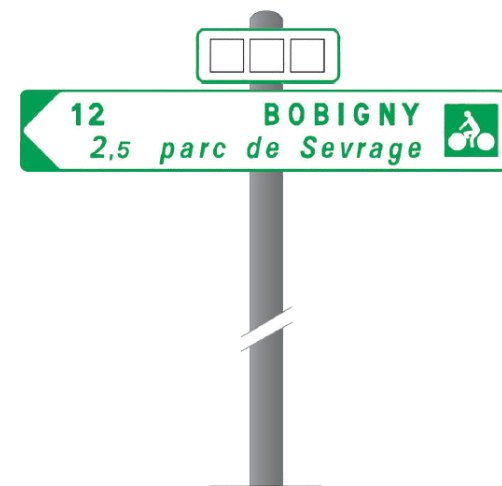
Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU

Berser
Levrault



Modèle de signalisation vélo directionnelle, recommandations du CEREMA



Le jalonnement du réseau cyclable

Indication / Obligation : Comment signaler un aménagement cyclable ?

Le panneau d'indication d'une voie conseillée et réservée aux cyclistes est codifié **C113**. Il indique, comme le panneau B22a, que cette voie leur est réservée. Il est donc interdit aux piétons et aux autres véhicules de l'utiliser. La fin de section est indiquée par un panneau **C114**.

Le panneau B22 indique aux cyclistes qu'il est **obligatoire** d'utiliser la piste ou la bande cyclable. **Après avis du Préfet**, il peut être installé sur certains tronçons uniquement où la circulation des cyclistes sur la chaussée se révélerait trop dangereuse. Ainsi, il ne doit pas être confondu avec le panneau C113. Le panneau de fin d'obligation de piste ou bande cyclable est représenté le panneau B40.

Ce panneau est parfois surutilisé sur des aménagements eux-mêmes non sécurisants (comme sur la photo ci-contre). Le caractère obligatoire doit permettre aux cyclistes de circuler sur un espace séparé et non anxiogène.



En haut : panneaux C113 / C114

En bas : panneaux B22 / B40

Crédits photo : FUB.fr



Bande cyclable obligatoire

Crédits photo : google-maps.fr



Propositions

Déployer du jalonnement cyclable sur l'ensemble des communes

Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU



Jalonnement	Propositions
Planification	- Réaliser un schéma directeur de jalonnement à l'échelle des 4 communes avec une phase de définition des pôles générateurs de déplacement (mention et typologie de panneaux) - Réaliser un plan de jalonnement du réseau cyclable actuel et en projet (quels carrefours ? Quels panneaux ?) où sont définis notamment : l'implantation précise et la maîtrise d'ouvrage (aménagement, entretien), sur l'ensemble des communes, et par commune. - Rédiger une charte de jalonnement (principes, charte graphique...) Ces études seront à mener en concertation avec les maîtres d'ouvrage Département des Bouches-du-Rhône et Métropole Aix-Marseille Provence, en lien avec les communes et la Région (lycée, gare, V65) <u>Estimation du coût des études</u> : 40 k euros pour schéma directeur et plan de jalonnement
Aménagement	- Lancer un marché de fourniture et pose du jalonnement (le bureau d'étude peut accompagner la collectivité à la rédaction du CCTP et des pièces, et à l'analyse des offres) - Suivi de la fourniture et pose du jalonnement en lien étroit avec les services techniques des communes. - Prévoir un stock de panneaux pour le suivi et l'entretien (10% de l'ensemble des panneaux) - Intégrer la mise en tourisme (jalonnement V65 et boucles, panneaux RIS, équipements...) - Généraliser le recours au panneau M12 Cédez-le-passage cycliste au feu lorsque cela est possible



Propositions

Déployer du jalonnement cyclable sur l'ensemble des communes

Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU



Jalonnement	Propositions
Suivi et entretien	- Assurer un suivi et entretien du jalonnement : en définir les modalités (qui fait quoi ? Avec communes, associations locales par ex.). - Permettre aux usagers de remonter les anomalies et dégradation des panneaux via un outil de signalisation (ex. outil SURICATE) - Effectuer une mise à jour 2 fois par an et notamment au printemps, là où la pratique commence à être plus fréquente. Et également des mises à jour ponctuelles selon l'état d'avancement du réseau cyclable (livraison d'un nouvel aménagement, carrefours sécurisés, aménagement de zones de circulation apaisée en centre-bourg ...) - Vérifier les critères de jalonnement avec des visites terrain à vélo : qualité, lisibilité, continuité, sécurité. S'appuyer sur la charte de jalonnement et les recommandations du Cerema - Veiller à connecter les équipements via des itinéraires cyclables sécurisés.

2.6 Apaiser la circulation en zone résidentielle



Apaiser la circulation en zones résidentielles

Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU

Berser
Levrault

Généraliser la zone 30 et la faire respecter

Le SDAC dispose d'une vocation intercommunale. Aussi, il ne regarde pas le détail de chaque axe de chacune des quatre communes. La plupart des axes qui ne font pas l'objet d'aménagement spécifiques se situent dans des zones résidentielles (à l'exception de la D5). Pour ces routes, il semble pertinent d'y généraliser la zone 30. Plus largement, il pourrait être pertinent d'envisager la **généralisation des communes à 30 avec l'exception de certains axes** (type RD558 au Rove par exemple). Une zone 30 s'appliquant à l'ensemble d'une ville ou d'un village garantit sa lisibilité, sa compréhension et donc son respect. À cette fin, il est primordial de marquer correctement les entrées et sorties d'agglomération.

Apaisement	Propositions
Aménagement	- La zone 30 est généralisée dans l'ensemble des centres-bourgs et les zones de rencontres sont envisagées dans les lotissements. À la mise en place de la zone 30 dans une ville, chaque entrée et sortie est marquée par la signalisation verticale obligatoire. - Une communication en amont sur les avantages de la Ville à 30 est réalisée par les communes. Les canaux de publications habituels sont tous mobilisés (journaux locaux, réseaux sociaux, communiqué de presse, etc.). - Pour les entrées de ville les plus importantes, une signalisation au sol vient rappeler à intervalles réguliers la limitation de vitesse à 30 km/h. - Les obstacles physiques favorisant l'apaisement (plateaux, écluses...) sont aménagés selon les préconisations et, selon les observations réalisées à un an, des obstacles sont aménagés au niveau des points où la vitesse de circulation est encore trop importante



Apaiser la circulation en zones résidentielles

Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU

Berser
Levrault

Bien penser une zone 30

Une zone 30 est une section de rue ou une partie de la ville où la vitesse de tous les véhicules est limitée à 30 km/h.

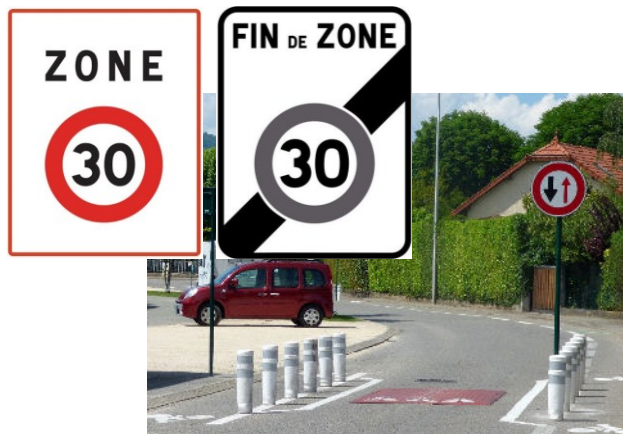
Il ne s'agit pas d'un aménagement cyclable et doit être accompagné d'autres mesures.

Caractéristiques

- La zone 30 est définie par les panneaux B30 (entrée dans la zone) et B51 (sortie de la zone).
- À la signalisation doit être ajouté un aménagement de la chaussée afin de garantir un respect de la vitesse (réduction des voies, plateaux, écluses, etc.).

Application

- Dans toute la ville hors contournement, et hors boulevards à plusieurs voies. Dans toutes zones résidentielles, zones d'activités.



Avantage de la zone 30

Accidentologie : le **risque pour un piéton d'être tué par une voiture est divisé par 5** dans une collision à 30 km/h par rapport à 50 km/h, selon une étude publiée dans ScienceDirect.

Environnement (pollution aux particules fines et émissions de gaz à effet de serre) : rouler à 50 km/h plutôt qu'à 30 km/h implique **des freinages brusques suivis d'accélération puissantes**. Ainsi, la conduite souple, associée à une limitation de la vitesse, est moins polluante qu'une conduite par à-coups permis par une limitation haute. Cela diminue la pollution et les émissions de GES.

Pollution sonore : la réduction de la vitesse permet de réduire le bruit jusqu'à 3 dB, selon l'étude précitée de l'ADEME. Ainsi, **la ville, moins bruyante et plus agréable, redevient attractive**.

Report modal : l'impact indirect le plus intéressant dans le cas du passage à 30 km/h est le report modal qu'il permet. Baisser la vitesse des véhicules motorisés en ville est en effet un incontournable pour **engager un rééquilibrage des mobilités et favoriser notamment la marche et le vélo** :

- en rendant la voiture moins attractive avec une vitesse maximale plus faible, cela encourage à utiliser les autres moyens de déplacement.
- Mais surtout, dans le cas du 30 km/h, c'est le **rôle de sécurisation des mobilités actives (marche, vélo, etc.) qui permet de favoriser le report modal, et ainsi diminuer les volumes de trafic automobile et les émissions associées**.



Apaiser la circulation en zones résidentielles

Bien penser une zone 30

Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU

Berser
Levrault

Zones apaisées : exemples de coûts

Signalisation verticale	Panneaux normés	entre 50 et 200 €
	Panneaux sur mesure	entre 30 et 90 €
	Pose de panneaux sur mât existant	entre 10 et 30 €
	Pose de panneaux avec fourniture d'un mât	entre 65 et 180 €
	Marquage entrée/sortie zone 30	200 € (120 € rappel)/u
	Marquage entrée de zones de rencontre	340 €/u
Signalisation horizontale	Marquage au sol	20 / 90 €/u
Aménagements	Écluses avec by-pass	5 K €
	Plateau	10 K à 20 K €
	Reprise de voirie	800 €/ml

3. Les services vélo

3.1 Stationnement vélo



Typologie de stationnement vélo

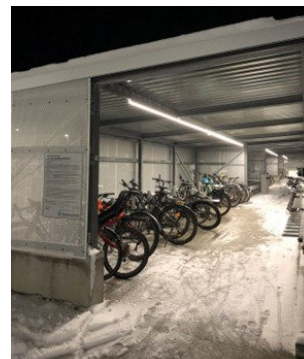
Recommandations techniques de stationnement fixes et amovibles

Le stationnement doit être adapté aux besoins des usagers. En effet, selon le temps de dépose du vélo, la **typologie de stationnement à implanter ne sera pas la même** :



Non recommandé

Pincettes



(protégé des intempéries)

Abri + Arceaux



Espace public, Commerces

Écoles, entreprises

Gare, résidence

Arceaux

(espace temporaire et surveillé
événements, plages)



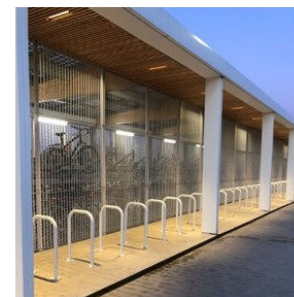
Arceaux

(3 points d'attache roues + cadre)



Abri Sécurisé

(espace sécurisé du vol et des intempéries)





Rappels du diagnostic

Le stationnement : un besoin identifié par les habitants, une offre diversifiée à développer

- Sur le territoire de la Côte Bleue, **1 répondant sur 2** mentionne **le manque de stationnement et l'inquiétude face au vol** comme frein à la pratique du vélo.
- L'offre est présente mais **peu développée et sous-dimensionnée**. Il s'agirait de la perfectionner en termes de quantité et qualité (point de vigilance sur typologie, visibilité, accessibilité..).
- 2 gares vont être prochainement équipées par la Région de consignes à vélo (à confirmer) permettant d'améliorer l'intermodalité train + vélo.
- L'inquiétude face au vol peut également s'expliquer par **le manque de solutions de stationnement sécurisée au sein des bâtiments résidentiels**.
- Les communes de la Côte Bleue sont très fréquentées en saison estivale. **Le besoin en stationnement vélo suit les pics de fréquentation**. Des solutions de stationnement saisonniers pourraient être expérimentées (gardiennage des vélos à la plage, parking vélo évènementiel, ...)

Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU

Berser
Levrault



Source : Enquête en ligne auprès des habitants de la Côte Bleue 2025,

Photos : Louise Chaperon BL évolution /

<https://www.facebook.com/photo/?fbid=1019435083550884&set=pcb.1019435123550880>

Soutenu par



Projet réalisé avec le soutien technique et financier de l'ADEME dans le cadre du programme CEE AVELO 3



Rappels du diagnostic

Le stationnement : un besoin identifié par les habitants, une offre diversifiée à développer

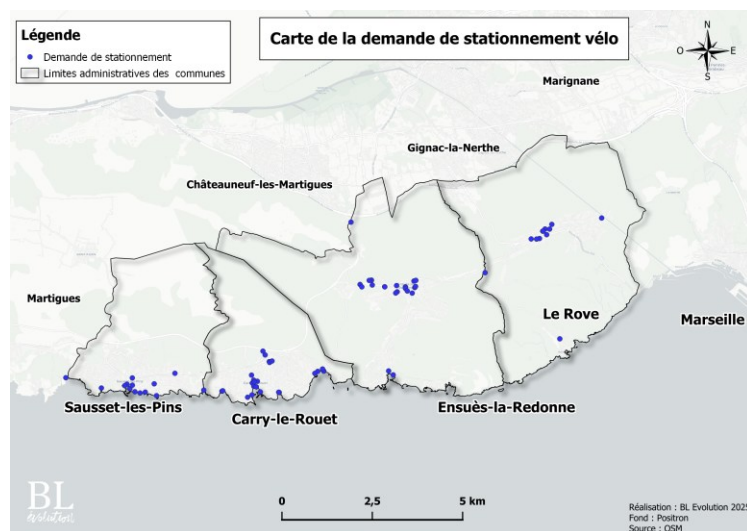
Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU

Berser
Levrault



⇒ Les besoins exprimés se concentrent autour des principaux pôles générateurs de déplacement.



Arceaux et consigne vélo en gare de Sausset-les-Pins



Arceaux vélo à Carry-le-Rouet

Source : Enquête en ligne auprès des habitants de la Côte Bleue

2025

Photos : Louise Chaperon BL évolution /

<https://www.facebook.com/photo/?fbid=1019435083550884&set=pcb.1019435123550880>

Soutenu par



Projet réalisé avec le soutien technique et financier de l'ADEME dans le cadre du programme CEE AVELO 3



Dimensionnement et chiffrage

Les principes

- Définir **un chiffrage global et une estimation cohérente** avec la programmation des aménagements cyclables, ainsi que sur la base des équipements présents sur chaque commune.
- **Prioriser** l'implantation :
 - Par typologie sur l'ensemble des communes (vélo quotidien ; vélo loisir et tourisme)
 - Nb de stationnement / commune et chaque commune priorise l'implantation

Exemple de synthèse des équipements à l'échelle d'une EPCI :

Nombre de places vélo par équipement

On peut estimer le nombre d'arceaux vélo à installer (1 arceau=2 places) à partir de la **Base permanente des équipements** (BPE) de l'INSEE. Ci-dessous une proposition d'hypothèses par type d'équipement. Elles sont à **adapter en fonction du contexte** du territoire et de l'objectif de part modale vélo (les hypothèses ci-dessous sont valables pour un territoire qui vise entre 5 et 10% de part modale vélo).

Equipements		
Code BPE	Type d'équipement	Nombre de places vélo par équipement
A1	Services publics	8
A2	Banque, poste	4
A3	Services automobiles	0
A4	Artisanat du bâtiment	0
A5	Services de proximité	4
B1	Grandes surfaces	0
B2	Petit commerce alimentaire	4
B3	Autres commerces non alimentaires	4
D1	Etablissements et services de santé	4
D2	Médecins	2
D3	Pharmacie, laboratoire...	2
D4	Accueil personnes âgées	4
D5	Crèche	8
D6	Handicap	4
D7	Action sociale	4
F1	Equipement de sport	8
F2	Loisir: baignade, port, boucle de randonnée	4
F3	Equipement culturel	16
G1	Tourisme (Hotel, camping, OT...)	8

Cas particulier des établissements scolaires

Pour les établissements scolaires on privilégiera des **arceaux sous abris**. Le dimensionnement est à réaliser **en fonction du nombre d'élèves**. On visera un nombre de places équivalent à **au moins 10% du nombre d'élèves**, à adapter selon le contexte).

Pour les écoles élémentaires, il est judicieux d'installer du stationnement pour les vélo-cargos.

Les consignes vélos

Les consignes vélos sont à installer **au cas par cas**, selon les besoins. Voici des exemples de dimensionnement selon le lieu d'implantation:

- **En gare:** la loi LOM fixe des objectifs de stationnements sécurisés en gare (voir [l'Observatoire du stationnement vélo en gare](#))
- Sur les **aires de covoiturage**: on peut viser un minimum de 10% du nombre de places de stationnement voiture
- A proximité des **arrêts de bus**: à adapter selon la fréquentation de l'arrêt. Il semble intéressant d'équiper les principaux arrêts de bus.

Une réflexion peut également être menée sur les espaces de loisirs, les principaux sites touristiques, les sites naturels et départs de randonnées, en lien avec le **service Tourisme**.

Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU

Berser
Levrault

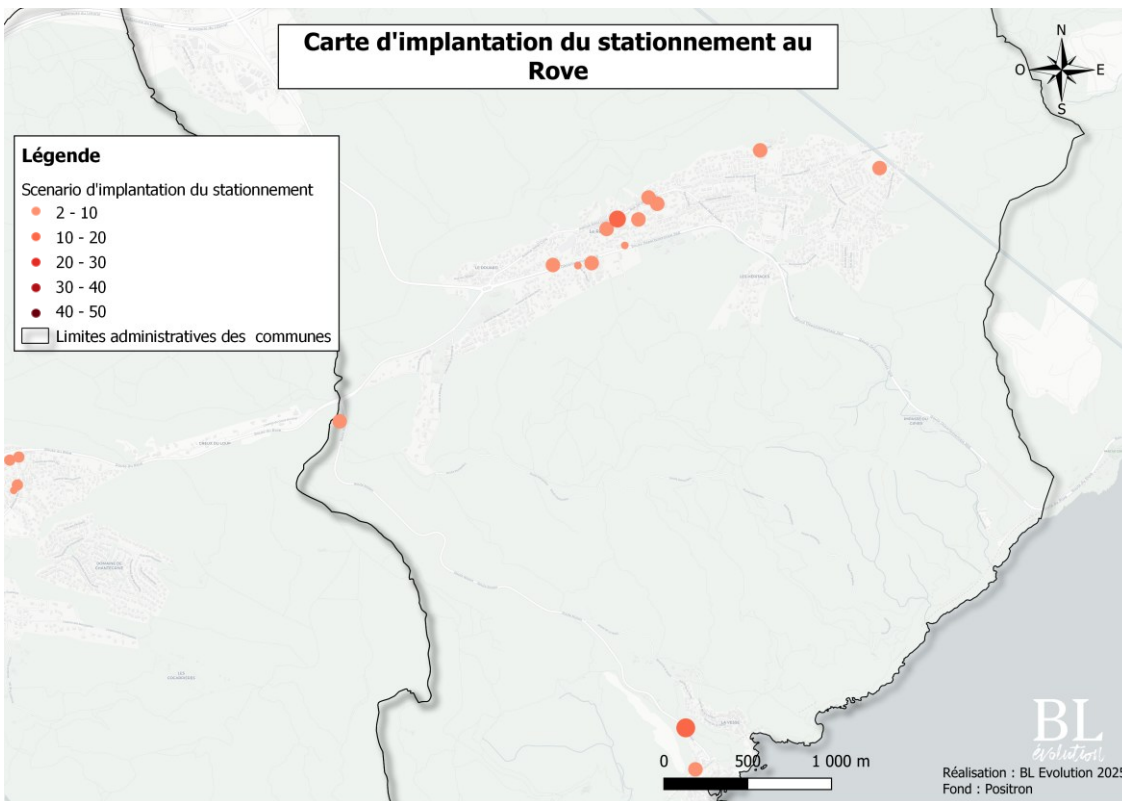


Dimensionnement et chiffrage

La répartition proposée - Le Rove

Type	Capacité
Arceaux abrités (60€ par place et 3k par abri)	32 places soit 4 abris
Arceaux (60€ par place)	64 places
Arceaux en consigne	Consigne prévue pour 2025/2026
TOTAL	112

→ 17 760€



Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU

Berser
Levrault



Dimensionnement et chiffrage

La répartition proposée - Ensues-la-Redonne

Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

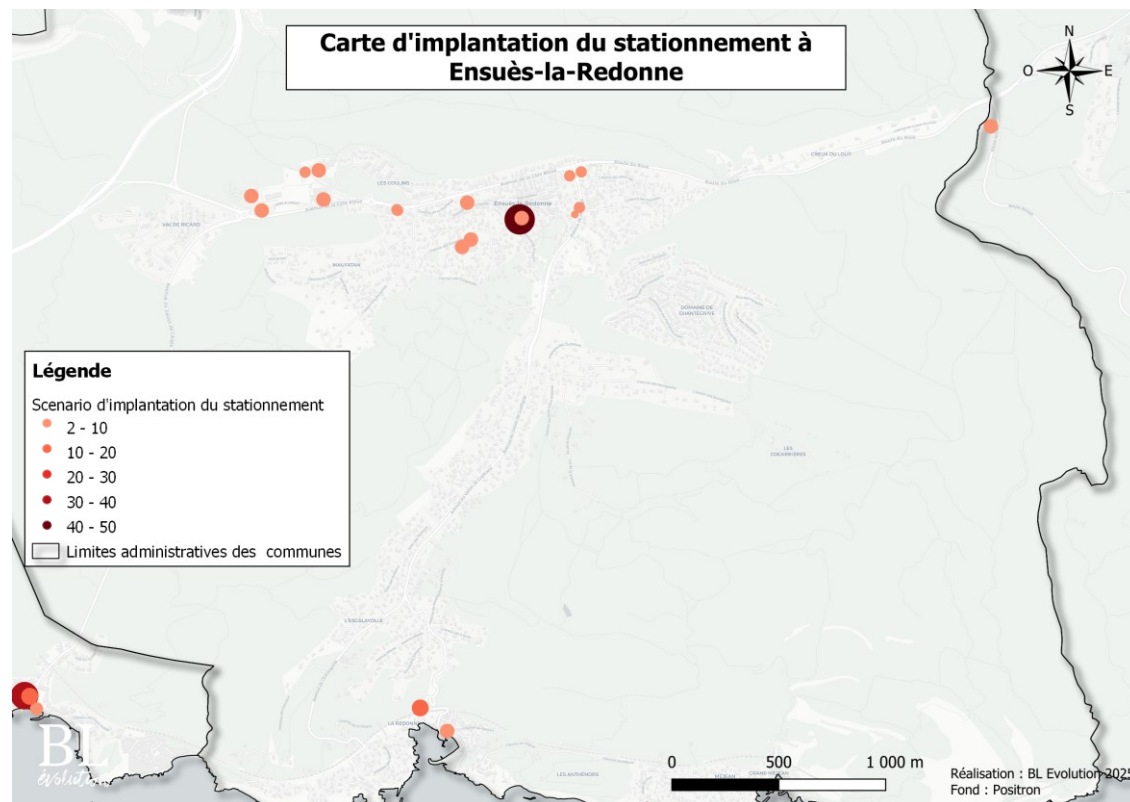
Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU



Type	Capacité
Arceaux abrités (60€ par place et 3k par abri)	32 places soit 4 abris
Arceaux (60€ par place)	120 places dont 50 amovibles selon les manifestations sur la place Robert Autes
Arceaux en consigne	Consigne prévue pour 2025/2026
TOTAL	152

→ 21 120€



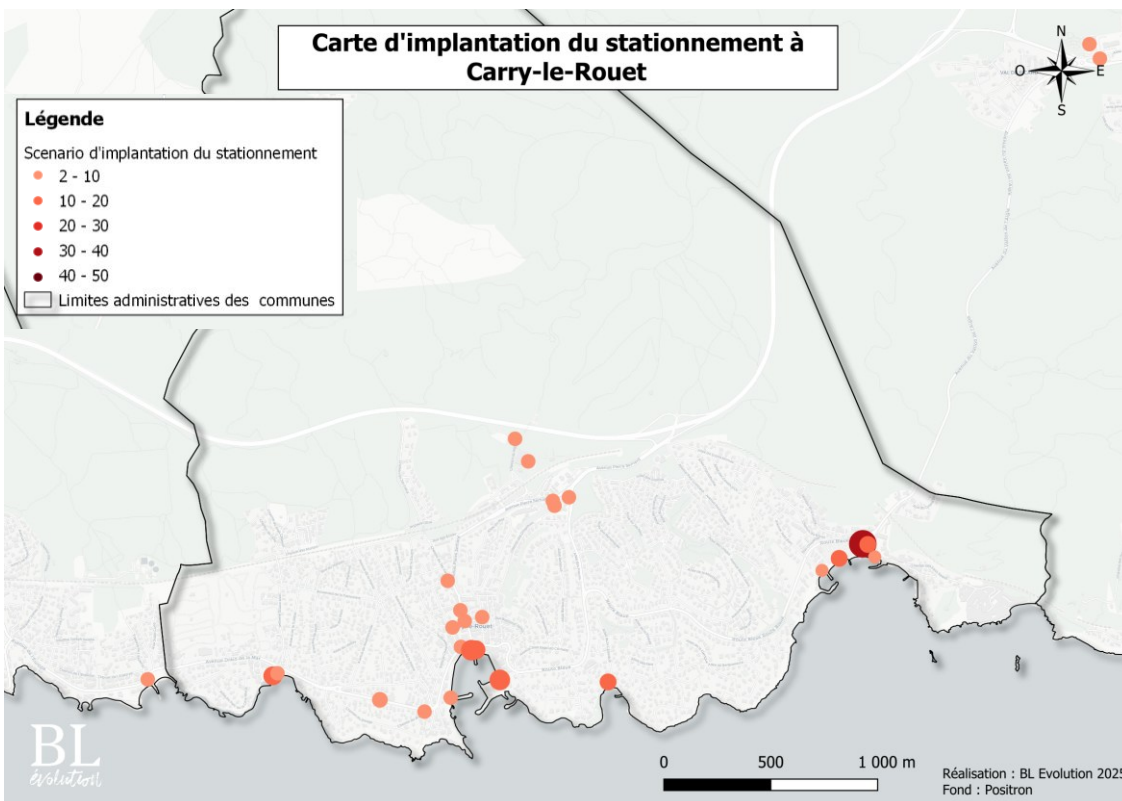


Dimensionnement et chiffrage

La répartition proposée - Carry-le-Rouet

Type	Capacité
Arceaux abrités (60€ par place et 3k par abri)	36 places pour 3 abris
Arceaux (60€ par place)	246 places dont 60 amovibles (40 au niveau de la plage du Rouet et 20 place Jean Jaurès)
TOTAL	282

→ 29 000€



Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU

Berser
Levraut



Dimensionnement et chiffrage

La répartition proposée - Sausset-les-Pins

Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

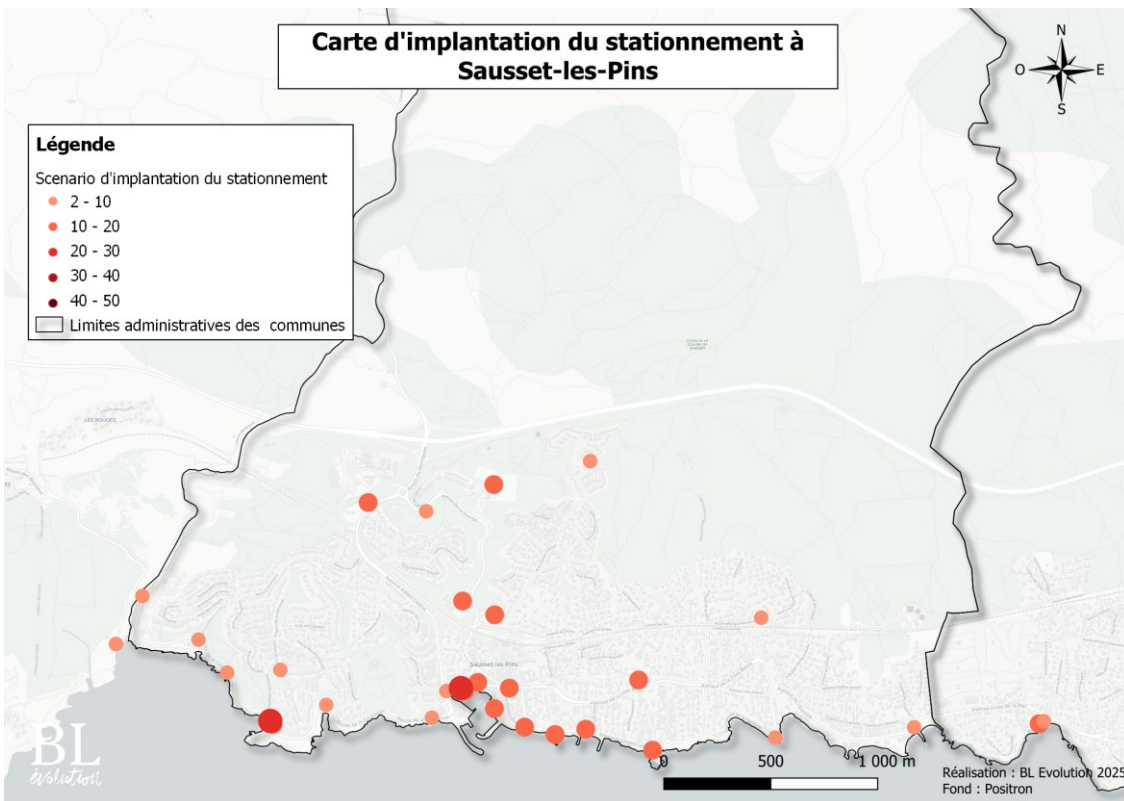
Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU

Berser
Levrault

Type	Capacité
Arceaux abrités (60€ par place et 3k par abri)	24 places
Arceaux (60€ par place)	364 places dont 60 amovibles sur le port et à proximité des plages
TOTAL	388

→ 29 280€



3.2 Services vélo



Les services vélo

Savoir rouler, avoir un vélo, réparer son vélo, stationner son vélo ...



Les infrastructures cyclables sécurisées et continues sont une **condition nécessaire mais insuffisante** pour permettre l'essor de la pratique du vélo sur un territoire. Ces aménagements doivent s'accompagner de stationnement adapté au besoin mais également d'un **ensemble de dispositifs permettant aux habitants de se remettre en selle** par :

- Equiper les établissements de **stationnement vélo** et les rendre accessibles
- La **facilitation** de l'accès au vélo : location courte/longue durée et aide à l'achat
- La **sensibilisation** sur les bienfaits du vélo : communication et évènementiel type fête du vélo
- **L'apprentissage** du vélo pour petits et grands
- La possibilité de **réparer ou faire réparer** son vélo à proximité de chez soi
- Le **développement des services à vocation touristique** : aire de services le long des itinéraires, équipements des sites touristiques, label Accueil Vélo, etc.

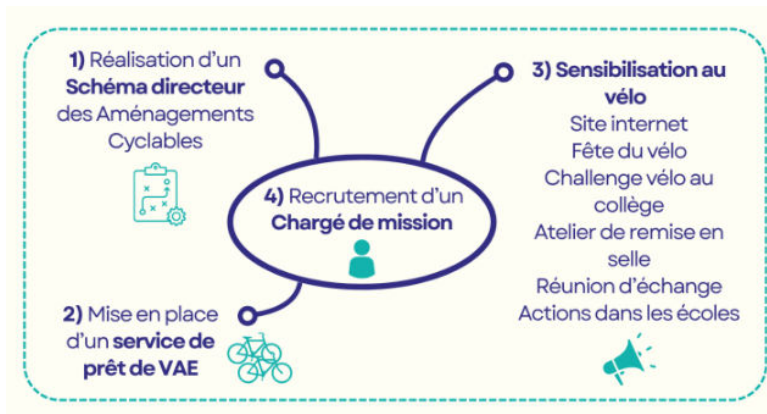
Le déploiement des services vélo sur le territoire de la Côte Bleue nécessite **une animation globale et une coordination** des acteurs publics (Région, Département, Métropole, communes) et privés (entreprises, commerces, hôtel, restaurants)



Rappels du diagnostic

Les services vélo existants et les besoins exprimés

- La Métropole d'Aix Marseille Provence propose une **location de vélo à assistance électrique longue durée**.
- Une aide à l'achat de VAE est proposée mais elle ne s'applique qu'aux personnes travaillant, résidant ou étudiant dans la ZFE. Les communes de la Côte Bleue ne sont donc pas concernées. Pourtant **l'acquisition d'un VAE se prête à la topographie du territoire** (forts reliefs) et aux distances à parcourir entre les pôles générateurs de déplacement.
- Les répondants à l'enquête en ligne expriment **le besoin d'une offre complète de services** permettant de pouvoir stationner son vélo, la location de vélos courte et longue durée, la réparation et la remise en selle.
- Dans le cadre du projet A VELO 3, **4 VAE ont été mis à disposition** des communes de Sausset-les-Pins, Carry-le-Rouet, Ensues-la-Redonne et Le Rove.





Rappels du diagnostic

Les services vélo existants et les besoins exprimés

Envoyé en préfecture le 26/06/2026

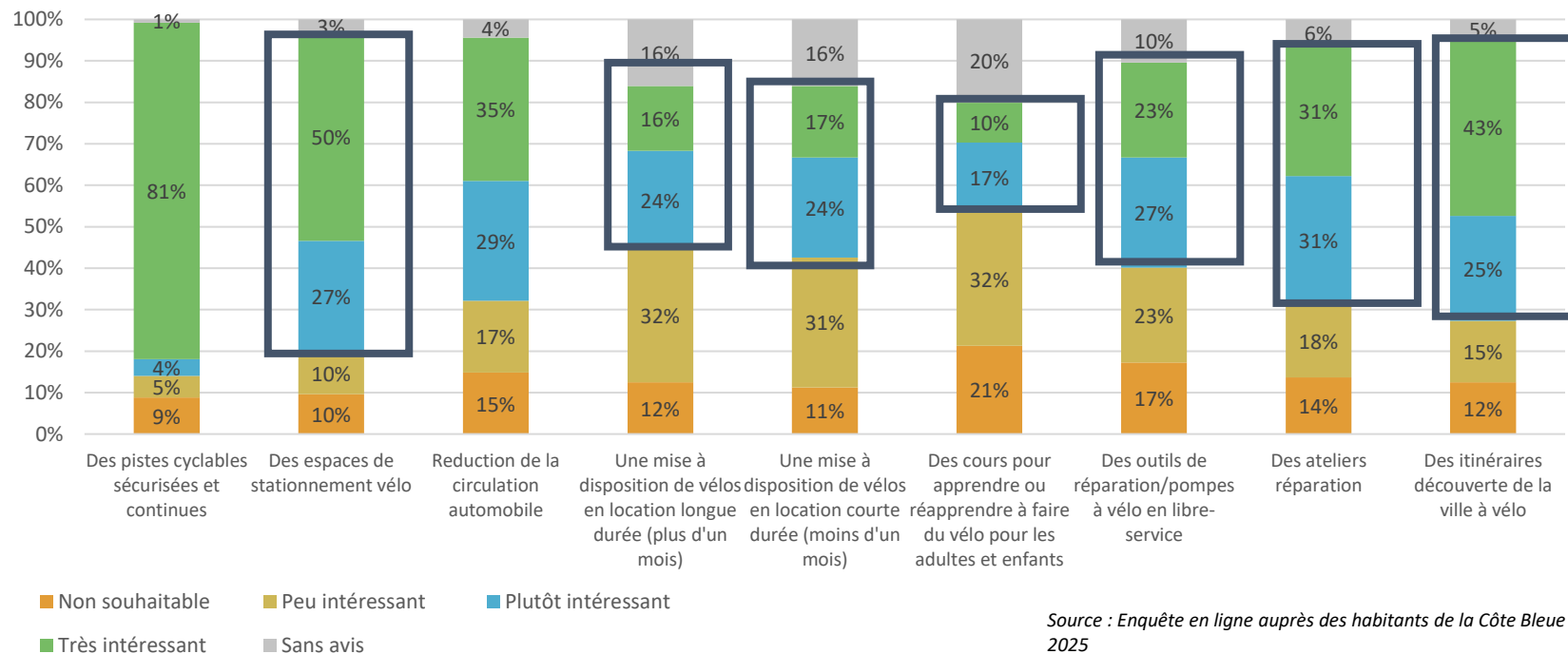
Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU



Actions à mettre en oeuvre



Les services vélo sont fortement attendus par les répondants à l'enquête vélo en ligne qui sont en majorité des cyclistes qui utilisent déjà le vélo comme mode de déplacement.



Propositions

Les services vélo sur l'ensemble des communes

Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU



Services vélo	Propositions
Services utilitaires	• Elargir l'aide à l'achat de VAE de la Métropole – prévu par le SDMA de la MAMP • Renforcer la communication des communes sur l'offre de location de vélo longue durée « Le Vélo + » auprès des habitants par les canaux privilégiés (réseaux sociaux, sites internet, affichage...) • Promouvoir l'implantation d'un atelier de réparation en lien avec les associations d'habitants (Carry en transition, La Recyclerie Sportive, ...) et s'appuyer sur les retours d'expériences des associations d'utilisateurs vélo locales (Collectif Vélo en Villes, ADAVA) • Proposer un stand de réparation mobile lors d'événements (un stand partagé entre les communes)
Services touristiques	• Développer le label Accueil Vélo en lien avec les offices de tourisme • Expérimenter du stationnement vélo adapté à la saisonnalité : gardiennage vélo plage ; parking vélo événementiel, consignes, bornes de recharge vélo. • Inciter à l'implantation d'offres de location vélo courte durée (fort potentiel de développement de la pratique vélo loisirs)

4. La sensibilisation et la communication

4.1 Sensibilisation et communication



La communication et la sensibilisation

Accompagnement au changement : du « tout voiture » à une pluri-mobilité

Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU

Berser
Levrault



Crédits : StorySet, Positron, LaSUR (Laboratoire de Sociologie Urbaine – EPFL), Les déterminants du choix modal – Synthèse des connaissances scientifiques – L'Institut Paris Région – 2020



Rappels du diagnostic

La communication et la sensibilisation

Le **projet de la Côte Bleue à vélo** dans lequel s'insère ce SDAC **prévoit déjà une série de mesures** afin de faciliter la pratique du vélo chez les habitants et habitantes de quatre communes. La Fête du vélo et le challenge collège était une première étape dans la mise en œuvre d'une communication et d'une série d'évènements autour de la pratique.

Sont prévus :

- Une communication régulière sur le site internet dédié : <https://cotebleueavelo.fr/>
- Des stages de remises en selle (primordiaux pour les personnes ne sachant pas faire de vélo)
- Des actions dans les écoles (également cruciale pour la sensibilisation et l'apprentissage du vélo pour les enfants)



Source : Louise Chaperon / <https://cotebleueavelo.fr/>



Propositions

La communication et la sensibilisation

Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU



	Propositions
Communication et sensibilisation	• 1 fois par an organiser la Fête du vélo (vélorution, stands, animations festives) • Aider financièrement via une subvention dédiée les actions de communication du collectif La Côte Bleue à vélo (site internet, flyer) et les manifestations proposées comme l'organisation de challenge écoles ainsi que les associations locales qui œuvre à promouvoir l'usage du vélo • Plusieurs fois par an, en lien avec les offices de tourisme organiser des balades thématiques à vélo • Promouvoir les ateliers itinérants de réparation de vélo et de remise en selle • Prévoir des actions spécifiques auprès des publics scolaires, seniors, actifs • Sensibilisation spécifique auprès des employeurs ; des commerçants ; des agents municipaux • Soutenir les associations locales pour l'organisation d'évènements autour du vélo (prêt de salle/matériel/relai de communication...)

4.2 Evaluation et animation



Propositions

L'évaluation et l'animation

Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU



	Propositions
Evaluation et animation	• Mise en place d'un système d'observatoire , ou « outil d'aide à la décision », porté par le chargé de mission vélo pour suivre et évaluer l'avancement du Schéma • Création d'un comité usagers « comité vélo » pour accompagner le chargé de mission vélo • Pose d'éco-compteurs vélo et piétons • Plan de formation du chargé de mission, des élus et techniciens aux aménagements cyclables, urbanisme, etc. ingénierie financière

ANNEXES



Méthode : différentes typologies d'aménagements cyclables

Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU

Berser
Levrault

BL
Bretagne
Levrault

Aménagements en site propre



300€/ml



600€/ml à plus de 1000



Selon le milieu et l'existant

Aménagements mixtes 60 €/ml



70€/ml



50€/ml



50 k€ / unité

Partage de voirie



50€ /ml



800 € /ml



3€/ml



Typologie d'aménagements :

La voie verte

Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU

Berser
Levrault

BL
Levrault

Une voie verte est une voie exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers. Il n'est donc théoriquement pas possible de signaler comme voie verte un trottoir qui serait simultanément accessible aux piétons et aux vélos.

Caractéristiques

- Dimensions : > 3 m (minimum) ; 4 m (conseillé)

Application

- Anciennes voies ferrées, canaux, chemins ou en bordure de route départementale (acquisition foncière nécessaire).
- Ne pas créer dans une zone urbaine. Idéal lorsque la pression piétonne est faible.

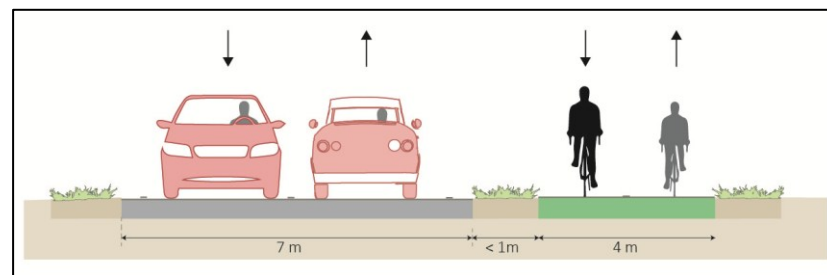


Voie verte, France

Crédits photo : AF3V.org



- Valorisation de l'environnement et du patrimoine
- Sécurisation optimale
- Éloignement des polluants
- Aménagement durable
- Incompatible en zone urbaine
- Stabilisé non propice aux déplacements du quotidien.



Soutenu par



Les certificats
D'ÉCONOMIES
D'ÉNERGIE



Projet réalisé avec le soutien technique et financier de l'ADEME dans le cadre du programme CEE AVELO 3



Typologie d'aménagements : Le chaucidou

Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU



La Chaussée à Voie Centrale Banalisée (CVCB) ou Chaucidou consiste à passer de deux voies de circulation séparées à deux bandes multifonctionnelles à destination des vélos et une bande centrale pour les véhicules motorisés.

Caractéristiques

- Dimensions : bandes multifonctionnelles : 1,5 m et 2,2 m de largeur. Chaussée > 5,4 m.
- Revêtement contrasté à favoriser avec pictogrammes chevrons.

Application

- En agglomération, < 5000 véhicules/jour dans les deux sens, axes limités à 30 ou 50 km/h.
- Hors agglomération, entre 50 ou 70 km/h à privilégier sur routes départementales secondaires.

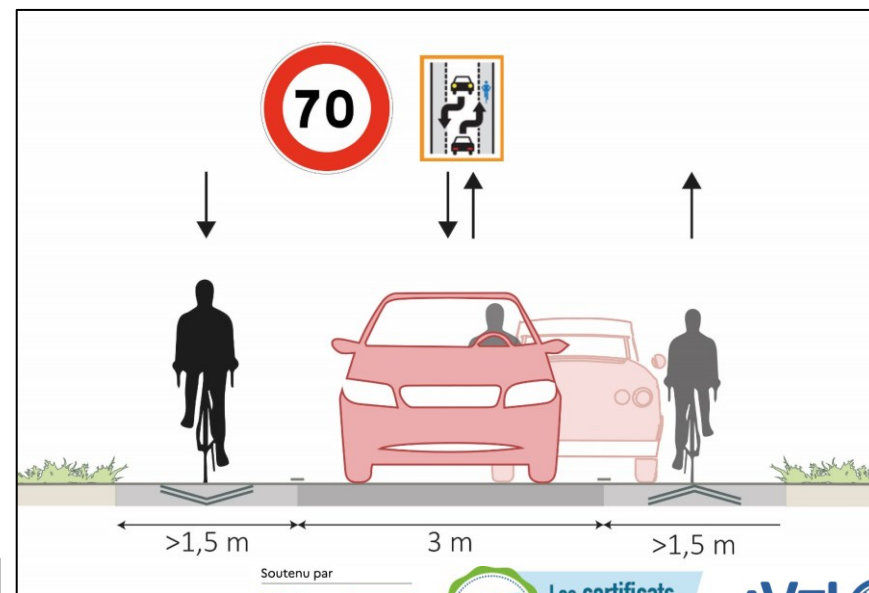


- Rapide et peu onéreux
- Emprise au sol limitée
- Apaisement de la circulation

- Faible sentiment de sécurité
- Bandes multifonctionnelles



Chevrons à créer





Typologie d'aménagements :

Le chaucidou : exemples

Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU



Chaucidou, à Melesse (35)

Photo : Ouest-France



Chaucidou sur une passerelle, itinéraire de la
ViaRhôna, à Mondragon (84)



Chaucidous aux Pays-Bas

40



Soutenu par





Typologie d'aménagements :

La voie rurale partagée avec ou sans réduction du trafic

Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU

Berser
Levrault

BL
Berser
Levrault

Une voie partagée permet la circulation des automobiles et vélos sur une même et unique voie. Elle doit garantir un niveau d'accès plutôt local aux automobilistes afin de garantir la sécurité des autres usagers et doit être restreinte aux véhicules légers sauf desserte locale. Des restrictions d'accès peuvent alors être engagées pour accentuer cet effet.

Le nouveau statut de la voie verte depuis 2022 permet aussi de classer des voies peu fréquentées en voie verte dont la circulation est réservée aux vélos et riverains à la vitesse maximale de 30 km/h.

Caractéristiques

- Largeur < 6 m
- Bordure enherbée à privilégier

Application

- Hors agglomération, entre 50 ou 70 km/h
- Routes peu circulées : TMJA < 1000 v/j



- Rapide et peu onéreux
- Utilisation de l'existant
- Apaisement de la circulation

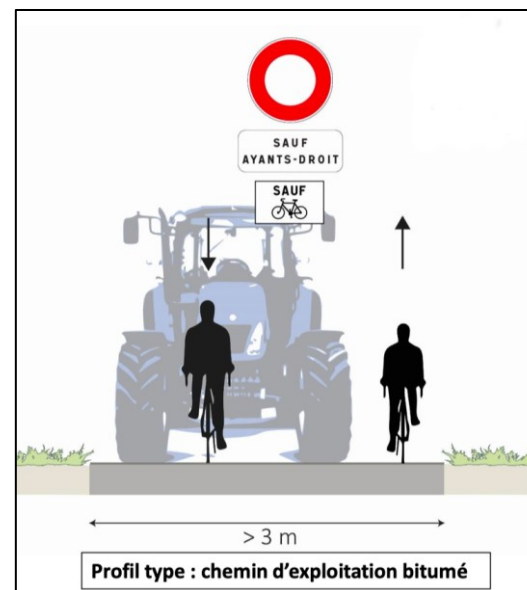


- Modification d'habitudes
- Voie partagée



Portion de la V50 en Haute-Saône, L'Est Républicain

Crédits photo : estrepublicain.fr



GUIDE TECHNIQUE

vélo
territoires

Il conviendra de s'appuyer sur les recommandations de jalonnement du guide JALRIC : *Jalonnement des réseaux et itinéraires cyclables* édité par l'association Vélo & Territoires. Accessible à l'adresse suivante : <https://www.velo-territoires.org/wp-content/uploads/2022/04/JALRIC->

Soutenu par



Les certificats
d'ÉCONOMIES
d'ÉNERGIE



Projet réalisé avec le soutien technique et financier de l'ADEME dans le cadre du programme CEE AVELO 3



Typologie d'aménagements :

La voie rurale partagée avec ou sans réduction du trafic

Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU

Berser
Levrault

BL
Bretagne
Levrault

Le partage de la chaussée

- Utilisation d'une voie secondaire présentant un trafic inférieur à 2000 véhicules/jour par sens de circulation et une vitesse à 50 km/h max. recommandées
- Possibilité d'implantation du panneau C50 « Partageons la route »
- Pas (ou très peu) de poids lourds



Le partage sans transit

- Voie en impasse pour les automobiles, mais transit possible pour les cycles, ou simplement réservée aux riverains et ayants-droits (type voie verte, voire la page suivante)
- Implantation complémentaire de systèmes de restriction d'accès franchissables par un vélo, ou de simples panneaux*
- Pour l'accès à des parcelles agricoles, des systèmes de demi-sphères sont envisageables.





Typologie d'aménagements :

La voie rurale partagée avec réduction maximale du trafic : la nouvelle voie verte

Envoyé en préfecture le 26/06/2026

Reçu en préfecture le 26/06/2026

Publié le 26/06/2026

ID : 013-211300330-20260626-2026_44_CM_PJ-AU

Berser
Levrault

BL
Levrault



**LA PRESSE
DE LA MANCHE**



← **Panneau de début
de « green lane » à
Jersey**

Crédits photo :
Visit Jersey

Contexte

- Le Département de la Manche, en Normandie, expérimente dans deux communes la requalification de petites départementales en préparation d'un vaste programme : Dragey-Ronthon et Saint-Sauveur-Villages. Près de 4000 kms de petites départementales sont étudiés pour repérer les possibilités de transformation (trafic important, présence d'arrêts de cars scolaires...)
- Ces nouvelles voies vertes sont permises par le décret de 2022, et s'inspirent des « green lanes », qui existant à Jersey depuis 1994 : des petites routes où la vitesse est limitée à 24 km/h et où les cyclistes sont prioritaires
- Auparavant ouvertes à la circulation générale, elles en sont désormais autorisées qu'aux riverains et aux agriculteurs pour ce qui est des véhicules motorisés
- Mise en place à partir de novembre 2023

Bénéfices

- Constituer un réseau cyclable à partir de l'infrastructure existante
- Rendre des routes plus accessibles aux vélos et aux piétons en les sécurisant par des restrictions de circulation